



#### 1 § Aktuell debatt: Nordiska gränshinder

*Aktuell debatt:*

*Nordiska gränshinder*

Anf. 1 CRISTINA HUSMARK PEHRSSON (M):

Herr talman! Under perioden den 11–25 april kommer det i samtliga nordiska parlament att äga rum en temadebatt om hinder för den fria rörligheten inom Norden, det vi i dagligt tal kallar gränshinder. Dessa gränshinder kan vara gamla och bero på tradition eller helt enkelt på ointresse att finna lösningar. De kan också bero på ländernas olika lagstiftningar på områden som skatter och socialförsäkringar eller på det arbetsmarknadspolitiska området. Dessa områden är som kommunicerande kärl och därmed svåra att förändra utan att det får stora följdverkningar och konsekvenser.

Andra gränshinder är lättare att ta bort – eller borde vara det – om viljan finns, och vi skakar nog alla på huvudet ibland och undrar varför något så enkelt kan vara så svårt att ändra på. En liten förändring kan ibland betyda oerhört mycket för många. Åter andra gränshinder handlar om brist på kunskap och insikt från såväl myndigheternas som de enskildas sida men också om missuppfattningar och otydliga skrivningar som vilseleder och kanske till och med gör att många avstår från att ens vilja pröva att arbeta i ett annat nordiskt land.

Gränshinder finns. Ibland är de stora och för den enskilde eller företaget förenade med stora konsekvenser eller kostnader. Men ofta är de små och förargliga. Med gränshinder, små eller stora, minskar också våra länders möjligheter att tillsammans här i Norden möta en global konkurrens och de utmaningar vi står inför. Ensamma är våra länder visserligen små, men tillsammans har vi en ekonomi stor nog att vara betydelsefull också i världen.

Gränshinder handlar således om tillväxt, välfärd, arbete och trygghet. Det är därför, herr talman, denna debatt i dag är så viktig, och det är därför debatten måste fortsätta också långt efter det att talmannen klubbat av dagens debatt.

Anf. 2 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Herr talman! Nordenvänner! Det nordiska samarbetet är ett av världens äldsta och mest välfungerande regionala samarbeten. Vi har kulturella, språkliga och historiska band som sträcker sig väldigt, väldigt långt tillbaka. Vi har haft en gemensam arbetsmarknad och passfrihet sedan början av 50-talet. Vi har en lång tradition av att samarbeta nära såväl här

hemma som ute i världen, och vi förstår varandra bra. Vi är innovativa, öppna och utåtriktade.

För fem år sedan, i Punkaharju i Finland, enades de nordiska statsministrarna om att med alla medel undanröja de svårigheter som medborgarna kan stöta på i det nordiska umgänget. I den andan träffas vi i den svenska riksdagen i dag för att uppmärksamma de kvarvarande hinder som står i vägen för att vi fullt ut ska kunna leva och verka gränslöst inom Norden. Under april månad genomförs den här typen av diskussioner i samtliga nordiska länder – i danska Folketinget, finska Riksdagen, isländska Alltinget och norska Stortinget.

Gränshinderfrågor har länge stått högt på den nordiska dagordningen, men min bestämda uppfattning är ändå att intresset och engagemanget de senaste åren stärkts. Vid Nordiska rådets session i Köpenhamn i november föll det på mig att redogöra för arbetet med gränshinder, och jag kunde rapportera att ett förhållandevis stort antal hinder, 13 stycken, lösts ut under det år som gått sedan den förra sessionen.

Gränspendlingen, en av de frågor som diskuteras mest, har stor betydelse för våra ekonomier. Regioner med brist på arbetskraft kan dra nytta av större arbetskraftsutbud på andra sidan gränsen, och välfärden för den enskilde förbättras genom möjligheter att välja arbete eller studieplats utan att vara beroende av nationsgränser. Till det kommer att samhörigheten i våra länder stärks när det blir möjligt att under en tid verka i grannlandet. Tänk bara på hur många svenska ungdomar som lärt känna Danmark och Norge genom att under en tid arbeta där.

Ibland får jag höra att gränshinderarbetet går för långsamt. Jag är rätt otålig av mig så visst skulle jag många gånger önska att det gick snabbare, men det händer ändå en hel del. Snart behöver vi inte längre byta taxibil vid gränsen då vi i norr åker mellan Sverige och Finland. Avtalet är klart. Nu ska det bara fungera i verkligheten också. Och svenska undersköterskor kan nu lättare få dansk auktorisation.

På arbetsmarknadsområdet, inte minst vad gäller dem som pendlar från Sverige till Norge, har en rad problem lösts. De goda förbindelserna med våra nordiska grannländer gör det naturligtvis lättare att lösa problem eller rätta till störningar för alla gränspendlare. När man från norsk sida aviserade skärpta folkbokföringsregler som skulle försvåra för pendlarna tog vi politiska kontakter med Norge, och från norsk sida bestämde man sig förhållandevis snabbt – väldigt snabbt, skulle jag vilja säga, på tre veckor – för att inte införa dessa regler. Det visar att det nordiska samarbetet fungerar. Sedan återstår givetvis mycket att göra, och en hel del arbete bedrivs för att svara upp mot det.

