

Riksdagens protokoll

2013/14:34

Tisdagen den 26 november

Kl. 13.00 – 15.58
18.00 – 21.09



Protokoll
2013/14:34

1 § Justering av protokoll

Protokollen för den 18, 19 och 20 november justerades.

2 § Meddelande om frågestund

Andre vice talmannen meddelade att vid frågestunden *torsdagen den 28 november kl. 14.00* skulle följande statsråd närvara:

Statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M), statsrådet Ewa Björling (M), statsrådet Anna-Karin Hatt (C), miljöminister Lena Ek (C) och statsrådet Maria Arnholm (FP).

3 § Anmälan om subsidiaritetsprövning

Andre vice talmannen anmälde att utdrag ur prot. 2013/14:10 för torsdagen den 21 november i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in från miljö- och jordbruksutskottet.

4 § Anmälan om uppteckningar vid EU-nämndens sammanträden

Andre vice talmannen anmälde att uppteckningar från EU-nämndens sammanträde fredagen den 8 november hade kommit in.

5 § Anmälan om faktapromemorior

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

2013/14:FPM23 Kommissionens arbetsprogram 2014 *KOM(2013) 739* till utrikesutskottet

2013/14:FPM24 Europeiska utvecklingsfonden *KOM(2013) 663* till utrikesutskottet

6 § Anmälan om granskningsrapport

Andre vice talmannen anmälde att följande granskningsrapport hade kommit in från Riksrevisionen:
RiR 2013:15 Kränkt eller diskriminerad i skolan – är det någon skillnad?

7 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2013/14:138

Till riksdagen

Interpellation 2013/14:138 Arbetsförhållanden för personal i äldreomsorgen

av Eva Olofsson (V)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 14 januari 2014.

Skälet till dröjsmålet är redan inbokade engagemang.

Stockholm den 22 november 2013

Socialdepartementet

Maria Larsson (KD)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

Interpellation 2013/14:151

Till riksdagen

Interpellation 2013/14:151 Kärnvapen

av Olle Thorell (S)

Interpellationen kommer att besvaras måndagen den 9 december 2013.

Skälet till dröjsmålet är resor.

Stockholm den 22 november 2013

Utrikesdepartementet

Carl Bildt (M)

Enligt uppdrag

Fredrik Jörgensen

Expeditionschef

Till riksdagen

Interpellation 2013/14:154 Bostadsbristen
av Amineh Kakabaveh (V)

Interpellationen kommer att besvaras den 18 december 2013.

Skälet till dröjsmålet är redan inbokade engagemang.

Stockholm 21 november 2013

Socialdepartementet

Stefan Attefall (KD)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

Interpellation 2013/14:162

Till riksdagen

Interpellation 2013/14:162 Begravningsplatser
av Helene Petersson i Stockaryd (S)

Interpellationen kommer att besvaras den 18 december 2013.

Skälet till dröjsmålet är redan inbokade engagemang.

Stockholm den 22 november 2013

Socialdepartementet

Stefan Attefall (KD)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

8 § Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Proposition

2013/14:49 till näringsutskottet

Motion

2013/14:K4 till konstitutionsutskottet

9 § Ärenden för förnyad bordläggning

Följande dokument bordlades för andra gången:

Skatteutskottets betänkanden 2013/14:SkU5–SkU7

Socialförsäkringsutskottets betänkanden 2013/14:SfU3 och SfU4

Justitieutskottets betänkande 2013/14:JuU6

Finansutskottets betänkanden 2013/14:FiU3 och FiU8

Konstitutionsutskottets betänkande 2013/14:KU7

10 § Svar på interpellation 2013/14:83 om avrättningar i Iran

Anf. 1 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Jabar Amin har frågat mig om jag avser att agera för att markera mot den iranska regimen för avrättningarna av politiska fångar och andra, och i så fall på vilka sätt. Vidare undrar Jabar Amin om jag avser att agera inom EU för att dels fördöma avrättningarna och dels utöva påtryckningar mot den iranska regimen så att den stoppar dessa avrättningar och övergrepp.

Situationen för de mänskliga rättigheterna i Iran är fortsatt mycket allvarlig. Frigivningen av ett antal politiska fångar tidigare i höstas var ett positivt steg. Därutöver har vi hittills sett få konkreta förbättringar på MR-området sedan president Rohanis tillträde. Vad gäller användningen av dödsstraffet stämmer de uppgifter som Jabar Amin hänvisar till. Antalet avrättningar har ökat sedan sommaren, och nyligen kom uppgifter om ytterligare avrättningar av en rad politiska fångar, däribland kurder och balucher. Mot denna bakgrund är det än viktigare att tydligt påtala kränkningar.

Som jag tidigare anfört fördömer Sverige användningen av dödsstraff i alla dess former. Enligt svensk uppfattning är dödsstraffet ett omänskligt, grymt och oåterkalleligt straff som inte har någon plats i någon modern rättsordning.

I dagarna har Utrikesdepartementets rättschef varit i Iran för att med höga iranska företrädare bland annat diskutera frågor om mänskliga rättigheter. I samband med dessa möten togs dödsstraffet särskilt upp, och Sveriges position markerades tydligt, med hänvisning till den senaste ökningen av antalet avrättningar. Den frågan ska även diskuteras inom kort när Irans vice utrikesminister besöker Sverige. Denna typ av utbyte ska ses som ett led i Sveriges löpande arbete med att påtala brott mot de mänskliga rättigheterna i Iran och få till stånd en förändring.

EU har även i rådsslutsatser och i uttalanden återkommande uppmanat Iran att upphöra med kränkningarna av de mänskliga rättigheterna, inklusive repressionen av oppositionella och den omfattande tillämpningen av dödsstraff. År 2011 införde EU restriktiva åtgärder mot personer som medverkar i eller är ansvariga för allvarliga kränkningar av de mänskliga rättigheterna i Iran, inklusive ökad användning av dödsstraffet. Vidare stöder Sverige arbetet med att ta fram den årliga resolutionen i FN om situationen för de mänskliga rättigheterna i Iran. Resolutionen belyser den allvarliga situationen med dödsstraffet och avrättningarna som sker i strid med folkrätten.

De öppningar för ett ökat meningsutbyte som nu finns med Iran är positiva och viktiga, men de får inte leda till att den bristande respekten för de mänskliga rättigheterna i Iran kommer i skymundan. Sverige kommer att fortsätta att tydligt påtala kränkningar av de mänskliga rättigheterna och verka för dödsstraffets avskaffande.

Anf. 2 JABAR AMIN (MP):

Herr talman! Låt mig börja med att tacka utrikesminister Carl Bildt för svaret på interpellationen, även om det var något otydligt på vissa ställen.

Det som jag har på mig, herr talman, är kurdiska kläder från den södra delen av Kurdistan. Något så oskyldigt som att ha sådana kurdiska kläder på sig, kombinerat med ett krav på demokrati och yttrandefrihet, har länge i olika delar av Kurdistan kunnat leda till långa fängelsestraff och ibland till och med avrättning. Diskrimineringen av kurder och förtrycket av det kurdiska folket har varit mycket omfattande. Fram till för bara några år sedan förnekade exempelvis den turkiska regimen existensen av det kurdiska folket, ett folk på över 20 miljoner personer. I Saddam Husseins Irak begick man folkmord mot det kurdiska folket. Irans och Syriens regimer är inte så mycket bättre. Det är jag säker på att utrikesministern är väl medveten om.

Alla vet vi att den iranska regimen avrättningar bara har ökat sedan den nya presidenten Rohani kom till makten. Sherko Mearefi avrättades för två veckor sedan, Reza Ismaili och Habibolla Golparipor för tre veckor sedan. Det är bara några av dem som avrättades för några veckor sedan. Bland de avrättade finns många balucher, araber, kurder och andra som avrättats på grund av att de begär något så fundamentalt som demokrati och yttrandefrihet.

Med tanke på detta är det väldigt viktigt att regeringarna i de länder som vill stå upp för de demokratiska principerna fördömer när avrättningar av oppositionella sker. Utrikesministerns svar är något otydligt i fördomandet. För att minimera risken för att uppfatta fel vill jag betona mina huvudfrågor: Fördömer utrikesministern de politiska avrättningarna i Iran? Fördömer utrikesministern den iranska regimen för de avrättningar som har skett och som sker? Många väntar också på detta. Vad avser utrikesministern att göra mer än att i slutna rum kanske säga något som möjligen uppfattas som kritik av några tjänstemän i Iran?

Anf. 3 VALTER MUTT (MP):

Herr talman! Olyckligtvis är det du, Carl Bildt, och inte jag som är svensk utrikesminister. Det ligger i sakens natur att vi i oppositionen inte når ut och kan påverka skeendet ute i världen på samma sätt som den som bekläder utrikesministerposten. Du, Carl Bildt, är i dag en av dem som har varit utrikesminister allra längst i hela Europa. Detta sammantaget med ditt förflutna som regeringschef ger dig en stark plattform att agera utifrån.

Det som skiljer statsmän och statskvinnor från mer ordinära politiker är förmågan att vid väl valda tillfällen välja väl valda ord – att våga ta bladet från munnen och tala om satans mördare och diktaturens kreatur.

Teokratin i Teheran må ha skaffat sig ett mer presentabelt ansikte utåt i den nye presidenten Rohani. Men så länge de ohyggliga avrättningarna av kurdiska frihetskämpar, baluchiska oppositionella och andra motståndare till diktaturen fortsätter och till och med ökar i antal framstår denne Rohani mer som en maskot för landets verkliga maktavare än som president på riktigt. Till och med Rohanis egen rådgivare för minoritetsfrågor, Ali Younesi, har enligt uppgift varnat för att extrema element inom landets säkerhetsapparater ger order om ökat antal avrättningar för att visa vem som fortfarande har den verkliga makten.

Mer liberalt sinnade imamer vädjar nu om besinning. Imamen Mowlana Abdulhamid har skrivit brev till Irans högste andliga ledare

ayatolla Ali Khameini om att ställa in avrättningarna av 26 unga män av kurdiskt ursprung.

Detta handlar om liv och död och ytterst om vilken värld vi vill leva i. Delegera inte ständigt ned frågor om mänskliga rättigheter till tjänstemannanivå, Carl Bildt, utan gå ut och tala på ett sätt som får världen att lyssna!

Anf. 4 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Jabar Amin hade en konkret fråga som han formulerade på slutet: Fördömer utrikesministern de politiska avrättningarna i Iran? Svaret på frågan är självfallet, vilket framgår i interpellationssvaret, ja.

Låt mig vidga detta. Även om jag förstår att detta är fokus i frågeställningen – kurdiska, baluchiska och andra oppositionella, frihetskämpar eller hur vi nu väljer att formulera det hela – fördömer jag alla avrättningar i Iran. Huvuddelen av avrättningarna i Iran handlar sannolikt om narkotikarelaterade brott. Men vi accepterar inte det heller, för vi anser att dödsstraffet är ett omänskligt straff även för dem som har begått mycket allvarliga brott. När det tillämpas på fall som är politiska, som dem som berörs här, är det självfallet extra värt att fördöma.

Sverige har varit en av de pådrivande i FN:s kommission för mänskliga rättigheter med att ta fram en resolution om Iran och att sätta frågorna om mänskliga rättigheter i Iran på dess dagordning. Det har vi gjort tillsammans med några andra länder, inte minst USA, och vi har gjort det i ett antal år. Vi har också varit pådrivande för att man ska bedriva en dialog med Iran i dessa frågor. Det jag refererade – att vår rättschef nyligen har varit i Teheran – var ett utslag av att Iran nu är intresserat av att återuppta den dialog om mänskliga rättigheter som avbröts för sex, sju eller åtta år sedan, eller något i den stilen. Sedan dess har vi haft mycket sporadiska kontakter. Vi har haft kontakter, och då har vi självfallet tagit upp frågan, men vi har inte haft regulariteten i det.

Vi tycker att det är positivt att dialogen återupptas. Den kommer också att återupptas med Europeiska unionen. Man ska nog inte tro att det leder till några omedelbara och snara förbättringar. Men i kombination med det offentliga tryck som vi har i frågan i FN-kommissionen eller på andra sätt hoppas vi att vi ska kunna se en utveckling av den iranska regimen i riktning mot ökad respekt för de mänskliga rättigheterna. Jag kan försäkra att Sverige kommer att göra vad vi kan för att stödja denna utveckling.

Anf. 5 JABAR AMIN (MP):

Herr talman! Låt mig tacka utrikesministern för ett betydligt klarare besked här i talarstolen än det som angavs i svaret tidigare för några minuter sedan. Det är ett mycket klart och entydigt svar: Sverige fördömer de politiska avrättningarna – det Iran gör – men också andra.

Men det behövs lite mer än det som sägs här i talarstolen. Det behövs att man i olika sammanhang, i medierna, på olika konferenser och så vidare ger uttryck för denna kritik. Innan jag kom hit gick jag igenom Utrikesdepartementets alla pressmeddelanden som har kommit ut sedan Rohani kom till makten den 3 augusti i år. Vi vet att både Amnesty International och andra har sagt och skrivit och visat att avrättningarna ökar och att de sker ganska ofta nu för tiden. Trots detta noterar jag inte i

något pressmeddelande över huvud taget eller på något sätt någon kritik från utrikesministern om detta.

Tvärtom noterar jag att det finns en risk i skuggan av den överenskommelse som omvärlden håller på att göra med Iran om landets kärnprogram. Man riskerar att låta bli att tala kritiskt för att inte äventyra överenskommelsen. Förlorare blir det iranska folket – de iranska demokratikämparna. Därför anser jag att det är mycket viktigt att vi inte bara i talarstolen utan också i övrigt ger uttryck för vårt fördömande av den iranska regimens avrättningar.

Jag skulle vilja ställa frågan: Hur kan det komma sig att utrikesministern har varit så sparsam med kritik mot dessa avrättningar sedan Rohani har kommit till makten? Eller är det jag som är felinformerad?

Anf. 6 VALTER MUTT (MP):

Herr talman! Jag tackar Carl Bildt för svaret. Det är givetvis utmärkt att olika tjänstemän och dina medarbetare på Utrikesdepartementet jobbar med de här frågorna. Men du är ju, om jag har förstått rätt, politiker, Carl Bildt. Du är förmodligen den tystaste utrikesminister vi har haft i modern tid när det gäller att tala högt om mänskliga rättigheter – det må handla om Dawit Isaak, om klimatfångarna i Ryssland eller om de dödsdömda i Iran.

Jag menar inte att man hela tiden bör tala med stora bokstäver. Men ibland är det befogat att tala så att ljusblixtar av hopp slår in i mörkret och får mörkermännen att ta ett steg bakåt, ta av sig bödelskåporna och skicka hem exekutionsplutonerna. Såväl det svenska folket som folken i Iran väntar på att du börjar tala på ett sätt som hörs.

Anf. 7 ISMAIL KAMIL (FP):

Herr talman! Det är en mycket viktig fråga som Jabar Amin tar upp just när det gäller den kurdiska frågan i allmänhet men framför allt när det gäller avrättningarna i Iran.

Jag håller fullständigt med; det kurdiska folket har varit förtryckt under 30–50 år av de regeringar som helt enkelt inte accepterar den kurdiska frågan och inte heller andra minoriteters rättigheter. Men under de tre år som jag har suttit i utrikesutskottet har jag inte tvekat, och jag har inte på något sätt hyst tvivel om att Sverige är pådrivande när det gäller att försvara de mänskliga rättigheterna.

Sverige har varit pådrivande när det gäller konflikten i Syrien, tidigare i frågan om Irak, i kurdfrågan i Syrien och i Iran och även i Turkiet. Vi från Folkpartiet och regeringen har haft en klar linje just när det gäller mänskliga rättigheter. Sedan kan det hända att det finns andra frågor där man inte behöver vara till fullo överens om saker och ting.

Sverige har varit pådrivande i alla dessa sammanhang – internationellt, nationellt och på alla sätt. Sverige har varit pådrivande när det gäller agendan, och detta från olika regeringar i Sverige. Men jag kan bara säga att alliansregeringen har varit den som har varit tydligast när det gäller att försvara de mänskliga rättigheterna och när det gäller att fördöma de avrättningar och de orättvisor som pågår i hela världen.

Många gånger, mina vänner, ska man inte förvänta sig att åstadkomma något med ord, utan det är viktigt med handling. Hellre att man är tyst och åstadkommer handling och förbättring än att man är högljudd och bara åstadkommer ord.

Anf. 8 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Jag tar inte upp den vidare diskussionen om den kurdiska frågan, för då tror jag att tiden rinner ut, utan jag väljer att fokusera på mänskliga rättigheter i Iran i största allmänhet. Det spelar ingen roll om det är kurder, balucher, perser eller azerier – mänskliga rättigheter ska gälla alla. Det är förfärligt med avrättningar, oavsett vem som avrättas.

Sverige har varit bland de absolut ledande i den internationella debatten om detta. Titta på vad som inträffade i FN:s kommission för de mänskliga rättigheterna – Sverige är det land som har lagt fram förslagen om detta som sedan har antagits och blivit det som är styrande för inriktningen.

Jabar Amin har konstaterat att det knappt finns några pressmeddelanden om den här saken på UD:s hemsida. Så är det. Den hemska sanningen är att det inte finns så många pressmeddelanden över huvud taget i politiska frågor på UD:s hemsida numera. Anledningen till det är att vi nu, till stor del i dessa frågor, har gemensam utrikespolitik med EU. Vad man ska göra är att gå in på den del av UD:s hemsida där det finns länkar till de gemensamma europeiska uttalanden som vi har gjort. Där finns tydliga och starka uttalanden om mänskliga rättigheter i Iran. Det säger sig självt att det har lite större tyngd när vi gör det som ett enigt Europa, och där är vi pådrivande, än om ”bara” Sverige gör det. Det finns alltså en naturlig förklaring till att det är så.

Sedan har vi lite andra instrument också att föra fram, våra ståndpunkter om vi så skulle vilja. När det gäller den direkta dialogen som jag nämnde – UD:s rättschef som hade varit i Teheran – kan man säga att det handlar om tysta tjänstemän. Men även tysta tjänstemän gör i det tysta ett viktigt arbete när det gäller de här frågorna.

Sedan kan jag säga att precis innan den här debatten började skrev jag på Twitter att jag skulle fördöma situationen när det gäller mänskliga rättigheter i Iran, inklusive dödsstraff. Den iranske utrikesministern har fyra följare på Twitter, varav jag är en. Jag vet alltså att det budskapet når direkt fram till den iranske utrikesministern snabbare och mer direkt än vad någon annan kanal skulle kunna åstadkomma.

Jag ska också se till att Irans vice utrikesminister, när han kommer hit för de samtal vi ska ha i en lång rad andra frågor, också får del av interpellationssvaret i dess helhet.

Anf. 9 JABAR AMIN (MP):

Herr talman! Tack, utrikesminister Carl Bildt, för att du är ännu tydligare nu än i förra inlägget. Du har skrivit något på Twitter, säger du nu, som utrikesministern kan följa. Det är mycket bra att Iran får höra vad olika utrikesministrar i omvärlden tycker om den iranska regimens avrättningar.

Det är helt riktigt att det handlar om alla avrättningar, oavsett om det är balucher, araber, kurder, perser eller vad det är. Men vad den iranska regeringen har gjort och som du i ditt svar säger är ett positivt steg är att den har frigett några politiska fångar i Iran den senaste månaden. Men även där har det varit mycket selektivt. Man har frigivit perser – inte balucher, inte araber, inte azerier, inte kurder och så vidare. Det är alltså en selektiv politik även när det handlar om politiska fångar och avrättningar. Därför är det mycket viktigt att uppmärksamma både det och att Iran fortsätter med detta.

Jag tror att om Iran över huvud taget ska fundera på att stoppa avrättningar måste det finnas ett tryck från omvärlden som är för svårt att nonchalera. Därför är det viktigt med en sådan debatt och ett sådant budskap som kommer från Sveriges utrikesminister och från Sverige i övrigt. Finns det inget tryck på Iran finns risken att de fortsätter med avrättningar, speciellt av oppositionella.

Anf. 10 ISMAIL KAMIL (FP):

Herr talman! Jag sitter i MR-gruppen i riksdagen, och vi skriver brev till olika diktaturer om att fångar ska frigges. Nu finns det i bankhallen här i riksdagen ett brev – jag hoppas att du har tid att gå och skriva under sedan, Jabar – om avrättningen av en kurd i Iran.

Vi fortsätter den här kampen mot diktaturer och mot dem som använder odemokratiska metoder och som avrättar folk. Jag tycker att Carl Bildt har varit tydlig i alla de sammanhang som jag har träffat honom, till exempel i utrikesutskottet, och tycker att det är bra att fortsätta på den här linjen.

Det är också bra att Jabar och andra ställer frågor, så att man får lite tydlighet i det här. Sveriges regeringar har varit tydliga och pådrivande när det gäller mänskliga rättigheter. Jag tycker, återigen, att alliansregeringen har varit tydligast. Måhända påverkas jag av att jag är part i målet, men så har det varit.

Än en gång: Hellre att man är tyst och åstadkommer viktiga samarbeten och bra resultat än att man är högljudd och inte gör det.

Anf. 11 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Jag får tacka interpellanten för möjligheten att säga detta, för det har sin betydelse att vi då och då får interpellationer som gör att vi kan klargöra ståndpunkter som vi har.

Sedan tror jag att i den mån det finns några meningsskiljaktigheter mellan oss rör det kanske antalet decibel men inte så mycket mer än så. Vi kan använda olika kanaler, ibland med många decibel och ibland med få decibel, men det viktiga är att vi har en i allt väsentligt enad svensk linje i dessa frågor.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på interpellation 2013/14:64 om statsbidrag till assistanshundar

Anf. 12 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Herr talman! Börje Vestlund har frågat mig om jag kan överväga att införa ett statsbidrag till assistanshundar liknande det som i dag utgår för ledarhundar till personer med synskada.

Assistanshundar är ett samlingsbegrepp för hundar som är tränade att hjälpa personer med funktionsnedsättning med olika moment i den dagliga livsföringen. I begreppet assistanshundar ingår ledarhundar för synskadade samt service- och signalhundar.

Organisation, ägande, utbildning och krav är annorlunda för ledarhundar än för övriga assistanshundar. Sedan väldigt lång tid är ledarhundar hjälpmedel som utbildas och bekostas av statliga medel. För den som behöver en service- eller signalhund finns inget organiserat offentligt stöd i dag.

Det finns inget formellt hinder för kommuner och landsting att inom ramen för socialtjänstlagen och hälso- och sjukvårdslagen ge stöd till service- och signalhundar, men det sker inte i praktiken i dag. En bidragande orsak till detta kan vara att det i dag saknas kunskap om hur användningen av service- och signalhundar påverkar brukarnas behov av offentliga stödinsatser.

I december 2008 tog regeringen därför initiativ i frågan genom att besluta om en försöksverksamhet. Försöket syftar till att öka antalet service- och signalhundar i aktiv tjänst för att kunna göra en utvärdering av hur användningen av dessa hundar påverkar brukarnas behov av olika offentliga insatser som till exempel sjukvård eller socialtjänst.

Ca 60 hundekipage har utbildats inom försöket med statliga medel, och effektutvärderingen pågår. Socialstyrelsen, som är ansvarig för utvärderingen inom försöksverksamheten, ska lämna en slutredovisning senast den 15 december 2014.

De tjänster som utförs av service- och signalhundar ligger inom samhällsområden där ansvaret till stor del åligger landstingen och kommunerna. Särskilt tydlig är kopplingen till hjälpmedelsområdet. Innan eventuell statlig finansiering övervägs bör resultaten av utvärderingen inväntas.

Anf. 13 BÖRJE VESTLUND (S):

Herr talman! Den här frågan har från tid till annan under ganska många år varit uppe i kammaren. Egentligen har väl ingen regering tagit frågan riktigt på allvar, utan man har kommit ungefär dit där vi är i dag. Man har utrett lite grann, lovat någonting och sedan har det möjligtvis pyst ut något lite någonstans. Jag har om jag ska vara ärlig inte studerat alla turer, men så mycket kan jag säga att det inte är första gången som man gör någonting som det sedan inte blir något av.

Det är tråkigt, för det är sannolikt inte så jättemånga som har behov av assistanshund. Antalet personer med till exempel någon form av enklare rörelsehinder, där de kanske inte behöver få en LSS-bedömning men har behov av lite hjälp hemma för att sköta sitt liv utan mycket assistans, är inte så väldigt stort.

Jag är ordförande i Svenska Epilepsiförbundet. Där finns så kallade epilepsihundar. Det är helt fantastiskt att se dem i arbete. Hur de kan förutspå ett anfall är för mig en gåta. Forskningen har ännu inte kunnat bevisa hur det går till, vilket är tråkigt. De som fått upptränade hundar vet hur viktiga de är. Framför allt gäller det när barn har epilepsi. Då kan föräldrarna kanske få en hel natts sömn ibland, alltså utan att behöva kolla barnet flera gånger per natt. Alla får ju inte anfall varje natt. Det är utgångspunkten för min interpellation.

Det tråkiga i svaret är att man hänvisar till att kommuner har ett ansvar och att landstinget har ett ansvar. Det jag efterlyser i interpellationen gäller utbildningen, och det är svårt att se hur den skulle kunna läggas på kommuner eller landsting. Assistanshundar har vid några tillfällen beviljats som hjälpmedel vid diabetes. Men det är ett ganska trubbigt instrument och ger inte jämlikhet. Först ska det prövas om man behöver assistanshund, och vem är människa att pröva det?

Man måste också se det rent mänskliga perspektivet. Man kanske kan leva sitt liv utan att behöva ha sina nära och kära som hjälper en, kanske livet ut, och i stället klara sig själv om man får en assistanshund. Det är inte jämlikt när en typ av hundar får utbildningsstöd medan en annan typ inte får det – trots att man sett att hundarna gör nytta.

Det sista jag skulle vilja ta upp är resonemanget om att det ska finnas en samhällsnytta utifrån ett ekonomiskt perspektiv. Jag tycker att det överdrivs i utredningen. Det kan inte vara rimligt att i pengar mäta människorätt och möjligheten att leva ett liv. Det är orimligt. Det handlar om utbildning av hundar.

Anf. 14 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Herr talman! Tack, interpellanten, för interpellationen! Det här är en fråga som funnits ganska länge på dagordningen, precis som interpellanten säger. Det började som ett arvsfondsprojekt för flera decennier sedan. Det gäller mycket verksamhet som så småningom blir skattefinansierad. Organisationer och enskilda människor har örat mot marken och kan identifiera behov och trender ofta långt innan vi beslutsfattare gör det. Det är alltså inte ovanligt att arvsfondsprojekt uppmärksammar en problematik som sedan blir till en större verksamhet, till sådant som kan växlas upp.

Jag skulle vilja säga att den nuvarande regeringen är den som gjort någonting för att öka kunskapsmängden, så att vi får den kunskapsmängd som behövs för att kunna fatta vidare beslut. Vi har tillsatt försöksverksamheten just med tanke på att få ett kunskapsunderlag som även säger något om samhällsnyttan. För den enskilda individen är det naturligtvis bevis nog att hunden gör nytta för honom eller henne, men som Börje Vestlund är inne på finns det ingen entydig forskning som stöder individperspektivet. Vi kan inte förlita oss på det utan behöver en kompletterande utredning.

Därför har vi gjort en komplettering. Det är en försöksverksamhet som vi fick förlänga något eftersom beslutsunderlaget ansågs vara för litet. Det ansågs inte ha tillräckligt stor omfattning för att utifrån det kunna fastställa evidens. Det är det som vi försöker uppnå. Nu görs för första gången någonting som kan ge det kunskapsunderlag som sedan kan leda vidare. Det är så vi måste arbeta, Börje Vestlund. Också jag

skulle önska att vi hade kommit mycket längre, att forskningen och kunskapen hade funnits på plats. Men när den inte finns på plats är det vårt tillvägagångssätt.

Anf. 15 BÖRJE VESTLUND (S):

Herr talman! Jag tycker att Maria Larsson ska lyssna lite mer på mig. Jag sade inte att det inte finns stöd i forskningen. Jag sade att det inte finns stöd i forskningen när det gäller just epilepsihundar. Det finns mycket forskning som stöder användningen av hundar vid till exempel diabetes och naturligtvis vid rörelsehinder av olika slag. Där finns forskning som visar att det underlättar vardagen. Det är det viktiga i sammanhanget.

Man kan naturligtvis slå sig för bröstet och säga att man gjort mycket. Det är egentligen ganska tramsigt – oaktat vilken regering vi har – när man säger: Vi har gjort mycket mer än vad ni gjorde. Det blir lite smålöst.

Det är sant att många nya metoder brukar börja som arvsfondsprojekt och sedan bli riktigt stora när man får statliga pengar till verksamheterna. Det kan väl vara en bra väg att gå. I andra sammanhang blir det ingenting av det hela; det ger helt enkelt inte det resultat man vill ha. Nu är det ganska länge sedan det gjordes. Initiativ har tagits, men de har pyst ut i någon annan ända. Jag vet inte var de pyst ut.

Fortfarande kvarstår faktum att det finns problem att lösa när det gäller assistanshundarna. Även om vi får fram utbildade hundar kommer nästa problem, fast det är inte riktigt statsrådets ansvarsområde, nämligen hur man får tillgång till en hund. Det finns regler för synskadade men inte för andra grupper.

När det gäller utbildningen är det en väsentlig kostnad. Det kostar ungefär 50 000 kronor att utbilda en assistanshund. De som behöver assistanshund är oftast inte de allra starkaste, de som jobbar, de som är ute i samhället, utan det är människor som oftast inte kan jobba, inte kan vara ute i samhället. De skulle få en lite lättare vardag, ett lite bättre liv och behövde kanske inte ha hjälp varje dag utan kunde i huvudsak själva klara sina dagliga behov om de fick en assistanshund.

Det är mer en mänsklig fråga än en fråga ifall det behövs eller inte. Vi vet att det kostar 50 000 att utbilda en hund. Jag tror inte att det skulle göra ett jättehål i statskassan. Snarare tror jag att det vore en liten kostnad för staten.

Man säger att man vill se vad man kan få tillbaka i pengar räknat. Det kan bli problem att få fram ett sådant underlag, och det är i människovärdet, Maria Larsson, som den stora vinsten finns. Det handlar om värdet för den enskilda människan, att faktiskt kunna ha ett liv utan att kanske dygnet runt behöva vara beroende av andra människor eller i alla fall vara mindre beroende än tidigare. Det vore en stor vinst för människovärdet, men det talar inte Maria Larsson särskilt mycket om i sitt svar.

Anf. 16 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S):

Herr talman! Jag tycker att Börje Vestlund så tydligt alldeles nyss beskrev vad det här i grund och botten handlar om, människovärdet och, för att använda alliansregeringens egna argument, arbetslinjen. I grund och botten kan det vara arbetslinjen det handlar om för många människor.

Inte nog med att man får en förhöjning av livskvaliteten tack vare att man har en ledarhund eller en assistanshund, utan det kan vara den enda möjligheten att klara av ett arbete. Bara det talar för att det finns anledning att titta på om vi inte med statsbidrag kan se till att de som i sin vardag har behov av en sådan hund får kostnaderna täckta till en utbildning av en assistanshund.

Det kostar i snitt mellan 30 000 och 60 000 att utbilda en hund och en förare. Skulle man köpa en grundutbildad hund – om man alltså går direkt på det – kan kostnaden ligga på upp till 150 000.

Precis som Börje Vestlund redogjorde för tidigare handlar det många gånger om människor som har ganska knappa ekonomiska förhållanden. Då kan det vara rätt tufft att försöka få ihop pengar till en assistanshund. Priset på en hund i dag för de raser som inte är de mest populära ligger mellan 8 000 och 20 000. Därtill kommer kostnaderna för utbildningen.

Jag kan inte låta bli att reflektera över flera saker i svaret. Regeringen tog initiativ 2008 till en försöksverksamhet. Det är alldeles utmärkt. Men nu skriver vi 2013. Det har gått fem år. Det är ganska lång betänketid, tycker jag, om man vill göra någonting. Politik är ju att vilja.

Fem år och 60 hundar, ja, det blir en hund i månaden. Jag tycker inte att det blir så mycket pengar. Man skulle med lite vilja ha kommit lite längre på de här fem åren.

Ministern anför att det finns för lite forskning. Jag är inte helt övertygad om det, och det beror kanske lite grann på vilken forskning man tittar på. Att forska på hundar är det ganska många som gör såväl i Sverige som runt om i vår värld. Det finns mycket kunskap.

Det som är problemet är att hundar inte kan tala. Jag tror att alla här i kammaren, inklusive herr talmannen, kan se framför sig den fantastiska bilden på en hund och ett litet barn som tittar på varandra och tänker: Kan inte du tala? En del av problematiken är att inte hunden kan tala, när vi nu talar om att få fram forskning.

Av någon anledning känner hundar till saker långt innan vi människor gör det. Det finns väldigt mycket forskning och många människor som i sin vardag har varit med om att hundar kunnat förutspå alltifrån jordbävningar till andra saker som sjukdomar.

Apropå försöksverksamhet och att det saknas forskning känns det lite grann som att ministern inte är sanningsenlig där.

Anf. 17 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Herr talman! Hundar är fantastiska. Jag har sett diabeteshundar jobba. Jag har läst om epilepsihundar. Jag har sett vårdhundar jobba med personer med demenssjukdom. Jag vill bara berätta en liten underbar historia om vad hunden kan betyda för en person som har mist sitt språk. Det var på ett äldreboende en person – jag fick detta berättat för mig – som inte hade talat på länge. Men han började leka med hunden där som fångade hans uppmärksamhet. De bollade, och hunden apporterade bollen tillbaka. Mannen tog med sig hunden in på sitt rum, tog ned ett foto från bokhyllan och visade hunden fotot på den hund han hade ägt en gång.

Djur är fantastiska. Jag besökte ett äldreboende i går där det finns en katt. Att ha en katt förlöser väldigt mycket hos människan och kan vara till stor hjälp.

Visst finns det forskning – jag har inte sagt att det inte finns – men inte den typ av forskning som stöder att det här skulle kunna vara ett användbart verktyg på många olika sätt. Jag skulle vilja att vi använder den forskning som finns, tittar på möjligheterna och till slut gör en utvärdering, såsom vi nu har initierat.

Människovärdet – precis det är min utgångspunkt. Det är därför jag har initierat försöksverksamheten. Vi vill se vilken nytta detta har för människan. Kan man få hjälp som diabetiker? Skapar det en ökad trygghet i vardagen? Då får vi genom en sådan försöksverksamhet svart på vitt vilka effekterna blir. Det är precis det vi vill ha fram.

Börje Vestlund kan raljera och säga att det är tramsigt att ta upp vem som har gjort mest. Motioner om signal- och servicehundar har skrivits också under socialdemokratiska regeringar, men det hände inget då. Nu har vi startat en försöksverksamhet för att få svart på vitt för att kunna gå vidare. Det är så man måste jobba politiskt. Det har betydelse, och det är inte alls tramsigt. Vill man åstadkomma resultat måste man först ha en kunskapsgrund att stå på.

Ledarhundarna är redan i dag finansierade av staten. Det finns en historisk koppling som gör att det är på det sättet. Det var nämligen Försvarsmakten som efter andra världskriget startade Statens hundskola för att försörja samhället med diverse brukshundar, bland annat ledarhundar. Jag tror att hade fenomenet ledarhund inte funnits tidigare utan uppstått i dag skulle det sannolikt ha kopplats till syncentralernas verksamhet och därmed varit ett ansvar för landstingen. Men vi har velat ta det nationella ansvaret eftersom vi ser att det inte tas någon annanstans.

Vi har en försöksverksamhet. Vi har fått utöka och förlänga den något eftersom vi inte fick de resultat som vi hade hoppats på. Då får man besinna sig och säga: Det är bättre att ta ett extra år och lägga till några hundar till så att vi får ett resultat som vi kan lita på när det gäller effekterna.

Anf. 18 BÖRJE VESTLUND (S):

Herr talman! I Svenska Epilepsiförbundet, där jag är ordförande, har vi ett pris som vi delar ut varje år som kallas för Guldljuspriset. En före detta ledamot och talman i denna kammare är en av ledamöterna i förbundet.

Vi delade ut priset till hunden Atlas för ett par år sedan. Atlas har en förare som heter Britta. Britta har dagliga anfall och kan alltså inte jobba, eller i alla fall väldigt begränsat. Britta satt fjättrad i sin bostad, alltid, för Britta vågade helt enkelt inte gå ut. Britta var rädd för att få anfall. Hon hade slagit sig rejält flera gånger när hon hade varit ute.

Nu har hon fått Atlas och kan gå ut och röra på sig. Är Britta på väg att få ett anfall kan Atlas larma både anhöriga och i värsta fall ambulans.

Det här gör att Britta lever ett mycket bättre liv. Det är till och med så att hon har själv sagt att det dessutom har inneburit att hon kanske har fått färre anfall.

Det är det här som jag tycker är poängen. Vad jag menar är tramsigt är att man alltid kan säga att man har gjort mer än någon annan. Men det är inte det som är det viktiga. Det viktiga att notera tycker jag är att det faktiskt hänt väldigt lite, även om frågan har varit på dagordningen väldigt länge. Där är jag lite förundrad över att man efter snart åtta år inte

har lyckats lösa frågan. Jag vet att den här frågan debatterades här i kammaren redan då. Detta är ett årsprojekt, så det borde ha varit utvärderat och klart för att fatta beslut nu.

Prot. 2013/14:34
26 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 19 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S):

Herr talman! Jag tycker att det är bra att ministern känner engagemang och på ett mycket bra sätt tydliggör djurens betydelse i människornas vardag. Jag vill komma tillbaka till detta med fem års försöksverksamhet. Nu säger ministern att man har ökat tiden ytterligare för att få fram lite bättre resultat.

Vi får ändå tro att ministern menar allvar och att det kommer att presenteras någonting under 2014 som kan leda till att fler får möjlighet – och då framför allt ekonomiska muskler – att införskaffa och ha en assistanshund trots den kroniska sjukdom som dessa människor lider av.

Man behöver ha tid på sig när man ska fatta beslut. Jag är inte säker på att alla drabbade människor som på ett eller annat sätt är beroende av LSS känner att det har gjorts en omfattande utredning som baseras på forskning och fakta som visar vad en hund betyder för livskvaliteten. Det är ju det som det här i grund och botten handlar om, att få en ökad livskvalitet i sin vardag när man av någon anledning har fått en kronisk sjukdom. Man ska kunna leva ett hyggligt vardagsliv och kunna komma ut och eventuellt ha ett arbete. Då kan det vara avgörande om man har möjlighet och ekonomiska förutsättningar att ha en assistanshund.

Jag ser fram emot när ministern presenterar ett förslag. Jag antar att det kommer någon gång under 2014.

Anf. 20 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Herr talman! Det händer väldigt lite, säger Börje Vestlund. Men under Socialdemokraternas regeringstid pågick det försöksverksamhet i noll år. Vi har bedrivit en sådan i fem år. Ni hade noll medel i budgeten, inte ens till ett försök. Jag har inte heller sett några budgetmedel i Socialdemokraternas nuvarande budget för detta.

Nu händer det, och det finns det all anledning att glädja sig åt. Försöksverksamheten är på gång. Förhoppningsvis får vi en bra utvärdering som kan ligga till grund för fortsatta beslut. Naturligtvis ska inriktningen och utgångspunkten vara att enskilda människor ska kunna känna sig trygga i sin vardag och ha en hög livskvalitet. Människor ska kunna vara delaktiga i samhällsliv och kanske också i arbetsliv.

Hundar är fantastiska, men de är bara nyttjade till en bråkdel av den förmåga som de har. Vi kommer nog att se mycket mer av möjligheter att använda djur när det gäller att bibringa hälsa, spåra farliga ämnen, förut säga naturkatastrofer och annat. Vi är bara i början på en intressant utveckling.

Överläggningen var härmed avslutad.

Svar på
interpellationer

Anf. 21 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Herr talman! Gunvor G Ericson har frågat mig vad jag ämnar vidta för åtgärder för att bättre följa WHO:s ramkonvention om tobak och begränsa tobakslobbning.

Till stöd för sin argumentation använder Gunvor G Ericson sig av ett reportage i TV4:s *Kalla fakta* den 27 oktober 2013. I reportaget påstås att regeringen inte följer FN:s tobakskonvention och motarbetar ett aktivt folkhälsoarbete. Det påstås även att regeringen har försökt ändra på artikel 5.3 i WHO:s ramkonvention om tobak som säger att folkhälsopolitiken ska skyddas från påverkan av kommersiella intressen och andra krafter inom tobaksindustrin. Inga av dessa påståenden stämmer.

TV4-programmet *Kalla faktas* reportage har sin bakgrund i en förhandling som gjordes hösten 2008.

År 2003 hade man inom WHO antagit en ramkonvention om tobak i vilken en paragraf sade att parterna ska skydda sina folkhälsostrategier från inflytande från tobaksindustrin. Här framgår också att detta ska ske inom ramen för nationell lag.

Vid förhandlingen 2008 diskuterades riktlinjer för hur bland annat denna paragraf i ramkonventionen ska genomföras. När vi analyserade förslaget till riktlinjer såg vi en komplikation när det gällde bidrag från tobaksindustrin till politiska partier eftersom det inte fanns något krav för politiska partier att redovisa varifrån man får sina bidrag. Det var alltså inte själva andemeningen i riktlinjerna som var problemet utan snarare vår möjlighet att garantera att inga bidrag kom från tobaksindustrin eller närstående lobbyorganisationer eller att redovisa vilka eventuella bidrag partierna får.

Vid den slutliga förhandlingen ställde sig Sverige bakom den föreslagna texten som innebär att parterna ska vidta effektiva åtgärder för att förbjuda bidrag från tobaksindustrin som syftar till att påverka politiska partier, kandidater eller kampanjer. När man gör detta ska man också utgå från nationella lagar och konstitutionella principer. Vare sig Sverige eller något annat land kan i ett internationellt avtal binda sig till insatser som inte är möjliga att genomföra på ett lagligt sätt i det egna landet.

Med den skrivning som blev den slutliga stödde vi ramkonventionens budskap att så långt det är möjligt begränsa tobaksindustrins inflytande över nationella folkhälsostrategier.

När det gäller regeringens tobakspolitik bedrivs ett aktivt preventivt arbete både nationellt och internationellt. För att omsätta WHO:s tobakskonvention till praktisk handling inom och mellan anslutna länder pågår arbetet med att ta fram riktlinjer och protokoll för hur konventionens 38 artiklar ska tolkas. Sverige deltar aktivt i detta arbete.

Arbetet med att driva utvecklingen av WHO:s ramkonvention om tobak framåt kräver också en aktiv samordning av EU:s medlemsländer. Under 2010 påbörjades arbetet med att revidera direktiv 2001/37/EG av den 5 juni 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagar och andra författningar om tillverkning, presentation och försäljning av tobaksvaror. Förhandlingarna om ett reviderat tobaksdirektiv har nu gått in i slut-

skedet och regeringen driver på för att, om möjligt, nå en överenskommelse om ett slutligt direktiv innan årets slut.

I det här sammanhanget vill jag även framhålla regeringens samlade ANDT-strategi. Genom denna strategi vill regeringen betona sin viljeriktning att komma till rätta med de samlade problem som bruk och missbruk av alkohol, narkotika, dopning och tobak orsakar individ och samhälle. När det gäller tobak har regeringen som uttalat mål att minska allt tobaksbruk och att förhindra att minderåriga börjar använda tobak.

Slutligen skulle jag därför vilja försäkra Gunvor G Ericson om att regeringen gör, och kommer att göra, allt för att förhindra att folkhälsopolitiken ska påverkas av kommersiella intressen och andra krafter inom tobaksindustrin.

Anf. 22 GUNVOR G ERICSON (MP):

Herr talman! Innebär svaret också att regeringen inte kommer att göra någonting annat än vad ni redan gör när det gäller tobaksfrågorna?

Ministern skriver i sitt svar på mina frågor: ” – – – att så långt det är möjligt begränsa tobaksindustrins inflytande över nationella folkhälsostrategier”.

Ministern hänvisar till att det skulle bryta mot svenska regler om partibidrag – just de regler som det har varit stor debatt om i Sverige där Alliansen motsatte sig skarpa regleringar. Till sist kommer det nu att göras ändringar i den svenska lagen efter förhandlingar mellan partisekretärerna. Men det blir inte lika öppet och transparent som vi i Miljöpartiet hade velat ha det.

Men av tobakskonventionen framgår det tydligt i artikel 5.3 att man inte ska låta tobaksindustrin ha något inflytande över folkhälsopolitiken.

Ser inte Maria Larsson och Kristdemokraterna några problem med den politik som regeringen för angående tobaksfrågorna? Om Sveriges regering inte fullt ut vill implementera tobakskonventionen vore det ärligare att säga det – inte skylla på att det inte går ihop med svensk lag, för svensk lag kan vi ändra om det är det som är problemet.

Om alliansregeringen vill flytta fram positionerna och se till att färre börjar röka varje år, vilka åtgärder tänker ni vidta? Och vad gör ni konkret för att tobaksindustrin inte ska ha inflytande över den förda politiken? För en tid sedan anställdes på ett departement en person som tidigare varit anställd på ett av de stora tobaksbolagen. Vi diskuterar ofta i den här kammaren karens när någon går från riksdagen till en anställning i den privata sfären. Kanske man kan tänka sig att det finns en motsvarande karens för den som kommer från tobaksindustrin in i ett departement.

Jag måste säga att Sverige och Maria Larsson har jobbat bra för att Sverige ska få ett rökstopp. Och visst kan man se att Sverige har varit framgångsrikt jämfört med andra länder. Men fortfarande röker nästan var femte vuxen person dagligen. Och varje år börjar 20 000–25 000 unga människor röka. Det är alltså en nyrekrytering på 20 000 personer varje år. Därtill finns 600 000 feströkare och 700 000 snusare. Svenska folket konsumerar nio miljarder cigaretter årligen, så det är en ganska stor industri.

Nio av tio rökare börjar redan i tonåren. Statistiken visar att det i åldersgruppen 16–24 år finns 71 000 manliga och 103 000 kvinnliga rö-

kare. Det är ganska många. Även om det nu är förbjudet att köpa tobak för personer under 18 år börjar fler röka som är yngre än så.

Det finns klara hälsorisker med rökning. Därom är vi säkert helt överens. Men vad ska vi göra för att hindra nyrekryteringen och inte låta tobaksbolagen ha en så stark effekt på hur man rekryterar nya rökare?

Anf. 23 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Den här frågan är väldigt viktig på grund av att vi kan se både rökningens negativa effekter på folkhälsan och alla ungdomar som börjar röka trots det vi vet om tobakens skadeeffekter.

Vi har anslutit oss till FN-konventioner som kräver att vi ska begränsa tobaken i samhället. En konkret sak som vi har förbundit oss via FN är att vi ska minska möjligheterna att marknadsföra tobak, inte minst cigaretter.

Ett konkret förslag är att införa ett exponeringsförbud för tobak i butiker, och det har införts i vårt grannland Norge. Det betyder inte ett förbud att sälja tobak. Däremot innebär det att man inte skyltar med det, så tobaksmärkenas namn och deras logotyper finns inte framme i kassan. Man har inte cigaretter, snus och andra tobaksprodukter fullt synliga, utan de finns under disk. De som vill köpa får alltså be om dem. Det här har fått positiva effekter i Norge, där det finns ett starkt stöd hos befolkningen för att framför allt förhindra nyrekrytering.

När vi talar om rökning tror jag att det mest effektiva sättet är att förhindra att man börjar. De flesta är i 15-årsåldern. Jag tycker att det är hemskt att man kanske ska leva med ett livslångt beroende som i många fall är ofrivilligt när man fattar beslutet när man är så ung. Att förebygga att fler ungdomar börjar röka tror jag är något av det viktigaste vi kan göra.

I tobakskonventionen från FN sägs det att på sikt ska all marknadsföring av tobak förbjudas. Det betyder alltså inte förbud mot försäljning av tobak men däremot förbud mot marknadsföring. Vi kan se redan i dag att man kraftigt har begränsat reklamen för tobak, vilket jag tror att de flesta tycker är någonting positivt. Men fortfarande har vi marknadsföringen i butikerna som dessutom är ganska aggressiv.

Om vi kunde få ett exponeringsförbud i Sverige tror jag att det skulle vara ett viktigt steg i rätt riktning.

Anf. 24 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Herr talman! Rökning är en av de allra största hälsofarorna. Det är väl känt i Sverige och i övriga världen i dag. Det är en kunskap som vi måste ta till vara, och det är anledningen till att Sverige har gjort ett mycket aktivt arbete genom åren och att vi fortsatt gör det.

Låt mig bara säga att även om vi har mycket kvar att göra i vårt land är vi bäst i Europa när det gäller antal rökare sett till befolkningen. Vi är bäst i Europa, och det betyder att vi har gjort ett bra förebyggande arbete.

Men fortsatt är det så att en miljon människor röker varje dag. Det var två miljoner på 1980-talet, så vi har halverat antalet sedan den tiden. Men vi har fortsatt en miljon människor som röker. Det betyder att vi har mer att göra och fler utmaningar. Men andra länder har ännu fler utmaningar.

Därför är det bra att hela Europa nu är på fötter och arbetar aktivt med att få ned antalet rökare. Det kommer att vara den största folkhälso-

vinsten att inkassera de kommande åren, till gagn för individen men också till gagn för samhällena.

Det här har varit ett mycket aktivt arbete från svensk sida. Naturligtvis var WHO:s direktiv någonting som vi välkomnade både när det skrevs och när förhandlingar fördes 2008. Men det ingår alltid också att man måste stämma av mot den grundlag och de lagar som man har på det nationella planet. Då hittade vi en möjlig framkomlig väg.

Jag har också välkomnat att vi nu tittar på partibidragen. Gunvor G Ericson vet att Kristdemokraterna har välkomnat det. Remissomgången är avslutad, och Justitiedepartementet bereder en proposition som ska kunna ge oss en form för hur vi redovisar partibidrag. Där är vi i dag, och det tycker jag är bra.

Tillbaka till rökningen: Vi fortsätter att göra massor med saker. Vi tittar också på vad man gör i andra länder och hämtar hem erfarenheter från vad som är lyckat och vad som är mindre lyckat. En sådan sak är att vi till exempel låter Folkhälsoinstitutet nu titta på: Har vi fler offentliga miljöer där människor utsätts för passiv rökning och inte kan välja bort det? Finns det anledning att införa fler rökfria ytor i vår omgivning? Det är en sådan ytterligare komponent som vi nu tittar på, och vi hoppas få ett förslag från Folkhälsoinstitutet inom en nära framtid.

Det jag tror är allra viktigast att arbeta med är attityder, att få de 20 000 ungdomarna som börjar röka att inse att man varken är cool eller någonting annat när man använder sig av cigaretter utan utsätter sig för en enormt stor hälsorisk.

Attitydarbetet är centralt, och jag menar att vi också gör det bäst när vi håller samman alkohol, narkotika, tobak och dopningsmedel. Vi ser en samverkan, och vi har en samlad strategi för det. Vi kan också använda samma metoder för preventionsarbetet.

Jag skulle vilja säga att attitydarbetet har varit en viktig framgång i den framgångssaga som vi ändå har noterat i Sverige, med 240 000 färre rökare på tio år. Det sker en nedgång, och den nedgången fortsätter. Den senaste statistiken visar att rökningen fortsätter att minska. Det är någonting som vi ska vara glada för, men vi måste fortsätta att arbeta aktivt framåt, både för att förhindra nyrekrytering och för att få dem som röker i dag att sluta röka.

Anf. 25 GUNVOR G ERICSON (MP):

Herr talman! Ja, det är bra att rökningen minskar. Men vi har ett stort problem, för nyrekryteringen ökar. De senaste siffrorna visar att det var ungefär 16 000 nya rökare för några år sedan. Nu har de ökat till 20 000. Det är inte positivt.

Reklamen lockar nya rökare. Tobaksindustrin liksom all kommersiell verksamhet drivs naturligtvis av ekonomisk vinst. Men det som skiljer tobaksbolagen från annan industri är att produkterna de tillverkar tar död på mer än hälften av kunderna i förtid. Det är 6 000 dödsfall varje år i Sverige.

Därmed är behovet av nyrekrytering stort, och finurligheten är också stor när ungefär 20 000–25 000 behöver rekryteras årligen så som tobaksindustrin förmodligen tänker.

Det blir också problematiskt att tänka så här: Det är svårt att fånga in rökare när de blir äldre. Har man inte börjat röka i 25-årsåldern är det

ganska troligt att man inte kommer att röka alls. 88 procent av alla vuxna dagligrökare tar sin första cigarett före 18 års ålder. När vi har en åldersgräns på 18 år måste vi alltså se till att den fungerar.

Kunskapen att det är viktigt med marknadsföring i direkt anslutning till köpet av en vara har funnits länge. Men fokuseringen på reklam och andra försäljningsdrivande aktiviteter på försäljningsställen tog verkligen fart i samband med att marknadsföring av tobak förbjöds i exempelvis tidningar och tv. Då var man snabbt på tårna och utvecklade strategier för att nå kunderna i detaljhandelsmiljön. Där har lagstiftningen inte legat i fas.

Är Maria Larsson villig att ta upp frågor om dold försäljning, om att förändra cigarettpaketens innehåll och om marknadsföring av smaktillsatser? Det är marknadsföring som visserligen EU pekar på, men där Sverige inte riktigt har tagit steget fullt ut.

Jag har för mig att det är flera år sedan Maria Larsson tog upp förslaget att ha fler rökfria miljöer. Jag tycker att det är bra, men när kommer det konkreta förslaget? När ska man slippa passera en sjukhusentré där rökning är tillåten för att komma in på sjukhuset?

Rökstopp i sjukvården när patienten ska opereras har gett väldigt positiva resultat på många håll, inte minst medicinskt. Men det har också visat sig att personer blir rökfria även ett år efter operation.

Visst, attityder har stor betydelse. Men det behövs också insatser som gör att det inte är enkelt att få tag i cigaretter när man är under 18 år. Attityden påverkas även av hur industrin jobbar med att rekrytera nya rökare, till exempel på krogen på kvällen.

År 2002 satte regeringen upp fyra tobaksförebyggande delmål: tobaksfri livsstart från 2014, en halvering till 2014 av antalet unga som börjar röka eller snusa, en halvering till 2014 av andelen rökare i de grupper som röker mest och att ingen ofrivilligt ska utsättas för rök i sin omgivning. År 2014 är snart.

Anf. 26 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Ja, det är sant att rökningen har minskat. Jag tror att det finns ett starkt samband mellan det och de åtgärder som har vidtagits.

Jag kan dock inte se någon anledning att stanna vid det vi har uppnått. Det är fortfarande alldeles för många ungdomar som börjar röka redan på högstadiet.

Ju tidigare man börjar, desto större är risken att det är svårt att sluta senare om man vill det. Det är väldigt många som vill det men tycker att det är svårt.

Dessutom är det så att om man börjar röka senare har man större chans att leva längre med livskvalitet. Det bästa är naturligtvis att inte börja över huvud taget. Men ju yngre man är när man börjar, desto fler skador riskerar man att dra på sig. Då skadar tobaken kroppen i väldigt många år.

Allt vi kan göra för att skjuta upp tobaksdebuten och helst se till att den inte äger rum över huvud taget tror jag är det viktigaste för att minska tobakens skadeverkningar.

När det gäller försäljningsställen finns det ingen anledning, tycker jag, till att tobaksföretagen ska kunna göra sin marknadsföring i butiken.

Nu har man ju förbjudit tobaksreklam till exempel i tv, men varför ska de göra reklam i affärerna?

Där är det ju dessutom väldigt nära till hands att köpa. Om man ser reklam i ett sammanhang tänker man kanske inte så mycket på det ett par dagar senare. Om man däremot ser reklamen precis när man står i kassan kan det faktiskt bli så att impulsen gör att man handlar. Det gäller både barn och ungdomar, men det gäller även vuxna – kan vi minska rökningen är det ju också positivt.

Sedan tror jag att vi till detta med exponeringsförbud borde lägga bättre kontroll av försäljning till minderåriga. Det är bevisligen många under 18 år som kan köpa sin tobak i vanliga affärer. Man borde ha bättre kontroll av tobaksförsäljningen eftersom den inte fungerar.

Anf. 27 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Herr talman! Ja, de svenska målen börjar vi närma oss årtalet för – 2014 nämnde Gunvor G Ericson. Det är bra att ha mål att inrikta sin verksamhet mot.

Även om vi kanske inte har en helt rökfri uppväxtmiljö för exakt alla barn kan vi se att rökningen bland gravida mödrar har sjunkit dramatiskt. Det är nästan inga gravida kvinnor som röker i dag. Det är en stor framgång – vi börjar skydda barnet redan när det finns i magen.

Vi kan också se att föräldrar sällan röker inomhus när de har spädbarn i sina familjer.

När det gäller målet att halvera antalet vuxna som börjar röka har vi en bit kvar. Men låt mig återigen säga att vi nu har uppmätt den lägsta andelen rökare i årskurs 9 som någonsin har uppmätts sedan CAN började presentera sina siffror 1997.

Vi har aldrig haft så låga nivåer i årskurs 9. Jag hoppas att det ska följa med upp till årskurs 2 på gymnasiet, för där ser det inte riktigt lika bra ut i dagsläget. Men det här är en väldigt bra början.

Nu är naturligtvis vår målsättning att inrikta oss mot dem som fortfarande börjar röka. Därför är många av våra insatser när det gäller preventionsarbetet inriktade mot de unga.

Det är därför vi höjer tobaksskatten – vi vet att ungdomar är mer priskänsliga. Pris och tillgång är vad som styr ungdomar, tillsammans med vilka attityder de omges av. Då handlar det om att göra det så svårt som möjligt att köpa. Det ska vara dyrt, men det ska också vara så att ålderskontrollen upprätthålls.

Därför är jag väldigt glad att vi nu kan återinföra möjligheterna för kommunerna att använda sig av provköp. Justitieombudsmannen tog den möjligheten ifrån oss för ett tag sedan, men nu är vi framme vid ett nytt lagförslag som ger lagstöd för kommunerna att använda sig av provköp. Det är en av de mest effektiva kontrollåtgärderna, och den är definitivt riktad för att skydda unga från att köpa cigaretter.

Låt mig också säga att jag tycker att det är väldigt bra med EU:s tobaksproduktsdirektiv, där vi har varit synnerligen aktiva. Jag talade med kommissionären så sent som i förra veckan om hur vi kan skjuta på så att vi får det i hamn.

En viktig sak som kanske inte har diskuterats så mycket, men som jag tror kommer att bli mycket betydelsefull framöver, är att vi kommer att få en märkning på alla tobaksprodukter med möjlighet till spårbarhet. Det

Prot. 2013/14:34
26 november

Svar på
interpellationer

gör att smugglingen blir lättare att identifiera. Man kommer att kunna bekämpa smugglingen på ett annat sätt tack vare den här spårbarheten.

Det är väldigt mycket positivt som händer och som ligger i pipeline, där vi har återkommit med förslag för att ytterligare stävja tobaksbruket bland unga. Det är precis som interpellanten och också Hillevi Larsson beskriver: Om man kan skjuta upp tobaksdebuten är chansen mycket större att man förblir tobaksfri resten av livet.

Att höja debutåldern år för år i den här positiva statistiken är verkligen en målsättning, och vi är som sagt bäst i Europa.

Anf. 28 GUNVOR G ERICSON (MP):

Herr talman! Jag upprepar min ursprungliga fråga: Vad vill regeringen konkret göra för att leva upp till tobakskonventionens artikel 5.3? Den säger att folkhälsopolitiken ska skyddas från kommersiella intressen och andra krafter inom tobaksindustrin.

Är regeringen villig att införa dold försäljning?

Är regeringen villig att ha bättre kontroll av butiker så att de inte säljer till dem under 18 år? Jag tyckte att statsrådet Maria Larsson faktiskt antydde att man skulle ha bättre kontroller. Men är man då också beredd att stänga av butiker och inte tillåta att de säljer tobak under till exempel sex månader eller ett år om de bryter mot reglerna?

När det gäller attitydarbetet, vad tänker regeringen göra åt de rekryteringskampanjer eller vad man nu ska kalla dem som faktiskt förekommer i krogvärlden och andra miljöer? Där bjuder man på cigaretter, och det är inte alldeles tydligt att man upprätthåller ålderskontrollen.

Är regeringen beredd att göra någonting konkret för att påverka krafterna när det gäller industrin?

Anf. 29 Statsrådet MARIA LARSSON (KD):

Herr talman! Jag vill tacka för debatten. Jag tror att det har framgått att vi är beredda att göra väldigt mycket på det här området, att vi har gjort mycket och att vi inte tycker att det är färdigarbetat utan att vi kommer att fortsätta.

Jag har nämnt saker som är på gång. Vad som ligger i framtiden ska jag inte berätta om i dag, men självklart händer det saker hela tiden.

Prisinstrumentet är centralt. Det är det för vuxna men allra mest för ungdomar. Det är viktigt att kunna upprätthålla kontrollen. Det är därför som vi inför provköp igen. Vi har fått nästla oss fram för att kunna göra det.

Att ha en efterlevnadskontroll också när det gäller marknadsföring är centralt. Marknadsföringen får inte gå utöver de riktlinjer som vi har fastställt. Det är väldigt viktigt. Marknadsföringen påverkar kanske ungdomar allra mest.

Självklart ska vi också arbeta vidare med attityder. Här använder vi inte minst ideella organisationer, där ungdomar är ute och berättar för andra ungdomar.

Sedan tror jag också att det finns en dold kraft som ännu inte är utnyttjad: alla föräldrar, som är de viktigaste personerna för sina barn. De kan faktiskt användas i preventionsarbetet. Vi har sett det väldigt tydligt på alkoholområdet, där föräldrar har slutat langa och bjuda sina ungdomar på alkohol hemma sedan de fått kunskap om att det också ökar ris-

ken för de unga att bli större konsumenter. Det kan vi också använda i det förebyggande arbetet när det gäller tobak. Det är en lite outnyttjad kraft. Vi behöver nog ta nya krafter för att använda också föräldrarna på ett bättre sätt.

Tack för debatten!

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2013/14:34
26 november

Svar på
interpellationer

13 § Svar på interpellationerna 2013/14:74 och 82 om konkurrensneutrala villkor för företagare

Anf. 30 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Teres Lindberg har frågat näringsministern när propositioner om personalliggare i byggbranschen och om månadsvis redovisning av anställdas inkomster och skatter kommer till riksdagen.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Carina Adolfsson Elgestam har frågat mig om regeringen avser att följa riksdagens beslut och under 2013 återkomma till riksdagen med ett förslag om individuell månadsredovisning av anställdas löner och skatter samt vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkra konkurrensneutrala villkor för företagare.

Frågorna är ställda mot bakgrund av att riksdagen i januari i år i ett tillkännagivande begärde att regeringen under 2013 skulle återkomma till riksdagen med förslag om personalliggare i byggbranschen och om månadsuppgifter, som kan träda i kraft den 1 januari 2014.

Regeringen har bedömt att utredarens förslag i Ds 2009:43 om närvaroliggare och kontrollbesök inte kan läggas till grund för lagstiftning när det gäller byggbranschen. I stället anser regeringen att frågan om hur ett kontrollsystem för byggbranschen kan vara utformat behöver utredas ytterligare. En utredare arbetar med dessa frågor och ska redovisa sina förslag den 31 januari 2014.

När det gäller Månadsuppgiftsutredningens förslag har regeringen, bland annat mot bakgrund av remissinstansernas synpunkter, funnit att det inte är lämpligt att genomföra utredningens förslag.

Regeringen avser att återkomma till riksdagen med anledning av riksdagens tillkännagivande. Jag vill inte föregripa den redovisningen.

När det gäller frågan om konkurrensnedvridande skattefusk har vi en samsyn om vikten av att bekämpa skattefusk och att göra det effektivt. Därför har regeringen redan genomfört ett antal åtgärder för att minska fusket. Jag kan nämna ROT- och RUT-avdragen och utökningen av reglerna om kassaregister till att avse även torg- och marknadshandeln som två exempel på vidtagna åtgärder mot svartarbete och för en ökad vit sektor.

Anf. 31 TERES LINDBERG (S):

Herr talman! Jag vill tacka finansministern för svaret. Jag vill också be riksdagen om ursäkt för att jag har ett sakfel i min interpellation. Jag skriver att det är 10 miljarder som samhället går miste om på grund av

svart arbetskraft i byggbranschen, men det är naturligtvis fel. Det är 20 miljarder. I skrift är det ett litet sakfel – en etta i stället för en tvåa – men i verkligheten är det dubbelt så mycket. 20 miljarder är väldigt mycket pengar.

Det som föranledde min interpellation var en fråga som jag ställde till näringsministern. Jag skrev den också i interpellationen, men det var inte den frågan som finansministern svarade på här. Frågan var om regeringen har gjort ställningstagandet att det är i sin ordning att obstruera mot riksdagens uttalade vilja. Den frågan har jag inte fått svar på.

När jag ställde frågan till näringsministern fick jag egentligen inget svar alls annat än att vi var småföretagarfientliga. Jag ville ha ett resonemang om på vilket sätt enkel månadsrapportering är småföretagarfientligt.

Det finns erfarenheter från åtminstone två av våra grannländer. Både Danmark och Finland rapporterar om att man har den typen av redovisning och inte ser några som helst problem med det. Både företagare och myndigheter tycker att det fungerar alldeles utmärkt.

Jag vill framhålla för regeringen att vi lever i en ganska ny tid. Det är stor skillnad från när jag gick i grundskolan och när finansministern gick i grundskolan, vilket var ytterligare några år tidigare. Då hade vi inga datorer över huvud taget. I dag sker dock i praktiken all administration och redovisning med hjälp av datorer. Vad detta handlar om är att man ska skicka en fil en gång i månaden i stället för en gång om året. Det är klart att det inledningsvis finns några nya administrativa rutiner man som företagare behöver bygga upp, men senare handlar det kanske bara om några minuter mer om året.

Argumentet att det skulle vara så stort byråkratiskt krångel stämmer helt enkelt inte. En enkel månadsrapportering skulle skapa problem bara för dem som medvetet vill undanhålla myndigheterna information.

Indirekt stöttar regeringen alltså dem som håller på med ekonomisk brottslighet. Många gånger är det ganska grov ekonomisk brottslighet vi talar om. Själv är jag ofta ganska godtrogen av mig och tänker att en finansminister väl inte kan tacka nej till 20 miljarder, eller egentligen 70 miljarder, som ju är vad svart arbetskraft handlar om – 70 miljarder extra i statskassan. Det är ju massor av pengar!

Jag anar ugglor i mossen här. Vad är egentligen syftet? Vad är det regeringen är ute efter? Är det ideologiskt, kanske?

Det är lätt att bli lite konspiratorisk. Jag kan inte låta bli att fundera på om regeringens syfte faktiskt är att tvinga fram lönedumpning och pressa arbetsvillkoren nedåt. Vad skulle det annars handla om, Anders Borg?

Anf. 32 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S):

Herr talman! Det som vi debatterar här i eftermiddag är en oerhört viktig fråga som gäller konkurrenssituationen för alla våra företag.

Senast på morgonen i dag åkte jag med en taxichaufför som tydligt pekade på detta. Han hade tidigare haft sju anställda i sitt företag men klarade inte konkurrensen på marknaden, där andra taxibolag hade valt att använda några av de system som finns på arbetsmarknaden för att långtidsarbetslösa ska komma i jobb. Man hade satt i system att kontinuerligt använda den typen av arbetskraft, som fick arbetspröva en viss tid

och sedan gå hem igen medan arbetsgivaren tog in nya. Han sade till mig: Jag klarar inte av att konkurrera med sådana företag, utan jag fick säga upp mina anställda. För jag tycker själv, personligen, att vi ska ha kollektivavtal och att alla företag ska ha det och följa det.

Den här företagaren menade att det ska vara ordning och reda på arbetsmarknaden. Och vi vill inte ha oseriösa företag.

Ministern har lämnat ett svar i kammaren i dag. På ett eller annat sätt känns det som att finansministern inte tar den här frågan på allvar. Det här handlar om alla branscher. Jag kan bli lite mörkrädd av finansministerns svar. Han säger: Ja, vi är överens om att vi ska bekämpa skattefusk. Så långt är vi nog överens. Men man pekar på ROT och RUT, som om det är själva lösningen. Det här problemet är gigantiskt och finns snart inom alla branscher. Då är problemet större än så, och då behövs det rejäla åtgärder.

Om man skulle använda månadsuppgifter som ett redskap, ett verktyg, skulle det betyda att alla företag, oavsett bransch, skulle använda samma verktyg och redovisa på samma sätt. Teres Lindberg visade tidigare i sitt inlägg på att vi i dag har datasystem som på ett ganska enkelt sätt kan sammanfatta det här. Det blir alltså inte krångligare regler för företagen utan snarare tryggare regler för företagen om man på ett seriöst sätt går in och arbetar med månadsuppgifter. Då skulle alla företag vara tvungna att redovisa exakt samma sak för varje anställd person. Det är då det ute på arbetsmarknaden skulle bli lika möjligheter för företagen. Det skulle då inte vara som i dag, när konkurrensen faktiskt är satt ur spel.

Jag önskar att finansministern i sitt nästa inlägg skulle kunna redogöra för det ställningstagande som alliansregeringen har gjort utifrån vad remissinstanserna har sagt. Det är ju en av anledningarna till att man har lagt locket på och inte gått vidare i den här frågan. Jag utgår från, herr talman, att remissinstanserna har svarat lite olika och varit både för och emot.

Anf. 33 MARIA ABRAHAMSSON (M):

Herr talman! Först kom det en korrigerings av ett allvarligt skrivfel och sedan en insinuation om att regeringen egentligen står på fuskarnas sida. Är det en intellektuell debatteknik? Jag tycker inte det.

Jag konstaterar att Teres Lindberg verkar tycka att det är en mer prioriterad uppgift här i världen att i ett tämligen högt tonläge svartmåla regeringen för det arbete den gör när det gäller att konstruktivt arbeta fram ett rättssäkert och robust skattekontrollsystem som ska gälla också för byggbranschen. Det var byggbranschen som din interpellation tog avstamp i. Jag skulle faktiskt vilja att Teres Lindberg förklarar för kammaren varför Socialdemokraterna inte vill att byggnadsarbetare ska omfattas av ett lika säkert kontrollsystem som frisörer och restauranganställda.

Vad gäller frågan om skattefusket konkurrensnedvridning skulle jag vilja glädja interpellanterna, båda två, med Skatteverkets senaste företagarundersökning. Det är en smärre sensation. Då tänker jag inte främst på att företagarna numera känner ett starkt förtroende för Skatteverket. Förtroendet har ökat. Det finns ett förtroende för Skatteverket bland 79 procent av företagarna, jämfört med 64 procent för sex år sedan. Det intressanta där tycker jag är: Vad är det som gör att företagare känner och hyser starkare förtroende för Skatteverket? Vad är det som gör att hela 51

procent av företagarna i dag tycker att Skatteverket är duktigt på att motarbeta skattefusk bland företagare, även i byggbranschen? Vad är det för någonting som gör att företagarna är nöjda?

Jo, det hänger faktiskt ihop med en del reformer som regeringen har genomfört sedan 2007 och framåt. Här kan jag läsa rakt ur Skatteverkets egen promemoria. Det handlar om personalliggare, omvänd skattskyldighet när det gäller moms i byggbranschen, kassaregister, ROT- och RUT-avdrag, nedsättning av avgifterna för egenföretagare och sänkt restaurangmoms.