I mitten av november förra året lämnade Socialförsäkringsutredningen sitt delbetänkande *I gränslandet. Social trygghet vid gränsarbete i Norden*. Kommittén har gjort en analys av hur försäkringssystem och arbetslöshet fungerar för personer som pendlar över nationsgränserna och lämnar förslag på möjligheter till anpassning till andra länders system. Ett exempel på ett aktuellt nordiskt gränshinderarbete är rapporten om gränshinder i Norden, som offentliggörs inom kort. En nordisk expertgrupp står bakom studien som inriktar sig på gränshinder som rör arbetsmarknaden, den sociala tryggheten och socialtjänster.

Alla gränshinder låter sig tyvärr inte lösas genom ändrad lagstiftning eller tillämpning, i alla fall inte på kort sikt. Då är rätt information, inte

minst till dem som lever i gränstrakterna och verkar över våra gränser, av största vikt. Nordiska ministerrådet, Hallå Norden och de gränsregionala rådgivningstjänsterna Öresund Direkt och Grensetjänsten vid den svensk-norska gränsen gör ett viktigt arbete för att lotsa såväl privatpersoner som företag.

I slutet av förra månaden invigde jag tillsammans med min finske kollega Alexander Stubb Nordkalottens Gränstjänsts kontor i Haparanda-Torneå. Därmed finns det äntligen gränsregionala gränstjänster mellan Sverige och samtliga våra tre grannländer. Precis som vi måste arbeta för att lösa de hinder som finns för att bo och verka i ett annat land måste vi se till att inte nya hinder uppstår. Det gäller inte minst vid de nationella anpassningarna till nya EU-direktiv. Ett exempel på sådant nordiskt samarbete är den dialog vi har mellan våra länder vid införande av nya regler till följd av EU:s patientrörlighetsdirektiv.

Genom upprättandet av Nordiskt Gränshinderforum, ett initiativ av de nordiska statsministrarna år 2007, stärktes gränshinderarbetet på det nordiska planet. Gränshinderforum har gjort ett bra arbete med att lyfta fram och driva på gränshinderfrågorna. Genom detta forum har frågorna behandlats på ett mer systematiskt sätt än tidigare. Inte minst är uppbyggnaden av Nordiska ministerrådets databas över gränshinder ett uttryck för det.

Mandatet för Nordiskt Gränshinderforum går dock ut 2013. Därför bestämde vi nordiska samarbetsministrar vid vårt möte i februari att en strategi för det nordiska gränshinderarbetet ska utarbetas. Det var ett välkommet beslut för oss eftersom vi från svensk sida hade arbetat för att man redan nu skulle börja arbetet med att finna formerna för det fortsatta arbetet med gränshinder.

Det nordiska samarbetet mellan länder som på alla sätt står varandra nära ger en god grund att stå på även i detta arbete, och jag ser fram emot att arbeta vidare för att göra det enklare för såväl invånarna som företagen att verka över nationsgränserna i Norden. Steg för steg kan vi därigenom närma oss det mål som jag tror att vi alla vill sträva mot, ett gränslöst Norden.

Anf. 3 KARIN ÅSTRÖM (S):

Herr talman! I dag skrivs historia för oss i Nordiska rådet. Det är första gången vi gemensamt i alla nordiska parlament under en period av en vecka har debatter om gränshinder.

Jag kan inte låta bli att då och då fundera och dra mig till minnes berättelser om en riksdagsledamot som inte längre lever, en mycket känd norrbottning som avslutade sin långa politiska gärning som legendarisk landshövding. Han var en agitator som brann riktigt rejält för de nordiska frågorna. Han hette Ragnar Lassinantti. Det berättas att han i juni 1965 sade så här i ett radioprogram: De flesta gränser är mänskliga verk. Det kan handla om riksgränser, nationsgränser, etniska gränser och religionsgränser. Vi människor tenderar ofta att tänka långs efter gränser, sällan över gränser.

Det är värt att ägna lite tankekraft åt en sådan tanke. Har vi egentligen kommit något längre i att tänka över gränser, eller biter vi oss fortfarande fast längs efter våra gränser? Hur ser det egentligen ut? Vi lever i en global värld på ett helt annat sätt och under helt andra villkor än på den

tid Lassinantti levde. Norden har med tiden blivit mer och mer intressant i ett globalt perspektiv, känt vida omkring för vår nordiska modell, som genom många år lyckats kombinera en stark tillväxt med god välfärd, jämställdhet och rättvisa samhällen. I den nordiska modellen har den folkliga förankringen varit ledstjärnan som ständigt stimulerar till viljan att lära om och av varandra mellan människor i våra nordiska länder. En av de viktiga frågorna i det nordiska samarbetet har alltid varit att främja integrationen mellan oss i Norden och att underlätta för våra medborgare att röra sig fritt över landgränserna.

Herr talman! Jobbfrågan står högt upp på våra socialdemokratiska dagordningar, liksom Lassinantti på sin tid hade goda ambitioner med flera avtal som syftade till att underlätta människors rörlighet. Men åtskilliga medborgare tvingas uppleva att besvärande hinder fortfarande kvarstår när det gäller rörligheten. Ständiga gränshinder uppstår över tiden genom nationella beslut och EU-direktiv som inte harmoniserar med varandra. Fortfarande är det kanske så att vi människor och beslutsfattare alldeles för mycket tänker längs efter våra gränser, inte över dem. Sverige borde arbeta mer aktivt för att tänka över de nordiska gränserna, över de internationella gränserna.