Vi hörde finansministern tala om att det senast den 31 januari kommer förslag som tar sikte på byggbranschen. Vill man inte lyssna på det gör man inte det, men man är inte särskilt seriös som skattefuskarbekämpare – det vill jag bara säga.

Anf. 34 ULF BERG (M):

Herr talman! Jag tycker att det är intressant när Teres säger att vi lever i en ny tid. Jag tror inte att hon riktigt har uppfattat det, för det är precis som min kollega Maria säger. Vi har företagare och en allmänhet i dag som tycker betydligt sämre om svartjobb över huvud taget. Det visar att vi har vidtagit rätt åtgärder.

Jag tror att det är attityder som är det viktigaste i bekämpningen av ekonomisk brottslighet. I interpellationsdebatten tidigare hörde vi om rökning. Här har kammaren beslutat om en gräns vid 18 år. Ändå börjar man röka tidigare. Men vi vet att vi med A Non Smoking Generation och så vidare fick en helt annan attityd, och vi fick ned rökningen. Jag tror att det är precis samma sak vi behöver när det gäller ekonomisk brottslighet.

Jag var på ett seminarium förra veckan och liknade den ekonomiska brottsligheten med vilda västern. Jag råkade kalla finansministern för en bra sheriff som ser till att träffa rätt. RUT och ROT är väl alldeles ypperliga exempel.

Jag var i Ludvika och åt en lunch som säkert inte rekommenderas men som jag tyckte var god. Det var på ett gatukök. Jag träffade två golvläggare där som vittnade utifrån egen erfarenhet: Före 2006, när vi jobbade svart, fick vi pengar direkt ur chefens hand på fredag när vi talade om hur mycket vi hade jobbat. Det förekommer inte i dag.

Det förekommer inte. Varför? Jo, därför att allmänheten har kommit underfund med att det är otroligt bra att se till att få ett kvitto så att man kan få sitt avdrag.

Jag är polis i botten. Jag vet att allmänheten är den bästa detektiv som finns. Det bästa vapnet är när allmänheten inte vill ha svarta jobb. Vi kan hitta på vilka regler som helst här, men jag tror att det är otroligt viktigt.

Vi kan diskutera om det är 70 miljarder. Det finns en skattefelskarta som man ska se över. Den har levt länge. Där pratar man om 133 miljarder. Man har gjort det lite skevt där, tycker jag. Den anställde som jobbar svart har blivit företagare i den statistiken. Det tycker jag är att, så att säga, kasta misstankar på företagare på ett felaktigt sätt. Det tycker jag att man ska ta upp vid kommande skattefelsutredningar. Bara för att man jobbar svart och att man då borde ha varit företagare blir man klassad som företagare. Det är inte helt rätt.

När det gäller taxi finns det nu en remiss om en tömningscentral. Det är säkert ett steg i rätt riktning. Jag kan tycka att det vore intressant att

titta på månadsuppgifter om det kan göras på ett väldigt smart sätt. Men ska vi smeta ut månadsuppgifter på precis allting, även när det inte finns problem? Är det mycket svartjobb i kommuner, landsting och stat? Nej, det tror inte jag. Här finns det alltså mycket som man måste fundera på.

Jag ska fortsätta med liknelserna just när det gäller vikten av attityder. När man sätter upp en 30-skyld vid skolan är det viktigt att alla lever upp till det och känner för det, för polisen kan inte stå där varje dag. Men om alla känner att det är motiverat och rätt och om alla håller hastigheten blir det riktigt. Det är därför alliansregeringen har varit så otroligt framgångsrik, och Skatteverket har noterat detta. Rätt saker har gjorts, och de har uppfattats på rätt sätt av allmänheten. Allmänheten är den bästa polisen. Vi kan alla hjälpa till genom att se till att ta kvitton nästa gång vi gör en affär.

Anf. 35 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Det här är ett problem på många sätt. Först och främst är det skattebortfallet, som kunde ha använts till välfärd. Men det allra värsta är att de seriösa företagen riskerar att bli utkonkurrerade av de oseriösa. Jag har själv träffat taxichaufförer som säger att de inte vet hur länge till de orkar. De vägrar att ägna sig åt samma metoder som de vet att många andra gör, det vill säga att inte betala in fullständiga skatter och avgifter. Hur länge klarar de detta?

Seriösa företagare ska inte behöva känna trycket att själva börja använda sig av sådana metoder för att överleva ekonomiskt. Det finns mycket kvar att göra. Vi har verkligen inte nått ända fram.

Låt oss se på det konkreta förslaget om personalliggare och månadsredovisningar av löner och skatter. Det är fråga om ett riksdagsbeslut. Det var i januari som beslutet fattades, och det har snart gått ett år. Oavsett vad man tycker om beslutet är det riksdagen som är högsta beslutande organ, och därför borde regeringen rätta sig efter riksdagens beslut.

Det är ett bra förslag. Med personalliggare går det att ha ordentlig koll på de anställda. Med månadsredovisningar av löner och skatter blir det lättare att kontrollera att allt går rätt till.

Jag kan inte förstå problemet med förslaget. Det borde givetvis vara så att regeringen kan genomföra förslaget. Nu hörde vi av finansministerns svar att huvudproblemet inte är att regeringen inte kan utan att regeringen inte vill. Det är allvarligt utifrån att det är ett bra förslag som kan bekämpa skattefusket, det är fråga om ett riksdagsbeslut och regeringen ska följa riksdagens beslut.

Sedan finns annat som kan göras, till exempel fler oanmälda besök på företagen för att kontrollera att det som redovisas verkligen stämmer. Huvudentreprenören kan få ett större ansvar. Inom byggbranschen används ofta underentreprenörer. De kan finnas i flera led. Så länge inte huvudentreprenören har ett ansvar för vad underentreprenörerna gör är det risk för kaos, att en del av underentreprenörerna inte betalar in skatter eller inte betalar ut kollektivavtalsenliga löner, trots att de på papper säger att de ska göra så.

Jag hoppas att regeringen kan tänka sig att gå vidare med att se till att huvudentreprenören får ett större ansvar för att det går rätt till i alla led. Huvudentreprenören får uppdraget, och huvudentreprenören anlitar i sin tur underentreprenörer för att genomföra uppdraget. Men eftersom huvu-

dentreprenören är den som har fått uppdraget borde också denna part ha ett huvudansvar. Det skulle öka viljan att se till att det går rätt till och att se till att underentreprenörerna är seriösa. Det i sin tur gynnar också seriösa underentreprenörer, inte minst småföretag, som det i en hel del fall är fråga om. De ska inte gå under i konkurrensen mot oseriösa aktörer.

Inom transportbranschen ser vi att situationen är så alarmerande att frågan är om de seriösa kan överleva på längre sikt. Med tanke på hur verkligheten ser ut återstår mycket att göra. Skatterna ska betalas in, kontrollen måste öka och de seriösa ska gynnas, inte de oseriösa.

Anf. 36 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Det här är en viktig och bra debatt. Den visar skillnaden mellan Alliansens politik och Socialdemokraterna, som som vanligt mest ägnar sig åt plakatpolitik. När man lyssnar på de socialdemokratiska ledamöterna tänker man ungefär så här: Tänk om ni skulle lämna taxibilen någon gång – det förutsätter jag att ni gör – och göra ett företagsbesök.

Uppenbarligen träffar ni företagare i taxibilar, och det är bra att ni gynnar taxibranschen, men pröva att åka till ett företag som är i den bransch ni pratar om. Läs inte bara Svenska Dagbladets debattsidor eller träffa LO:s ombudsmän. Fråga sedan om det har skett någon förändring sedan 2006. Ja, kommer företagen i måleribranschen och hantverksbranschen att säga. De kommer att säga att konsumenterna inte efterfrågar svarta tjänster längre.

Däremot säger de längre söderut i Sverige att de har problem med företagsamma personer som konkurrerar med dem, men dessa driver inte företag. Det kan möjligtvis uttryckas så att det är en helt svart bransch. Om den bilden stämmer blir Månadsuppgiftsutredningen ett slag i luften. Dessa personer har förmodligen ingen bokföring och lämnar inte in några rapporter till Skatteverket. Där handlar det om att Skatteverket måste bekämpa den verksamheten ihop med andra rättsinstanser.

Om analysen av den bilden är riktig, där företagen säger att de tack vare RUT- och ROT-avdraget inte får frågor längre, blir Socialdemokraternas politik obegriplig. Ni vill minska RUT-avdraget. I förra valrörelsen sade ni att ROT-avdraget var en konjunkturåtgärd, och så fort det blev högkonjunktur igen skulle ROT-avdraget tas bort. Vad ni tycker den här veckan vet jag inte, men det får vi väl besked om.

Parallellt med detta har vi gjort det lönsamt att arbeta. Precis som Ulf Berg säger om mattläggarna, är det förmodligen så att konsumenten inte vill köpa svart, och parallellt vill inte medarbetarna arbeta svart. Tack vare jobbskatteavdraget och tack vare våra skatteförändringar har det blivit bättre och mer lönsamt att arbeta för dem som tidigare jobbade svart. Frågan är betydligt mer komplex än vad Teres Lindberg vill göra sken av.

Det vore intressant att höra Teres Lindberg svara på frågan om de som ägnar sig åt ren svart verksamhet kommer att omfattas av Socialdemokraternas krav på rapportering månadsvis.

Anf. 37 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! En viktig utgångspunkt för debatten är att vi bör värdera hur skattesystemet fungerar för företagsamheten. Skatteverket har gjort

en diger och omfattande undersökning av hur man ser på detta, och den ger positiva resultat. Om vi jämför 2005 och 2013 kan vi se att förtroendet för Skatteverket har ökat dramatiskt under perioden. Det är en ökning från 50 procent av företagen till 70 procent av företagen som upplever att de i dag har förtroende för Skatteverket.

Andelen av företagen som uppfattar att Skatteverket effektivt motverkar skattefusk har ökat från 12 procent till 30 procent. Det är nästan en tredubbling under åren. Samtidigt har antalet företag som uppfattar att de har varit utsatta för skattefusk dramatiskt minskat. Det har halverats från 20 till strax över 10 procent. Det är naturligtvis positivt.

Det har också visat sig i undersökningen att antalet företagare som inte känner till något företag som skattefuskar har ökat från 40 till 60 procent av de undersökta företagen, medan antalet som uppfattar att de känner till företag som skattefuskar har minskat från 18 till 7 procent. Det har alltså skett en rätt betydande förskjutning i attityderna till skattefusk. Vi ska samtidigt notera att det har skett en lika tydlig kantring av opinionen från allmänhetens sida. Vi vet sedan tidigare undersökningar att antalet människor som är beredda att arbeta svart eller att köpa svarta tjänster har reducerats kraftigt.

Det här är en utgångspunkt för diskussionen. En annan viktig utgångspunkt är att vi kan konstatera att byggbranschen har hanterat krisen på ett bra sätt. Byggbranschen har i termer av antalet sysselsatta klarat krisen bättre än de allra flesta jämförbara branscher. Nu har många branscher vuxit under åren eftersom sysselsättningen i Sverige har ökat. Men byggbranschen är ett av de områden där vi har haft en tydlig sysselsättningsökning.

Vi kan konstatera att från 2009 har sysselsättningen i byggbranschen i Sverige ökat med 10 procent medan EU-genomsnittet har gått ned med väl över 10 procent.

Båda de här utgångspunkterna tyder på att regeringens politik har fungerat. Det är ett antal saker som spelar roll här. Jobbskatteavdraget har varit centralt för att det ska löna sig bättre att arbeta och för viljan att arbeta vitt i den skattebetalande sektorn. ROT-avdragen har naturligtvis haft en avgörande betydelse för att vi ska få ned svartarbetet och skattefusket i den här sektorn. Jag skulle också tro att de sänkta arbetsgivaravgifterna för unga har spelat in eftersom det har gett unga människor bättre möjligheter att vara i branschen.

Till detta kommer att regeringen har tillfört ett antal kontrollåtgärder och ett antal förbättringar av de administrativa processerna. Det handlar om omvänd momsföring och om ett antal kontrollmekanismer som har förstärkts.

Det här är naturligtvis viktigt att man gör. Det är centralt att vi får in våra skatteintäkter. Det är centralt att vi får en process där vi fortsätter att förstärka skattesystemets legitimitet och motverkar skattefusk och skatteundandragande. Det är också därför regeringen har varit tydlig med att specifikt för byggbranschen säga att vi ska återkomma med ytterligare kontrollåtgärder. Vi har en utredning som i början av nästa år presenterar ett förslag som ska landa i att vi får ett väl fungerande sätt att minska och motverka skattefusket i byggsektorn. Det tror vi kommer att väl möta upp de intressen som finns hos branschen i den här frågan.

Anf. 38 TERES LINDBERG (S):

Herr talman! För mig handlar den här frågan om två saker. Den handlar dels om vad osjyst konkurrens får för konsekvenser för företag som vill göra rätt för sig och för dem som jobbar i branschen, alltså de anställda, dels om vad vi skulle kunna göra för alla de pengar som aldrig kommer in utan försvinner ut någon annanstans.

Jag bor i en stadsdel som heter Mariehäll och ligger tio kilometer härifrån. För ett och ett halvt år sedan hade partiföreträdarna för partierna i regeringen presskonferens ute i Annedal som ligger i den stadsdelen. Där byggs det just nu massor av bostäder. Jag tror att det totalt är 1 200 nya lägenheter som byggs.

När jag kommer hem på kvällarna funderar jag på den där lilla lampan som lyser bakom byggplatsen och huruvida det är någon som faktiskt sover där eller inte.

När jag går hemifrån på morgonen för att lämna min dotter på dagis passerar jag åtminstone fem, kanske tio, olika hus som just nu byggs. Då talar vi flerbostadshus. Det är hus med flera hundra nya lägenheter, kanske till och med tusen, som jag går förbi. När jag går hemifrån ser jag hur det från nästan varje källare i mitt bostadsområde kommer ut byggkillar på väg till jobbet. Det är människor som bor under vedervärdiga förhållanden, och det gör de som en konsekvens av den ekonomiska brottslighet som pågår i byggbranschen just nu och varje dag.

På helgen, när jag tar en promenad, ser jag killarna, för det är nästan bara killar, som bygger byggställningar helt utan skyddsutrustning. Deras insats är deras eget liv, och det är en konsekvens av den ekonomiska brottslighet som pågår just nu i byggbranschen.

Sjysta jobb förutsätter en sjyst konkurrens. Så är det inte i dag. Systematiskt staplas underleverantörer på underleverantörer, och ofta har de inte en enda anställd. Längst ut där nere står det någon kille eller ett par killar från Tjetjenien eller Kazakstan och jobbar för 30–50 kronor i timmen och bor under vedervärdiga förhållanden. Jag tycker inte att det är värdigt ett land som Sverige att ha det så.

Tänk om vi i stället kom åt de där 70 miljarderna som svart arbete faktiskt handlar om. Om vi kunde få in dem, tänk vad vi skulle kunna göra i stället. Bara i byggbranschen handlar det om en tunnelbanesatsning om året, Anders Borg. Det är massor av pengar som skulle kunna skapa nya bostäder och infrastruktur. Det skulle kunna få ordning på skolan, vården och omsorgen. Allt detta skulle vi kunna göra för de pengarna.

Det som den här debatten handlar om är att sjysta jobb förutsätter en sjyst konkurrens, ingenting annat. Och det handlar om allt det som vi skulle kunna använda pengarna till: bostäder, infrastruktur, skolan, vården och omsorgen. I stället för att fokusera på det här väljer regeringen att sänka skatten och inte göra något åt problemen i byggbranschen och det som också branschen skriker om. Allt annat är bara dumheter. Den seriösa byggbranschen står själv upp och säger: Hjälp oss! Vi behöver hjälp att komma åt de här problemen.

Ta bollen, Anders Borg!

Anf. 39 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S):

Herr talman! Finansministern säger att förtroendet för Skatteverket har ökat. Jag kan bara med glädje konstatera att det är jättebra att det görs framsteg ute bland våra medborgare och företagare, att man känner större förtroende för Skatteverket.

Jag har varit här i riksdagen ett tag, så jag vet att redan när vi påbörjade regelförenklaringsarbetet med 291 steg mot enklare regler påbörjades förändringar på Skatteverket som gjorde att framför allt företagare uppfattade att det blev lättare i mötet med Skatteverket. Att alliansregeringen sedan har fortsatt att utveckla detta arbete är bara positivt, för det är bra för Sverige och bra för vår tillväxt. Om detta kan vi vara helt överens, men när jag lyssnar av debatten här i kammaren kan jag bara konstatera att vi har olika bilder av verkligheten.

Jag kan inte låta bli att säga till såväl Maria Abrahamsson som Ulf Berg och Lars Beckman: Hallå, kliv ut i verkligheten! Jag kan tala om för Lars att vi socialdemokrater gör kontinuerliga företagsbesök, varje vecka. Jag kan också lägga till att genom framför allt rapporteringen från olika medier går det inte en vecka utan att vi får veta att det finns medmänniskor från flera länder, inte minst inom EU, som blir utnyttjade i Sverige av oseriösa företagare. Man kan inte blunda för detta och stå här i kammaren och uttrycka diverse saker som inte bygger på någon verklighet utan som faktiskt är plakatpolitik.

De tre moderata medlöpare som finansministern har som hjälp i den här debatten är ju här för att blanda bort korten. Min interpellation handlar om konkurrens på lika villkor, och jag är helt övertygad om att alla företag och även svenska folket vill ha konkurrens på lika villkor. När det då av någon anledning finns en del oseriösa företagare som väljer att utnyttja människor kan man inte sitta här i riksdagen och blunda, som Moderaterna så tydligt visar att de gör i sina olika debattinlägg. Håll er i stället till det som är fakta, för vi kanske kan vara överens om att vi vill ha konkurrensneutralitet mellan våra olika företag på den svenska marknaden.

Oseriösa arbetsgivare eller företagare förekommer inte enbart inom byggbranschen, en bild som man försöker måla upp, utan det finns inom alla branscher. Det är just därför vi vill ha ett enhetligt system där alla branscher redovisar på samma sätt, för det är ju då det kan bli konkurrensneutralitet.

Man kan fundera på om Konkurrensverket över huvud taget har gjort någon utredning om hur det här påverkar konkurrensen mellan företagen. Det kanske finansministern kan svara på i nästa inlägg, precis som finansministern kanske kan återkomma till det som jag frågade om i mitt första inlägg, det vill säga: Vad sade remissinstanserna angående månadsredovisningen?

Anf. 40 MARIA ABRAHAMSSON (M):

Herr talman! Vi är helt överens om att byggbranschen har problem med svartarbete, och båda sidor tycker att det är angeläget att komma till rätta med det.

Det här utreddes, och 2009 kom ett förslag som underkändes av remissinstanserna. Jag tror att även Byggnads var delvis kritiskt till förslaget.

Vad gör man då om man tar ansvar? Jo, man får utreda saken på nytt och täppa till där det finns luckor. Det gjorde regeringen, och vi hörde finansministern säga att det kommer ett förslag den 31 januari.

Ska vi på en arbetsplats ha ett kontrollsystem som också innebär sanktioner, att vi kan straffa människor, måste systemet vara rättssäkert. Det var inte förslaget som kom 2009, och det var därför det underkändes.

Jag kan inte förstå varför socialdemokrater tycker att byggnadsarbetare ska jobba på en mer rättssäker arbetsplats än till exempel restauranganställda och frisörer.

Herr talman! Jag vill ha besked från Socialdemokraterna om varför de ser på saken på detta vis. Varför ska byggnadsarbetare ha ett sämre och mindre robust och rättssäkert kontrollsystem? Svara gärna på det.

Anf. 41 ULF BERG (M):

Herr talman! Till Carina: Det är mycket riktigt bra att det finns en och annan ledamot som har lite skit under naglarna och sådan bakgrund, och jag kan nog räkna mig till dem.

En närstående till mig har jobbat på fyra fem olika företag inom byggbranschen. Är jag på riktigt bra humör kallar jag ett och ett halvt av dem seriöst. Täta kontakter med byggfacket för att slå larm resulterade i noll åtgärder. Det finns alltså mycket att göra, även för branschen själv.

Det är lätt att lägga allt ansvar på Skatteverket, men jag tror inte att det kommer att fungera heller. Det bästa är att städa i sitt eget hus. Om NCC eller Skanska har fått en entreprenad ser de till att de som är underentreprenörer måste tillhöra branschsystemet.

Det finns flera sådana bra exempel. Hotell- och Restaurangfacket har hårda krav på sina medlemmar.

När kassaregistren kom till fanns det en och annan oseriös företagare. Jag var på Älvsjömässan med Skatteverket när ett branschförbund bildades just för att se till att de som fanns på plats var seriösa.

Det måste tas ett ansvar. Byggföretagen borde ju vara bäst skickade att se när det finns oegentligheter.

Vi är helt överens om att man naturligtvis ska vara kvar på marknaden för att man gör ett bra jobb, inte för att man fuskar mest. Här finns det en hel del att göra.

Låt oss se lite positivt på framtiden. Den dagen vi bygger mer i trä i fabriker och sätter ihop kåkarna får vi också lättare att hålla kontroll.

Anf. 42 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Det intressanta i denna debatt är varför regeringen inte går fram med det beslut som riksdagen fattade för nästan ett år sedan.

Det är ett bra förslag. Till och med Skatteverkets generaldirektör har gått ut och ställt sig bakom förslaget på personalliggare, som innebär att man ska anteckna vilka som jobbar och när de jobbar så att människor inte blir utnyttjade och så att skatter och löner betalas på ett ordentligt sätt.

Skatteverket anser att förslaget med personalliggare i byggbranschen skulle vara ett sätt att värna de seriösa aktörerna mot de oseriösa.

Man har redan infört detta i restaurangbranschen och frisörbranschen, och det finns egentligen ingen anledning att inte gå vidare med byggbranschen.

Byggbranschen är stor och viktig. Näst efter den offentliga sektorn är det den största branschen i Sverige. Vi vet att det finns skattefusk, svarta löner och icke kollektivavtalsenliga löner där man på papperet har kollektivavtalsenlig lön men betydligt lägre lön i verkligheten.

Med tanke på att vi vet detta förstår jag inte varför vi inte kan gå vidare med personalliggare när till och med Skatteverket kräver att vi ska göra det och helt ställer sig bakom att det skulle vara bra för de seriösa aktörerna.

De andra förslaget handlade om månadsredovisningar av löner och skatter. Även detta fattade riksdagen beslut om i januari i år.

Jag hoppas att regeringen lyssnar på riksdagen och följer riksdagens beslut och även lyssnar på Skatteverket som säger att detta värnar de seriösa.

Anf. 43 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Det gläder mig att Socialdemokraterna gör företagsbesök utöver taxibilar och taxichaufförer. Det är nyttigt, och det borde många riksdagsledamöter göra. Det vore också bra om ni lyssnade på vad företagarna säger.

När man är ute på företagsbesök, oavsett om det är RUT- eller ROT-företag, och frågar om det har blivit några förändringar sedan 2006 säger de: Ja, det har blivit två stora förändringar. Konsumenterna har slutat fråga efter svarta tjänster eftersom de vill göra rätt för sig, och de medarbetare som kanske konkurrerade med företaget har slutat med det eftersom det är mycket mer lönsamt att jobba vitt i företaget.

Problemet för Socialdemokraterna är att ni vill göra det mindre lönsamt att arbeta för medarbetarna i företaget och dyrare att köpa tjänster genom att försämra RUT- och ROT-avdragen. Jag vet inte om ni fortfarande vill ta bort ROT-avdraget, men det får ni svara på själva.

Det är anmärkningsvärt att Teres Lindberg står i riksdagens talarstol och säger sig passera den ena arbetsplatsen efter den andra där hon vet att alla jobbar svart. På väg till dagis med sina barn passerar hon dag efter dag arbetsplatser där hon vet att medarbetarna kommer upp ur källaren för att de jobbar svart. Jag förutsätter då att riksdagsledamoten agerar på något sätt för att hjälpa dessa människor som enligt henne är i nöd.

Skulle de vara anställda i ett företag som har en helt svart verksamhet blir månadsrapporteringen endast ett slag i luften. Den kommer bara att bita på dem som är företagare på riktigt.

Teres Lindberg får väl utveckla i sitt nästa inlägg hur hon agerar för att hjälpa alla dessa människor som är i nöd.

Anf. 44 PETER PERSSON (S):

Herr talman! Det är en utomordentligt intressant debatt. Två socialdemokrater interpellerar finansministern i avsikt att få fram förslag för att bekämpa fusk på skatteområdet – ytterst för att det innebär ett moras för den skattemoral som binder ihop samhället, för att det orsakar osund konkurrens, för att det undandrar resurser från det gemensamma och för att det plågar löntagarnas villkor.

Då kommer det omedelbart två plutoner moderater stormande till kammaren och angriper Socialdemokraterna. Moderaterna är synnerligen aktiva när socialdemokrater diskuterar skattefusk. Då lägger de huvudet

på sned och säger: Det är besvärande skattefel, men vi måste vara säkra på våra åtgärder. Det tar tid, och det ska vara eftertanke.

Men det låter annorlunda när människor är sjuka, när människor är arbetslösa och när finansministern ska bedriva nyliberal jobbpolitik och säger: Sänk arbetslöshetsförsäkringen! De är för lata, de jobbar inte. Sänk sjukförsäkringen, försämra villkoren! De är sjuka bara för att de ligger hemma och njuter.

Bidragfusket och skattefel – märk skillnaden i ord! Skattefusket uppgår lågt räknat till 133 miljarder. Det vi diskuterar i dag – undandragande av skatt på arbete – uppgår till ca 60 miljarder. Bidragfusket, utredningar och ammunition – allt har skärskådats: Det uppgick till 10 miljarder – 10 miljarder! Det var några hundra miljoner på VAB och barnbidrag.

Regeringens senaste insats på det här området är att förse alla arbetslösa med ytterligare byråkratiskt ansvar så att kassorna har fått anställa ett hundratal till.

Det är verkligen ideologi när det gäller den skilda valören – fusk och fel – och när det gäller volymen. Det behövdes inte lång eftertanke eller genomgripande utredningar för att förändra stora socialförsäkringssystem som byggts upp under generationer för att skapa trygghet. Då kunde man hugga rakt av. Men på ett område säger företagare och fackliga organisationer gemensamt: Gör någonting nu! Då dras det i långbänk. Det, herr talman, är moderat ideologi.

Anf. 45 BÖRJE VESTLUND (S):

Herr talman! Jag blir inspirerad i den här debatten, i synnerhet när Lars Beckman går upp och för något slags torgmötesdebatt. Det kommer vi säkert att ha många gånger i valrörelsen, men jag tycker inte riktigt att det hör hemma i kammaren. Det finns mycket intressant att diskutera, men detta rör en specifik fråga.

Jag måste erkänna att det är några veckor eller till och med några månader sedan jag träffade någon LO-ombudsman senast. Men jag träffar företagare av olika slag varje vecka.

Jag har erfarenhet av restaurangbranschen ända sedan 70-talet, inte som restaurangbesökare utan jag har arbetat i restaurang. När jag började tyckte företagen att det där med att betala skatt inte var så viktigt. Det var en ganska allmän uppfattning. Men vartefter det blev mer och mer svart verksamhet i krogbranschen kom de seriösa krogarna och sade: Det här snedvrider konkurrensen.

Det har gjorts en del bra insatser – det ska sägas. Det måste sägas i den här debatten. Men det var också 20–25 års tjat och gnat om detta. De kassaregister som infördes – just nu kommer jag inte ihåg vad de kallas – innebar en stor förändring för restaurangbranschen.

Byggbranschen hade i många år precis det som Ulf Berg efterlyste: branschsanering. Den var väldigt effektiv i detta. Men någonting under de senaste tio femton åren har gjort att byggbranschen inte hanterar detta själva utan måste ha hjälp. Skulle jag stå här och säga att detta vore ett arbetstagar krav skulle jag naturligtvis prata sanning. Men sanningen, mina kära vänner, är att detta är ett krav som branschen ställer när man träffar företagarna i byggbranschen, i restaurangbranschen, i taxibranschen och i åkeribranschen – det finns säkert fler.

När det gäller byggsektorn är det klart att ROT har gjort att en del arbeten har blivit vita – bra! Det är en metod. ROT är för övrigt inget nytt. Det har funnits förr. Men det intressanta är att ROT-tjänsterna eller den delen av byggsektorn som utgörs av ROT inte är allt. Det finns jättemycket byggverksamhet där ROT inte är inblandat.

Det andra ni påstår är att RUT har inneburit mycket mindre skattefusk. Ja, det har det kring en del tjänster, men inte alla. För städbranschen är mycket större, och det mesta man har fakturerat totalt sett i hela branschen avser företag, stat och kommuner. Där vet vi att det finns problem. Man är upprörd över att man har en snedvriden konkurrens. Det är detta den här debatten handlar om: Konkurrensen är snedvriden, och regeringen vill inte vidta de åtgärder som finns.

För tio år sedan vimsade vi fram och tillbaka om vilka metoder vi ville ha. I dag vet vi vilka metoder som har hjälpt, och det vill man nu inte gå vidare med. Jag tycker att det är beklagligt.

Anf. 46 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Ja, det finns skäl att fortsätta att diskutera hur attityderna till den här typen av skatteundandragande och skattefusk har utvecklats.

Vi kan se att det inte bara är i allmänhet som det har gått ned, utan det har det även gjort i byggsektorn. Andelen företag i byggsektorn som upplever att de varit utsatta för konkurrens från företag som arbetar svart har minskat från 35 procent 2005 till 20 procent i dag. Samma sak gäller andelen som upplever att de känner till företag som skattefuskar: Den har gått ned från 20 till 6 procent. Även i byggbranschen kan man se en påtaglig förbättring.

Nu vill några av debattörerna framställa det som att det har varit så hela tiden och att det i realiteten till och med var Socialdemokraterna som inledde arbetet med att skapa ett skattesystem som fungerar bra för företagen och som är legitimt. Då kan man gå in i den djupa undersökning jag har framfört mig, för mätningar har gjorts vid upprepade tillfällen. Man kan notera att när det till exempel gäller andelen företagare som upplever att skattesystemet fungerar illa för företagen ökade den till och med från 50 procent 2002 till 57 procent 2005. Det är den andel som sedan har gått ned från 57 till 19 procent. Under åren 2002–2005 då vi hade ett socialdemokratiskt styre blev företagen mer missnöjda med skattesystemet.

På samma sätt minskade antalet som kände förtroende för Skatteverket från 57 procent 2002 till 49 procent 2005. Det var alltså färre som hade förtroende efter det att den socialdemokratiska regeringen hade styrt ihop med Miljöpartiet och Vänsterpartiet under de åren. Den siffran är nu 70 procent. 70 procent upplever att de har förtroende. En trend med fallande förtroende har brutits, och nu är det en trend med stigande förtroende.

Samma sak gäller om man tittar på om företag har utsatts för konkurrens. 2002 ansåg 18 procent att de var utsatta för konkurrens från företag som svartarbetar. Det ökade marginellt till 19 procent 2005 och är nu nere på 10 procent.

Man kan titta på antalet företag som känner till att man använder svartarbete eller inte betalar skatt: Det ökade från 16 procent 2002 till 18

procent 2005 och är nu nere på 7 procent. Vi har alltså inte haft en långsiktig, stigande tendens att företagarna känner större förtroende för Skatteverket, utan tvärtom gick utvecklingen i motsatt riktning på en rad punkter när det gäller upplevelsen att ha utsatts för svartkonkurrens och förtroendet för att Skatteverket motverkar detta.

Det är klart att vi måste få en bättre byggsektor – det tycker jag är utmärkt. Det är också det Teres Lindberg är inne på. Där vet vi ungefär vad som behöver göras. Det är en överreglerad sektor, och det är alldeles för mycket plan- och byggkrav, miljökrav och annat som gör att det blir alltför kostsamt att bygga. Det är uppenbart ett hinder för byggnation.

Vi har också en extremt komplicerad byggprocess där godkännande av projekten tar lång tid och överklagas i omgång efter omgång. Så är det inte i många andra länder. Både Finland och Tyskland har väsentligt bättre och enklare processer för att få byggprojekt på plats. Vi har inte heller tillräckligt starka drivkrafter för att bygga, inte minst i termer av att bygga hyresfastigheter.

Detta är sådant som regeringen jobbar med, att långsiktigt minska regelbördan i byggsektorn för att få den att fungera bättre.

Detta kommer inte, som Teres Lindberg säger, att kunna fungera om vi får en socialdemokratisk regering. Hela det paket som vi nu har tagit fram, med den tunnelbanesatsning som Teres Lindberg nämner, kommer att falla ihop i det ögonblick som vi får en socialdemokratisk, miljöpartistisk och vänsterpartistisk regering eftersom Miljöpartiet inte kommer att acceptera att man bygger någon förbifart, och då faller byggprojektet platt till marken.

Det är Socialdemokraternas problem när det gäller hela byggfrågan. Man har satt sig i ett samarbete som kommer att slå ut byggandet i Sverige. Det är möjligt att man därigenom minskar svartarbetet, att det helt enkelt inte finns några som arbetar i branschen.

Anf. 47 TERES LINDBERG (S):

Herr talman! Nu tryter argumenten – det hör man tydligt.

Det är bra att finansministern vet vad som behöver göras. Däremot tror jag inte att finansministern är en riktig hejare på PBL. Jag tror till och med att jag kan betydligt mer om detta än finansministern.

När vi hade gammalgamla PBL var jag faktiskt borgarråd i Stockholms stadshus. Vi byggde då 20 000 bostäder i en enda kommun inom loppet av fyra år, och det gjorde vi trots allt byråkratiskt krångel. Det handlar om politiskt ledarskap, och det är just det ni inte visar här och nu. Det är därför det inte byggs tillräckligt med bostäder, och det är därför det inte görs något när branschen står och skriker efter åtgärder för att komma till rätta med problemen i byggbranschen.

Vad handlar det egentligen om? Jo, det handlar om enkel månadsrapportering och personalliggare. Det handlar om att komma till rätta med problemet att utländska företag inte behöver registrera sig här, så att man inte förrän tolv månader senare – när företaget är borta – vet att det inte är seriöst.

Det handlar också om att ge skattemyndigheten rätt att utföra oannonserade skattekontroller. I dag ringer de till företaget och säger: Hej, om åtta dagar kommer vi och gör en kontroll. Vad tror du, Anders Borg,

händer under de åtta dagarna? Det är klart att de rensar upp, och de rensar upp ordentligt.

Jag tycker dessutom att vi måste få till ett huvudentreprenörsansvar. Det sitter branschen just nu och förhandlar om i kollektivavtal. Det är förvisso bra, men det gör inte att vi kommer till rätta med problemen. Vi behöver ha detta generellt, och det behöver ske lagstiftningsvägen, så att man tar ansvar hela vägen ned i hela entreprenörskedjan.

Förslagen finns där, och det fungerar i flera andra branscher i dag. Jag kan inte förstå varför regeringen inte levererar generella regler som gör att vi kommer till rätta med de här problemen när branschen dessutom skriker efter det.

Anf. 48 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S):

Herr talman! Jag får lov och meddela att jag är oerhört besviken på finansministern, som kommer hit till kammaren och svarar på något helt annat än vad jag har frågat om i min interpellation. Jag har inte ställt någon fråga utifrån någon redovisning av statistik från Skatteverket, som finansministern ägnade mer än tre minuter av sitt senaste inlägg åt.

Herr talman! Jag tycker att det är ganska allvarligt att inte se riksdagen och oss riksdagsledamöter med större respekt. Jag har ställt frågor till finansministern i båda mina inlägg. Hittills har finansministern inte svarat vid något tillfälle.

Man försöker blanda bort debatten – att det handlar om svartjobb och byggsektorn. Men min interpellation handlar inte alls om det. Byggsektorn ingår naturligtvis som en bransch, men det handlar om oseriösa arbetsgivare och oseriösa företag. Det handlar alltså inte alls om svart arbetskraft, utan det handlar om företagare som faktiskt betalar lön men inte avtalsenliga löner utan helt enkelt lurar arbetskraften, och de flesta som de lurar kommer från andra länder.

Det är oerhört allvarligt. Därför blir det än mer allvarligt när finansministern inte svarar på frågorna. Vi socialdemokrater vill ha ett seriöst system för alla branscher. Alla ska lämna uppgifter så att man vet att det är konkurrensneutralt.

Jag har vid två tillfällen i debatten frågat finansministern vad remissinstanserna sade. Hittills har jag inte fått något svar, inte heller på den konkreta fråga som jag ställde i min interpellation.

Anf. 49 PETER PERSSON (S):

Herr talman! Jag känner att finansministern i den här frågan debatterar ungefär som han och Peter Norman gör när det gäller att kritisera bankerna. De skäller, men alla vet att de inte tänker bitas. När det gäller arbetslösa och sjuka är det precis tvärtom: De skällde inte utan bet direkt.

Vad vi diskuterar här är tillkännagivanden från riksdagen, också från de värderade moderatledamöterna i skatteutskottet, som då tyckte att det var en mycket bra idé med månadsredovisning och personalliggare.

Det läggs undan, det läggs undan, det läggs undan, liksom andra frågor som vi socialdemokrater har tagit upp på fuskområdet: åtgärder för missbruk av 3:12-reglerna, vita jobb vid upphandling, missbruk av arbetskraftsinvandring, att ändra lex Laval och se till att få en annan styrka i kollektivavtalen, åtgärder mot bemanningsbranschen, huvudentreprenörens ansvar, skärpt kontroll av det så kallade HUS-avdraget, det vill säga

RUT och ROT, redovisningscentraler för taxinäringen och att stärka svensk åkerinäring gentemot utlandet.

Alla dessa frågor rör detta område: undanhållande av skatteresurser och försämringar för löntagare, komma från landet eller komma från annat land. Det är precis samma frågeställning. Här är Moderaterna helt passiva, för det är ingen väsentlig fråga för dem.

Anf. 50 BÖRJE VESTLUND (S):

Herr talman! Jag vet ärligt talat inte om man ska skratta eller gråta. Vi försöker ha en seriös debatt om bättre konkurrensvillkor för framför allt små företag, och då står finansministern här och läser upp hur nöjda företagen är med Skatteverket. Är de lika nöjda med sina konkurrensvillkor? Det var det debatten skulle handla om. Jag är i det här sammanhanget inte ett dugg intresserad av detta, utan jag pratar om företagarnas villkor. Då är väl detta inte det väsentliga.

Företagarna i dessa branscher – och säkert några till som jag inte har tagit upp här – har problem med att de är utsatta för osund konkurrens. I vanliga fall jagar regeringen de flesta situationer som finns vad gäller all möjlig typ av osund konkurrens – det vill man beivra. Men när det handlar om att få ordning och reda på sådana som jobbar svart, då vill man inte ta några initiativ.

Jag tycker att det finns anledning att svara på en fråga som inte har diskuterats, om dem som lägger sig helt utanför, arbetstagare och ibland också företagare, som inte betalar någon skatt. Problemet där tror jag är att det i de sammanhangen inte finns något annat att göra än att bedriva sedvanlig skattekontroll. Men där man *kan* göra någonting annat – det är det som denna debatt handlar om – borde man kunna visa muskler.

Det finns branscher som skriker efter att få åtgärder till stånd. Men regeringen talar om vilka som är nöjda med Skatteverket. Det tycker jag är en bottennotering.

Anf. 51 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Detta är en viktig debatt eftersom det är centralt att vi har en hög grad av legitimitet för vårt skattesystem. Det är också viktigt att vi får in våra skatteintäkter, för det är centralt för att kunna hålla låga skatter och kunna fortsätta att öka satsningarna på trygghet och välfärd. Då är det naturligtvis relevant om vi har ett skattesystem som är på väg att försämrats kraftigt, där andelen företag som är utsatta för svart konkurrens ökar, eller om vi har en riktning där denna andel faktiskt minskar. Då är det relevant att andelen företag som upplever konkurrens från företag som fuskar med skatterna har minskat kraftigt och nära nog halverats och att antalet företagare som upplever att de känner till företag som jobbar svart har minskat kraftigt. Det är en relevant information. Det berättar nämligen någonting om huruvida politiken fungerar eller inte.

Det är ett antal saker som vi har gjort som har förbättrat legitimiteten för skattesystemet. Det är RUT- och ROT-systemen som vi har infört med hårt motstånd. Vi hade länge en opposition som sade att så snart konjunkturen återställdes skulle dessa system tas bort. Det handlar om jobbskatteavdragen som gör att skattekilarna brett i ekonomin har minskat och som gör att människor faktiskt kan arbeta vitt och leva på sin lön. Det är sådant som oppositionen har motarbetat och länge velat trappa av

eller ta bort. Det handlar om sänkta arbetsgivaravgifter för unga, som gör att skattebördan för företag som släpper in unga människor inte är så betydande. Det är särskilt viktigt för byggbranschen, för byggbranschen är en av de branscher där väldigt många unga människor har fått jobb.

Sedan råder det ingen som helst tvekan om att regeringen har för avsikt att gå vidare med ytterligare åtgärder. Det har jag svarat på vid upprepade tillfällen i liknande interpellationsdebatter. Vi har sagt att vi har en utredning som till den 31 januari 2014 kommer att återkomma med förslag till kontrollåtgärder till byggbranschen. Då inväntar vi naturligtvis denna utredning. Sedan återkommer vi med förslag till Sveriges riksdag, precis som man alltid gör när man tillsätter utredningar.

Överläggningen var härmed avslutad.

14 § Svar på interpellation 2013/14:98 om sociala avgifter

Anf. 52 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Jasenko Omanovic har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att löntagarna vid arbetslöshet och sjukdom bättre än i dag ska få stöd från de socialförsäkringar som de betalar till.

I sin interpellation är Jasenko Omanovic också kritisk till att den allmänna löneavgiften har höjts i samband med att sjukförsäkringsavgiften och arbetslöshetsavgiften har sänkts.

Angående uttaget av socialavgifterna gjordes en partiöverskridande överenskommelse i samband med omläggningen av pensionssystemet. Den innebar att eventuella justeringar av sjukförsäkringsavgift och arbetslöshetsavgift ska ske inom ramen för ett i princip oförändrat avgiftsuttag. De minskade utgifterna för sjukförsäkring och arbetslöshetsförsäkring har därför fått till följd att den allmänna löneavgiften har stigit. Att löneavgiften har höjts är alltså endast ett resultat av den tidigare gemensamma överenskommelsen med bland annat Socialdemokraterna.

Regeringen verkar för att skapa försäkringssystem som leder människor tillbaka till arbete, inte till passivt utanförskap. När fler jobbar och färre är beroende av hjälp från arbetslöshetsförsäkringen och sjukförsäkringen ökar skatteintäkterna och utgifterna minskar. Jobbskatteavdraget och den återupprättade arbetslinjen i socialförsäkringssystemet leder till en ökad sysselsättning och ett minskat utanförskap.

Vi har också reformerat arbetsmarknads- och utbildningspolitiken för att rusta människor för jobb, bland annat har Arbetsförmedlingen fått ett tydligare uppdrag att förmedla arbete, och de arbetsmarknadspolitiska programmen har fått en tydligare inriktning på att de arbetslösa ska söka arbete. Vidare har regeringen vidtagit omfattande åtgärder inom det reguljära utbildningssystemet i syfte att öka anställbarheten hos dem som träder in på arbetsmarknaden. Åtgärder har vidtagits för att stimulera efterfrågan på grupper med svag förankring på arbetsmarknaden, till exempel nystartsjobb och sänkta socialavgifter för unga.

Trots att lågkonjunkturen har varit långdragen har utanförskapet minskat och sysselsättningsgraden ökat i de allra flesta åldersgrupper jämfört med 2006. Det är tydliga indikationer på att den förda politiken har verkat i rätt riktning.

Jag avser att fortsätta finna vägar för att förbättra arbetsmarknadens funktionssätt och stärka svaga grupperns ställning på arbetsmarknaden.

Anf. 53 JASENKO OMANOVIC (S):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret. Jag kan inte börja på något annat sätt än att beundra ministern för intelligenta politiska drag. Det finns ingen enskild politiker i svensk historia som har gjort sådana ingrepp i den svenska modellen som finansminister Anders Borg. Det finns ingen som med sådan precision har gjort angrepp på den svenska modellen utan att många har märkt av det.

Herr talman! Det är till och med så att om man hade tittat på Sverige utifrån hade man kanske trott att finansministern är Robin Hood. Men detta är inte Robin Hoods värld, detta är Sverige. Vår kung har bara formell makt och sitter inte på någon skattkista.

Det är egentligen så att all makt utgår från folket. Där har finansministern hittat en skattkista som han har flyttat pengar från. Där har finansministern hittat 100 miljarder av löntagarnas pengar som han på bara ett år har flyttat till sin skattkista. Sedan fördelade han förmodligen dessa pengar.

Jag har tidigare haft debatter med finansministern om detta. Han har inte varit så öppen i denna dialog. Svaren har varit lite suddiga.

Men om man tittar på statistiken har han delat ut dessa 100 miljarder. 25 miljarder har gått till de 10 procent som utgör den rikaste delen av den svenska befolkningen. 1 miljard har gått till de 10 procent som utgör den fattigaste delen av befolkningen. Ministern resonerar förmodligen på det sättet att dessa människor ändå är fattiga och kan nöja sig med 1 miljard.

Finansministern har även varit kreatör av de nya moderaterna. De gamla moderaterna var emot höga skatter. De nya moderaterna är för låga skatter. Det är en märklig skillnad.

I finansminister Anders Borgs Sverige ska det löna sig att arbeta. Men allt annat ska vara olönsamt, till exempel om man råkar vara arbetslös eller om man förlorar sin arbetsförmåga. Det är fruktansvärt olönsamt i Sverige i dag. Detta kan de 70 000 utförsäkrade vittna om. De som, som ett straff, har fått en sjukdom som minskar deras arbetsförmåga kan intyga hur olönsamt det är att inte ha arbetsförmåga i Sverige i dag.

Anf. 54 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Jag anmälde mig till denna interpellationsdebatt när jag hörde Jasenko Omanovic påstå att finansministern hade gjort någonting nytt. Det är klart att i det korta perspektivet är det någonting nytt som har gjorts. Men i det långa perspektivet, det vill säga hela 1900-talet, har vi naturligtvis haft en mycket god tradition i Sverige av att man arbetar, att man gör rätt för sig, att man betalar in skatt och att dessa pengar används till välfärd. Det är ingenting nytt.

Det nya var att Socialdemokraterna fram till 2006 nästan införde medborgarlön i Sverige, det vill säga att man löste arbetslöshetsproblemet genom att göra människor till förtidspensionärer. Det var fullt friska människor som kunde vara på arbetsmarknaden som man gjorde till förtidspensionärer. Det är naturligtvis inte acceptabelt, varken för den som blev förtidspensionär eller för samhället i stort.

Jag skulle alltså påstå att Alliansens arbetslinje i själva verket är en god svensk tradition vi nu håller på att återupprätta. Det är klart att det måste vara sorgligt för socialdemokrater som numera aldrig kan gå in på SCB:s hemsida. Ni kan inte läsa arbetsplatsundersökningar, och ni kan inte se offentlig statistik. Om ni skulle göra det skulle ni nämligen inte kunna stå i talarstolen och med hedern i behåll påstå det ni gör. Går man in på www.scb.se och läser till exempel den statistik som kom i går visar det sig, herr talman, att Sverige har den lägsta långtidsarbetslösheten i EU.

Går man in och följer den långsiktiga trenden sedan 2006 och tittar på hur många som arbetar i dag jämfört med 2006 ser man att det är väsentligt fler, oavsett om det är 230 000, 280 000 eller bara över 200 000. Tack vare det får vi in mer pengar till välfärden. Tack vare att den som arbetar, och kan arbeta, arbetar och betalar in skatt har vi också råd att använda sjukförsäkringen till den som verkligen behöver den. Det är viktigt: Var och en gör rätt för sig efter egen förmåga så att vi har resurser för att hjälpa de människor som verkligen behöver det. Det är en grundpelare i svensk politik under 1900-talet.

Det nya var egentligen att Socialdemokraterna inte klarade av omställningen till det nya samhället, så ni började massförtidspensionera människor i stället – fullt arbetsföra människor. Det största sveket i det var faktiskt mot den ni förtidspensionerade.

Jag kommer ihåg Jan Edling, som skrev en förträfflig rapport – ni kommer ihåg LO-utredaren som sade upp sig i ilska över att han inte skulle få publicera rapporten där han till exempel hade jämfört Bollnäs och Söderhamn. Det är fyra fem mil emellan orterna och möjligtvis lite blåsigare vid kusten men annars väldigt likt. Det är bara det att i Söderhamn var man så otroligt mycket mer sjukskriven än man var i Bollnäs. Det var helt obegripliga skillnader, för det kan ju inte vara så att man fyra mil från en annan stad helt plötsligt skulle drabbas av massjukdom.

Nej, det var i stället så att man där lade ned en fabrik som hette Emerson. Man löste arbetsmarknadsproblemen med att förtidspensionera många av dem som jobbade på Emerson. Det, herr talman, är det största sveket man kan göra.

Anf. 55 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! I svaret från finansministern får man veta att jobbskatteavdraget leder till ökad sysselsättning. Det finns inga belägg för det. Vi kan ju se att arbetslösheten har ökat under de här åren. För varje jobbskatteavdrag ser man att det bara fortsätter; det är allt fler som har blivit arbetslösa.

Ministern säger också i svaret att det med färre sjuka och arbetslösa, alltså färre som får ersättning, blir mer pengar över till annat. Men problemet är att det inte har blivit färre arbetslösa och inte heller färre sjuka. Vi har sett många sjuka som har blivit utförsäkrade. Den enda skillnaden för dem är att de får ännu sämre ekonomi – det är nämligen en myt att det skulle vara lönsamt att leva på a-kassa eller sjukförsäkring.

Det som händer är att de blir fattigare, och dessutom känner sig många misstrodda. De är fortfarande sjuka – de har läkarintyg på att de är så sjuka att de inte kan arbeta – men ersättningen har dragits in. Nu har det dessutom visat sig att det är många som återkommer i systemet. De

blir utförsäkrade men kommer sedan in i sjukförsäkringen igen. Som systemet ser ut i dag finns det nämligen en gräns för hur länge man får vara i sjukförsäkringen. Då tvingas man söka jobb med jämna mellanrum, oavsett hur sjuk man är, och så får man ansöka om att kvalificera sig för att få vara sjukskriven igen.

Då kan vi se att en del fortfarande är sjuka slås ut i processen, men det finns också en del som kommer tillbaka. Det visar dock att vi fortfarande har ett stort problem med sjuka människor i Sverige. Vi kan se bara på senare tid att det har skett en ökning. Trots att det är så svårt enligt systemet att få vara sjukskriven sker det en ökning nu. Vi kan se att framför allt psykiska diagnoser bland unga människor, inte minst kvinnor, ökar.

Vi har alltså fortfarande ett jättestort problem när det gäller sjuka och arbetslösa i Sverige, och det har till och med förvärrats. Här borde regeringen komma med nya åtgärder, för dem man hittills har tagit till har uppenbarligen inte fungerat. Det är framför allt sänkta ersättningar och jobbskatteavdrag man har hänvisat till. Huvudproblemet är dock att de arbetslösa inte får jobb. Väldigt många vill ha jobb – det är den högsta drömmen i livet – men det får inte det.

Om man då tittar på de åtgärder Arbetsförmedlingen enligt regeringens regelverk har att ta till ser man att de inte har fungerat. Fas 3 är den största arbetsgivaren i Sverige i dag, och det är väldigt få som går från fas 3 till utbildning och jobb. Reformen är också väldigt kostsam, eftersom vi betalar 5 000 kronor per arbetslös till den arbetsgivare som tar emot en fas 3:are – medan fas 3:aren lever på väldigt låg ersättning.

Frågan är alltså om man använder resurserna effektivt. Det här känns som ett stort slöseri med skattemedel, som dessutom är väldigt förnedrande för dem som är i fas 3. Många mår dåligt av det här. Det är dessutom så att Arbetsförmedlingen har skickat tillbaka 20 miljarder de senaste fem åren. Det är alltså pengar Arbetsförmedlingen har fått för att använda till att hjälpa de arbetslösa att få arbete, men regelverket är så fyrkantigt att pengarna inte har gått att använda.

Jag tycker att det är anmärkningsvärt att vi med den höga arbetslöshet vi har inte kan använda resurserna till att öka chanserna att få jobb.

Anf. 56 ULF BERG (M):

Herr talman! Jag hade tänkt försöka hålla mig borta från den här debatten, men när jag fick höra att det inte finns några bevis för att jobbskatteavdraget ger nya jobb måste jag faktiskt påtala att det finns flera som har utvärderat det. Sedan kan man diskutera om det är ett antal tio tusen över hundra tusen eller om det är runt hundra tusen nya jobb man har fått tack vare jobbskatteavdraget.

Det är dock en otroligt intressant fråga om man bryr sig om dem som står utanför arbetsmarknaden, alltså om man tycker att förtidspensionering är en lösning. Jag tycker inte det. Det finns forskning som mycket klart visar att vi har en överdödlighet. Det är inte så konstigt om ingen bryr sig om en och ingen frågar efter en. Jag har träffat människor hemma i Avesta som säger: Jag går på Coop och handlar tio minuter före stängningsdags, för då kanske jag slipper möta någon. Jag orkar nämligen inte det.

Jag har dock träffat dem som har fått jobb tack vare olika resurser. Ta Finsam, som fanns innan Alliansen kom. Jag var kommunalråd i Avesta under mandatperioden 2002–2006 då Finsam infördes, och där jobbade vi med människor som hade stått utanför arbetsmarknaden i upp till tio år. Att se glädjen i deras ögon när de har ett jobb att gå till där de känner sig behövda och blir sedda är en av de viktigaste drivkrafterna för oss politiker. Vi ska verkligen slåss för dem som står utanför arbetsmarknaden.

Man kan göra det ganska enkelt för sig genom att på olika sätt påstå att vi med skattesänkningar och annat jobbar emot, men det är precis tvärtom. Jag tror att vi måste bli ännu bättre på det här. Statistiken eller rättare sagt forskningen är ganska tydlig: Om jag har ett jobb där jag varken tycker om arbetsgivaren eller jobbet blir jag förr eller senare sjuk-skriven. Blir jag då sjukskriven i över tre månader vet vi att risken att hamna i bestående utanförskap är otroligt hög.

Det här måste vi naturligtvis jobba hårt med.

Någonting väldigt positivt är det som visas av den statistik som Lars Beckman berörde i ett tidigare inlägg, att långtidsarbetslösheten sjunker.

Sedan har vi en match att ta med dem som inte är födda i vårt land. Där ser vi att arbetslösheten fortfarande ligger relativt högt. Samtidigt visar statistiken tydligt att det verkligen har varit en framgångssaga med de nya jobben, som i mycket stor utsträckning har gått till dem som haft lite svårare att ta sig in på arbetsmarknaden.

Om man nu tror på forskningen, vilket jag gör i det här fallet, tror jag att vi måste få ett nytt synsätt när det gäller trivsel på jobbet. Både arbetsgivare, fack och andra ska coacha mig, om jag inte trivs på jobbet, till nya arbeten där jag trivs så att jag när jag vaknar på måndag morgon tycker att det är jättekul att gå till jobbet i stället för att vakna på måndag morgon och fundera: Kan jag hitta på en ursäkt för att inte gå dit i dag?

Man behöver inte vara raketforskare för att komma till slutsatsen att om jag tycker att det är kul att gå till jobbet mår jag mycket bättre. Här tror jag att vi har en tradition i det här landet att man ska vara en stannande. Man får en guldklocka om man har varit 35–40 år på samma företag. Det är inte säkert att det är det allra bästa alla gånger. Man kanske ska prova lite nytt.

Det är en intressant diskussion, men att jobba stenhårt mot utanförskap hoppas jag att vi kan hjälpas åt med.

Anf. 57 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Det är en central utmaning för våra moderna europeiska välfärdsstater att klara av att kombinera full sysselsättning med trygghet och välfärd för medborgarna. Det är en komplicerad fråga som alla Europas regeringar brottas med.

I Sverige har vi försökt hantera det genom att vidta en lång rad åtgärder som ska både föra oss mot full sysselsättning och bevara en god trygghet för medborgarna. Vi har valt att även under krisen föra en expansiv politik och möta en dålig utveckling med förstärkningar för hushållen, som bidrar till att vi får fler i sysselsättning.

EU-kommissionen, OECD, IMF och andra rekommenderar länder att sänka marginalskatterna för framför allt låg- och medelinkomsttagare. Sverige har gjort det genom ett jobbskatteavdrag som ger betydande lättnader för just dessa grupper.

Det är en stor utmaning att inte ha för höga kostnader för företagen att anställa, regelbörda, skatter och annat. Då är det viktigt med ett attraktivt företagsklimat som gör att man vill investera och utveckla produkter i landet. Det har varit viktigt att till exempel sänka arbetsgivaravgifter för vissa grupper och därigenom lätta på bördan och säkra att vi får bättre villkor.

Det är också viktigt att vi har stöd för dem som hamnar utanför arbetsmarknaden. Där är Sverige på många sätt en förebild tillsammans med de andra nordiska länderna. Vi lägger betydligt större resurser på aktiva åtgärder, både i termer av praktik för dem som inte har ett jobb och olika typer av anställningsstöd för att säkra att man ska kunna prova på och i termer av resurser för utbildning.

Till det kommer att vi även under krisen har kunnat förbättra trygghet genom framför allt satsningar på kärnan i de offentliga välfärdssystemen – utbildning, hälsovård och sjukvård. Det här ger samlat en politik där man försöker väga av sammanhållning och trygghet och samtidigt klarar av full sysselsättning och drivkrafter för att arbeta. Det är den grundläggande utgångspunkten. Det är på det sättet vi utvecklar en modern välfärdsstat, en välfärdsstat som både ger tydliga vägar in på arbetsmarknaden och ger villkor och regler som gör att företag vill anställa och samtidigt säkrar att vi har resurser för den gemensamma välfärden. Det är bara om vi klarar tillväxten och jobben som vi långsiktigt kan klara av att finansiera en högkvalitativ välfärdsservice.

Det är nyckeln och utgångspunkten i vår ekonomiska politik. Ytterst ska vi klara välfärd och sammanhållning för alla medborgare genom att upprätthålla en arbetslinje som gör att många människor arbetar. Det är nyckeln i den politik som regeringen för. Den har skyddat och värnat Sverige under dessa svåra år.

Anf. 58 JASENKO OMANOVIC (S):

Herr talman! Det är intressant att när jag skriver en interpellation till finansministern som handlar om sociala avgifter kommer det upp ett antal moderater som pratar om utanförskap. Det jag lyfter i frågan, herr talman, är att finansministern har tagit 100 miljarder från löntagare och lagt in i sin skattkista. Sociala avgifter betalas ju bara av dem – nu kan de moderater lyssna som varit med i debatten – som arbetar. Man måste alltså vara löntagare för att betala sociala avgifter. Det är lagstadgat här i kammaren.

Det intressanta är: Vad har utanförskapet med sociala avgifter att göra? Det finns ett samband, det håller jag med om. Om man som löntagare råkar tappa sin arbetsförmåga hamnar man i ert utanförskap. Det håller jag med om. Då blir man straffad för att man inte längre har en arbetsförmåga. Det kan intygas av de 70 000 utförsäkrade som har slängts ut. De har kanske, som socialförsäkringsministern säger, socialbidrag. Det kan vara så att man har den räddningen, herr talman.

Man pratar om att det ska löna sig att arbeta. Löntagarna betalar det som finansministern pratar om. Det är ett avtalat utrymme som löntagare har avstått ifrån i en överenskommelse. Löntagare har avstått från ett visst löneutrymme för att betala in i sina försäkringar. Så kommer finansministern och plockar 100 miljarder från dessa försäkringar.

Det är där grundproblemet ligger. Ni skapar utanförskap med det genom att tvinga 30 000 människor in i fas 3. Jag har tidigare deklarerat vad jag tycker om fas 3 och vad den påminner mig om. Finansministern vet att jag tycker att det liknar systemet för hur en del kommuniststater har löst sina strukturella arbetslöshetsproblem. Det har jag upplyst finansministern om tidigare.

Problemet i dag är: Vilka satsningar har man gjort på utbildningsväsendet? Vad har man gjort? Högskoleplatserna har minskat i antal, komvuxplatserna har minskat och arbetsmarknadsplatser har också minskat i antal.

Vad har man gjort för satsning? Var är den satsningen? Den finns i Anders Borgs skattkista, 100 miljarder. Där gömmer den sig. Det är färre som går högskoleutbildning och som får chansen. Det är färre som får komvuxplats, och det är färre som får utbildning. Arbetslösheten är på 8 procent, och långtidsarbetslösheten är högre än tidigare.

Dessutom har vi en grupp som vi inte har haft tidigare, och det är de utförsäkrade. Det är människor som har förlorat sin arbetsförmåga men som har betalat den här sociala avgiften och i dag finns utanför. De finns i det utanförskap som Moderaterna har skapat.

(forts.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.58 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 18.00.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 18.00.

14 § (forts.) Svar på interpellation 2013/14:98 om sociala avgifter

Anf. 59 LARS BECKMAN (M):

Herr talman! Vi hade en intressant interpellationsdebatt före pausen. Det som jag skulle vilja fråga Socialdemokraterna är: Är det rimligt att den som har en arbetsförmåga arbetar? Om detta är utgångspunkten är det viktigt att också föra en politik för jobb. De förslag som ni socialdemokrater har – avskaffat RUT-avdrag, minskat ROT-avdrag, en fördubbling av arbetsgivaravgifterna för unga, införande av kilometerskatt med 14 kronor per mil för tung trafik, avveckling av energi – är naturligtvis ett sabotage mot Alliansens arbetslinje.

Det vore intressant att höra från Socialdemokraterna: Vill ni att människor som kan ska vara på arbetsmarknaden? Vilken politik har ni för att bidra till att det blir fler jobb i Sverige?

Anf. 60 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Självklart är målet att alla människor som kan arbeta också ska göra det. Det är ju det som de allra flesta vill. Problemet i dag är att människor som skulle vilja inte kan arbeta.

Det finns ett problem i utbildningssystemet som måste rättas till. Regeringen har skurit ned på utbildningsplatser samtidigt som företagen skriker efter arbetskraft. Det handlar inte om vilka jobb som helst, utan det är specifika jobb. Det finns ett rekryteringsgap som innebär att var femte gång som en arbetsgivare söker folk hittar han eller hon inte personal med rätt kompetens. Den naturliga lösningen borde vara att hjälpa företagen med den uppgiften, och då handlar det om utbildning.

På Arbetsförmedlingen borde man ju kunna leta upp regelverket för vilka utbildningar som man kan erbjuda arbetslösa. I dag kan Arbetsförmedlingen inte ens hjälpa till när arbetslösa saknar fullständig grundskole- eller gymnasieutbildning, trots att man vet att risken för arbetslöshet är mycket högre om någon inte har grundskole- och gymnasiekompetens.

På högskolenivå har regeringen skurit ned på antalet utbildningsplatser, trots att de studenter som avslutar sin utbildning har mycket goda chanser att få jobb. Det gäller inte minst bristyrkesutbildningar som borde utökas, men det kan inte högskolorna göra på grund av nedskärningarna.

Detta gäller också vanliga utbildningar inom ett brett fält. I princip alla som går utbildningar har mycket stor chans att få jobb. Det borde regeringen satsa på för att sluta rekryteringsgapet och se till att folk får jobb.

Anf. 61 ULF BERG (M):

Herr talman! Jag funderar lite över den andra delen i interpellationen om den allmänna löneavgiften. Den har ju ändrats. År 2010 låg den på 6,03 procent, och under följande år har den legat på 9,23, 9,21 och 9,88 procent. Då är min fråga: Hur ska man sköta det här i praktiken? Löneavgiften är ju en regulator. På sätt och vis är det bra att löneavgiften är hög, för då har vi lyckats att pressa ned kostnaderna för sjukskrivningar och liknande.

Kommer vi tillbaka till den situation som rådde 2006 blir också löneavgiften – regulatören – betydligt lägre. Det är klart att man i förlängningen kan se den som en del av löneutrymmet. Men hur har man tänkt att detta ska fungera i praktiken? Det kommer det inte att göra. Forskningen visar också att om man vill skapa nya jobb så är jobbskatteavdraget mycket bättre än att gå in och röra löneavgiften.

Det här är intressant, för det är ju ändå en dold skatt som inte syns. Det vore kanske bra om den syntes på alla löntagares lönebesked, så att de blir medvetna om att ju fler som är sjuka, desto dyrare blir försäkringssystemet.

Det finns en doktor hemma i Avesta kommun som har sagt det normalt sett är 3–4 procent som utgör fabrikationsfel på människan. Ungefär så hög är frånvaron, men i genomsnitt inte mer.

Anf. 62 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Sverige är ju en väl utbyggd välfärdsstat. Det ger oss goda möjligheter att ge trygghet för människor och omfördela över livet och stötta alla i samhället så att de får en god och likvärdig chans att skaffa sig en utbildning och bygga sig ett liv. Vi har också resurser och möjligheter att stötta dem som har sämre förutsättningar.

Vill man ha ett sådant samhälle måste man ta in relativt omfattande skatteintäkter. I Sverige har skattesystemet vilat på rätt höga inkomstskatter. Vi betalar ganska mycket skatt på bolagsvinster och kapitalvinster. Vi har en relativt hög moms. Vi har haft relativt höga arbetsgivaravgifter och tämligen höga miljöskatter. Skatterna är alltså höga på de flesta områden.

Under den socialdemokratiska perioden sänktes inkomstskatterna med 70 miljarder – eller om det var 75 miljarder – via kompensation för egenavgifterna. Man tog också bort arvs- och gåvoskatten. Man började alltså strukturera om skattesystemet.

Vi har gått vidare i samma riktning. Skatten för låg- och medelinkomsttagare är väsentligt lägre i dag. Vi har tagit bort förmögenhetsskatten och sänkt bolagsskatten. Vi har infört ett antal olika lättnader som gör att vi beskattar vinster, investeringar och företag mindre i dag.

Samtidigt har vi kunnat bevara en väldigt omfattande välfärdsstat. Vi har fortfarande bland de högsta sociala utgifterna av industriländerna. Vi satsar mer på utbildning än de flesta jämförbara länder. Vi har ökat resurserna till vård och omsorg. Och det är fler som i dag läser vid högskolan än tidigare.

Det beror på att vi har ett antal tunga skattebaser som ger stora skatteintäkter och som är bevarade. Det handlar om sociala avgifter som är en av de största skattebaserna. Det handlar också om momsen som är en av de största och mest centrala skattebaserna.

Vad är poängen med detta? Jo, vi har lättat beskattningen på de områden som har störst samhällsekonomiska kostnader. Vi vet från den omfattande forskningen att bolagsskatt, skatt på kapitalvinster och inkomstskatter framför allt för låg- och medelinkomsttagare har stora negativa effekter på ekonomins funktionssätt. Det har OECD och andra organisationer vid upprepade tillfällen undersökt.

Vår inriktning är alltså att bredda och behålla skattebaser som är mindre skadliga för ekonomin – som sociala avgifter och moms – och samtidigt lätta på de skatter som har störst negativ effekt på vår kapitalstock och på hur många som vill arbeta. Det är en väldigt klok och logisk politik.

Sverige är ett land som står inför stora utmaningar i termer av demografi och ökade krav på kvalitet i vård och omsorg. Vår omsorg är förmodligen en av världens bästa, men det finns alltid växande krav på en ännu bättre omsorg.

Samtidigt lever vi i en alltmer brutal internationell konkurrens, och det finns ingenting som tyder på att den kommer att avta, tvärtom.

Vad ska man då göra? Den enda lösningen på ekvationen att klara tillväxtutgifter, konkurrenskraft och arbetslinjen är att så många som möjligt är på arbetsmarknaden och jobbar. Sverige har både under krisen och tidigare varit mer framgångsrikt med att säkra att ha människor på arbetsmarknaden.

Vi gör breda satsningar i termer av välfärd på skola och för att människor ska ha en trygghet och också för att stötta dem som har sämre förutsättningar. Det är få länder som lägger så stora resurser på arbetsförmedling, på praktikplatser, på lönesubventioner, på utbildningar och på direkt subventionerade jobb för att aktivera människor.

Den här samlade politiken har som mål att upprätthålla full sysselsättning och säkra en konkurrenskraftig ekonomi där vi klarar både tillväxt och sammanhållning. Det har vi lyckats framgångsrikt med.

Anf. 63 JASENKO OMANOVIC (S):

Herr talman! Nu får vi höra av finansministern att vi har en grym internationell konkurrens och att vi därför ska vara grymma mot dem som är sjuka. Jag får inte ihop ekvationen, herr talman, att bara för att vi har en grym internationell konkurrens ska vi ta 100 miljarder från löntagarna. Det har finansministern gjort. Och till vem har han gett dem? Jo, han har gett 25 miljarder till de 10 procent av befolkningen som är rikast. Då är vi inte grymma längre – eller? Jag förstår inte riktigt vad finansministern vill.

Kvar står att 100 miljarder har gått från försäkringar till skatter. Och vad jag förstår av det sista inlägget är det väldigt bra för svensk ekonomi att vi har flyttat pengar från försäkringar till skatter.

Vi har sjukskrivningar som ökar, och sjukförsäkringsavgiften som ska täcka det är minskad för nästa år. Prognosen är att minska den avgiften, samtidigt som utgifterna ökar. Arbetsmiljöverket, som ska jobba förebyggande och för att motverka sjukskrivningar, får minskade resurser. På alla fronter är det minskade resurser till det som ska gynna löntagare.

Finansministern har med denna flytt av 100 miljarder ökat inkomstskatten för löntagare med 5,5 procent, för det är under hans tid man har höjt den allmänna löneavgiften.

Anf. 64 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! I Sverige har vi funnit en unikt bra samhällsmodell för att skapa förutsättningar för både trygghet och utveckling samtidigt. Vi hade en lång period då vi halkade efter i tillväxttakt därför att vi hade makroekonomiska obalanser, därför att vi överbeskattade människor och företag. Vi hade en genomreglerad ekonomi som kom till vägs ände.

Sedan har vi de senaste 20 åren gradvis förskjutit vår samhällsekonomi så att vi har förstärkt incitamenten att arbeta och så att vi har säkrat att det är mer lönsamt att driva företag. Samtidigt har vi upprätthållit god ordning i våra offentliga välfärdssystem och offentliga finanser.

Det har lagt grunden till att vi har mer av sammanhållning, att vi har färre som lever på låg materiell standard och att vi har en bättre fungerande samhällsekonomi än de allra flesta andra länder. De länder som har lyckats relativt väl, som Sverige, är de som påminner om oss och som har fört en likartad politik. Det är länder som Tyskland, Finland, Danmark, Nederländerna och Österrike, där man har en väl fungerande arbetsmarknad i kombination med en allt större inriktning på att säkra arbetslinjen och hålla ordning på att människor måste arbeta.

Då måste man sänka skatterna för låg- och medelinkomsttagare. Då måste man skapa ordning och reda i transfereringssystemen så att man inte skapar fattigdomsfällor, inaktivitetsfällor och arbetslöshetsfällor.

Det är precis det den här regeringen har arbetat med, och vi har däri-genom säkrat fler människor på arbetsmarknaden, bättre tillväxtsiffror, stigande skatteintäkter och möjlighet att också under krisen fortsätta att tillföra välfärden pengar.

Det är den grundläggande inriktningen på en politik som klarar både full sysselsättning och trygghet för människor. Där har vi varit mer fram-gångsrika än de allra flesta länder i Europa.

Överläggningen var härmed avslutad.