Herr talman! Ett bland många exempel är en arbetsmarknadspolitisk åtgärd. I Sverige har vi extremt hög arbetslöshet, ca 8 procent. I dag kan en arbetslös person inte genom Arbetsförmedlingen anvisas en praktikplats utanför det egna landet, även om en sådan praktik skulle kunna öka möjligheten för den arbetslösa att få ett varaktigt arbete. Det är oerhört olyckligt, framför allt för den arbetslösa, men även för länderna som sådana. Den nationella arbetsmarknadslagstiftningen bygger till stor del på att arbetsmarknadspraktik genomförs i det egna landet. Begränsningen av arbetslösas praktikmöjligheter har i ländernas svar förklarats med att det finns svårigheter med tillsyn och försäkringar vid verksamhet i annat land.

I Sverige fanns det dock en ordning för internationell arbetsmarknadspraktik fram till år 2006. Då avskaffades den på grund av att man tyckte att det var för små volymer. Men, herr talman, med dagens höga arbetslöshet kanske det borde vara dags att se över lagstiftningen och pröva möjligheter att använda nationella arbetsmarknadspolitiska åtgärder också utanför det egna landet, exempelvis vid praktikplatser.

Herr talman! Sverige har i dag Europas högsta ungdomsarbetslöshet, ca 25 procent. Jag ska ge ett exempel på något som berör just denna grupp. Nordjobb, som ska förmedla sommarjobb till unga, har helt missat sitt mål. År 2011 förmedlades endast 631 jobb, vilket är helt under det mål som regeringen lagt fast.

Nordjobb är ett utmärkt sätt att knyta samman ungdomar i Norden. Dessutom är det en extremt viktig insats som kan göras i den massarbetslöshet som nu drabbar unga i Sverige. En lyckad framgångsrik satsning på Nordjobb skulle ge fler unga möjlighet till arbete och erfarenheter och minska de mentala trösklar som kan finnas för arbete i våra nordiska grannländer i framtiden.

Vi måste sätta jobben främst. Att inte utnyttja Nordjobbs fulla potential är i mitt tycke ett misslyckande från regeringens sida. Jag hoppas verkligen att vi inte får uppleva att Nordjobb får mindre budget näst-

kommande år. Snarare borde Nordjobbs aktiviteter öka för att unga ska få jobb.

Anf. 4 JAN LINDHOLM (MP):

Herr talman! I Nordiska rådet samverkar partierna i partigrupper på ett liknande sätt som i EU-parlamentet. Med fem nationer, Island, Sverige, Finland, Danmark och Norge, och med tre delvis självstyrande områden, Grönland, Åland och Färöarna, inträffar val i något av de åtta parlamenten i princip varje år. Detta i kombination med att det är ett samarbete mellan parlamenten och inte mellan regeringarna ger mycket speciella förutsättningar.

Å ena sidan kan vi i Nordiska rådet höja blicken och spana in i framtiden på ett sätt man inte kan i de respektive parlamenten. Att vi inte har ett nordiskt regeringsansvar gör att vi kan spanna bågen hårdare och formulera krav på de nordiska regeringarna som de nationella parlamenten inte alltid själva klarar av. Å andra sidan innebär det faktum att ingen fråga hinner passera fram till beslut utan ett val i något eller några av medlemsländerna att de beslut som tas måste ha en väldigt bred förankring. Just detta, att kunna ställa långtgående krav med en bred förankring och att ha gjort det i 60 år, är det som jag tycker gör Nordiska rådet till det förmodligen mest kreativa parlamentariska samarbetet i världen.

Som ni åhörare redan insett med anledning av de tidigare anförandena, och som framgår av rubriken för denna debatt, finns det, trots dessa goda förutsättningar, en hel del övrigt att önska när det gäller det nordiska samarbetet.

Hur kan det komma sig att en mycket samstämmig politisk vilja i samtliga nordiska länder, att våra nordiska medborgare ska kunna utbilda sig, bo, arbeta och hitta en partner att leva ihop med i hela Norden för att sedan som äldre, när det är dags, kunna pensionera sig där man råkar befinna sig och ha sina vänner, inte tycks kunna förverkligas för alla?

Den största delen av det lagstiftningsarbete som genomförs här i riksdagen bygger på direktiv från EU som vi ska implementera, och vi genomför detta arbete ungefär samtidigt i alla de nordiska länderna. Även de länder som inte är medlemmar i EU anpassar sin lagstiftning på i stort sett samma sätt. Ändå påstås det att nya gränshinder tillkommer i snabbare takt än de gamla avvecklas. Kan det verkligen vara möjligt? Får de politiska ambitionerna inget genomslag i praktiken? kan man undra.

Är det rimligt att vi har olika standarder för byggmaterial när de nordiska länderna var för sig är så små marknader? Tillsammans är vi fler än 25 miljoner konsumenter och skulle förmodligen kunna sänka våra kostnader rätt ordentligt – med 1 ½ miljard per år, påstår en del – om vi ställde samma krav i hela Norden på dem som producerar och säljer.