15 § Svar på interpellation 2013/14:111 om misslyckad stabilise-ringspolitik

Anf. 65 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Monica Green har frågat mig vad regeringen avser att göra för att sänka arbetslösheten och för att stabilisera ekonomin.

Den internationella finans- och skuldskrisen har under senare år slagit hårt mot Sveriges öppna och exportorienterade ekonomi. Trots detta har arbetsmarknaden utvecklats väl i ett internationellt perspektiv. Jämfört med 2006 har arbetskraftsdeltagandet och sysselsättningsgraden ökat i breda åldersgrupper. Regeringens reformer har bidragit till detta.

Den utdragna lågkonjunkturen har dock bidragit till att sysselsätt-ningen har ökat långsammare än arbetskraften, vilket medfört att arbets-lösheten har stigit. En viktig utmaning är därför att få ned arbetslösheten och särskilt långtidsarbetslösheten. Ett högt arbetskraftsdeltagande är emellertid positivt eftersom det är en förutsättning för en stark sysselsätt-ningsutveckling när konjunkturen förbättras.

Regeringen har sedan den tillträdde 2006 genomfört omfattande åtgärder för att långsiktigt sänka arbetslösheten och stötta återhämtningen. Efterfrågan har stärkts i både privat och offentlig sektor genom bland annat mer pengar till välfärdens kärna, offentliga investeringar och in-komstskattesänkningar. Samtidigt har regeringen stärkt drivkrafterna till arbete, bland annat genom jobbskatteavdraget och den återupprättade arbetslinjen i socialförsäkringssystemen. Vidare har regeringen genom-fört åtgärder för att förbättra matchningen. Utbildnings- och arbetsmark-nadspolitiken har reformerats för att rusta människor för jobb och för att motverka att arbetslösheten biter sig fast på en hög nivå. Åtgärder har också vidtagits för att stimulera efterfrågan för grupper med svag förank-ring på arbetsmarknaden, till exempel nystartsjobb och sänkta socialav-gifter för unga.

Sveriges starka offentliga finanser medför att vi har möjligheter att genomföra ytterligare strukturåtgärder för att förbättra arbetsmarknadens funktionssätt och genomföra stabiliseringspolitiska åtgärder ifall kon-junkturen försämras.

Anf. 66 MONICA GREEN (S):

Herr talman! Regeringen har styrt landet i sju år nu. Under den tiden har antalet långtidsarbetslösa nästan tredubblats. Arbetslösheten har bitit sig fast på en hög nivå, och ungdomsarbetslösheten är högre än i de flesta

andra jämförbara länder. Den politik som har förts har inte gett de resultat som regeringen har hoppats på.

I och för sig är det åtgärder som Anders Borg har vidtagit i teorin. I de teoretiska ekonomiska och nationalekonomiska böckerna ger sådant här jobb. I praktiken och i verkligheten har det visat sig inte fungera. Men det låter bra.

Utsikterna ser inte bättre ut. De flesta prognosmakare är överens om att det kommer att dröja ytterligare tre fyra år innan arbetslösheten är tillbaka på samma nivå som när regeringen tog över – som den dåvarande oppositionen kallade massarbetslöshet.

Låt oss vara överens om följande: Regeringens politik har inte fungerat. Andra insatser kommer att krävas för att arbetslösheten ska gå ned på en nivå som vi finner acceptabel.

Därför har jag ställt två enkla frågor: Vad avser finansministern att göra för att stabiliseringspolitiken ska fungera? Vad avser finansministern att göra för att sänka arbetslösheten?

Nu har finansministern lämnat ett allmänt hållet svar på dessa frågor. Ett är mycket tydligt: Regeringen avser inte att ändra politiken. Lagt kort ligger. Det är mer av samma som inte har fungerat: mer skattesänkningar, mer privatiseringar och mer av samma nedskärningar i socialförsäkringarna. Men det fungerar ju inte.

Finansministern har vid några tillfällen föraktfullt påstått att arbetslösheten är frivillig, att de som är arbetslösa är det för att de är lata. Han påstår också att om vi skulle höja taket i a-kassan skulle 30 000 av dem som jobbar i dag gå hem. Jag tycker att det är mycket föraktfullt att se ned på de arbetslösa på det sättet, att inte tro dem på det viset.

Det är samma sak med de sjuka. Regeringen tror inte på de sjuka utan sätter upp regler som vid en viss tidsgräns säger: Nu är du frisk. Vi litar inte på att du är sjuk. Du måste gå tillbaka till jobbet, annars måste du gå på socialbidrag.

När jag pratar om stabiliseringspolitik menar jag att man måste ha andras förtroende. Anders Borg har högt förtroende, det vet jag, men det är från dem som jobbar. De unga som står utanför jobben har inte förtroende för Anders Borg.

De arbetslösa, de sjuka och pensionärerna har ledsnat. De vill se en annan politik; de vill se en politik som fungerar och som ser till hela samhället.

Jag återupprepar min fråga som finansministern inte har svarat på: Vad avser finansministern att göra för att sänka arbetslösheten? Säg nu inte mer av samma misslyckade politik!

Anf. 67 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Jag vill tacka Monica Green för att hon har gett oss möjlighet att föra en bra diskussion om stabiliseringspolitiken.

En tänkbar grund för den är att vi nu har fått en rapport som gediget går igenom det här från EU:s sida. Det är en rapport om offentliga finanser i Europa 2013 där man har tittat på stabiliseringspolitikens inriktning under de här åren.

Man kan som utgångspunkt notera att Sverige har klarat krisen bättre än nästan alla jämförbara länder. Vi har haft en bättre genomsnittlig tillväxt och en arbetskraft som har ökat.

Den stora diskussionen i många länder, inte minst i USA, är hur många som har lämnat arbetsmarknaden. Den har inte vi. Vi har haft en sysselsättning som har gått upp. Vi har en långtidsarbetslöshet som vi senast i går fick rapporterat för oss är bland de lägsta i Europa.

Vi har klarat sammanhållningen bättre, särskilt i termer av grupper med låg materiell standard. Vi har faktiskt halverat andelen med låg materiell standard från 2006 till i dag. Därtill har vi inte ett behov av att sanera offentliga finanser framåtblickande.

Då tittar vi på stabiliseringspolitiken. Varför har vi varit så här pass framgångsrika i relation till de andra? Jo, det beror på att vi dels har stöttat tillväxten – vi har fört en keynesiansk stabiliseringspolitik av rätt traditionellt snitt under krisen – dels har vidtagit åtgärder som förbättrat tillväxten långsiktigt.

Då kan man säga att det är det som många länder har gjort. Nja, när man tittar på de siffror som EU-kommissionen redovisar kan man notera att det när krisen inleddes fanns många länder som stöttade ekonomin. Det fanns till och med de som stöttade mer än vad Sverige gjorde – till exempel Spanien och Storbritannien tog i väldigt mycket inledningsvis. Men tyvärr blev det ju så att de därefter fick börja strama åt ekonomin.

När man tittar på perioden efter 2010 ser man alltså att de allra flesta länder har ägnat sig åt åtstramningar. De som har ägnat sig åt störst åtstramningar är just länder som Spanien och Storbritannien. De föll för ”överdriftssångarna” i början av krisen och tog i så att de spräckte sig. De förstörde sitt förtroende och tvingades sedan vrida ratten i motsatt riktning.

Vi var försiktiga. Vi sade att krisen kunde bli längre, att det var viktigt att spara i ladorna och att det var centralt att ha kraft att komma tillbaka om det skulle behövas.

När man tittar på statistiken för perioden 2011–2013 är det, om man får tro EU-kommissionen, bara ett land i Europa som har fört en expansiv politik. Det är Sverige.

Vi är den sista keynesianen som står upp när alla de andra har fått vrida om ratten för att båten höll på att kapsejsa. Det är ett av skälen till att vi har lyckats bättre än de andra länderna när det gäller att upprätthålla en väl fungerande arbetsmarknad, vårda välfärden och säkra en tillväxt som utvecklas bra.

Det andra benet i den här politiken har varit att vi noggrant inriktat åtgärderna på att också långsiktigt förbättra ekonomins funktionssätt. Då är det centralt att man, om man gör åtgärder som höjer produktionsförmågan och på kort sikt stimulerar, har förmågan att växa under längre tid utan att gå in i tillväxtbegränsningar som stigande räntor eller ett behov av att strama åt politiken. Därför är det en klok politik att göra det som är nödvändigt på kort sikt på ett sådant sätt att man också långsiktigt bygger en starkare ekonomi.

Det är det vi har haft som utgångspunkt för det här arbetet – att stötta tillväxten och vidta nödvändiga åtgärder utan att förhäva oss eller föröda offentliga finanser. Därigenom har vi också år efter år efter år kunnat fortsätta att stötta ekonomin när andra har fått strama åt. Det är en politik som har varit framgångsrik och tjänat Sverige väl.

Anf. 68 MONICA GREEN (S):

Herr talman! Ja, jag vet att Anders Borg gillar budgetreglerna som Göran Persson en gång satte upp och som har tjänat Sverige väl. Det är bra att vi har en stabil ekonomi och att vi har stabila ekonomiska regler som gör att vi inte hamnar i samma läge som en del länder nere vid Medelhavet.

Dock brukar vi inte jämföra oss med de länderna, utan vi brukar jämföra oss med länderna runt omkring oss. De har klarat krisen bättre. De har klarat arbetslösheten bättre, och de har sett till att ha lägre ungdomsarbetslöshet än vi.

Det är för att den borgerliga regeringen har ökat på människors oro. Man har sänkt a-kassan, försämrat för de sjuka, infört inaktiveringsfällor för de unga – de får inte hjälp från första dagen på Arbetsförmedlingen – och så vidare.

Anders Borg tycker att det är bra att det finns fler som har fått arbete. Men vi är ju faktiskt en halv miljon fler nu. Det är fler som jobbar i Spanien trots att Spanien har högre arbetslöshet. Fler jobbar i Spanien eftersom de är fler människor där.

Nu jobbar fler i Sverige eftersom vi är fler här. Men arbetslösheten har inte gått ned. Den har bitit sig fast på de här höga nivåerna.

Eftersom vi är fler har vi dessutom fler skolbarn, fler äldre och fler patienter som behöver tas om hand. Alltså behöver fler jobba i vår gemensamma sektor.

Anders Borg påstår att regeringen har satsat ännu mer, men det är faktiskt fler som behöver den här hjälpen i dag. Det hade behövts mer pengar till kommuner och landsting för att kunna anställa fler där.

Anders Borg säger att vi har hållit ihop samhället. Varför har vi då barnfattigdom? Varför har vi en barnfattigdom på 225 000 barn i det här landet om Anders Borg har fört en så bra politik som han tycker?

Varför är det bara 40 procent av de arbetslösa som får 80 procent av sin a-kassa? Alla andra slår ju i taket långt tidigare och får betydligt lägre ersättning.

Sänkt skatt för dem som har det allra bäst – det är den politik ni har fört. Det har inte varit en bra politik. Den har ökat klyftorna i landet, och det har inte fungerat. Jag skulle vilja att ni inser det och att ni börjar investera och satsa på järnvägen, nya bostäder, miljöanpassade bostäder, fler lärare och så vidare så att fler kan bli anställda och känna framtidshopp och framtidstro.

Anders Borg påstår att det har satsats mer på högskolorna. Det är inte sant. Vi hade en lång debatt här i förra veckan, där vi från de små och medelstora högskolorna en efter en gick upp och berättade hur många färre platser vi har på högskolorna i dag än vi hade tidigare.

De satsningar ni påstår har skett är inga satsningar, utan det är siffertricksande. Jag skulle vilja ha en regering som satsar på riktigt, inte en som gömmer sig bakom siffror.

Anf. 69 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Det är viktigt att vi för debatten om stabiliseringspolitiken utifrån en rimlig beskrivning av verkligheten.

Vi börjar med långtidsarbetslösheten. Då är det så att Sverige tillsammans med Danmark och ytterligare något land har lägst långtidsarbetslöshet inom EU.

När man bryter ned den och tittar på undergrupper som ungdomar har vi även på det området bland de lägsta ungdomsarbetslöshetsnivåerna jämfört med jämförbara länder.

Det är också alldeles uppenbart att när det gäller sysselsättningen har vi i den privata sektorn haft en sysselsättningstillväxt som vi inte har upplevt i Sverige under de senaste decennierna. Vi har alltså sett att jobben verkligen kommer i den privata sektorn och att det är fler människor som får arbete där.

Samtidigt ska det sägas att vi noterar att SCB i dag rapporterade att vi har fler anställda i vård och omsorg än i någon annan sektor. Vi har alltså haft möjligheter att bygga ut även välfärden under de här åren. SCB gör en poäng av att det är just inom vård och omsorg som vi nu har flest som arbetar i ekonomin. Det kan man ju tycka är positivt.

När det gäller sysselsättningsgraden vet vi att den har ökat i alla grupper. Det som har hänt är att vi har en förskjutning i befolkningen. Det är fler som är äldre, och trots att sysselsättningsgraden har ökat spelar de större roll i de grupperna.

Vad som är allra mest relevant är kanske ändå hur det har gått med reallönerna. Har människor under den värsta krisen sedan depressionen fått det bättre eller sämre? I väldigt många länder har de fått det rejält mycket sämre. Där har det varit stora inkomstförluster för grupper. I ett land i Europa har vi haft en ordentlig, real disponibelinkomstökning under de här åren, och det är Sverige. Där har ökningen varit 20 procent när man inkluderar inflation, transféringar och skatter, vilket är långt mer än genomsnittet och långt mer än andra länder. Varför är då det positivt? Genom att vi har hållit uppe inkomstökningarna för hushållen har vi inte haft den kraftiga ökning av fattigdomen som man till exempel har sett i länder som Island, Grekland och Lettland, där inkomsterna har fallit.

Andelen barn som lever med låg materiell standard var 3 procent när vi tog över. Det var bra jobbat av Socialdemokraterna att de hade fått det till 3 procent. Det var bättre än genomsnittet för EU. Det var bättre än länder som Tyskland och Frankrike, där det ligger på 5 procent. Men under våra år har vi väldigt konsekvent jobbat för att förbättra tryggheten för barnfamiljerna. Nu är andelen barn som lever med låg materiell standard nere på 1 procent. Det är en väldigt kraftig förbättring som vi gemensamt ska glädjas åt. Det innebär att det är färre barn som behöver växa upp med en oro för familjens ekonomi.

Detta med ihållande stimulanser är faktiskt viktigt. I andra länder har man först stimulerat och sedan stramat åt. På det sättet gjorde man i till exempel Spanien och Storbritannien. Man tog i för mycket, så att man sladdade ned i diket, och sedan fick man vrida om ratten allt man kunde. Det gjorde också att människor inte kunde tro på den politiken. Det var därför man tappade förtroendet för sina regeringar. Det var därför man inte investerade och inte konsumerade.

Sverige har under de här åren kunnat gå i motsatt riktning. Vi har i dag väsentligt högre nivå offentliga investeringar som andel av bnp än de flesta EU-länder. Låt mig ta exemplet Tyskland, som ligger på halva andelen offentliga investeringar i förhållande till Sverige om man får tro

*Svar på
interpellationer*

EU-kommissionen. Det här innebär att vi har använt krisen till en historisk möjlighet att rusta upp den svenska infrastrukturen, som vi ju vet var eftersatt under många år då alla pengar gick åt till att betala för växande utanförskap och stigande förtidspensioner.

Det är klokt att vi har kunnat investera i mer realkapital som infrastruktur under krisen. Det är klokt att vi genom jobbskatteavdrag och arbetslinjen också under krisen har förstärkt vår produktionsförmåga. Det är det som långsiktigt bygger välstånd för landet.

Anf. 70 MONICA GREEN (S):

Herr talman! Återigen vill jag påpeka för Anders Borg att vi har blivit fler i det här landet. Vi är en halv miljon fler människor. Det är fler skolbarn, fler patienter, fler äldre och så vidare. Det behövs alltså fler som är anställda i kommuner och landsting. Det behövs också fler som är sysselsatta över huvud taget. Det läget har också infunnit sig, och det är ju bra att det är fler sysselsatta, men arbetslösheten har ändå inte sjunkit. Vi måste räkna alla. Vi kan inte tricksa bort detta.

Ni kör ett ganska farligt spel eftersom ni ökar på orättvisorna. Ni satsar mest på dem som har det allra bäst. Om man delar in befolkningen i decilgrupper vet vi att den tiondel som har det allra bäst, oftast männen, har fått de flesta skattesänkningarna. De har alltså fått det bättre.

Sedan kan Anders Borg stå och säga att de allra flesta har fått det bättre. Om man ser till ett genomsnitt är det kanske så, men det finns en tiondel av befolkningen som har fått det betydligt sämre än resten av befolkningen.

De som är inlåsta i fas 3, de ungdomar som inte får hjälp av Arbetsförmedlingen och de ungdomar som inte får möjlighet att studera vidare känner inte igen sig i den glättade bild som Anders Borg här målar upp och skryter med. Han är nöjd med sakernas tillstånd och säger att det är bra i Sverige, att man har det allra bäst här och att regeringen har en bra politik.

Vi skulle vilja hålla ihop landet betydligt bättre, och vi skulle vilja satsa och investera för framtiden i järnväg, i offentlig sektor och på fler lärare. Det tycker vi är en bra politik för framtiden.

Anf. 71 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Det här har varit en bra och viktig debatt som tydligt har belyst att regeringen med en pragmatisk ekonomisk politik har kunnat stötta tillväxten i Sverige under svåra tider. Vi har på ett väl avvägt sätt kunnat tillföra energi och upprätthålla en god ordning i offentliga finanser, vilket gör att Sverige, som nästan det enda landet i Europa, kan gå in i framtiden utan att behöva diskutera stora nedskärningar och skattehöjningar på det sätt som till och med våra grannländer Danmark och Finland tvingas göra.

Hur har vi då stöttat tillväxten? Jo, genom både tillväxtåtgärder och traditionell efterfrågepolitik. När man ser på statistiken över hur till exempel investeringar och konsumtion utvecklas framgår det väldigt tydligt att det inte är något annat land som har haft en starkare utveckling än Sverige. Vi har kraftigt kunnat öka investeringarna i hela samhällsekonomin under krisåren. Det är väldigt bra. Det betyder att jämfört med de andra europeiska länderna har vi byggt mer produktionskapacitet under

de här åren. De andra länderna har haft låga investeringar eller till och med fallande investeringar. Då går de ur krisen i ett svagare tillstånd.

Vi har också kunnat stötta den inhemska konsumtionen, för vi vet att när det är en lång, omfattande och tung internationell lågkonjunktur påverkar det också ett litet och öppet land som Sverige. Då är det viktigt att vi stöttar konsumtionen, och det är därför vi har haft starkare konsumtionsutveckling än andra länder.

Vi har under de här åren kunnat prioritera att säkra full sysselsättning och god välfärd för alla. Det är detta vi också kan se i resultatet.

Unesco säger att Sverige tillsammans med Island har minst problem med barnfattigdom, och vi hamnar i Social Progress Index som ett av de länder som har bäst social sammanhållning. OECD säger att vi har de minsta inkomstskillnaderna när man justerar för välfärdstjänsterna. Det beror på att vi har byggt en samhällsmodell där vi förstärker arbetslinjen, uppmuntrar entreprenörskap och prioriterar kunskap och därför klarar att upprätthålla trygghet och god välfärd för alla.

Överläggningen var härmed avslutad.

16 § Svar på interpellation 2013/14:120 om omvänd bevisbörda vid omprövning av arbetsskada

Anf. 72 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Hillevi Larsson har frågat mig om jag avser att gå vidare med förslaget om omvänd bevisbörda vid omprövningar av arbetsskador så att det ligger på Försäkringskassan att bevisa att det finns ”icke arbetsrelaterade orsaker” till skadan för att den inte längre ska klassas som en arbetsskada.

En arbetsskadelivränta beviljas antingen tills vidare eller, om det inte är styrkt att nedsättningen på grund av arbetsskada är varaktig, för viss tid.

Arbetsskadekommissionen har, som ett av många förslag, ansett att då en person som haft livränta under en tid ansöker för en ytterligare period med arbetsskadelivränta bör en annan bevisbörda gälla än då arbetsskadelivränta först beslutades.

Arbetsskadekommissionen har lämnat sin slutrapport med ett antal förslag till den parlamentariska socialförsäkringsutredningen. Denna slutrapport ingår således i det underlag som den parlamentariska kommittén har att överväga. Först sedan denna kommitté lämnat sitt betänkande är jag beredd att ta ställning till vilka förändringar som jag anser bör göras i arbetsskaförsäkringen.

Anf. 73 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Det finns ett konkret exempel på hur detta kan slå så som regelverket ser ut i dag. Exemplet är en levande människa som har råkat väldigt illa ut. Han heter Johnny. När han var 35 år gammal knäckte det plötsligt till i ryggen när han var på sin arbetsplats – han är betongarbetare. Han funderade inte så mycket på det, men han började få väldigt

ont och kände att han tappade muskelstyrka, vilket påverkade honom på jobbet. Den kroniska smärtan var med honom hela tiden.

Efter att under fyra månader ha kämpat med smärtan blev han till slut tvungen att sjukskriva sig. Efter det fick han också en magnetröntgen gjord.

Då visade det sig att han hade drabbats av diskbråck. Han fick denna skada klassad som en arbetsskada. Tre år senare kom besked från Försäkringskassan om att arbetsskadan skulle omprövas. Den utredning som då gjordes visade att han hade en skada på precis samma ställe som tre år tidigare – det var den skada han fick klassad som arbetsskada. Det visade sig också att hans arbetsförmåga var kraftigt nedsatt till följd av den här skadan. Han hade bara 25 procents arbetsförmåga, vilket innebar att han på företaget där han jobbade bara utförde en begränsad andel av arbetsuppgifterna. Han kunde inte utföra alla arbetsuppgifter på grund av sin skada. Det var bara 25 procent av arbetsuppgifterna han kunde göra. Andra på arbetsplatsen, som hade full arbetsförmåga, hade också högre löner.

Men trots att skadan var på samma ställe och trots att arbetsförmågan var kraftigt nedsatt var beskedet från Försäkringskassan att detta inte längre var en arbetsskada. Nu menade man att det var en degenerativ förändring av ryggraden till följd av ålder. Då var han inte ens 40 år fyllda. Men de menade detta, och därmed förlorade han sin livränta på 4 000 kronor.

Livräntan fick han eftersom hans arbetsförmåga och hans förmåga att få inkomst var reducerad. Man kan få livränta till följd av en arbetsskada om man räknar med att man får en försämrad inkomst till exempel på grund av att man måste byta jobb eller bara kan utföra begränsade arbetsuppgifter.

Han förlorade alltså de här 4 000 kronorna. Eftersom han hade och fortfarande har lägre lön till följd av att han bara kan utföra begränsade arbetsuppgifter i företaget blir det mycket svårt för honom ekonomiskt att förlora de här 4 000 kronorna.

Påståendet från Försäkringskassan, att det skulle vara en åldersrelaterad förändring som ledde till den här skadan, motsägs från flera håll. Till exempel frågar professor Bengt Järvholm, som är en av de ledande experterna på området: Hur kan man veta det? Hur kan man veta att det är på grund av ålder som han har fått den här skadan när han tre år tidigare hade en arbetsskada på precis samma ställe? Även Örebro's arbets- och miljömedicinska klinik ifrågasätter detta.

Jag har förståelse för att ministern avvaktar arbetet, men det får inte dröja för länge. Denna fråga är alldeles för viktig för det.

Anf. 74 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Låt mig först säga att jag helt håller med om att det här är en viktig fråga som rymmer ganska många komplicerade aspekter. Jag har också respekt för det enskilda fall som Hillevi Larsson känner till och engagerar sig i. Jag tror att Hillevi Larsson vet att varken hon eller jag, allra minst jag, kan försöka agera domare när det gäller vad som har hänt i ett enskilt fall. Det var det första jag ville säga.

Det andra jag vill säga är att det finns ett antal bekymmer i dagens arbetskadeförsäkring som är orsaken till att den parlamentariska kommittén, enligt direktiven, ska titta på den och göra överväganden.

Jag ska bara nämna några som är rätt uppenbara. En sak gäller sjukdomsbegreppen. Olika länder har valt olika system för detta. En del har ganska distinkta listor som beskriver vilka sjukdomar och skador som kan komma i fråga. Andra har, som i den svenska varianten, en mer öppen prövning. Det upplevs, tror jag, rätt ofta som att det leder till ett mått av orättvisa och godtycklighet. Det är ett problem.

Ett annat problem är att väsentligt fler män beviljas arbetsskadelivränta än kvinnor. Det kan finnas en del naturliga förklaringar som har med yrkestillhörigheten att göra. Men det kan också upplevas som att det är betydande jämställdhetsbrister i själva försäkringen. Det är också ett problem som man tittar på.

Sedan finns det naturligtvis något som alltid har varit inbyggt i detta. Hur starka ska incitamenten för arbetsplatsen, arbetsgivaren och organisationen vara att förebygga arbetsskador? Att vi har lagstiftning är en sak, men det handlar också om att se till att det finns ett levande förebyggande arbete. I dagens försäkring är det ganska svaga sådana incitament, eftersom det inte påverkar avgiften.

Det är en tredje sak jag vill säga, herr talman. Den parlamentariska kommittén ska komma tillbaka med förslag. Vi kan kanske i bästa fall dra nytta av deras analyser och andra analyser, till exempel från Arbetskadekommissionen, och landa i väsentliga förändringar av denna över 100 år gamla försäkring. Jag tror ändå att vi ska vara ödmjuka och inse att det alltid kommer att finnas olika meningar i enskilda avgöranden, där en enskild person anser att en skada är, ska klassas och erkännas som en arbetsskada men där försäkringen inte tycker att det är klarlagt.

Jag vill bara säga det för att vi ska vara medvetna om att det kommer att uppstå sådana konflikter även fortsättningsvis. Inte ens det bästa regelverk och den bästa välvilja i världen kommer att undanta behovet av en sådan prövning, som ytterst kan fastställas av domstol.

Utan att lägga sordin på stämningen vill jag säga att behovet av att pröva saker rättsligt och utrymmet att tycka olika kommer att finnas även i fortsättningen.

Anf. 75 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Ja, så är det naturligtvis. Det kommer alltid att finnas delade meningar. Det här löses ju som en tvist där det ofta finns olika parter. Men jag tycker ändå att det finns särskilda skäl, just när det gäller omprövning av arbetsskador, att ändra reglerna.

Först får man en skada klassad som arbetsskada. Beviskraven är väldigt högt ställda för att man ska få skadan klassad som arbetsskada. Det känns orimligt att det vid omprövningar i ett senare skede ska vara lika höga beviskrav. Om man fortfarande har en skada och fortfarande har nedsatt arbetsförmåga är sannolikheten att det är samma skada som man hade ett par år tidigare ganska hög. Har man fått skadan klassad som en arbetsskada en gång borde det krävas mycket för att det plötsligt ska kunna ändras.

Det handlar om konsekvenser för den enskilde i form av till exempel livränta. Man förlorar inkomst som kan påverka ens ekonomi. Men det

handlar också om upprättelse när man har drabbats av en arbetsskada. Man får då upprättelse i första skedet. Sedan förlorar man den i ett senare skede, då man helt plötsligt inte längre har en arbetsskada.

Jag hoppas att man verkligen tittar specifikt på denna fråga framöver. Detta är bara ett exempel. Men det visar ändå på problem som kan uppstå. Just när det gäller fallet med Johnny har Örebro's arbets- och miljö-medicinska klinik tittat på hans arbetsplats och på exakt vilka arbetsuppgifter han utför och har utfört. De har undersökt de arbetsuppgifter som han har utfört 20 år tillbaka. De har kommit fram till att de här arbetsuppgifterna innebär allvarliga skaderisker, det vill säga att det var helt rätt att klassa hans skada som han fick tre år tidigare som en arbetsskada. Då hade han jobbat med de här farliga arbetsuppgifterna i många år – 20 år.

Sannolikheten att den skada som han nu har, tre år senare, inte skulle vara kopplad till hans arbetsplats, arbetsmiljön och den tidigare skadan är väldigt låg. Därför kan jag verkligen förstå Johnnys förtvivlan. Först fick han skadan klassad som arbetsskada, vilket är väldigt svårt. Sedan är det helt plötsligt inte längre en arbetsskada.

Jag hoppas verkligen att den här frågan inte glöms bort. Jag tycker att det är väldigt positivt att Arbetsskadekommissionen kom med förslaget om omvänd bevisbörda. Det innebär att det inte blir den enskilde som har beviskraven på sig när man omprövar en arbetsskada utan att det blir Försäkringskassan.

Vill Försäkringskassan då upphäva arbetsskadan eller inte längre räkna skadan som en arbetsskada måste Försäkringskassan bevisa att det är en icke arbetsrelaterad skada, till exempel att den är kopplad till ålder, alltså att skadan ändå skulle ha kommit med åldern.

Jag tror att det skulle innebära enorma konsekvenser för den enskilde att slippa den här bevisbördan. Det är nästan omöjligt att bevisa att skadan inte har uppstått på grund av ålder. Även om det är extremt liten risk att det skulle vara så är det väldigt svårt när man har bevisbördan på sig. Jag hoppas att man går vidare med det konkreta förslaget, som är ett steg i rätt riktning. Det är helt riktigt att man behöver se över andra aspekter av arbetsskadeförsäkringen, inte minst jämställdhetsaspekter. Många kvinnor har svårt att få en skada klassad som arbetsskada från början.

Anf. 76 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Jag håller med om att det är bra att en kommission som Arbetsskadekommissionen, som gör detta arbete i en frivillig icke-offentlig form, tar ett sådant initiativ, bidrar till diskussionen och visar att det finns flera intressenter, inte enbart vi i politiken, som känner ansvar och vill bidra. Det är bra. Det skulle vi behöva snarare mer av än mindre av. Att det dessutom råkar sammanfalla med en pågående stor parlamentarisk översyn av frågan gör saken bara än mer aktuell. Det är bra.

Jag har inte direktiven framför mig just nu. Jag har inte läst dem precis nyligen, och därför är jag lite osäker på deras exakta formulering. Men jag minns att det är fråga om ett mycket brett uppdrag att se på hela arbetsskadeförsäkringen. Jag är inte säker på att just den problemställning som Hillevi Larsson tar upp är exakt formulerad så, men jag tycker att det är väl värt att diskutera en sådan fråga. Hur tuffa ska beviskraven vara vid en andra prövning – det är inte en formell omprövning – efter

utgången av en tidsbegränsad arbetsskadelivränta? Det är en rimlig fråga att ta ställning till.

Den parlamentariska kommittén ska vara färdig redan i början av 2015. Vi behöver inte vänta alltför länge.

Anf. 77 HILLEVI LARSSON (S):

Herr talman! Man kan få en arbetsskada klassad som antingen tidsbegränsad eller varaktig. Rättare sagt handlar det om den livränta som ges till följd av nedsatt arbetsförmåga på grund av arbetsskada. Den kan ges under en begränsad period eller varaktigt.

Problemet finns i de fall där livräntan ges tidsbegränsat. Det innebär inte per automatik att arbetsskadan försvinner efter den tidsperioden, utan den kan ju faktiskt finnas kvar. I det fall jag talade om – Johnny – finns det mycket som talar för att arbetsskadan är kvar. Det är låg sannolikhet för att den åldersmässiga förändringen skulle ske exakt på samma ställe där han tidigare fick en arbetsskada och att arbetsförmågan skulle fortsätta att vara nedsatt med 75 procent, precis som till följd av arbetsskadan. Det är ett problem. Om det går att komma till rätta med bevisbördan kan mycket lösas.

Sedan vill jag säga allmänt något om arbetsskadeförsäkringen. Jag tror att det behöver göras konkreta förändringar i försäkringen för att förbättra villkoren, inte minst för kvinnor. En vanlig arbetsskada för män är att de faller ned från en byggnadsställning. Om de bryter benen i samband med fallet är det svårt att säga att skadan beror på något annat än att de har ramlat i jobbet. Kvinnors värk i axlar och rygg är ofta kopplat till jobbet, men det är i regel svårt att bevisa. Där behöver mer göras.

Man måste också titta mer på arbetsmiljön. Det går att skapa incitament för att förebygga skador. Om risken för inspektion ökar tror jag att arbetsgivarna kommer att skärpa sig och också skaffa sig mer kunskap om hur de ska förebygga dåliga arbetsmiljöer.

Anf. 78 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M):

Herr talman! Jag konstaterar bara att det finns flera goda skäl till att utredningen arbetar med dessa frågor. Vi är många som är intresserade av slutsatserna.

Överläggningen var härmed avslutad.

17 § Svar på interpellationerna 2013/14:27 och 117 om osäkerheten för tågtrafiken mellan Stockholms central och Södra station

Anf. 79 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Mats Pertoft har frågat mig om jag kan garantera bansäkerheten för tågtrafiken på getingmidjan. Anders Ygeman har frågat mig hur nedskärningen i järnvägsunderhållet kan förbättra rälsen vid Stockholms central. Jag väljer att besvara interpellationerna i ett sammanhang.

Den 12 november spårade, som bekant, ett godståg ur vid Stockholms södra, vilket naturligtvis sätter denna debatt i nytt ljus. Låt oss börja med

att konstatera att ingen har skadats i samband med urspårningen. För mig har alltid säkerhet högsta prioritet.

När något inträffar som gör att tågen står stilla i Stockholmsområdet, inte minst på getingmidjan, är det många resenärer som drabbas. Det är resenärer som jag träffar varje vecka när jag står på Centralstationen, och jag hör dem berätta hur inställda och försenade tåg försvårar deras vardag. Det gäller inte minst om trafiken står still.

Jag tog över ansvaret för infrastrukturpolitiken hösten 2010. Jag, och säkert många tågpendlare med mig, minns de stora problemen under just vintern 2010–2011. Tågen gick inte enligt tidtabell, och det var kallt – kallare än på mycket länge. Hela kollektivtrafiksystemet var påverkat. Då berättade många resenärer för mig att de hade fått nog av eländet.

Min slutsats då var att om underhållet av banorna får vänta i flera decennier brister det till slut. Det brister för tågen, och det brister för resenärerna. Förseningar påverkar förtroendet, och jag vet att det finns många som i dag inte litar på tågen och tycker att informationen är undermålig när någonting har gått snett.

Självklart blir då frågan: Vad har jag gjort åt detta, och vad gör jag framåt? Eller som Mats Pertoft frågar: Är det säkert att åka tåg om underhållet av järnvägen är så eftersatt?

Alliansregeringen genomför nu den största satsningen någonsin på järnvägsunderhållet i Sverige för att vinna tillbaka förtroendet för tågen. Även om mycket har blivit bättre på kort tid finns stora utmaningar kvar. Förutom att vi satsar mer pengar på underhåll vill vi också bygga om, bygga ut och bygga ny järnväg.

Först när det finns omledningsmöjligheter av tågtrafiken på fler spår kan stora genomgripande underhålls- och reinvesteringssatser genomföras. Därför är det så viktigt att Citybanan färdigställs, både för ökad kapacitet för fler punktliga tåg och för att, som den 12 november, tågtrafiken kan ledas om på andra spår om något händer.

Den aktuella sträckan, getingmidjan, mellan Stockholms central och Södra station är extra känslig, dels för det stora antal tåg som passerar varje dygn med många resenärer, dels för det dåliga skick den är i på grund av årtal av eftersatt underhåll. Intensiteten för att syna av denna sträcka har därför höjts jämfört med tidigare, och åtgärder sätts nu in så fort brister uppdagas.

Jag vill också passa på att rätta Anders Ygeman. Alliansregeringen gör ingen neddragning av järnvägsunderhållet. Vi genomför nu i stället den största satsningen någonsin på järnvägsunderhållet i Sverige över en längre period för att vinna tillbaka förtroendet för tågen. Jämfört med 2006, då Socialdemokraterna med stöd av Miljöpartiet styrde Sverige, har underhållsanslaget fördubblats till dagens nivå. Det behov som Trafikverket har redovisat har regeringen mött genom att avsätta 86 miljarder kronor till järnvägsunderhåll under perioden 2014–2025. Utöver anslagen disponerar Trafikverket även de intäkter som banavgifterna ger och som oavkortat går till att underhålla järnvägen. Detsamma gäller de effektiviseringsvinster som Trafikverket gör som också går tillbaka direkt till verksamheten.

Tack vare denna ökning kommer också ett större planerat åtgärdsarbete att kunna utföras på sträckan mellan Stockholms central och Stockholms södra. Detta arbete förutsätter dock att Citybanan har tagits i bruk,

för annars finns inga spår alls att tillgå under reparationstiden. Att vidta åtgärderna innan Citybanan färdigställts skulle innebära ett totalstopp av all trafik under mycket lång tid.

Herr talman! Att åka tåg är ett av de säkraste transportsätten för en resenär. Det måste gälla även för dem som arbetar med exempelvis järnvägsunderhåll. Om man med säkerhet menar låg risk för olycka är järnvägen säker. Det ska den vara på alla järnvägssträckor, särskilt på de sträckor som berör och kan påverka många.

Anf. 80 MATS PERTOFT (MP):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret på interpellationen.

Jag kan inte låta bli att tänka tillbaka två veckor när vi skulle ha haft denna interpellationsdebatt. Samma dag blockerades tunneln under Söder helt genom en olycka. Vi vet fortfarande inte riktigt vad som orsakade olyckan, men det synliggjorde på ett väldigt tydligt sätt svårigheterna och säkerhetsbristerna på denna sträcka.

Eftersom jag själv också åker denna sträcka fram och tillbaka från Södertälje till Stockholm varje dag blev jag extra drabbad och känner väldigt starkt med alla mina medresenärer som fick byta resmönster. Jag är väldigt glad och tacksam att ingen person skadades vid olyckan. När jag blev klar över vad som egentligen hände kunde jag bara säga att det var tur, kanske mer tur än skicklighet.

Säkerhetsriskerna blev väldigt tydliga, precis som statsrådet var inne på. Då undrar jag hur vi ska bära oss åt. Jag förstår ju logiskt att det skulle behövas en separat sträckning. Citybanan ska stå klar 2017. Det var tur att alliansregeringen snabbt ändrade sig 2006. Direkt efter valsegern stoppade man bygget, men ångern kröp snabbt fram. Man ändrade sig, och bygget har fortsatt sedan dess.

Vi kan inte vänta tre fyra år på att Citybanan ska bli färdig och att till dess ingenting ska hända utom att man nödtorftigt lappar och lagar. Jag menar att statsrådet ändå borde ta med sig uppmaningen till Trafikverket att ordentligt se över alla möjliga möjligheter att snarast möjligt gå in med genomgripande underhåll och reinvestering. Man måste naturligtvis i så fall reducera trafiken under den tiden. Men att vänta med att göra detta till 2017 när det här är den tätast trafikerade järnvägssträckan i hela Sverige och när människor kan råka illa ut menar jag är helt omöjligt ur ett konsument- och säkerhetsperspektiv. Man borde inte bara säga lite grann automatiskt: Ja, det är klart att vi måste leda om tågen för att klara av detta.

Nej, man måste vända på varenda liten sten för att få till en så god reinvestering och ett så genomgripande underhåll som möjligt så fort som möjligt, för det här är ju inte första gången. Hela hösten har varit kantad av olika varningar om bristande rälskydd, om bultar som har försvunnit och om räls som har legat lösa. Jag lämnade in den här interpellationen för två månader sedan. Då hörde jag om detta för första gången. Det finns de som har hört larmrapporterna mycket tidigare.

Min fråga till statsrådet är: Kan statsrådet tänka sig att snarast möjligt be Trafikverket att åter se över möjligheterna att så snabbt som möjligt genomföra genomgripande underhållsarbeten?

*Svar på
interpellationer*

Anf. 81 ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Det är nu fyra månader sedan lokförare och järnvägsarbetare varnade för den lösa rälsen vid getingmidjan, Sveriges mest trafikerade järnvägssträcka. Det är över en månad sedan jag varnade för effekterna av det eftersatta underhållet på sträckan och varnade för effekterna vid en eventuell olycka. Och det är två veckor sedan olyckan faktiskt inträffade. Ett godståg spårade ur. Tur i oturen lyckades allvarliga personskador undvikas, men hade godståget kolliderat med några av de många pendeltåg som trafikerar sträckan hade konsekvenserna kunnat bli förödande.

Det blir därför lite märkligt att höra ministerns svar på min interpellation här i kammaren. Svaret går väl att sammanfatta med ministerns egen mening: Mycket fungerar bättre.

Det är för tidigt att säga vad som orsakade olyckan. Men under den moderatledda regeringens tid vid makten har ett tåg i månaden spårat ur i Sverige, det senaste så sent som i går. Mycket har blivit bättre!

Antalet allvarliga fel på järnvägen har under de senaste fem åren fyrdubblats. Mycket har blivit bättre!

Förtroendet för järnvägen har rasat dramatiskt. Än i dag, sju år efter att regeringen tillträdde, sjunker punktligheten i järnvägstrafiken. Mycket har blivit bättre!

Vad är ministerns svar till oroliga resenärer, till dem som undrar varför tågen varje månad sparar ur i ett av världens mest utvecklade länder, som undrar hur räls på landets mest trafikerade järnvägssträcka kan lyftas runt med handen sju år efter att regeringen tillträdde och månader efter varningar från lokförare och inspektörer? Mycket har blivit bättre.

Sedan påstår ministern att hon storsatsar och satsar mer pengar än Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Jag vill med Guds lov säga: Det var fel då, det är fel nu och det har aldrig varit rätt. Varje år sedan du kom in i riksdagen, Catharina Elmsäter-Svärd, har ni föreslagit lika mycket eller mindre pengar till järnvägen, oavsett om du har suttit i minoritet i opposition i riksdagen eller i majoritet och i regeringen. 4,8 miljarder mindre hade vi haft till järnvägsunderhåll om dina budgetar hade gått igenom.

Hur kommer det sig att under den tid ministern påstår sig ha storsatsat på järnväg har två järnvägsarbetare om dagen varslats om uppsägning på grund av arbetsbrist? Över 700 människor har till dags dato varslats på grund av att det saknas underhållsarbete att utföra. Samtidigt har man med handkraft kunnat lyfta rälsen på Stockholms central.

Hur kommer det sig att ministern påstår att det inte sker några minskningar av underhållsanslagen när den budgetproposition som ska debatteras i denna kammare om två veckor, som du själv har lagt fram, föreslår att underhållsanslagen skärs ned med 286 miljoner?

Jag har ett ödmjukt förslag till ministern: Blicka framåt, inte bakåt! Våga se verkligheten som den är! Våga se bristerna i järnvägsunderhållets organisation! Våga se den verklighet som Sveriges hårt prövade resenärer möter varje dag! De tror inte att ”mycket har blivit bättre”.

Slutligen: Ta ditt förnuft till fånga och dra tillbaka nedskärningarna av järnvägsunderhållet!

Anf. 82 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Även jag tänker på den kväll för två veckor sedan när vi stod här och skulle ha vår interpellationsdebatt. Det var många då som hade drabbats av tågurspårningen vid Södra station.

Själv stod jag länge på perrongen i Södertälje och frös och väntade tillsammans med de andra resenärerna från Karlstadtaget. Redan i Hallsberg fick vi reda på vad som hade hänt: en tågurspårning i tunneln vid Stockholms södra, rasrisk och tågstopp.

Det satte i gång många tankar hos mig. Den första tanken var: Vilken tur att ingen kom till skada! Och sedan: Vad hade hänt om det hade varit vårt tåg eller något annat persontåg som hade spårat ur eller om godståget hade välvt in i något annat tåg?

Sedan började jag fundera på orsaken, och det finns ju många alternativ i tågkaosets Sverige. Var det fel på loket eller vagnen, eller var det rälsen som gick sönder? Jag vill inte spekulera i orsaken innan Trafikverket kommer att berätta vad som har hänt. Det finns många förslag i luften. Många banarbetare och experter har dock varnat för det bristande underhållet på banan.

KTH-professorn Ulf Olofsson är en av dem som har varnat. I *Rapport* den där dagen nämnde han också något annat som vid sidan av för lite pengar till underhåll har orsakat många tillbud inom järnvägen, och det är avregleringen och uppstyckningen.

Det fick mig att tänka på istappen i tunneln 2012 som ingen plockade bort innan det var för sent. Det var den där istappen som under lång tid fick växa sig så stor att den rev ned en kontaktledning på ett pendeltåg, och det blev stopp. Då fick man också evakuera tågresenärer ur tunneln, och tågtrafiken stod stilla i timmar.

Nu, ett och ett halvt år senare, hände ett ännu värre tillbud. Tågurspårningen vid Södra station kunde ha slutat riktigt illa, oavsett om det var rälsen eller tåget som var i dåligt skick.

Jag vill också ställa frågan: Hur tänker statsrådet agera för att det inte ska hända några fler allvarliga olyckor kring Södra station och i getingmidjan?

Jag vet inte vad det kommer att kosta, eller vad det har kostat, att göra alla fyra spåren genom Stockholms södra farbara igen, men jag förstår att det kommer att gräva ett djupt hål i Trafikverkets anslag för banunderhåll. Det oroar mig eftersom det finns ett stort uppdämt behov av järnvägsunderhåll i hela Sverige.

Det oroar mig också eftersom jag vet att regeringen, precis som Anders Ygeman sade, minskar Trafikverkets anslag för underhåll nästa år. Trafikverket får 1 miljard mindre nästa år än vad man har gjort av med i år.

Jag vet, Catharina Elmsäter-Svärd, att regeringen under några år har gjort en extra satsning på underhåll, och det är jättebra och välkommet. Det är dock tydligt att behoven inte minskar.

Tycker du, Catharina Elmsäter-Svärd, att det är rätt beslut att minska anslaget till järnvägsunderhåll när vi ser vad som händer, bland annat vid Södra station och getingmidjan?

*Svar på
interpellationer*

Anf. 83 LARS TYSKLIND (FP):

Herr talman! Vi är alla överens om att urspårningen den 12 november var en dramatisk händelse. Alla vi som var ute och åkte tåg fick lida lite av det, men vi kom fram.

Vi ska avstå från att spekulera i orsaken, för det pågår en utredning. Den redovisning vi fick i trafikutskottet var att det var räls från slutet av 80-talet som hade besiktigats några dagar tidigare. Vi ska inte koppla ihop det med räls som ligger lös, vilket Anders Ygeman försöker göra.

Tar man ett enstaka år är det riktigt att det är en minskning i budgeten med ett antal miljoner från 2013 till 2014.

Socialdemokraterna och Anders Ygeman har dock ett problem. År 2006 låg nivån på 3,8 miljarder. Nu ligger nivån på drygt 7 miljarder, och den ligger där under hela perioden. Socialdemokraterna yvas mycket över de 286 miljonerna i sin budget, men sedan är det slut. Inget annat redovisas i den budget som föreligger. Jag tog upp det i den allmänpolitiska debatten, men Anders Ygeman kunde inte redovisa detta då heller.

På trafikutskottet fick vi i dag en tydlig redovisning av urspårningar. Sedan 2010 är trenden att antalet urspårningar minskar. Man sade att det var en för kort period för att säga om det berodde på de insatta åtgärderna eller inte, men de facto minskar de. Även ur den synpunkten kan vi alltså vara lite försiktiga med vad vi säger.

Historiskt har vi inte legat på rätt nivå. Vi är alla överens om att underhållet av det svenska järnvägsnätet har varit eftersatt i decennier. Det är utgångspunkten för att vi har höjt anslaget till drygt 7 miljarder årligen. Det är ju inte för att vi har underhållit det så väl tidigare.

Faktum kvarstår. År 2006 var nivån 3,8 miljarder. I dag är den mellan 7 miljarder och 8 miljarder. Det talar sitt tydliga språk.

Om Anders Ygeman kommer upp och redovisar var siffrorna för 2015 står får jag ta det, men det står inte i de papper vi har i trafikutskottet.

Anf. 84 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Eftersom Anders Ygeman var så noga med att tala om att jag i mitt svar sade att mycket fungerar bättre får jag upprepa det jag också sade, nämligen att det fortfarande återstår stora utmaningar.

Jag tycker inte att någon av oss ska slå sig för bröstet och säga att vi är nöjda, för så är det inte. Helt riktigt släpar underhållet efter, och helt riktigt, som Lars Tysklind sade, insåg den borgerliga regeringen det 2006. Därför har anslaget till drift och underhåll ökat varje år, och i den långsiktiga planen är det nu fördubblat jämfört med när Socialdemokraterna och Miljöpartiet styrde.

Mats Pertoft ställde inledningsvis en fråga: Kan man inte göra den genomgripande insatsen på getingmidjan före 2017 då Citybanan ska vara färdig?

Man måste vara medveten om att det i dag finns ledig kapacitet mellan kl. 01.00 och 05.00 på natten. Det är knappt att man hinner fram med maskinerna om arbetet ska göras tryggt och säkert för den som ska utföra underhållet. I ett sådant läge kan man inte genomföra ett genomgripande arbete.

Det här har man tittat noga på, och det finns också budgeterat för. Men snarare blir det först framåt 2017–2018, och det kommer ändå att

medföra att man stänger av trafiken totalt över broarna mot Centralen under sommarveckorna. Om vi tycker att det sker stor skada även ekonomiskt när ett tåg inte kommer fram, vad ska det då inte innebära när all trafik stängs av?

Jag har tittat på om man kan göra något nu, men det är inte möjligt. Därför ligger fokus på att besiktiga oftare och åtgärda de akuta problem som uppstår.

Anders Ygeman säger att punktligheten minskar. Ja, det kommer att vara en konsekvens under en tid, särskilt på de sträckor där det ökade banunderhållet måste komma till. Har man bytt räls sjunker hastigheten, och jobbar man vid ett dubbelspår och byter ut räls måste hastigheten sänkas på den trafik som går förbi om det ska vara säkert. Eller är Anders Ygemans uppfattning att den som jobbar vid ett spår inte ska ha en säker arbetsmiljö? I så fall vore det bra om det framkom tydligt.

Anders Ygeman tar upp att det skärs ned i budgeten. Jag är också nyfiken på vad som händer efter 2014. För järnvägens vidkommande, särskilt om vi ska komma i kapp med underhållet, är det problematiskt om man signalerar för endast ett år i taget. Järnvägen behöver mycket längre perspektiv än så.

Ska jag tolka att det står noll för 2015 och 2016 i Socialdemokraternas budget som att ni inte vill ha något järnvägsunderhåll alls? Om det inte är så och ni hänvisar till er motion i samband med infrastrukturpropositionen gäller väl i sådana fall alliansregeringens förslag om 86 miljarder. Då är min fråga till Anders Ygeman: Är 86 miljarder till drift och underhåll mer eller mindre än 42 miljarder? Om det är mer, hur kan det då anses som en nedskärning?

Det vore bra med tydlighet även i denna fråga.

Anf. 85 MATS PERTOFT (MP):

Herr talman! Jag tycker att det är viktigt att vi tittar framåt och inte gräver ned oss för mycket. Jag tror att alla partier i backspegeln kan hitta olika fel hos den andra parten.

För mig är det här en väldigt allvarlig situation, och jag tror att infrastrukturministern delar min åsikt att det är allvarligt att Sveriges mest trafikerade sträcka uppvisar stora säkerhetsbrister. För att hålla sträckan i gång måste man, såvitt jag förstår, inspektera den i princip varje vecka och kolla om rälsen sitter fast. Det ska man hålla på med i tre år.

Egentligen är det svårt att begripa att man håller på med en situation med allvarliga säkerhetsbrister – det är vi överens om – samtidigt som man säger att det är väldigt trafikerat. Utifrån den situation som råder skulle jag fortfarande vilja att statsrådet ber Trafikverket att se över möjligheterna. Man kanske inte kan ha det perfekta underhållet, men man måste kunna göra mer än vad man gör nu.

Kanske måste man under sommarmånaderna eller julen – jag vet inte vilka årstider för jag är ingen trafikexpert – reducera hastigheten. Det kommer att leda till inställda turer och allt möjligt för oss som pendlar dagligen.

Det är vansinnigt att den starkast trafikerade sträckan är så osäker att den måste inspekteras varenda vecka fram till 2017 för att kunna trafikeras över huvud taget med någorlunda säkerhet. Samtidigt vet vi att ris-

kerna bara ökar. Det är klart att de där syllarna och bultarna inte kommer att bli bättre under den tiden, snarare sämre.

Skulle inte statsrådet kunna ta med sig den frågan och ta den ett varv till och försöka undersöka alla möjligheter att öka säkerheten så att vi inte måste vänta ända till 2017 innan vi kan känna oss trygga på den här sträckan?

Det måste naturligtvis gå att finansiera, och resenärerna kommer säkert att kunna stå ut med en del förseningar, inställd trafik och så vidare. Det måste gå att göra någonting bättre än vad det är nu. Eller ska vi vänja oss vid att varje månad höra nya rapporter från tågpersonal om säkerhetsbrister? Det här skadar järnvägens rykte i hela Sverige. Jag menar att man helt enkelt inte kan vänta. Man måste hitta en lösning snarast.

Anf. 86 ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Lars Tysklind och infrastrukturministern har en argumentation som skulle få en gymnasieelev att rodna om öronen om han eller hon lämnade in den som uppgift.

I infrastrukturpropositionen från regeringen anger den sin ambition för den kommande tolvårsperioden. Den ska jämföras med oppositionens ambition för den kommande tolvårsperioden. Då blir det rent av lögnaktigt att säga att vi inte har redovisat något för 2015–2025, för det har vi gjort.

Tyvär byggts inget underhåll med planer eller ambitioner, utan de pengar man gör underhåll för slås fast i budgetpropositionen. Där skär ni i regeringen ned med 286 miljoner kronor jämfört med det ni budgeterade förra året och med nästan uppemot 1 miljard kronor om man gör som Miljöpartiet och räknar med utfallet förra året. Oavsett vilken siffra man använder är nedskärningen tydlig.

Ni väljer att på ett fint och retoriskt bra sätt fråga mig: Är inte vår siffra för 2025 större än er siffra för 1996, som vi ville skulle vara ännu mindre? Svaret är självklart ja. Men frågan är vilket underhåll den siffran leder till. Vi vet att vår järnväg har tre gånger så många spårkilometer nu jämfört med då. Vi vet att kostnadsutvecklingen i underhållsbranschen är skrämmande hög. Frågan är vilket underhåll vi får för pengarna.

Man måste faktiskt förhålla sig till den verklighet som finns utanför Rosenbad och Regeringskansliet, den verklighet där ett tåg i månaden spårar ur, den verklighet där punktligheten sjunker efter sju år med borgerlig regering, den verklighet där statsrådet lägger fram förslag på nedskärningar av underhållet och den verklighet där två underhållsarbetare vid järnvägen till dags dato har varslats om uppsägning varje dag under den tid regeringen påstår sig ha storsatsat. Över 700 personer har varslats om uppsägning på grund av arbetsbrist.

Samtidigt är spåret på Sveriges mest trafikerade tågsträcka i så dåligt skick att det går att lossa med handkraft månad efter månad. Samtidigt varslas underhållsarbetare om uppsägning för att det saknas pengar för att ha dem anställda. I den meningen saknas arbetsuppgifter – det råder arbetsbrist.

Den verkligheten går inte att tänka bort med någon retorisk hänvisning utan kostnadskompensation och utan hänsyn till trafiken. Om statsrådet vill ha den retoriska poängen – javisst, var så god!

Om ni skulle genomföra det ni säger i infrastrukturpropositionen tänker ni ha mer pengar till underhåll 2025 än vad vi hade 1996. Men i den budget ni lägger på riksdagens bord föreslår ni nedskärningar av underhållet. Ni säger att underhållet i år är mindre viktigt än förra året och att ni kan skära ned 286 miljoner i underhåll. Följden av det blir färre underhållsarbetare, mindre underhåll och – tyvärr – en osäkrare tågtrafik. Då räcker det inte med käck utrop om att mycket har blivit bättre.

Anf. 87 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Även jag väntar på svar på frågan om det är en god idé att sänka anslaget till järnvägsunderhåll nästa år, med den situation vi har i dag. Jag vill inte ge mig in i historiska diskussioner om pengar hit och dit. Jag bryr mig om verkligheten i dag.

Vi hade som sagt besök i utskottet i dag av Trafikverket och Transportanalys. Utan att ge mig in i detalj på vad som framkom vill jag säga att det förstärker min oro över att det är otydligt vem som har ansvaret för att kontrollera hur järnvägen mår.

Självklart är det till syvende och sist regeringen som genom Trafikverket har ansvaret. Men Trafikverket har inte ansvar för att upptäcka bristerna, vidta åtgärder eller inspektera efteråt om rätt åtgärd har vidtagits. Det gör en mängd andra aktörer.

Nästa vecka, den 4 december, kommer den första rapporten från Järnvägsutredningen att presenteras. Det är en utredning som vi i oppositionen har drivit igenom och som ska beskriva nuläget men också föreslå förbättringsområden inom järnvägen. Jag har förstått att statsrådet har varit lite involverad i utredningen, och jag skulle hemska gärna vilja ha ett förhandstips. Kommer det att föreslås några åtgärder för en bättre och mer sammanhållen organisation av järnvägsunderhållet och järnvägen? Det är också en viktig sak, vid sidan av pengapåsen.

Anf. 88 LARS TYSKLIND (FP):

Herr talman! Jag ska bara säga några ord till om budgeten. När det gäller budgetarbetet i trafikutskottet kvarstår faktum att både budgetpropositionen och samtliga oppositionspartier har angett siffror för 2014 plus två till tre år till, utom Socialdemokraterna som bara har en siffra för 2014. Det kan vi väl vara överens om.

Nu pratar vi specifikt om getingmidjan i Stockholm. Det är klart att alla önskar att den bara gick att fixa till. Det kan vi prata om, men det är ingen som har något konkret alternativ när det gäller hur vi ska göra, utom det ministern redovisade om att vi måste invänta Citybanan.

Beträffande detta att sprida rykten kring järnvägen tycker jag att det är lite farligt att säga som Mats Pertoft: med någorlunda säkerhet. Eftersom vi nu vet att getingmidjan är sliten så besiktigas den ofta för att vi ska åka med säkerhet, inte med någorlunda säkerhet. Det är viktigt att vi håller fast vid det.

Vi får väl konstatera att det som pågår beträffande getingmidjan är vad vi kallar avhjälpande underhåll, att man ser de brister som finns och avhjälp dem.

Det finns en problematik som vi måste brottas med. Vi pratar om punktlighet samtidigt som vi pratar om att vi ska öka underhållet. Det gäller att kombinera de två. Alla som åker tåg vet att det räcker med att

man byter en kontaktledning i Töreboda för att det genast ska innebära 10–15 minuter mellan Stockholm och Göteborg. Man kan inte göra mer än ett sådant arbete samtidigt. Det är den problematiken vi har.

Det viktiga är att vi håller fast vid att de åtgärder som vidtas utförs därför att tåget ska gå med säkerhet – inte med någorlunda säkerhet.

Anf. 89 MONICA GREEN (S):

Herr talman! Först och främst vill jag slå fast hur viktigt det är att vi har en bra järnväg i det här landet och att vi är många som vill satsa på järnvägen.

Jag gladdde mig åt det år då regeringen faktiskt anslog mer pengar. Jag beklagar att ni nästa år har dragit in på det bara därför att det var en tillfällig satsning och att ni nu inte kan dra tillbaka det. Jag tror att även Catharina Elmsäter-Svärd inser att det nästa år behövs mer pengar till underhåll – inte mindre.

Vi upplever i dag tågförseningar, resenärer som fryser på perrongerna och att det finns för lite information. Folk är irriterade och arga. Människor vill ha en bättre järnväg. Många vill åka tåg. Det ska vi bejaka.

Catharina Elmsäter-Svärd vill hänga sig fast vid historien. Om hon gärna vill det kan jag också göra en historisk tillbakablick till 1996, när Catharina Elmsäter-Svärd själv satt i trafikutskottet. Då satsade ni moderater mindre pengar än vad vi socialdemokrater gjorde på järnvägen. Ni tyckte att det hade satsats för mycket.

Likadant är det nu. Vi har högre ambitioner för Sverige än vad Moderaterna har. Både när vi styr och när vi är i opposition har vi mer pengar än vad Moderaterna har i sina budgetar till järnvägen.

Vi har en finansminister som tycker att vi har satsat för mycket på järnvägen, som tycker att det är överinvesterat i järnvägen i Sverige i dag. Det beklagar jag. Jag tycker att vi ska ha en finansminister som vill satsa på järnvägen, som vill investera och göra nyinvesteringar, underhåll och framtidssatsningar.

Ni satsar 4,8 miljarder kronor mindre. Det beklagar jag. Jag vill ha en järnväg för framtiden, och jag vill inte bara skylla på andra fram och tillbaka som Catharina Elmsäter-Svärd gör när hon säger: Ni satsade mindre, och ni har mindre pengar.

Vi behöver se framåt. Vi har mer pengar i vår budget. Jag önskar att Catharina Elmsäter-Svärd ser hur verkligheten är och tar tillbaka förslaget om neddragning av underhållet nästa år.

Anf. 90 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag tror att en viktig sak är att vad man gör när man sitter i majoritet är det som ger resultat. Det går inte att som Socialdemokraterna säga: När Moderaterna var i opposition ville ni ha mindre till drift och underhåll. Det var Socialdemokraterna som hade makten att göra något åt saken, men ni satsade inte mer. Hade ni velat göra det hade ni kunnat göra det. Det är precis vad alliansregeringen gör nu. Vi satsar mer på drift och underhåll på järnvägen. Vi satsar också mer pengar på vägen.

Men om vi ska prata framåt – jag tycker också att det är viktigt – kan jag säga: Regeringen har tillfört pengar 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 och 2013. Anders Ygeman och Monica Green! Jag gick inte

ens en gång tillbaka till 1996. Det räcker med att jämföra med 2006, och då är vi fortfarande i närhet. Det var det jag hade i mitt anförande.

Monica Green säger: Vi har mycket mer pengar i vår budget. Då börjar det bli spännande. Med vem ska ni regera nästa mandatperiod? Är det med Miljöpartiet? Miljöpartiet har 10 miljarder kronor i sänkta väkanslag plus att man inte vill ha Förbifart Stockholm. Är det detta besked vi får? Är det så ni ska få ihop er budget, det som inte har redovisats för 2015? Är det där ni ska ge beskedet om pengarna?

Är Socialdemokraterna för Miljöpartiets finansiering av mer järnvägar i form av att se till att Förbifart Stockholm inte kommer till och dra ned 10 miljarder kronor på underhåll eller nya vägobjekt? Det kan vara intressant, för annars har ni inte en enda krona.

Vi kan också gå tillbaka till Miljöpartiet. Om ni inte har med er Socialdemokraterna på att ta bort Förbifart Stockholm eller dra ned väkanslaget med 10 miljarder kronor de fyra närmaste åren har ni inte en krona mer till mer järnvägsunderhåll.

Det vore klädsamt om ni två som oppositionspartier kunde redovisa er gemensamma syn, om ni har någon. Den här regeringen, med de här fyra partierna, har faktiskt gjort slag i saken, konstaterat att det finns en brist i underhållet och har tillfört mer pengar.

Det är inte bara det att vi har tillfört extra pengar 2011, 2012 och 2013 därför att behoven var så stora och Trafikverket kunde omsätta de pengarna i viktiga insatser som också skulle ge effekt, utan vi har också långsiktigt pekat ut – inte bara i en ambition, utan det är vår vilja – att det minsta som Trafikverket ska få i anslag är de 86 miljarderna.

Sedan är det lite intressant, när Anders Ygeman på ett mycket korrekt sätt visade hur Miljöpartiet har räknat den så kallade nedskärningen 2014. Det handlar om att Trafikverket disponerar anslag, men de kan därutöver disponera det som de får in i banavgifter. Men Miljöpartiet tycker inte att det är så bra att man ska höja banavgifterna, och det gör inte heller Socialdemokraterna. Det är pengar som ska användas till järnvägens drift och underhåll. De har också effektiviseringsvinster på ett par miljarder som de gör och som också går till järnvägens underhåll, allt med fokus på att återställa den järnväg som vi har, så att vi kan använda den också i morgon. Jag tycker att det är en väsentlig skillnad.

Jag hoppas att det under den tid som finns kvar för oppositionspartierna Miljöpartiet och Socialdemokraterna går att få svar. De pengar som ni har mer, handlar det om att Förbifart Stockholm inte ska byggas och att man ska dra ned väkanslagen med 10 miljarder kronor? Är det så ni ska finansiera det hela?

Jag vill också veta om ni delar den ambition som regeringen har pekat ut, att det behövs mer pengar till järnvägens drift och underhåll.

Anf. 91 MATS PERTOFT (MP):

Herr talman! Jag skulle vilja upprepa min fråga. Med anledning av de rapporter som har kommit under hösten om brister i säkerheten på den centrala sträckan genom Stockholm vore det angeläget om statsrådet kunde tänka sig att ge Trafikverket i uppdrag att se över möjligheterna att tidigarelägga eller åtminstone till haften göra dessa genomgripande underhållsåtgärder, så att vi inte behöver vänta ända till 2017, med akuta risker för att säkerhetsbristerna leder till ännu mer olyckor.

Jag tycker att det är anmärkningsvärt att den här hösten har dominerats mediemässigt av brister i säkerhet på järnvägen, framför allt på Centralbron och i tunneln i närheten. Som tur är har än så länge bara en olycka, där anledningen är oklar, skett. Men statsrådet är ändå inte beredd att se över möjligheterna och låta Trafikverket förutsättningslöst titta på hur man kan trola med knäna och genomföra mer än bara säkerhetsuppehållande åtgärder, som jag förstår att man gör.

Den frågan har jag tyvärr inte fått något svar på, utan det enda svar som jag har fått är att man har tittat på detta någon gång. Jag menar att det utifrån vad som har hänt finns all anledning att åter se över detta och se om vi på något sätt kan göra detta snabbare, säkra upp sträckan snabbare, så att vi har fullgod säkerhet före 2017.

Anf. 92 ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Jag tror faktiskt inte mina öron. På den mest trafikerade järnvägssträckan i Sverige har ett tåg spårat ur. Hade vi inte haft en otrolig änglavakt hade hundratals människor kunnat bli skadade. Vi har i ett halvår sett allvarliga underhållsbrister. När infrastrukturministern, innan olyckan skedde, kallades till riksdagen för att besvara interpellationer för att diskutera detta valde hon att inte svara på en enda fråga som ställs från oppositionen. I stället valde hon att ställa egna frågor om Förbifart Stockholm. Jag tycker att det är ett lågvattenmärke.

Är det inte konstigt att sedan Catharina Elmsäter-Svärd kom in i riksdagen 1996 finns det inte ett enda år då Moderaterna har föreslagit mer pengar till underhåll än Socialdemokraterna. De har inte gjort det i opposition och inte i regeringsställning. Varje år är det Moderaterna som vill skära ned eller ha lika mycket och Socialdemokraterna som vill satsa mer på underhåll.

I den budget som nu ligger på riksdagens bord föreslår regeringen nedskärningar av underhållet på 286 miljoner kronor. Det sker samma år som ett tåg i månaden spårar ur – så sent som i går skedde en urspårning – samma år som regeringen påstår sig storsatsa och samma år som över 700 människor som ska göra arbetet, underhållsarbetare vid järnvägen, varslas om uppsägning på grund av arbetsbrist.

Detta håller inte. Vi måste ha en regering som klarar att ta ett grepp om järnvägen och klarar att åtminstone stå för sin egen budget. Jag vill återigen uppmana infrastrukturministern att dra tillbaka nedskärningarna, se till att vi får resurser till underhåll och se till att vi kan behålla de 700 underhållsarbetare som har varslats om uppsägning.

Anf. 93 MONICA GREEN (S):

Herr talman! Catharina Elmsäter-Svärd ställer retoriska frågor till oss. Jag kan bara svara med att ni lånar pengar till skattesänkningar. Vi tycker att det är dåligt investerade pengar att låna pengar och sänka skatterna mest till dem som har det allra bäst. Vi tycker att det är bättre att investera pengar i järnväg och satsa på framtiden. Vi vill både ha nysatsningar och mer pengar till järnvägsunderhåll. Detta har vi alltid satsat på i våra budgetar, både när vi har varit i opposition och när vi har styrt landet.

Vi har i dag ett splittrat järnvägsunderhåll. Vi har 700 personer som varslas på grund av arbetsbrist, och regeringen drar för nästa år ned på

järnvägsunderhållet med 286 miljoner kronor. Jag tycker att det är fel politik.

Catharina Elmsäter-Svärd har inte svarat på de frågor som Miljöpartiet och Socialdemokraterna har ställt i sina interpellationer utan har valt att gå till angrepp och påstå att allt är sossarnas fel. Jag tycker att det är en defensiv politik. Jag skulle hellre vilja ha en infrastrukturminister som vågar satsa på framtiden.

Anf. 94 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag har varit oerhört tydlig med att säkerheten inte är någonting som man kan kompromissa med, vare sig för dem som ska åka tåg eller framför allt för dem som ska arbeta på eller vid järnvägen.

Eftersom det i denna debatt har varit viktigt med budgeten och beslut som fattas med anledning av den är det rimligt att man också kan redovisa hur man ska finansiera de förslag som man har.

Jag har från regeringens sida talat om att vi redan i infrastrukturpropositionen har angett att vi satsar 86 miljarder för de kommande åren. Det är dubbelt så mycket som satsades för den planperiod som Socialdemokraterna och Miljöpartiet beslutade om.

Jag kan också konstatera att både Socialdemokraterna och Miljöpartiet hellre vill lägga energi och massor av pengar på att göra en omorganisation. Jag har tydligt deklarerat att jag tycker att det är helt fel eftersom vi då kommer att förlora innovation, teknik och kunskap och ha fokus på fel ställe när vi just är inne i en tid av behov av mer drift och underhåll.

Jag tog upp frågan om Förbifarten och väganslagen därför att oppositionen, som säger sig vilja satsa mer på järnväg, också bör vara tydlig med vad man tänker dra ned på i stället om det ska vara relevant inte minst för den som lyssnar på denna diskussion.

Eftersom jag sade att det fortfarande finns en hel del stora utmaningar eftersom allt inte är perfekt har jag gett uppdrag både till Trafikverket och till Transportstyrelsen – Transportstyrelsen är en tillsynsmyndighet – att de ska återkomma till mig med vad man kan göra när brister har upptäckts för att man snabbare ska kunna åtgärda felen. Det tror jag är mycket viktigt.

När det återigen gäller Mats Pertofts fråga om det går att trolla med knäna eller titta på detta har Trafikverket redan ett uppdrag och har redovisat när det tidigast går att göra den stora renoveringen av just getingmidjan.

Överläggningen var härmed avslutad.

18 § Svar på interpellationerna 2013/14:43 och 44 om Västerdalsbanan och andra lågtrafikerade banor

Anf. 95 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Lena Olsson har frågat mig om jag avser att stoppa Trafikverkets förslag som hotar att riva upp räls på bland annat delar av Västerdalsbanan och om jag avser att vidta åtgärder för förbättrad upp-

Prot. 2013/14:34
26 november

*Svar på
interpellationer*

rustning av våra lågtrafikerade banor. Wiwi-Anne Johansson frågar om jag har gjort ställningstagandet att det är miljömässigt, trafiksäkerhetsmässigt och samhällsekonomiskt försvarbart att lägga ned delar av Västerdalsbanan, Lysekilsbanan och många andra lågtrafikerade järnvägar i en tid då utsläppen från tunga transporter på väg stadigt ökar.

Jag väljer att besvara båda interpellationerna i ett sammanhang.