Är det rimligt att vi inte kan se varandras tv-program? Hur fantastiskt vore det inte att se varandras kulturutbud? Och tänk på alla svenskar som arbetar i Norge eller i andra nordiska länder! Vad bra och enkelt det skulle vara för dem att kunna följa debatten här hemma – de ska fortfarande rösta här i Sverige!

Vilken är logiken för den Malmöbo som måste betala skyhöga bankavgifter för att betala en faktura från ett Köpenhamnsföretag där han handlat om kostnaden för att betala till exempel tv-licensen till Radiotjänst i Kiruna är mycket lägre? Det kanske till och med är samma band i

Prot. 2011/12:94  
11 april

*Aktuell debatt:  
Nordiska gränshinder*

de båda länderna. I många fall är det geografiska avståndet kortare till mottagaren i grannlandet än till betalningsmottagaren i det egna landet.

Finns det något som är mer internationellt och gränslöst än betalningsflöden? Under ekonomiska kriser ser det ut som om alla banker sitter i samma båt och anstränger sig för att inte ha svartepetter på hand. Men för oss kunder är landgränserna höga avgiftsmurar. Var finns logiken?

I Nordiska rådets regi har vi låtit utreda pantsystem för burkar. Öl- och läskburkar är ju liksom penningflöden rätt gränslösa. Ibland följer de med över gränsen av bara farten med dem som dagpendlar, och ibland så körs burkarna över i välorganiserade led. Men burkarna ska tas om hand, och streckkoden på burkarna är varken på svenska, danska eller finska. Att samordna returflödena verkar svårt. Men hur svårt kan det egentligen vara på en skala?

Vi har i princip en global konsensus om att vi måste hushålla med resurser för att klara miljö- och klimatutmaningarna. Hur kan vi då tillåta att organisatoriska hinder omöjliggör något så simpelt som att pantsystem, till att börja med i alla de nordiska länderna, samordnas så att det ekonomiska motivet att omhänderta burken som råkar finnas i fel land fungerar så att även den burken blir väl omhändertagen?

Hur kan vi ha regler som gör att en svensk som arbetat utomlands i många år och som vid 64 års ålder väljer att flytta hem för att arbeta i Sverige de sista åren – kanske tio år om statsministern får som han vill – inte ska kunna bli medlem i a-kassan?

Visst, herr talman, finns det fortfarande väldigt mycket att arbeta med.

Anf. 5 CHRISTER WINBÄCK (FP):

Herr talman! Jag njuter ofta av musik. Ibland sätter jag mig om jag är på det humöret för att njuta av *Bergakungens sal* eller något av de andra finstämda musikstyckena som komponerades av den norske kompositören Edvard Grieg. Detta verk är ett av flera som på ett påtagligt sätt speglar det nordiska kynnet, lite svärmod blandat med några lättsamma glättiga inpass.

För två veckor sedan var jag i Reykjavik och deltog i utdelandet av Nordiska rådets litteraturpris som gick till norska Merethe Lindstrøm för romanen *Dager i stillhetens historie*. Det är ett pris som under många år delats ut till en framstående diktare, författare eller motsvarande från något av de nordiska länderna. Det handlar om kultur, musik och historia.

Omkring 25 miljoner människor bor i Norden. Sedan urminnes tider har vi på olika sätt samarbetat och delat vår historia, inte alltid fredligt, men delat den har vi. Vi har haft unioner långt före EU var påtänkt. Redan Kalmarunionen från slutet av 1300-talet till Gustav Vasa 1523 var en tydlig sådan. Den var en försvarsunion långt före Nato och en handelsunion långt före EU med unionsmöten med riksråden, motsvarande våra ministermöten.

Vi hade som ni kommer ihåg även en myntunion med kronan med Danmark och Norge långt före euron. Många av våra föräldrar eller far- och morföräldrar är faktiskt födda under den tiden då kronan hängde ihop och var lika mycket värd.

Det har varit 60 år av passfrihet mellan våra nordiska länder långt innan Schengenunionen ens fanns nedtecknat på ett underlag för diskussion mellan de länder som kom att ingå i EU.

En gemensam syn i många frågor förenar oss och gör det lättare att träffas, bo och arbeta hos varandra. En mängd avtal finns för att underlätta ett utbyte mellan våra länder och bo på ena sidan och arbeta på den andra.

För gränsområdesfolk som umgåtts släktvis eller mellan grannar har en gräns ofta inte utgjort mer än ett streck i marken eller en gränspostmarkering som man rundar på vägen.

I dag frodas grannsämjan och utbytet mellan våra länder mer än någonsin. Handeln är omfattande. Det gäller inte bara gränshandeln i Strömstad, Charlottenberg, Haparanda med flera gränsstäder med stora köpcentrum. Det märks också i den nationella större statistiken att handeln mellan de nordiska länderna vida överstiger handeln mellan oss och andra länder.

Men trots många goda föresatser och skrivna avtal är det inte alltid så lätt att röra sig över de nordiska gränserna. Existerande avtal följs inte alltid eller kan vara svårförståeliga. Det finns luckor i avtal och tillämpning av lagar och regelverk som gör att människor kommer i kläm.

Om vi planerar att flytta, studera eller arbeta i ett nordiskt land är det angeläget att upptäcka och undanröja så många gränshinder som möjligt i Norden. Ju fler olika regler, desto krångligare är det.