Trafikverket ska inom ramen för sitt uppdrag se över och pröva möjligheterna att vidta långsiktiga åtgärder på lågtrafikerade järnvägar. I det uppdraget ska Trafikverket säkerställa att de resurser som regering och riksdag beslutar om, utnyttjas på ett så samhällsekonomiskt effektivt sätt som möjligt. Jag förutsätter att Trafikverket i enlighet med järnvägsförordningen gör överväganden avseende till exempel Västerdalsbanan eller Lysekilsbanan med det som utgångspunkt. Jag noterar att de två exempel som har tagits upp avser järnvägssträckor där Trafikverket föreslår att underhållet ska upphöra, till exempel en del av Västerdalsbanan där det i dag inte framförs tåg och inga tåglägen har sökts inför den nya tågplanen eller till exempel Lysekilsbanan som inte har trafikerats sedan 2010 och där underhållet upphörde 2012. Man ska också vara medveten om att det inte handlar om nedläggningar. Staten ska tillhandahålla järnväg för att den ska användas. Därför kan Trafikverket alltid, om det finns efterfrågan, inleda underhållsåtgärder igen. Ett sådant beslut måste däremot grundas på ett verkligt behov – inte för att järnvägen är bra att ha.

Anf. 96 LENA OLSSON (V):

Herr talman! Jag tackar för svaret. När det gäller underhåll på Västerdalsbanan och även på andra lågtrafikerade banor kan man ta ganska illa upp när infrastrukturministern uttrycker sig på följande sätt: ”inte för att järnvägen är bra att ha.” Jag tycker att det är ett mycket märkligt sätt att uttrycka sig. Jag vet inte om ministern har något slags spåkula att ta fram för att få veta vad som kommer att hända om 10, 20 eller 30 år. Vi står inför exempelvis stora klimathot som borde göra att man prioriterar järnvägen mycket mer än man gör i dag.

Jag har också suttit här och lyssnat på debatten och just det här om underhållet. Vi har fått oss ett brev till handa. Det är en reaktion från en väljare som säger att man har försummat underhållet på Västerdalsbanan under många år. Det gör att man allt eftersom måste sänka hastigheten, naturligtvis, vilket gör att man kan köra färre tåg. Det gör att alla som vill använda tåg som transportmedel inte kan det. Man letar alternativ, vilket är detsamma som att lägga över frakter och persontransporter på väg i stället. Då vill jag bara uppmärksamma församlingen på att den väg vi har är väldigt olycksdrabbad. Det är nämligen vägen upp till Sälen, vår stora vintersportort.

Det går alltså i varandra. Det är många års försummat underhåll som gör att man många gånger också har fått sänka farten – man sänker helt enkelt kvaliteten, och till slut efterfrågas inte det här. Eftersom det har kommit till min kännedom tog jag upp frågan, för man kan väl inte på allvar mena att man ska riva upp spåren? Det är en jättestor investering som har gjorts, och med de framtidsscenarier vi kan se är det väl ändå så att rälsen borde få ligga kvar?

Jag tycker att Trafikverket borde ha mer underhållspengar till järnväg, och vi i Vänsterpartiet lägger en kraftig budget för att underhålla

lågtrafikerade banor. Vi är nämligen övertygade om att de behövs i framtiden. Det har också med landsbygdens utveckling att göra – vi har diskuterat storstaden mycket här. Alliansen pratar sig ju varm för att landsbygden ska få utvecklas, och Moderaterna har lagt fram ett 40-punktsprogram om utveckling på landsbygden. Men det är svårt att utveckla en landsbygd utan kommunikationer.

Jag hoppas att väljarna i Dalarna och framför allt i Västerdalarna tittar på debatten och sedan när det är val kommer ihåg att Alliansen inte tänker på landsbygden. "Rälsbrottsalliansen" kommer jag i stället att döpa om er till i framtiden och hoppas att ni inte får några röster, för landsbygden tänker ni inte ett dyft på.

Anf. 97 WIWI-ANNE JOHANSSON (V):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret. De här båda interpellationerna är besvarade i ett sammanhang, och det är rimligt att de är besvarade i ett sammanhang. De hänger nämligen ihop – eller snarare borde de hänga ihop. Det finns strategier för hur de skulle kunna hänga ihop rent fysiskt och transportmässigt, men när det gäller det har vi inte fått något svar.

Jag blir också upprörd eftersom jag i min interpellation beskriver hur man i Lysekil slåss med näbbar och klor för att inte bara få behålla utan också utveckla Lysekilsbanan så att den hänger ihop med Västerdalsbanan. Bara som Lysekilsbanan ihop med Bohusbanan skulle den dock ha ett stort värde. Det finns till exempel Hallindens Terminal AB, som vill använda den – och de vill förstås använda en upprustad bana – för att köra över 100 000 ton virke bara det första året.

Vi har ett stort raffinaderi med en djuphamn utanför Lysekil, Preem. De ska använda flytande naturgas, och det norska företag som ska besörja naturgasen vill kunna köra den på tåg. Det kan man dock inte, utan det kommer att gå ett tjugotal lastbilar på en liten väg, väg 161, mellan Lysekils hamn och raffet varje dygn. Det finns också ett miljöföretag, Seabased, som jobbar med vågkraft men inte vågar sätta i gång det i storskalig omfattning. De ser nämligen Lysekilsbanan som en förutsättning för att de ska kunna producera detta och kunna hantera det i Lysekil.

Ledningen för Lysekils hamn jobbar förstås också för högtryck för att intressera nya kunder för hamnen, bland annat i Dalarna där företaget Fiskarheden utanför Malungsfors kör många hundra tusen ton timmer. De kör det på lastbil ut till Söderhamn, för vidarebefordran på Östersjön – ett inlandsvatten som vi vet är oerhört förorenat. Med EU:s svaveldirektiv kommer det dessutom att bli 70 procent dyrare att köra över Östersjön. Det kanske vore mycket bättre att binda ihop Västerdalsbanan med Lysekilsbanan.

Det finns alltså stor användningspotential; det är inte så att vi bara vill ha en bana som något pittoreskt där man kan köra turister på somrarna. Så har man nämligen gjort. Problemet var när Stora Enso lade ned sina transporter där. Då upphörde också underhållet, och det vet såväl Catharina Elmsäter-Svärd och jag som alla andra: Slutar man underhålla någonting – det må vara en järnväg, eller det må vara byggnader – rasar de ihop förr eller senare. Då är det kanske inte ekonomiskt försvarbart att rusta upp dem igen.

Jag vill verkligen ha ett svar på de frågor jag ställde. Är det samhälls-ekonomiskt, klimatmässigt och trafiksäkerhetsmässigt försvarbart att lägga ned när det finns en sådan potential?

Anf. 98 TINA EHN (MP):

Herr talman! Jag tackar för svaret. I slutet av svaret från ministern hörde vi att staten ska tillhandahålla järnväg för att den ska användas, att Trafikverket kan inleda underhållsåtgärder igen om efterfrågan finns och att beslutet måste grundas på ett verkligt behov och inte på att järnväg är bra.

Saker sker dock inte bara. För mig bygger samhällsplanering på de beslut vi tar, och vi får det samhälle vi skapar. Så tror jag i alla fall, och det är också därför jag är politiskt aktiv. Läger man mycket resurser på någonting har man gjort ett val, och lägger man mindre resurser på något har man också gjort ett val. Jag finner alltså det här vara en ganska begränsad syn på en järnvägsräls möjligheter och hur stora de kan vara.

Det finns ett tjugotal banor som nu ligger i farozonen för att läggas ned om de inte får rättmätig möjlighet att medverka i ett klimatvänligare och energisnålare transportsystem. Det är något vi alla talar om och längtar efter, och i Sveriges järnvägsnät ingår ca 235 mil som Trafikverket har klassificerat som så kallade lågtrafikerade banor, om jag har rätt uppgifter. De har olika standard, ska sägas.

Man har alltså utrett dessa banor under en tid, och i en översyn från 2008 listades banorna i olika kategorier med olika utvecklingspotential till banor som bör utredas för avveckling. Om jag har förstått det rätt handlar det även om Lysekilsbanan, som jag framför allt står här i dag för att lyfta fram. Om man tittar på jämförbara banor ser man till exempel Fryksdalsbanan, som har klassificerats som samhällsekonomiskt tveksam. Den är dock i dag är så populär och trafikerad att det börjar bli fullt på spåret, har jag förstått. I Bohuslän har vi Bohusbanan, och vi har den lilla Lysekilsbanan som är en avstickare.

Det är väldigt tråkigt om man tänker sig att man bara ska ge upp hoppet om en elektrifierad bana i Sverige i dag och säga att det inte finns något behov eller att det är så mycket problem att man kanske inte ska göra någonting – samtidigt som vi har de utmaningar vi står inför när det gäller att kunna transportera oss på ett mycket mer klimatvänligt och energisnålt sätt.

Jag kan säga att Lysekil är känt för ett stort oljeraffinaderi. Det är känt för fiskberedning, och det går en järnvägsräls fram till hamnkanten. Det är en vacker plats på västkusten, och på sommaren ökar biltrafiken avsevärt då hela Bohuskusten är ett mycket attraktivt ställe att vistas på som turist, semesterfirare eller båtfantast. Den är unik på många sätt, och framtidens turism behöver även kunna transporteras smart. Här finns den möjligheten redan, men med en järnvägsräls som ligger obrukad är det lätt att tro att det är ointressant.

Då får vi väl göra det intressant. Det är något som alla politiska partier i det aktuella området säger sig vilja göra. På lokal nivå och på regional nivå har jag hört detta från, tror jag, samtliga partiers företrädare. Regionutvecklingsnämnden i Västra Götalands län med en grön ordförande har gett i uppdrag att utreda möjligheten till sommartrafik och även engagerat sig för frågan om gods på banan.

Det är väldigt tråkigt om regeringen bara lämnar en sådan här bana åt dess öde när det finns ett oerhört intresse, oerhörd potential och fantastiska möjligheter för denna bana.

Prot. 2013/14:34
26 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 99 STINA BERGSTRÖM (MP):

Fru talman! Som vi hört är det alltså ett tjugotal banor som är nedläggningshotade i landet. En av de banorna är Dal–Västra Värmlands Järnväg, DVVJ-banan, som går mellan Mellerud och Billingsfors. Den här banan gick ända fram till mitten av 80-talet hela vägen från Mellerud till Årjäng och vidare till Arvika. Att det i dag inte går att ta sig med tåg från Årjäng är någonting som upplevs som en stor brist från både kommunpolitiker och boende. Att både gods- och persontrafik lades ned på den här sträckan är, sett i backspeglarna, ett stort misstag och någonting som vi ska lära oss av. Att man rev upp rälsen på sina ställen är ett ännu större misstag. Det misstaget blir inte bättre av att man fortsätter med att vilja lägga ned resten av banan.

På den här banan går enligt Trafikverket både godståg, åtta till tio tåg varje vardag, och persontåg på sommaren, två dubbelturer måndag till lördag, samt en hel del chartertåg. Man kan alltså kombinera en tågtur på de vackra vyernas järnväg med en kanalbåttur samma dag. Det är en viktig och uppskattad turistattraktion som ger många arbetstillfällen i de berörda kommunerna.

Trots detta är det enligt Trafikverket inte samhällsekonomiskt lönsamt att ha kvar den här banan. Jag tycker att det är märkligt att vi år 2013 räknar på ett sådant sätt som säger att det är lönsammare att lägga ned järnväg där det går godståg och persontåg och köra det på vägen i stället.

Kommun- och regionpolitikerna i Västra Götaland är upprörda. Det pågår samråd med Trafikverket och Västra Götalandsregionen om banans framtid.

En annan aktör som är mycket upprörd är skogsindustrierna. De använder banan för sina virkestransporter. De mindre banorna är ofta startpunkt för skogsindustrin, för rundvirket som ska transporteras långa vägar. Skogsindustrierna slår fast i sitt yttrande att det kommer att bli mycket dyrare för dem att köra virket på väg i stället.

Jag vill fråga ministern: Är det verkligen försvarbart att lägga ned DVVJ-banan och köra godset på lastbil i stället?

Fru talman! Ministern säger i sitt svar, och det är flera som har varit inne på det, att bara det att Trafikverket slutar att underhålla banorna inte behöver innebära att rälsen rivs upp. Men Trafikverket skriver i de samrådshandlingar som skickas ut över landet när det gäller de här banorna precis det. Först bestämmer man sig för att lägga ned underhållet. Efter tre år kan man bestämma sig för att helt lägga ned banan, och sedan kan man riva upp rälsen.

Jag tycker att det finns alltför många exempel på räls som har rivits upp. Jag har pratat om DVVJ-banan mellan Årjäng och Arvika ned till Mellerud. Det är ett exempel. Man har gjort om en del till trädgårdar eller cykelbanor. Det är väldigt svårt att backa utvecklingen och lägga tillbaka en räls i en trädgård eller på en cykelbana. Att lägga ned statlig infrastruktur är ett mycket stort beslut.

Jag har ytterligare en fråga till ministern: Vem är det som kommer att ta besluten och när? Kommer den här frågan upp till debatt och beslut i riksdagen eller i regeringen? Är det vi som får vara med och bestämma vilka banor som ska vara kvar och vilka som ska läggas ned? Eller kommer regeringen att låta Trafikverket besluta vilka banor som ska läggas ned?

Anf. 100 LARS TYSKLIND (FP):

Fru talman! Svaret från infrastrukturministern är högst relevant med tanke på den ansvarsfördelning som finns mellan regeringen och Trafikverket. Man kan väl hålla med ministern. Jag tycker inte att det är så upprörande. Man kan naturligtvis inte ha en järnväg bara för att den är bra att ha. Vi måste kunna motivera.

Å andra sidan betyder inte det per automatik att till exempel Lysekilsbanan ska läggas ned bara för att den inte trafikeras i dag. Det säger inte ministern heller, utan man måste kunna ställa frågan och föra en diskussion om de här banorna. Det man måste diskutera är vad den används till i dag och vilken potential som finns. Finns det en uppenbar potential för att utveckla järnvägen har den naturligtvis en given plats även i framtiden och ska inte läggas ned. Jag tycker att det är den diskussionen som nu förs.

Finns det bärande argument som kan motivera att en bana ska finnas för framtiden, underhållas och utnyttjas längre fram ska den i ett trafikslagsövergripande tänk vara kvar. Det kommer att fattas beslut längre fram om just Lysekilsbanan och Dal–Västra Värmlands Järnväg.

Jag vet att det pågår en process mellan Trafikverket å ena sidan och berörda intressenter å den andra just när det gäller Lysekilsbanan, som jag känner till bäst. Jag utgår från att en sådan process går ut på man skaffar sig kunskap från Trafikverkets sida, tar in vad intressenterna säger och beaktar det seriöst. Det är inte så att det inte har något syfte.

När det gäller Lysekilsbanan kan man säga att det på kort sikt finns möjligheter att utnyttja den befintliga banan för godstransporter till Lysekils hamn. Det finns företag som håller på att etablera sig där, och där är järnvägen en avgörande faktor. Wiwi-Anne Johansson nämnde till exempel Seabased. Det finns en sådan diskussion.

Det finns en diskussion om malmtransporter från Bergslagen på längre sikt. Det är naturligtvis viktigt hur man lägger upp kopplingen till den djuphamn som finns i Brofjorden, men där går inte järnvägen i dag. I så fall blir det fråga om ganska stora nyinvesteringar som motiveras av djuphamnsläget och hamntransporterna. I det sammanhanget tror jag att alla inser att det är viktigt att hålla kvar järnvägsområdet, vad man än sedan gör med det. Det är viktigt att hålla järnvägen kvar.

Som sagt utgår jag från att syftet med Trafikverkets pågående process är att klara ut allt detta och sedan beakta det som kommer fram. Jag utgår också från att utgångspunkten för hela diskussionen är att samrådet inte är ett spel för gallerierna utan att Trafikverket vill skaffa underlag för sitt beslut.

Jag ser med ganska stor tillförsikt an att man kan motivera Lysekilsbanans framtida utvecklingspotential och att det beslut som kommer att fattas kommer att styras av det.

Anf. 101 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! I Sverige har vi i runda slängar 1 200 mil järnväg. Vi har just haft en interpellationsdebatt om det stora behovet av underhåll på mer eller mindre stora delar av hela järnvägsnätet.

Rent principiellt menar jag, det som flera här hakade upp sig på, att om man har en järnväg som de facto ingen vill använda kan man inte när prioriteringar ska göras prioritera en järnväg som ingen vill använda. Rent samhällsekonomiskt tror jag att det vore fel. Det är grundinställningen. När vi har så mycket järnväg kommer prioriteringar alltid att behöva göras.

Wiwi-Anne Johansson var inne på hur man tänker kring infrastrukturen. Jag delar helt och hållet det resonemanget.

Det är bäst om infrastrukturen kan hänga ihop antingen hela resan eller hela transporten om det gäller gods. Gärna också att man kan kombinera olika trafikslag för att den bästa trafiksäkra, miljömässiga och ekonomiska nyttan måste hänga ihop. Det finns flera av dessa banor som säkert skulle kunna uppfylla den tankegången.

Då blir frågan som också Stina Bergström var inne på: Vem är det som fattar besluten? Det finns en given process som Trafikverket som ansvarig myndighet måste följa. För varje år finns det möjlighet att ansöka om tåglägen, och då får man en intressemarkering om var behoven och trycket finns och var åtgärderna behöver sättas in.

Trafikverket kan då inte bara komma fram till att man ska lägga ned en bana även om det är en lågtrafikerad bana, utan man måste följa en given process. Det kan till och med vara så – det kan gälla båda banorna och inte minst Lysekilsbanan – att Trafikverket måste rådgöra med kommunen, regionen eller med näringslivet. Först när Trafikverket skickar ut en förfrågan utifrån att man ska minska underhållet eller upphöra med trafiken, och då kan frågan ställas på sin spets. Alla berörda måste fundera på om de vill ha banan kvar eller inte.

Om det bara rullar på av slentrian är det som att ingen verkar engagerad. Trafikverket måste alltså rådgöra med de berörda, och det finns en given process för det.

Det är alldeles riktigt som Lars Tysklind säger, att i det läget kan man få aktuell kunskap om vad som är på gång i regionen, inte minst framöver. Det tror jag är oerhört viktigt.

Stina Bergström var också inne på DVVJ-banan och skogsindustrierna. Det är också ett resultat av Trafikverkets bedömning av en bana, om man har slutat med underhållet eller om man tänker stänga av trafiken. Trafikverket får då en reaktion. Med den kunskap som kommer ut av samrådet får man sedan fatta beslut.

Det uppdrag som Trafikverket har från regeringen och de pengar som finns avsatta innebär att man ska vidta åtgärder där de ger bäst effekt. Då har man prioriterat de mest trafikerade banorna. Många gånger handlar det om att de lågtrafikerade banorna används för godstrafik. Att höja standarden till snabbare persontrafik kostar väldigt mycket pengar.

Anf. 102 LENA OLSSON (V):

Fru talman! Ministern använder ordet principiellt och säger att ingen vill använda tågen. Men då måste man ju gå tillbaka i historien. Varför vill ingen använda sig av banan? Jo, underhållet har under många år

missköts på till exempel Västerdalsbanan. Det är i alla fall statens ansvar att se till att vi har en järnväg som företagen kan använda.

Det har varit en lång process som har lett till inställda tåg och dåligt underhåll. Till slut tröttnar naturligtvis resenärerna. Då blir det inte längre attraktivt att åka med tågen.

Jag har tagit del av en tre år gammal riskanalys avseende trafik på Västerdalsbanan. Det konstateras att 27 rälsbrott har inträffat på banan, som är 12,4 mil lång. Under samma period har det inträffat minst två fall av felaktig eller utebliven ordergivning till tåg som hade kunnat leda till oönskade händelser.

Det kan vara svårt att anmäla fel med tanke på den uppsplittring som har skett på de olika aktörer som ska åtgärda felen. Man får inte kontakt med dem, och det är en stor brist.

I fråga om Västerdalsbanan tror jag att också ministern är medveten om att den en gång gick ända upp till Särna. Det finns ingen i mina hemtrakter eller ens i mitt hemlän som inte tillstår att nedläggningen är dumaste som har gjorts. Det tycker jag att man ska tänka på inför framtiden.

Jag bor i Dalarnas största semesterort på vintern. Naturvårdsverket reagerade också på beslutet som kom från Trafikverket. Har man begränsade resurser för underhållet måste man ju prioritera hårdare. Jag och många med mig i den här salen är övertygade om att dessa banor kommer att behövas i framtiden, men då måste man också anslå mer pengar.

Naturskyddsföreningen har pekat på det som är positivt med banan: I skogarna runt järnvägen finns stora skogsarealer. I nära anslutning ligger Sveriges största sågverk, Fiskarheden AB. Det är det enda av de stora sågverken som i dag inte kan transportera sitt gods på järnväg. Allt körs med lastbil. Företaget säger – det vet jag, för jag har själv pratat med dem – att de gärna vill flytta över sina transporter till järnväg via en upp- rustad terminal i Malungsfors. Här kan man ju knyta ihop järnväg från olika håll, vilket också Wiwi-Anne Johansson var inne på.

Vem är det som fattar beslutet? Det är Trafikverket, men det här är så pass stora saker att både riksdag och regering borde vara involverade.

Anf. 103 WIWI-ANNE JOHANSSON (V):

Fru talman! Om ingen söker tågläge, om ingen vill köra tåget blir det ingen trafik, och då blir det en självuppfyllande profetia. Då kan man så småningom riva rälsen och göra cykelvägar. Så kan man naturligtvis se det om man inte är det minsta visionär och framsynt och frågar sig: Hur kan befintlig i dag elektrifierad järnväg fortsätta att användas? Det är ju en ren kapitalförstöring att låta banor förstöras och bygga cykelvägar där.

För några veckor sedan hörde jag Annie Lööf säga i en interpellationsdebatt att hon hade varit ute på en turné och rest runt i hela landet för att sjösätta och inventera en innovationsstrategi för hur man ska få landet att knytas ihop och leva. Då måste hon ha missat Bohuslän. Här finns ju Hallindens terminal, Skangass, Premraff och miljöföretaget Seabased som vet hur man vill använda järnvägen. Men de kan inte göra det på det sätt som de önskar, därför att hotet om nedläggning är så stort.

Jag tycker att det är knepigt när ministern säger att Trafikverket får en påse pengar och sedan får man sköta de lågtrafikerade banorna. Vi kommer nog inte att kunna fatta beslutet här i riksdagen eftersom vi bara be-

slutar om penningpåsen. Det verkar som att man inte bryr sig om skogsindustrierna. Också Västsvenska handelskammaren ser resursslöseriet med att låta banorna ligga för fåfot.

Alla kommunalråd, oavsett partibeteckning och färg, är djupt bekymrade och mycket upprörda. Lars Tysklind, Tina Ehn och jag har åkt Blå tåget från Uddevalla via Munkedal till Lysekil. En samlad expertis och Lysekils hamn har varit engagerade och vill se hur man kan göra.

Om man är infrastrukturminister måste man kunna ta ett större grepp när det finns så klara och tydliga funderingar, och inte bara funderingar som är orealistiska att uppfylla. Man vet: Det här vill vi använda den här bandelen till, och vi vill knyta ihop den. Det är visionärt, och jag skulle önska att ministern kunde dela den visionen.

Det är klart som sjutton att vi inte ska köra 20 stora lastbilar med LNG, flytande naturgas, på den här vägen. Jag vet inte om infrastrukturministern har kört den vägen någon gång och vet hur den är. Det är rätt mycket trafik där ändå. Det är rätt mycket koldioxid i luften. Det är rätt stora problem med klimatet. Det finns alltså all anledning att se över hur vi kan bygga ut järnvägen.

Låt oss inte göra om de misstag som man har gjort tidigare när man har rivit upp räls och gjort cykelbanor. Det är inget fel på cykelbanor, men man kan bygga nya sådana i stället för att bygga dem där man tar bort befintlig räls och befintliga spår.

Jag undrar: Har jag uppfattat det rätt att infrastrukturministern säger att det är Trafikverket som kommer att fatta beslutet och att det inte är någonting som ministern tänker lägga sig i? I så fall är jag djupt bekymrad.

Anf. 104 TINA EHN (MP):

Fru talman! Varför byggdes Lysekilsbanan en gång i tiden? Jo, förutom att frakta personer fraktade man stora mängder granit, och exportnäringen var viktig. Men även fisk var en viktig transportvara. Lysekilsbanan är 100 år i år, och år 1913 var det en investering på totalt 2,2 miljoner kronor. Det är en väldigt långsiktig investering, får man verkligen säga, och kan fylla sin funktion än i dag. Banan är elektrifierad och skulle säkert kunna starta med persontrafik efter lite åtgärder, och sedan får man bygga på den.

Det är många som har diskuterat den här banan väldigt mycket och väldigt länge. Intresset är stort från alla möjliga partier, som vi har hört, och regionens politiker är beredda att initiera möjligheterna till eventuell sommartrafik på försök till att börja med.

Det är stora pågående projekt runt om i regionen. Jag besökte också vågkraftsföretaget Seabased i Lysekil som tillsammans med Fortum anlägger Sveriges första vågkraftspark, som beräknas bli världens största när den är klar. Nu konkretiserar man planer på att få en fabrik just i Lysekil, och man hoppas också kunna använda sig av järnvägen.

Jag hörde både Lars Tysklind och ministern säga att man inte kan ha en järnväg för att den är bra, och jag blev jätteorolig. Järnvägen är bra. Jag trodde faktiskt att Alliansen tyckte att järnvägen var bra. Det innebär att man kan se möjligheterna med en järnväg och inte låta den själv dö mer eller mindre på grund av dåliga grunder i politiska beslut.

Det är otroligt viktigt att ni tar det vi säger på allvar när det gäller både klimatfrågor och energisnåla transporter. I Bohuslän är dessutom turismen en otroligt växande potential. Den ska också kunna ha hållbara transporter.

Anf. 105 STINA BERGSTRÖM (MP):

Fru talman! Jag tänker att den debatt som vi för just nu är ytterligare ett bevis på att regeringen satsar alldeles för lite på järnvägen. Man måste kunna hålla två bollar i luften. Man måste kunna säga att man kan satsa på de stora banorna men också satsa på banor ute i hela landet.

Många av oss har med stigande oro följt SVT:s granskning av järnvägen. Det var 60 urspårningar på fem år, och för 23 av dem kände Trafikverket till orsaken innan tågen spårade ur, i vissa fall utan att vidta någon åtgärd och i andra fall helt tydligt utan att vidta tillräckliga åtgärder.

Många av dessa urspårningar hände på de banor som vi pratar om nu. Det är ytterligare ett bevis på att man skär ned på underhållet därför att Trafikverket måste prioritera i den pengapåse man har till de större banorna. Det är alltså alldeles för lite pengar.

Men även på de minst trafikerade banorna, där det kanske mest körs godståg och skogsindustrins tåg, är det människor som kör tågen. Jag tycker att även lokförarna och andra anställda som bor och uppehåller sig vid spåren har rätt till säkerhet och inte ska behöva utsätta sig för den risk som en urspårning alltid är hur sakta än tåget går.

Det är också en aspekt, när vi pratar om det här, att det måste vara säkert att köra på de mindre trafikerade banorna och att man inte kan fortsätta att skära ned på underhållet som man gör i dag med hänvisning till att man måste prioritera i en pengapåse som är alldeles för liten.

Anf. 106 LARS TYSKLIND (FP):

Fru talman! Jag får börja med att rätta Tina Ehn. Jag sade inte att det inte var bra att ha järnvägar. Jag sade att man måste kunna motivera vad man ska ha järnvägen till. Det är det som är det viktiga. Det handlar om att man måste synliggöra den efterfrågan som finns.

Om jag drar en parallell mellan bygget av motorvägen i Bohuslän, som snart är klar nu, och järnvägen kom de i konflikt med varandra på ett antal ställen. Då fick ändå frågan ställas: Ska ni fortsätta att använda järnvägen? Den frågan ställdes av dåvarande Vägverket till Banverket, som i sin tur ställde frågan till Västtrafik. Svaret var: Ja, vi ska köra persontrafik här, och vi ska satsa på det. Då byggde man nya sträckor och anpassade motorvägen till det. Det är just att synliggöra efterfrågan som ger drivkraften.

Ska man se något positivt med detta tycker jag att det är det lokala och regionala engagemanget kring den här frågan och att man har börjat ha funderingar: Vad är utvecklingspotentialen? Västra Götalandsregionen har så sent som i oktober satsat 3 miljoner för att kunna göra en åtgärdsvalsstudie för Lysekilsbanan. Man gör den satsningen tillsammans med Lysekils kommun. Man gör något liknande kring Dal–Västra Värmlands Järnväg, där man gör ett grundläggande arbete och tittar på frågan. Börjar man jobba lokalt med det kan man säkert hitta potentialen, och förhoppningsvis gör man det så att man verkligen får i gång användningen.

När det gäller det som har nämnts om djuphamnslägen vill jag återigen säga att det då handlar om att bygga ny järnväg. Den går inte till det djuphamnsläget i dag. Det är i så fall viktigare att hålla kvar den järnvägskorridor som finns och utveckla den plus att utveckla järnvägen till djuphamnsläget. Det är väl det man försöker argumentera för från Lysekils och Munkedals kommuner, Lysekils Hamn, Västra Götalandsregionen och Västsvenska Handelskammaren, just för att visa att här finns en potential. I den process som då sker mot Trafikverket ska de naturligtvis vara med i beslutprocessen.

Anf. 107 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Det är säkert alldeles riktigt, som Lena Olsson var inne på, att Västerdalsbanan under väldigt lång tid har haft eftersatt underhåll. Då kan man fråga vad som är hönan och vad som är ägget. Är den tillräckligt dålig och ingen åker på den blir det ingen trafik. Men på den del som Trafikverket, om jag har förstått det rätt, har föreslagit att man ska upphöra med underhållet, mellan Malung och Rågsveden, går det inga tåg alls i dag. Om man skulle ta upp hela sträckan på Västerdalsbanan, med tanke på hur dålig den är, och få i gång den riktiga trafiken – som kanske också Lena Olsson efterfrågar – har Trafikverket tidigare nämnt att det skulle behövas i storleksordningen en miljard för att få i gång hela banan. Där är det naturligtvis också fråga om prioritet.

När det gäller Lysekilsbanan vet jag att Trafikverket har gjort den bedömningen att det känns lite onödigt att betala 5 miljoner per år för att hålla i gång ett underhåll på en bana som ingen använder i dag. Det är hela tiden de avvägningarna man får göra. De pengar som man avsätter, var ger de mest och bäst effekt?

Men nu finns det en process, inte minst på Lysekilsbanan, som handlar om att fånga upp om det finns ett intresse och om det finns ett behov. Det är också där som man gör en åtgärdsvalsanalys. Det är Trafikverket som fattar beslutet efter en given process.

Det är klart att man i den här kammaren skulle kunna göra någonting annat. En regering skulle alltid kunna anslå mer pengar och också tala om att de ska vara särskilt riktade – exempelvis till de lågtrafikerade banorna om man så ville. Men då pratar vi om oerhört stora summor.

Nu har vi en regering som tycker att järnväg är viktigt. Det är också en historisk satsning som föreslås för de kommande åren. Det är 522 miljarder, där majoriteten av det anslaget går till järnväg.

Men det efterfrågas ju också mer underhåll och att man bygger om, bygger ut och även bygger nytt. Man måste ständigt göra en avvägning av vad som behöver göras. I den delen tycker jag att regeringen försöker möta upp för att täcka upp behovet av underhåll, som är eftersatt i hela det stora järnvägsnätet, men också orka med att bygga ny järnväg. De förutsättningarna finns.

Anf. 108 LENA OLSSON (V):

Fru talman! Jag har hört många gånger om den här historiska satsningen. Vänsterpartiets satsning när det gäller järnväg över huvud taget – den skulle jag kunna kalla historisk.

Det här med ”sedan 2006” till exempel – det är några år sedan. När man tittar man på pris- och löneomräkning, kostnadsökningar och sådant är det klart att det måste bli mer pengar. Det är ju så det fungerar.

Jag kan konstatera i denna debatt att lågtrafikerade banor i stort ligger på vår landsbygd. Mindre pengar till underhåll är inte Trafikverkets ansvar, utan det är regeringens ansvar.

Jag kan också konstatera att det här med att hela landet ska leva skramlar väldigt tomt. Centerpartiet borde få stora problem eftersom man säger att hela landet ska ha förutsättningar att leva och skapa sin egen framtid. Det går ju inte när man inte prioriterar grundläggande kommunikationer när det gäller allt möjligt från statlig service till privat service.

Jag kan bara konstatera att den här regeringen är ganska landsbygdsfientlig.

Anf. 109 WIWI-ANNE JOHANSSON (V):

Fru talman! Jag kan säga hur jag har märkt den här historiska satsningen, om vi tar den i stort.

Jag har rest mellan Stockholm och Göteborg ett flertal gånger i veckan sedan 2003. Det tar längre och längre tid för varje år som går att ta sig denna sträcka. Vi får invänta än det ena och än det andra, och det ramlar en kontaktledning hit och någonting annat dit.

I så fall behöver vi ännu mer historiska satsningar, vilket vi anslår. När det gäller de lågtrafikerade banorna anslår vi i Vänsterpartiets budget 680 miljoner kronor per år som man kan söka speciellt för lågtrafikerade banor.

Jag förstår att det inte kan vara så himla lätt om man är infrastrukturminister att känna till varenda meter järnväg som ska antingen rivas eller byggas. Det kan jag ha förståelse för.

Men det finns ett väldigt stort engagemang. Det finns också konkreta exempel som jag har nämnt här tidigare: Hallinden Terminal, Seabased och annat. Det finns ett jättestort engagemang. Men det kan väl ändå inte vara så att man ska stå inför hotet om en total nedläggning av en bana för att fånga upp det?

Det här engagemanget fanns redan innan Trafikverket aviserade att man ville sluta med underhållet. Jag tycker att regeringen lite grann duckar för sitt eget ansvar genom att säga: Trafikverket får pengar. De ska göra sina bedömningar, och sedan tycker vi att det är bra med det.

Jag är orolig för Lysekilsbanans och Västerdalsbanans framtid, och jag är orolig för att klimatet tar skada av den politik som regeringen för.

Anf. 110 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Ifall man undrar huruvida det är fel eller inte att Trafikverket fattar besluten som ansvarig myndighet får man fundera på om man ska ändra på järnvägslagen som antogs 2004.

När det gäller mer pengar eller inte: Jag förstår att Wiwi-Anne Johansson kan uppleva att det emellanåt tar längre tid att åka från Stockholm till Göteborg eftersom hon har gjort det sedan 2003. Det är bland annat för att vi har en ökad trafikering, inte minst av den regionala trafiken.

Det är därför vi behöver utveckla och öka kapaciteten på våra stambanor, inte minst Stockholm–Göteborg. Det är också därför regeringen

har fattat beslutet att påbörja byggnationen av en ny stambana. Det är på de här sträckorna som människor behöver åka och ta sig fram för att klara sitt dagliga liv.

Det är samma sak om det är en historisk satsning eller inte: Mer pengar behövs till järnvägen. När Vänsterpartiet – både Lena Olsson och Wiwi-Anne Johansson – säger att de har ännu mer pengar till just järnväg ska man vara medveten om att de i nästa andetag drar ned på vägtrafiken med enormt stora summor.

Ni tänker finansiera hela er järnvägssatsning genom att ta bort Förbifart Stockholm och på så sätt få mer pengar. Det är också en prioritering. Det är en prioritering som den här regeringen tycker är helt fel eftersom det skulle påverka hela Stockholm, hela Mälardalen och faktiskt hela Sverige om vi nu ska prata om att hela Sverige ska leva.

När det gäller de lågtrafikerade banorna finns det ett stort antal sådana över landet. Det är en prioriteringsfråga: Var någonstans ger pengarna mest och bäst effekt? Jag tror att de flesta, inte minst våra skattebetalare, är ganska intresserade av att vi använder pengarna så bra som möjligt.

Men när en sådan diskussion uppstår får inte Trafikverket bara lägga ned, utan man gör en åtgärdsvalsanalys och har en diskussion med berörda kommuner, näringsliv och regioner. Det kan alltid göras förändringar om intresse för att använda banan finns.

Överläggningen var härmed avslutad.

19 § Svar på interpellation 2013/14:118 om varsel inom järnvägssektorn

Anf. 111 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Anders Ygeman har frågat mig om jag tänker vidta några åtgärder när det gäller järnvägsunderhållet för att bryta utvecklingen med omfattande varsel i branschen.

Anders Ygeman ställer frågan mot bakgrund av att den svenska järnvägen är i stort behov av underhållsåtgärder. Ja, det är sant; det är den.

Jag tog över ansvaret för infrastrukturpolitiken hösten 2010. Jag, och säkert många tågpendlare med mig, minns de stora problemen under just den vinter som följde. Tågen gick inte som de borde, och det var kallt – kallare än på länge. Det var många som då berättade för mig att de hade fått nog.

Min slutsats var att om underhållet av banorna får vänta i flera decennier brister det till slut. Det brister för tågen, och det brister för resenärerna. Förseningar påverkar förtroendet, och jag vet att det finns många som inte litar på tågen och även tycker att informationen är undermålig när någonting har gått snett.

Mot bakgrund av detta vill jag rätta frågeställaren. Vi gör ingen neddragning av järnvägsunderhållet. I stället genomför vi nu den största satsningen någonsin i Sverige för att vinna tillbaka förtroendet för tågen.

Det behov som Trafikverket har redovisat har regeringen mött genom att lägga fram en infrastrukturproposition med förslag på historiskt höga nivåer för underhåll och reinvestering. Avsättningarna för drift, underhåll

*Svar på
interpellationer*

och reinvestering uppgår i propositionen till 86 miljarder kronor. Det innebär att Trafikverket numera kommer att disponera mer än dubbelt så mycket pengar för drift och underhåll jämfört med under den tidigare socialdemokratiska regeringen.

Syftet med denna stora satsning är att återställa den svenska järnvägen till ett effektivt och pålitligt trafikslag för människor och transporter av gods och inte en sysselsättningsåtgärd.

Jag vill understryka vikten av att varje krona som satsas på vår infrastruktur ger så mycket nytta som möjligt. Därför är det viktigt med ökad produktivitet också i genomförandet av underhållet och reinvesteringarna.

Regeringen tog initiativ till effektivisering av statens egen underhållsverksamhet genom bolagiseringen av Infranord AB den 1 januari 2010. Infranord AB har precis som andra bolag det fulla ansvaret för resurssättningen av den egna personalen för att bli så effektiv som möjligt på den marknad där man verkar samtidigt som man måste se till att ha tillgång till den kompetens som behövs för sina uppdrag.

Det är viktigt att företagen inom järnvägsbranschen sammantaget har bästa möjliga kompetens. Vårt bidrag till detta är att göra en långsiktig och historiskt kraftfull satsning på järnvägsunderhåll och reinvesteringar. Denna efterfrågan kommer dessutom de närmaste åren att förstärkas när stora projekt som Hallandsås och Citybanan går in i skeden där järnvägs-specifik kompetens särskilt efterfrågas. Detta ger företag inom branschen goda förutsättningar att utvecklas positivt, till nytta för järnvägens resenärer och godstransportörer.

Anf. 112 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Statsrådet hade kunnat spara enormt mycket av kammarens tid genom att besvara frågan i sammanfattning. Jag ska hjälpa statsrådet: Anders Ygeman har frågat mig om jag tänker vidta några åtgärder när det gäller järnvägsunderhållet för att bryta utvecklingen med omfattande varsel i branschen. Nej. Det var precis detta som sades. Resten var samma svar som i den förra interpellationsdebatten, som vi då kom fram till var helt felaktiga! Det var samma drapa om satsningar på järnvägen och om historiska ökningar. Men nu står vi och pratar om varsel i järnvägssektorn.

Under den tid som statsrådets historiska satsning har pågått har 735 personer varslats om uppsägning. Det är fler än två om dagen som har varslats om uppsägning. Då måste man ändå bli svaret skyldig. Hur kommer det sig att den största satsningen någonsin – om man ska tro på det statsrådet säger – leder till de största varslen på väldigt länge bland dem som jobbar där? Det är ju underhållsarbetarna som ska utföra underhållsarbetet på järnvägen.

Sedan säger ministern än en gång att hon vill rätta Anders Ygeman och att det inte sker några nedskärningar av järnvägsunderhållet. Jag trodde att vi var klara med detta.

Jag har för säkerhets skull tagit med regeringens budgetproposition. Den ligger på riksdagens bord och ska behandlas här om två veckor. I tabellen på s. 80 går det att läsa ut att det är 286 miljoner i nedskärningar. Tittar man sedan ut genom fönstret ser man de 735 uppsagda i under-

hållsbranschen. Hur – detta är kärnfrågan – kan det bli bättre underhåll av att de som ska göra arbetet sägs upp?

Under den moderatledda regeringens tid har ett tåg i månaden spårat ur, det senaste så sent som i går. Antalet allvarliga fel i järnvägen har under de fem senaste åren fyrdubblats. Förtroendet för järnvägen har rasat dramatiskt, och efter sju år med moderatledd regering faller punktligheten på järnvägen.

Då väljer regeringen inte att storsatsa, inte att göra någon historisk satsning utan att lägga fram en budget där man skär ned underhållsanslagen med 286 miljoner. Följden blir att ännu fler underhållsarbetare kommer att varslas om uppsägning, och ännu mindre underhåll kommer att utföras på våra järnvägar. Och förseningar och urspårningar kommer att bli en allt vanligare syn i vårt järnvägssystem.

Anf. 113 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Man kan fundera på vem det är som jobbar i järnvägsbranschen. Vi har i dag fem större aktörer, som kanske är dem som man vanligen hör talas om. En av dem nämner Anders Ygeman i interpellationen, nämligen Infranord, som väl är den största av dem. Men de fem aktörerna är inte ensamma om att utföra just avhjälpan eller förebyggande underhåll, utan ibland tar de i sin tur in olika entreprenörer för att utföra specialarbeten.

Under det senaste året har branschen haft mer tillgång till pengar genom de avtal som har tecknats. Men det blir skillnader när man har stora anläggningsarbeten som Citybanan eller Hallandsås, som inte är lika personintensiva även om det är oerhört många som jobbar i de objekten. I andra lägen handlar det om att vara mer järnvägsspecifika – när man ska in med kablar och signalsystem och annat behövs det mer personresurser.

I takt med att underhållet ökar och i takt med att vi också ska bygga ut, bygga om och bygga ny järnvägsinfrastruktur är det, med tanke på att vi har en åldrande arbetskår, naturligtvis också viktigt att se över kompetensen framåt i tiden. I många större projekt är det kanske inte bara svenska anställda personer, utan det finns också ett behov av att ta in företag från andra länder med rätt kompetens. Det var mot denna bakgrund som jag på Anders Ygemans första fråga – om vi skulle göra något mer åt järnvägsunderhållet för att se till att det inte blir fler varsel – svarade att det inte kan ses som en arbetsmarknadsåtgärd.

Regeringens tillskott på järnvägssidan, både för drift och underhåll och för det som ska byggas till, är dock ett sätt att se till att branschen behövs och att det också måste finnas kompetens. Däremot kan inte jag eller regeringen gå in och styra hur och på vilket sätt de enskilda bolagen ska ha effektivitet i sin organisation.

Anf. 114 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Nej, det är väl just det som är problemet. Det är ingen som ansvarar för helheten i järnvägssystemet. 735 personer har sagts upp i, tror jag, ett tiotal olika underhållsföretag. Infranord är det största, därför nämner jag det speciellt. En massa andra företag säger också upp personal. Vad är analysen av detta? Jo, det som statsrådet gång på gång kallar en satsning när inte ut på banan, på rälsen, på grund av ett ineffektivt underhållssystem. Sedan toppas det hela med regeringens nedskär-

*Svar på
interpellationer*

ningar på 286 miljoner kronor. Följden blir mindre underhåll och färre underhållsarbetare.

Statsrådet talar om Hallandsås och Citybanan som stora projekt som påverkar detta. Nej, de är inga underhållsprojekt. Det är underhållsarbetare som sägs upp för att underhållet är mindre än det var tidigare.

Jag begär inte att statsrådet ska bli ett järnvägs-Ams, som statsrådet verkar vilja antyda. Jag vill bara peka på det faktum att rälsen på vår mest trafikerade järnvägssträcka ligger så lös att den går att flytta med handen samtidigt som det är flera tons godståg som passerar där. Det passerar ett tåg varannan minut, tror jag, på den sträckan. Samtidigt säger man upp underhållsarbetare och skär ned underhållsbudgeten för nästa år med 286 miljoner.

Följden av den här politiken, det uppsplittrade underhållet, uppsägningen av järnvägspersonalen, nedskärningar i underhållet blir vad vi har sett hittills, nämligen en fyrdubbling av antalet allvarliga fel i järnvägen, sjunkande punktlighet och sjunkande förtroende för järnvägen som transportsystem. Det är därför jag i dag har försökt debattera för att regeringen måste vända den här utvecklingen. Man kan inte lägga fram en budget som skär ned anslagen med 286 miljoner kronor och leder till fler varsel i underhållsbranschen. Det kommer att leda till fler urspårningar, mindre underhåll och färre resenärer på järnvägen.

Anf. 115 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! En sak har Anders Ygeman alldeles rätt i. Vi behöver vända en utveckling, och det är utvecklingen av förtroendet för järnvägen. Det tar oerhört lång tid att bygga upp en bra järnväg, men det går väldigt snabbt att radera den. I dag har vi en järnväg som i stort sett ingen fullt ut upplever att man känner sig trygg med. Men ett sätt att vända den förtroendekrisen är faktiskt att tillföra mer pengar. Ingen hade varit gladare än jag om det hade gjorts betydligt mycket tidigare, men nu görs det i alla fall.

Jag tycker att det är oerhört viktigt att peka på den här budgeten, som Anders Ygeman visade på, men också att lägga till den infrastrukturproposition som riksdagen beslutade om i december. Det ger långsiktiga förutsättningar för järnvägen. Det handlar om att veta, inte bara år från år, vad som kommer att göras. Det handlar inte minst om järnvägens underhåll men också om vad som kommer att ske i form av ombyggnad, utbyggnad och nybyggnad av järnväg.

Det ligger också mer pengar ute hos företagen. Inte minst har Trafikverket för att svara upp mot det ökade behovet, när man gör besiktningar mer ofta, ändrat i de baskontrakt som finns. Det i sin tur har kostat mer pengar, för man behöver ha mer av inställelse och mer av åtgärder när någonting sker akut. Vad jag vet har trafikutskottet fått en redovisning av Trafikverket självt.

Men jag blir ändå lite orolig när Anders Ygeman nämner att ingen har ansvar för helheten i järnvägsbranschen. Vi har hört tidigare under dagen att Anders Ygeman förordar att man ska göra en stor omorganisation av järnvägen, att det kanske vore bättre att återta den i egen regi. Frågan är hur mycket mer effektiv en sådan organisation ska vara och hur mycket pengar Anders Ygeman är beredd att lägga på en omorganisation. Och vet vi att det skulle bli bättre, säkrare eller ens en gång effektivare?

Snarare var det väl kunskapen om historien, att det var just det motsatta, som gjorde att man inte ville ha den tidigare organisationen. Men då är det väl spännande att se vad Gunnar Alexandersson kommer fram till. Han har fått regeringens uppdrag att titta över historien när det gäller järnvägen, att titta på underhållet och titta på organisationen för att se om det finns brister. Låt oss ta den diskussionen när den redovisningen kommer, vilket sker inom kort.

Jag har en mycket tydlig uppfattning. Regeringen har för de kommande åren fördubblat anslaget till drift och underhåll. Och vi har ingen annan ambition än att de pengarna ska komma ut så effektivt som möjligt för att vi ska få en bättre järnväg. För detta behövs det naturligtvis kompetens. Det behövs personal. Men hur de enskilda företagen organiserar för att det ska ske så bra som möjligt är faktiskt en fråga för företagen själva. Det gäller också hur de jobbar med teknisk utveckling, hur de jobbar med maskinell utveckling eller hur de jobbar med produktivitet. Och det gäller vad det kan få för konsekvenser i dag för anställda. Det är, som sagt, en fråga för företagen själva. Det handlar om att de ska orka med att stå rätt utrustade även i morgon.

Anf. 116 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Frågan om järnvägsunderhållets organisation är ytterst en fråga om världsbild. Tror man och tycker man, som statsrådet, att mycket har blivit bättre och det mesta är på rätt väg? Eller ser man tågen som spårar ur varje månad, senast i Norrland, dessförinnan på Stockholms central? Ser man fördubblingen av antalet allvarliga fel, eller tycker man att mycket har blivit bättre? Ser man punktligheten som sjunker, eller tycker man att mycket har blivit bättre? Ser man varslen av underhållsarbetare, eller tycker man att mycket har blivit bättre?

Tycker man att det fungerar bra med järnvägen och att mycket har blivit bättre vill man naturligtvis inte ändra någon organisation. Där vill jag ge statsrådet rätt. Jag förstår den hållningen. Ser man ut och tycker att det mesta är bra finns det ju ingen anledning till oro och ingen anledning att ändra sig.

Men ser man att Sverige är det enda land i världen där det är de privata entreprenörerna som själva besiktigar det egna arbetet och som själva kontrollerar om det utförda arbetet är bra eller dåligt kan man bli lite orolig. Ser man att vi har den mest splittrade underhållsorganisationen i Europa, men enligt mitt förmenande absolut inte den mest effektiva, får man ett problem att ta tag i.

Ser man hur det är när snöröjningen kommer i gång? Det är ju en del av underhållsanslaget. Plogarna får ploga och sedan lyfta plogen för att någon annan har underhållsentreprenaden på det området. De sätter ned plogen och fortsätter. Sedan får de lyfta den igen för att de inte får ploga för att det är någon annan som har underhållet och så vidare. Antingen ser man det problemet, vill göra någonting åt det och vill göra detta effektivare, eller så gör man som statsrådet, blundar och säger att mycket har blivit bättre, och så hoppas man att någon annan ska göra det.

735 personer har varslats om uppsägning. Det är ett underhållsarbete som inte håller måttet. Man kan lyfta på rälsen på den mest trafikerade tågsträckan i landet. Och underhållet skärs ned med 286 miljoner.

Anf. 117 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Den fråga som egentligen kanske borde ha ställts eller besvarats är väl snarare om tiden just nu är den rätta. Ska man hellre ägna tid, energi och pengar till att göra en omorganisation just när vi behöver underhållet i dess bästa effektivitet? Skulle inte det snarare leda till att vi tappat innovation, teknisk utveckling och den effektivitet som vi båda säger oss vilja ha, under tiden som avtalen ska löpa ut för att det sedan ska omorganiseras, möjligtvis i egen regi? Ska man med mycket pengar lösa ut avtal i stället för att lägga dem på det som behövs, järnvägens drift och underhåll?

Jag tycker i alla fall att jag, när det gäller regeringens ansats i det här, har förklarat den tydligt. Järnvägen behöver återfå sin standard som den en gång i tiden var byggd för. Den järnväg som vi har ska också användas i morgon. Den absolut viktigaste åtgärden för att återfå människors förtroende för järnvägen men också för att få den robust igen är att satsa på underhåll. Det har regeringen gjort 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 och 2012. Varje år har vi höjt detta. Det är till och med så att vi har skjutit till extra pengar. Det var 800 miljoner 2011 och 5 miljarder, det mesta till järnväg, 2012 och 2013. Det är inte så att vi har gjort nedskärningar. Vi har gjort extrasatsningar och tidigare insatser plus att vi har pekat ut att de kommande åren fram till 2025 ska underhållsanslaget vara dubbelt så högt jämfört med vad det var för den planperiod som beslutades av Socialdemokraterna, 2004–2015.

Överläggningen var härmed avslutad.

20 § Svar på interpellation 2013/14:123 om Barkarby station och Stockholm väst

Anf. 118 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Agneta Karlsson har frågat mig om jag avser att möjliggöra för en reell utveckling av Barkarby station till Stockholm väst. Svaret på frågan är ja.

Utbyggnaden av Mälarbanan till fyra spår mellan Tomtebodavägen och Kallhäll ingår i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025. I detta arbete inkluderas en ombyggnad av Barkarby station till pendeltågsstation med höjd tagen för att i framtiden kunna utveckla stationen till Stockholm väst, som blir öppen för såväl regionaltrafik som fjärrtrafik.

Det av regeringen tillsatta förhandlingsuppdraget gällande utbyggnad av tunnelbanan och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län, den så kallade Stockholmsförhandlingen, har aktualiserat frågan. Trafikverket har tagit initiativ till ett fördjupat utredningsarbete gällande Barkarby station till Stockholm väst. Arbetet ska också resultera i en kostnadsbedömning som en grund för finansiering.

Regeringen tar nu ställning till Trafikverkets förslag om en ny nationell plan för perioden 2014–2025 och kommer att fatta beslut om den nationella planen under våren 2014.

Anf. 119 AGNETA KARLSSON (S):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka statsrådet för svaret. Jag vill också uttrycka min glädje över resultatet av den Stockholmsförhandling som regeringen presenterade för några veckor sedan. Vi i regionen och jag som företrädare också för kommunpolitiker i Järfälla var väldigt glada över att regeringen nu fått med sig sina partikamrater i Stockholms län och stad för en storsatsning på tunnelbanan. Det är någonting som vi har velat under en lång tid.

Det här är viktigt för oss. Utvecklingen av Barkarbystaden och Kistaområdet i norra Storstockholm är oerhört angelägen. Detta område har pekats ut i flera regionala planer som ett av de viktiga områdena för att klara den stora expansionen som finns framför oss. Det sker nu en stor satsning, som statsrådet har nämnt under eftermiddagen och kvällen, på utbyggnaden av Mäljarbanan, som vi också är glada över.

Det finns en del problem när det gäller tunnelbanesatsningen, nämligen finansieringen. Här har regeringen valt att lägga en stor del av finansieringen på kommunerna. Om vi socialdemokrater hade styrt på de olika nivåerna hade vi gärna sett att staten hade tagit ett större ansvar för detta.

Vad har då Barkarby station och Stockholm väst med detta att göra? Stockholm väst är målet med Barkarby station, det vill säga Barkarby station ska utvecklas till Stockholm väst och bli en regional trafiknod i detta expansiva område. Här ska tunnelbana, regionalståg, pendeltåg, stombussar och fjärrtåg samlas och mötas. Det kommer att bli en avlastning av Stockholms central, och det kommer att möjliggöra andra resmönster och kortare resleder i området. Det här har nämnts i planeeringsdokumenten för Mäljarbanan och i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUF5. Men när nu diskussionen om detta börjar konkretiseras finns inga pengar. Det finns inga pengar i den nationella planen som Trafikverket har tagit fram och lämnat till regeringen. Det finns ingen finansiering för Barkarby station.

Infrastrukturministern säger att hon är för en sådan utveckling, att man ska ta höjd för den i framtiden, men innebär det att kommunerna även här får stå för en stor del av den finansieringen?

Anf. 120 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Ibland framstår tunnelbanesatsningen som enbart en Stockholmssatsning. Det är den verkligheten inte. Satsningen är en förutsättning för hela Mälardalen och för stora delar av Sverige. Stockholmsregionen växer så det knakar. Det finns en enorm växtvärk, och det får konsekvenser för hela landets konkurrenskraft.

Därför är det i uppdraget som regeringen gav förhandlingspersonerna viktigt att tänka på hur ett effektivt kollektivtrafikmedel som tunnelbanan kan generera extra bostäder, arbetsplatser och flöden. Stockholmsregionen är i det tillståndet att den behöver mer av allt. Regionen är själv duktig på att ta initiativ och finansiera tvärbanor, spårvagnar och busstrafik. Man har ansvar för driften och depåerna. Ett stort ansvar ligger också på regionen för den enormt stora pendeltågstrafiken.

Jag har träffat representanter för hela Mälardalen. De har utfört ett fantastiskt arbete, inte minst de sju senaste åren, med att ta fram en vision om hur arbetspendlingen ska fungera i hela Mälardalen – också kopplat till att åka tåg. Det har blivit tydligt i Stockholmsförhandlingen när tun-

nelbanan har kopplats till att se på hur man använder sig av det övriga trafiksystemet för att knyta ihop hela resan. Därför kom vid diskussionen om Barkarby också Stockholm väst upp. Det är en flaskhals att nästan all trafik antingen ska in till Stockholms centrum för att sedan vända och åka ut eller behöva åka igenom Stockholms central. Att tänka noder i regionen och koppla ihop till resecentrum är ett sätt att förhindra flaskhalsar.

Med tiden innebär detta att det blir ännu mer naturligt att ställa bilen hemma om man åker från Västerås eller Enköping, byter vid exempelvis Barkarby eller Stockholm väst för att sedan ta sig vidare till Kista, en stor arbetsplats, utan att behöva åka till Centralen och vända.

Alla satsningarna kostar naturligtvis pengar. Staten avsätter en hel del pengar för infrastruktur i landet i stort, men för att orka med och förmå att få till satsningarna i den tid som de behövs, har det givits förutsättningar för medfinansiering. I hela tunnelbaneprojektet står landstinget, precis som Agneta Karlsson säger, med ansvar för regionens planering, för en stor del av finansieringen, men det gör också de olika kommunerna. Inte minst de människor som på ett eller annat sätt åker bil i Stockholmsregionen bidrar via trängselskatterna. Intäkterna från trängselskatten ska också vara med och finansiera satsningen.

Den diskussion som nu pågår, som handlar om stationsbyggnaden, ingår också som en del i förhandlingen. Ibland är en förutsättning för kommuner att medfinansiera, till exempel Järfälla, exploateringen av mark som sker vid byggande av bostäder. På så sätt finns bättre förutsättningar här än på många andra ställen i landet att medfinansiera med hjälp av det som bostadsbyggandet ger.

Vad som slutligen ska bli kostnad och vad som ska finansieras är ännu inte färdigt. Därför kan jag inte lämna exakta uppgifter på vem som ska betala vad eller hur det ska bli. Det ingår i diskussionen om hela paketet.

Anf. 121 AGNETA KARLSSON (S):

Fru talman! Jag är självklart medveten om att hela Stockholmsförhandlingen har en stor betydelse för hela landet. Inte minst de senaste timmarnas debatt om urspårningar och annat visar på att satsningar på alla trafikslag i vår region är oerhört viktiga. Det gäller naturligtvis betydelsen av att få en bättre pendlingsituation för många av oss, inte bara i Stockholms län.

Jag bor själv precis bredvid Mäljarbanan, och jag har pendlat i 25 år. Jag vet vilka problem och vilken växtvärk som trafiksystemen i vår region har.

Att Stockholmspaketet nu äntligen har kommit så långt är verkligen glädjande. Och det är verkligen glädjande att Moderaterna i landstinget och i kommunerna i länet har svängt och att spårvagn inte är huvudalternativet. Tunnelbanan är verkligen det effektiva sättet att färdas på.

Det är positivt med kombinationen med bostadsbyggandet, det vill säga en högre exploateringsgrad. Ett av de stora bekymren under senare år är att det byggs alldeles för lite, vilket på många sätt är ett problem.

Jag tänkte inte förlänga diskussionen, utan jag vill tacka för svaret. Jag utgår från att finansieringsfrågan huvudsakligen blir en nationell fråga. I just det här fallet ska Järfälla inte ta större ansvar än vad som är

Anf. 122 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jag behöver inte heller använda min talartid fullt ut.

I Stockholmsregionen finns en bred enighet om att det behövs mer kollektivtrafik och fler bostäder. Jag är glad att det är den här regeringen som har lyckats gå ett viktigt steg framåt i tiden. Det kommer att uppskattas av stockholmarna och av hela Mälardalsregionen.

Jag har träffat företrädare från alla partier. De gör gemensamt ett bra arbete för att se hur och på vilket sätt man kan använda hela regionen som en enda stor arbetsmarknadsregion. Det är tack vare många kreativa lösningar som det går att komma framåt.

Överläggningen var härmed avslutad.

21 § Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

EU-dokument

KOM(2013) 812 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om informationsåtgärder och säljfrämjande åtgärder för jordbruksprodukter på den inre marknaden och i tredjeland

Motioner

med anledning av prop. 2013/14:33 Fortsatt svenskt deltagande i den internationella säkerhetsstyrkan (ISAF) och framtida deltagande i Natos utbildningsinsats (RSM) i Afghanistan

2013/14:U5 av Torbjörn Björlund m.fl. (V)

2013/14:U6 av Mikael Jansson och Julia Kronlid (SD)

Miljö- och jordbruksutskottets betänkanden

2013/14:MJU4 Ändringar i växtskyddslagen

2013/14:MJU6 Marknadsföring av modersmjölksersättning och tillskottsnäring

Socialförsäkringsutskottets betänkande

2013/14:SfU5 Förstärkt nedsättning av egenavgifter

22 § Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 25 november

2013/14:167 Medfinansiering av statlig infrastruktur

av Johan Andersson (S)

till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

Prot. 2013/14:34
26 november

2013/14:168 Staten och kommunernas ekonomi

av *Peter Persson* (S)

till finansminister Anders Borg (M)

**2013/14:169 Fastanställd personal som ersätts med bemannings-
anställda**

av *Jonas Sjöstedt* (V)

till arbetsmarknadsminister Elisabeth Svantesson (M)

2013/14:170 Regeringens åtgärder för bättre mobiltäckning
av *Sven-Erik Bucht* (S)
till statsrådet *Anna-Karin Hatt* (C)

Prot. 2013/14:34
26 november

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 3 december.

23 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 25 november

2013/14:143 Järnväg Oslo–Göteborg–Köpenhamn
av *Eva Flyborg* (FP)
till statsrådet *Catharina Elmsäter-Svärd* (M)

den 26 november

2013/14:144 Kvotflyktingar från Turkiet
av *Shadiye Heydari* (S)
till statsrådet *Tobias Billström* (M)
2013/14:145 Ärna flygplats och regeringens ärendelista
av *Agneta Gille* (S)
till miljöminister *Lena Ek* (C)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 3 december.

24 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 26 november

2013/14:96 Mänskliga rättigheter i Iran
av *Amineh Kakabaveh* (V)
till utrikesminister *Carl Bildt* (M)
2013/14:105 Situationen i Turkiet när det gäller mänskliga rättigheter
av *Eva-Lena Jansson* (S)
till statsminister *Fredrik Reinfeldt* (M)
2013/14:106 Uppföljning av riksdagens tillkännagivande den 11 mars 2010
av *Eva-Lena Jansson* (S)
till statsminister *Fredrik Reinfeldt* (M)

Prot. 2013/14:34
26 november

2013/14:108 Politiska fångar i Syrien

av *Amineh Kakabaveh* (V)
till utrikesminister Carl Bildt (M)

2013/14:117 Rätten till vård för svensk medborgare i colombianskt fängelse

av *Amineh Kakabaveh* (V)
till utrikesminister Carl Bildt (M)

2013/14:136 Implementering av FN:s principer för företag och mänskliga rättigheter

av *Anita Brodén* (FP)
till statsrådet Ewa Björling (M)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 3 december.

25 § Kammaren åtskildes kl. 21.09.

Förhandlingarna leddes
av andre vice talmannen från sammanträdets början till ajourneringen
kl. 15.58,
av tredje vice talmannen därefter till och med 18 § anf. 98 (delvis) och
av förste vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

CLAES MÅRTENSSON

/Eva-Lena Ekman

1 §	Justering av protokoll.....	1
2 §	Meddelande om frågestund.....	1
3 §	Anmälan om subsidiaritetsprövning.....	1
4 §	Anmälan om uppteckningar vid EU-nämndens sammanträden.....	1
5 §	Anmälan om faktrapromemorior	1
6 §	Anmälan om granskningsrapport	2
7 §	Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	2
8 §	Ärenden för hänvisning till utskott	3
9 §	Ärenden för förnyad bordläggning	3
10 §	Svar på interpellation 2013/14:83 om avrättningar i Iran	4
	Anf. 1 Utrikesminister CARL BILDT (M).....	4
	Anf. 2 JABAR AMIN (MP)	4
	Anf. 3 VALTER MUTT (MP)	5
	Anf. 4 Utrikesminister CARL BILDT (M).....	6
	Anf. 5 JABAR AMIN (MP)	6
	Anf. 6 VALTER MUTT (MP)	7
	Anf. 7 ISMAIL KAMIL (FP).....	7
	Anf. 8 Utrikesminister CARL BILDT (M).....	8
	Anf. 9 JABAR AMIN (MP)	8
	Anf. 10 ISMAIL KAMIL (FP).....	9
	Anf. 11 Utrikesminister CARL BILDT (M).....	9
11 §	Svar på interpellation 2013/14:64 om statsbidrag till assistanshundar	10
	Anf. 12 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	10
	Anf. 13 BÖRJE VESTLUND (S).....	10
	Anf. 14 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	11
	Anf. 15 BÖRJE VESTLUND (S).....	12
	Anf. 16 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S).....	12
	Anf. 17 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	13
	Anf. 18 BÖRJE VESTLUND (S).....	14
	Anf. 19 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S).....	15
	Anf. 20 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	15
12 §	Svar på interpellation 2013/14:80 om regeringen och tobakskonventionen	16
	Anf. 21 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	16
	Anf. 22 GUNVOR G ERICSON (MP).....	17
	Anf. 23 HILLEVI LARSSON (S).....	18
	Anf. 24 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	18
	Anf. 25 GUNVOR G ERICSON (MP).....	19
	Anf. 26 HILLEVI LARSSON (S).....	20
	Anf. 27 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	21
	Anf. 28 GUNVOR G ERICSON (MP).....	22
	Anf. 29 Statsrådet MARIA LARSSON (KD)	22

13 § Svar på interpellationerna 2013/14:74 och 82 om konkurrensneutrala villkor för företagare.....	23
Anf. 30 Finansminister ANDERS BORG (M).....	23
Anf. 31 TERES LINDBERG (S).....	23
Anf. 32 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S).....	24
Anf. 33 MARIA ABRAHAMSSON (M).....	25
Anf. 34 ULF BERG (M).....	26
Anf. 35 HILLEVI LARSSON (S).....	27
Anf. 36 LARS BECKMAN (M).....	28
Anf. 37 Finansminister ANDERS BORG (M).....	28
Anf. 38 TERES LINDBERG (S).....	30
Anf. 39 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S).....	31
Anf. 40 MARIA ABRAHAMSSON (M).....	31
Anf. 41 ULF BERG (M).....	32
Anf. 42 HILLEVI LARSSON (S).....	32
Anf. 43 LARS BECKMAN (M).....	33
Anf. 44 PETER PERSSON (S).....	33
Anf. 45 BÖRJE VESTLUND (S).....	34
Anf. 46 Finansminister ANDERS BORG (M).....	35
Anf. 47 TERES LINDBERG (S).....	36
Anf. 48 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S).....	37
Anf. 49 PETER PERSSON (S).....	37
Anf. 50 BÖRJE VESTLUND (S).....	38
Anf. 51 Finansminister ANDERS BORG (M).....	38
14 § Svar på interpellation 2013/14:98 om sociala avgifter.....	39
Anf. 52 Finansminister ANDERS BORG (M).....	39
Anf. 53 JASENKO OMANOVIC (S).....	40
Anf. 54 LARS BECKMAN (M).....	40
Anf. 55 HILLEVI LARSSON (S).....	41
Anf. 56 ULF BERG (M).....	42
Anf. 57 Finansminister ANDERS BORG (M).....	43
Anf. 58 JASENKO OMANOVIC (S).....	44
(forts.).....	45
Ajournering.....	45
Återupptagna förhandlingar	45
14 § (forts.) Svar på interpellation 2013/14:98 om sociala avgifter.....	45
Anf. 59 LARS BECKMAN (M).....	45
Anf. 60 HILLEVI LARSSON (S).....	46
Anf. 61 ULF BERG (M).....	46
Anf. 62 Finansminister ANDERS BORG (M).....	46
Anf. 63 JASENKO OMANOVIC (S).....	48
Anf. 64 Finansminister ANDERS BORG (M).....	48
15 § Svar på interpellation 2013/14:111 om misslyckad stabiliseringspolitik.....	49
Anf. 65 Finansminister ANDERS BORG (M).....	49
Anf. 66 MONICA GREEN (S).....	49
Anf. 67 Finansminister ANDERS BORG (M).....	50

Anf. 68 MONICA GREEN (S).....	51
Anf. 69 Finansminister ANDERS BORG (M).....	52
Anf. 70 MONICA GREEN (S).....	54
Anf. 71 Finansminister ANDERS BORG (M).....	54
16 § Svar på interpellation 2013/14:120 om omvänd bevisbörda vid omprövning av arbetsskada	55
Anf. 72 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M).....	55
Anf. 73 HILLEVI LARSSON (S).....	55
Anf. 74 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M).....	56
Anf. 75 HILLEVI LARSSON (S).....	57
Anf. 76 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M).....	58
Anf. 77 HILLEVI LARSSON (S).....	59
Anf. 78 Statsrådet ULF KRISTERSSON (M).....	59
17 § Svar på interpellationerna 2013/14:27 och 117 om osäkerheten för tågtrafiken mellan Stockholms central och Södra station.....	59
Anf. 79 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	59
Anf. 80 MATS PERTOFT (MP).....	61
Anf. 81 ANDERS YGEMAN (S).....	61
Anf. 82 STINA BERGSTRÖM (MP).....	62
Anf. 83 LARS TYSKLIND (FP).....	63
Anf. 84 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	64
Anf. 85 MATS PERTOFT (MP).....	65
Anf. 86 ANDERS YGEMAN (S).....	66
Anf. 87 STINA BERGSTRÖM (MP).....	67
Anf. 88 LARS TYSKLIND (FP).....	67
Anf. 89 MONICA GREEN (S).....	68
Anf. 90 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	68
Anf. 91 MATS PERTOFT (MP).....	69
Anf. 92 ANDERS YGEMAN (S).....	70
Anf. 93 MONICA GREEN (S).....	70
Anf. 94 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	71
18 § Svar på interpellationerna 2013/14:43 och 44 om Västerdalsbanan och andra lågtrafikerade banor	71
Anf. 95 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	71
Anf. 96 LENA OLSSON (V).....	72
Anf. 97 WIWI-ANNE JOHANSSON (V).....	73
Anf. 98 TINA EHN (MP).....	73
Anf. 99 STINA BERGSTRÖM (MP).....	74
Anf. 100 LARS TYSKLIND (FP).....	76
Anf. 101 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M).....	76
Anf. 102 LENA OLSSON (V).....	77

Anf. 103	WIWI-ANNE JOHANSSON (V)	78
Anf. 104	TINA EHN (MP)	79
Anf. 105	STINA BERGSTRÖM (MP)	79
Anf. 106	LARS TYSKLIND (FP)	80
Anf. 107	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	81
Anf. 108	LENA OLSSON (V)	81
Anf. 109	WIWI-ANNE JOHANSSON (V)	82
Anf. 110	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	82
19 §	Svar på interpellation 2013/14:118 om varsel inom järnvägssektorn	83
Anf. 111	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	83
Anf. 112	ANDERS YGEMAN (S)	84
Anf. 113	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	85
Anf. 114	ANDERS YGEMAN (S)	85
Anf. 115	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	86
Anf. 116	ANDERS YGEMAN (S)	87
Anf. 117	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	87
20 §	Svar på interpellation 2013/14:123 om Barkarby station och Stockholm väst	88
Anf. 118	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	88
Anf. 119	AGNETA KARLSSON (S)	88
Anf. 120	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	89
Anf. 121	AGNETA KARLSSON (S)	90
Anf. 122	Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	90
21 §	Bordläggning	91
22 §	Anmälan om interpellationer	91
23 §	Anmälan om frågor för skriftliga svar	92
24 §	Anmälan om skriftliga svar på frågor	92
25 §	Kammaren åtskildes kl. 21.09	93

Tryck: Elanders, Vällingby 2013