Häromåret var jag i Morokulien och besökte Grensetjänsten, ett gränsoverskridande samarbete, tillsammans med några som sitter här i kammaren. Det är en gränsstation mellan Sverige och Norge utanför Charlottenberg som har i uppgift att ta emot och behandla frågor från människor och företag som har någon form av gränsoverskridande verksamhet. Där pekar man på det arbete man bedriver mot gränshinder som finns. Det finns en tjock katalog med exempel på vad som borde förändras för att underlätta pendlandet över gränsen.

Några exempel på hinder mellan Sverige och Norge är utebliven ersättning för utlandsboende vid arbete i konkursdrabbade företag i Sverige, att rehabilitering vid långtidssjukskrivning saknas i boendelandet, olika pensionsåldrar i Sverige och Norge, a-kassetillhörighet för boende i Norge vid arbete i Sverige och så vidare. Alla problem kan inte lösas samtidigt, men vi måste ha en plan.

Motsvarande service finns i Öresundsregionen. Där finns Öresund Direkt där man ger goda råd om hur svenskar kan arbeta, bo och verka i Danmark. Det handlar om hur trafiken fungerar, ekonomin fungerar, sjukskrivningen fungerar och så vidare. Motsvarande finns för danskar på danska om hur det fungerar i Sverige.

När denna debatt blev officiell blev vi tillskrivna av många personer och organisationer med intressen av att detta fungerar bättre.

En fråga gäller danska torpare. Det är 11 500 danskar som äger fritidshus i Sverige. Det är en imponerande siffra. Det är till stor glädje för oss, för att inte tala om det ekonomiska tillskottet det innebär i handeln etcetera.

Men man kan bara ta en sådan sak som att det inte är möjligt för en dansk fritidshusägare att få till stånd ett abonnemang till en tv-parabol utan personnummer här i Sverige.

Några andra saker är bankbetalningar, betalkortsavgifter och hinder vid elektronisk handel.

Att riva gränshinder kräver politisk vilja. Den har vi. Problemet är dock ibland samordning i den lagstiftning vi gör. En ny lag kan skapa nya oväntade och onödiga hinder i gränssamarbetet.

Låt oss visa att vi gemensamt har den politiska viljan att riva våra murar. Låt oss nu öka tempot och takten i det vi gör i denna fråga.

Anf. 6 ÅSA TORSTENSSON (C):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet Ewa Björling för den positiva inledningen.

Jag skulle vilja ställa en inledande fråga till oss själva om vi tror att dagens debatt om problematiken har någon betydelse för att nå målet med färre gränshinder, ökad rörlighet för människor och bättre förutsättningar för näringslivet.

Lyssnar jag på statsrådet Björling känns det positivt. Jag ställer frågan därför att jag får den personligen av människor som jag har mött och som dagligen är berörda, som finns mitt i gränshindret eller som själva ser sig som ett gränshinder.

Herr talman! Som alla redan sagt är det första gången som parlamenten runt om i Norden genomför en debatt under likartade former och vid ungefär samma tid. Det är vad som gör dagens temadebatt så intressant. Det är också vad jag svarar dem som längtar efter resultat inom sitt specifika problemområde i gränsområdena.

Det är inte första gången som en debatt om olika gränshinder förs. Den är ständigt närvarande i Nordiska ministerrådet, i Gränshinderforums dagliga arbete och i Nordiska rådet.

Men jag vill återigen framhålla vikten av att dagens debatt genomförs också med ansvarigt statsråd, Björling, även om det inte lät så inledningsvis. Det är just ett aktivt deltagande av respektive parlament som kan göra skillnad på resultaten i slutändan. Det är när vi tillsammans skapar ett fokus på ett antal områden som vi kan ta steg för steg för att undanröja hinder utan att för den sakens skull förringa något hinder.

Bor man liksom jag i ett gränsområde och dessutom jämte en Europaväg blir det tydligt när man kan se hur handelsutbytet fullkomligt rullar fram och tillbaka över gränsen. Norden är som handelspartner för vart och ett av de nordiska länderna oerhört viktigt och avgörande för jobb och för företagande här. Det är klart att Sveriges stora export och import till och från de övriga nordiska länderna betyder arbete och välfärd i Sverige. Men det betyder också många dagliga relationer och dagliga kontakter – kontakter som många gånger har att hantera frågor som ska förenkla handeln och lösa problem som finns mellan till exempel våra nordiska myndigheter. Det är många samtal som känns onödiga och bara jobbiga. Visserligen ger de jobb, men i många fall kostar detta onödiga pengar och frustration hos enskilda som drabbas. I slutändan förhindrar det här Norden i dess helhet från att utvecklas ytterligare till en starkare tillväxtregion.

Att stimulera och bejaka människors vilja till rörlighet är grundbulten i det nordiska samarbetet. Det är positivt för alla parter att öka samarbetet och stärka relationerna mellan de nordiska ländernas medborgare. Även om det är ca 200 000 personer som under de senaste nio tio åren har



gränspendlat mellan de nordiska länderna vet vi att gränshinder skapar osäkerhet. De kostar pengar, och de begränsar människors vilja att pendla till ett annat nordiskt land.

Om vi menar allvar med en gemensam nordisk arbetsmarknad måste vi också se till att naturliga arbetsmarknadsregioner ges möjlighet att växa över nationsgränser och att det därmed inte ska vara mer komplicerat att pendla mellan Strömstad och Oslo än mellan Strömstad och Göteborg, som Nordens fackliga samorganisation så riktigt har påpekat för oss.

Till exempel borde det vara rimligt att komma överens om gemensamma baskunskaper för yrkesutbildningar i Norden. I dag nekas vissa yrkesutbildade nordbor möjligheten att arbeta i ett nordiskt grannland på grund av olikheter i yrkesutbildningar. Och nog kan man fundera på varför hantering av eld, vatten, avlopp och el skiljer sig åt mellan de nordiska länderna!

Likaså finns olikheter inom bygg- och anläggningsbranschen på grund av nationella byggregler som gör det komplicerat att till exempel exportera hus till andra nordiska länder genom olikheter vad gäller dörrbredder, trappstegsmått och energikrav. Visserligen finns ett byggmaterialdirektiv inom EU genom ett ramdirektiv som anger normen för byggmaterial inom hela EU. Det som dock har hänt är att varje nordiskt land har valt att implementera direktivet så olika att byggnadsdelar är specifikt anpassade till respektive lands krav.

Herr talman! Så olika kulturer eller klimatsituationer har vi väl ändå inte i de nordiska länderna att det kan vara försvarbart att husköparna ska betala extra för att bevara dessa olikheter?

Jag ställer slutligen en fråga till statsrådet Björling: Vilka möjligheter finns det för statsrådet att gå vidare med tydliga rutiner för att samordna det nordiska arbetet när det gäller implementering av EU-direktiv?

Anf. 7 ERIK ALMQVIST (SD):

Herr talman! Jag tror att vi alla drömmer om ett mer välintegrerat Norden. Några enstaka av oss har kanske till och med någon hägring långt där framme om ett nordiskt samarbete som sträcker sig även till koncept som en förbundsstat eller en liknande konstellation.

Om man ska jämföra er vision med min vision tror jag att det finns i alla fall ett par grundläggande skillnader. Det Norden jag vill se präglas av integritet. Det Norden ni vill se präglas av underkastelse för en europeisk superstat. Det Norden jag vill se står för självstyre, för nordiska värderingar och för värnandet av de nordiska samhällena. Ert Norden står för värderativism, multikulturalism och hyperglobalism.

Dagens debatt är lite symtomatisk för de nordiska frågorna. I grunden är vi alla överens om att det finns en lång rad praktiska gränshinder som försvårar bland annat arbete och studier mellan de nordiska länderna. Symtomatiskt nog är också dagens debatt ganska välregisserad i val av tema och av utförliga pm som berättar för oss vilka frågor vi ska fokusera på i det här parlamentet liksom i övriga nordiska parlament.

Men det största gränshindret av dem alla nämns inte. Det viktigaste steg som vi kan ta för att skapa förutsättningar för självständiga nordiska samordnade regelverk vore att lämna den europeiska superstaten. Att å ena sidan tala sig varm för öppna demokratiska processer som ska leda

till en nordisk samordning på arbetsmarknaden, inom socialsystemen, i skolan och så vidare, å andra sidan underkasta sig oräkneliga propåer från en superstat inom vilken varken Sverige eller något annat nordiskt land har något inflytande att tala om tycker i alla fall jag känns synnerligen kontraproduktivt.

Med detta sagt, herr talman, vill jag inte påstå att dagens debatt för den sakens skull är överflödig. Som jag sade tidigare finns det massor att göra, och det finns en mängd praktiska problem. Självfallet ska man till exempel kunna ta med sig sin pension från Danmark till Sverige eller till ett annat nordiskt land utan att bli dubbelbeskattad för både kapital och inkomst.

Självfallet ska man också kunna få en förtidspensionering att gälla inte bara i det land där man jobbar för stunden utan även i andra nordiska länder där man har arbetat. Självfallet ska en svensk som jobbar i Danmark även kunna ta ett extrajobb i Sverige utan att bestraffas för det genom högre skattesatser.

EU eller inte – det finns mycket att göra för att underlätta rörligheten mellan våra grannländer och oss själva. I ärlighetens namn ska jag säga att de nordiska regeringarna gör en hel del för att överbrygga gränshindren, men det går för långsamt. Till detta kommer att det hela tiden uppstår nya gränshinder i takt med att nya lagar stiftas – alldeles för ofta efter propåer från EU, men det handlar också om nationella lagar som stiftas på eget initiativ.

Den kanske absolut viktigaste åtgärd som vi kan vidta, och som jag tror att vi också skulle kunna vara överens om, för att komma till rätta med detta problem är att vi tar fram gemensamma regelverk för att motverka att nya barriärer skapas inom Norden. En rimlig väg att gå vore kanske att man beaktar den fria rörligheten varje gång ett nordiskt land behandlar ett nytt lagförslag i de nordiska parlamenten. Det första man gör om man har en vattenläcka i ett hus är såklart att stänga av vattnet. Jag tror att det första vi bör göra för att underlätta rörligheten är att vi slutar bygga hinder genom förslag i denna riktning. På så vis, herr talman, tror jag att vi kan ta ett viktigt första steg mot en rörligare region.

Anf. 8 MARIANNE BERG (V):

Herr talman! Debatten handlar om Norden och våra gränshinder. Det finns en hel del som vi vill se en lösning på. Men det finns också en hel del positivt mellan våra länder. Jag tänker speciellt på exporten och importen.

Men om vi nu ser bortom det och lägger fokus på människan – den enskilda individen, paret, familjen och så vidare – som av det ena eller andra skälet flyttar till ett annat nordiskt land kan vi ser hur problemen radar upp sig. Det kan bland innebära en svår ekonomisk situation för de drabbade, stor frustration och, inte minst, lidande.

Herr talman! Jag menar inte att vi undanröjer hindren över en natt. Så snabbt går det naturligtvis inte. Men trots att Nordiska ministerrådet och Gränshinderforum många gånger gör ett jättegott jobb minskar inte gränshinderkön. Något löses, och något kommer till. Det beror naturligtvis på många olika faktorer. En kan vara att man kommer överens om några ändringar i en lagstiftning medan ett annat land implementerar något annat som krockar, och då är vi tillbaka på ruta ett.

Jag tror att vi måste skärpa oss i detta arbete så att vi undviker dessa krockar och hela tiden faller tillbaka. Det innebär till syvende och sist att ett gott jobb som har arbetats fram ingenting blir värt. Det är dessutom ett otroligt slöseri med både tid och resurser.

Kvarnarna maler långsamt mellan varven, och det finns en viss tröghet. Då tänker jag ibland på den gamla feministiska kampsången från 70-talet: Vi vill, vi kan, vi törs. Ja, vi vill, vi kan, vi törs. De flesta säger verkligen att man vill förändra och att vi kan förändra. Då återstår: Törs vi? Det är frågan, men jag förutsätter att vi törs.

Herr talman! Att avskaffa gränshinder är en samhällsekonomisk vinst för hela Norden, och inte minst för den enskilda människan. Jag skickar med sången till handelsministern och tipsar om att börja sjunga den vid träffar i ministerrådet och vid träffar med andra nordiska ministrar. Jag lovar att den sången ger resultat när man stämmer upp: Vill vi, kan vi, törs vi? Ja, vi vill, vi kan, vi törs. Jag lovar också att den sången ger råg i ryggen.

Herr talman! Många nordiska medborgare är inte på det klara med vad som gäller när de flyttar till ett annat land för att till exempel arbeta eller studera, och det är ju trist. Många tror faktiskt att det är hemlandets regler som gäller och får en riktig kalldusch när man upptäcker att så var det minsann inte.

Det har tagits upp att arbetslösheten är hög, speciellt bland ungdomar. Generellt är den över 20 procent, och något under, mellan 8 och 10 procent, i Norge och Danmark, men det är inte heller så positiva siffror. Om vi ska följa ländernas arbetslinje inte bara gällande ungdomar utan även när det gäller alla som i dag står utanför arbetsmarknaden måste vi öppna respektive lagstiftningar för att vi ska kunna använda oss av nationella arbetsmarknadsåtgärder utanför vårt eget land.

En del människor behöver kanske en praktikplats som ett första steg eller för att åter komma in på arbetsmarknaden, men i dag kan vi inte anvisa praktikplats i ett annat nordiskt land. Jag anser att vi i Sverige, bland mycket annat, ska driva på denna fråga. Om detta gränshinder skulle utraderas skulle många kunna öka sina möjligheter att få ett arbete. Jag tänker också på närheten mellan till exempel Malmö och Köpenhamn där förbindelserna är jättebra. Detta vore en perfekt lösning för att människor ska kunna komma in på arbetsmarknaden, men vi måste naturligtvis också se till att det finns trygghet och tydliga avtal och att ekonomin inte helt rasar samman för den som blivit anvisad en plats. Pendlingsavståndet får inte heller bli för stort.

Herr talman! Jag tror att detta skulle vara en bra lösning för många människor som bor nära gränserna till våra grannländer. Om vi öppnar våra olika lagstiftningar och ser till att vi har avtal som ger, som jag sade, trygghet och en lön man klarar sig på har vi uppfyllt arbetslinjen och att det ska löna sig att arbeta.

Jag har en förhoppning om att vi då också kan passa på, om vi inte har gjort det tidigare, att skrota fas 3. Den är precis tvärtom, utan trygghet, utan avtal och definitivt utan lönsamhet för den enskilde.

Anf. 9 ANDERS ANDERSSON (KD):

Herr talman! Dagens debatt hålls på initiativ av det samarbete som vi har i Nordiska rådet. Det är ett bra initiativ.

Debatten hålls för att peka på den långa rad gränshinder som finns i Norden. Dessa gränshinder finns trots att vi sedan länge har ett stort, väl utbyggt och väl fungerande samarbete mellan de nordiska länderna. Nordiska rådet fyller i år 60 år.

Det finns en rad gränshinder som bör undanröjas för att förbättra vardagen för våra invånare och stärka Norden och de nordiska länderna på den internationella marknaden. Med mer av gemensam marknad i Norden kan våra företag stå sig starkare i den konkurrens som vi upplever just nu. Det är därför som denna debatt och samarbetet i Norden är så viktiga.

I en gemensam debattartikel, som i dag bland annat finns publicerad i Västerviks-Tidningen, har vi, fyra svenska representanter från mitten-gruppen i Nordiska rådet, visat på en rad hinder som försvårar ungas möjligheter att få jobb. Ungdomsarbetslösheten är ett problem i alla våra nordiska länder, och det borde ligga i allas intresse att arbeta för att komma till rätta med dessa hinder.

Jag vill peka på några åtgärder för att minska gränshinder. Det handlar om att låta arbetslösa ta med sig sin praktikersättning när de reser över gränserna. Det handlar om att auktorisera en godkänd utbildning från ett broderland. Det handlar om att a-kassereglerna måste förtydligas och tolkas på samma sätt så att ingen hamnar mellan stolarna. Det handlar vidare om att studiemedelsreglerna måste ses över liksom föräldrapenningsreglerna.

Det är många som har ett ansvar för att de här gränshindren undanröjs så att vi därmed ger ungdomar möjlighet att komma in på arbetsmarknaden och få ett jobb. Det är min förhoppning att våra nordiska regeringar, deras myndigheter samt a-kassorna i Norden ska medverka till att undanröja de här hindren och lösa problemen.

Herr talman! Förutom vikten av att undanröja hinder för jobb i Norden vill jag i denna debatt särskilt lyfta fram några gränshinder som drabbar personer med funktionsnedsättning. Det är dyrt och komplicerat att resa i Norden om man har behov av hjälp med transporten. Färdtjänst betraktas som ett nationellt ansvar, men jag anser att vi på olika sätt måste arbeta för att underlätta hela resan. I dag måste man boka och betala marknadspriser vid ankomst till det andra landet. Det är inte rimligt om vi vill ha ett Norden utan gränshinder också för personer med funktionsnedsättning.

Utöver frågan om färdtjänst vill jag peka på att om man flyttar till ett annat nordiskt land och har ett handikappfordon kan man inte ta med sig fordonet till det nya bosättningslandet. Man måste ansöka om ett nytt fordon i det nya bosättningslandet. För mig är en bil en bil, oavsett om den är anpassad till att fungera för mitt behov och den funktionsnedsättning jag har eller om det är en så kallad standardbil. Det är därför som detta gränshinder också snarast borde undanröjas så att vi får en fungerande situation också för personer med funktionsnedsättning.

Herr talman! Jag vill slutligen nämna ett tredje exempel inom funktionshindersonrådet. Det gäller att resa med ledarhund. I dag behandlas personer som reser med ledarhund inom EU på samma sätt som turister som reser med sällskapsdjur. Det innebär höga kostnader och långa behandlingstider för vaccinationer och intyg för hunden. Detta bör vi EU-medlemsländer arbeta för att ta bort. Vi måste inse att ledarhunden är ett

hjälpmedel och inte enbart ett sällskapsdjur, och hinder för detta hjälpmedel måste avskaffas för att vi ska kunna få ett Norden som saknar gränshinder och är tillgängligt för alla.

Det handlar om synen på människan, om människovärdet och om att skapa lika villkor för alla. Funktionshinderspolitiken i Sverige handlar ju om att undanröja hinder, så låt oss också verka för att hindren över våra nordiska gränser undanröjs. Jag hoppas att vår debatt här och debatten i våra övriga nordiska länder ska bidra till en ökad aktivitet och påskynda arbetet för ett Norden utan gränshinder.

Statsrådet Björling redovisade i sitt anförande en del av den rapport som gavs vid sessionen i Köpenhamn. Statsrådet lyfte bland annat fram att 13 olika hinder hade undanröjts.

Jag ser fram emot att många av de hinder som vi nu lyfter fram i den här debatten och som också finns i våra nordiska grannländer ska kunna bockas av och på det sättet få en lösning. Vid sessionen, som är en jubileumssession i Helsingfors, i november hoppas jag att vi i Nordiska rådet ska kunna se att vi har tagit tydliga steg för att skapa ett Norden utan gränshinder och ett Norden som de som har ett funktionshinder upplever är ett gränslöst Norden.

Anf. 10 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Herr talman! Tack för alla goda inlägg i debatten! Jag satt just och funderade på om det verkligen inte var någon som skulle lyfta frågan om funktionshindrade, men till slut kom det från Kristdemokraterna. Det tackar vi för, för det är en väldigt viktig fråga – utöver alla de andra som tidigare har tagits upp här i dag.

Jag tänkte börja med att kommentera lite av det som ni har sagt. Jag tycker att Karin Åström inledde väldigt bra med ett citat från den berömde Lassinantti om att tänka över gränser, för det är precis det som vi vill göra väldigt mycket mer, och det är precis det som Sverige också står för, inte bara när det gäller Nordensamarbete utan också när det handlar om EU-samarbete – hur pass globaliserade vi är ute i världen och hur utåtriktade vi är när det gäller vår handel i världen.

Jag tycker att vi redan tänker över gränser. Inte minst alla ungdomar är väldigt globaliserade i dag. Många av dem är born global. Bara som ett exempel kan nämnas att många ungdomar i dag inte tycker att deras företag befinner sig på export när de är inom EU. De tänker inte ens så längre, så den gränsen är redan utsuddad för dem.

Sedan tänkte jag också kommentera det här med ungdomsarbetslösheten, för det är många av er som har tagit upp den. Den är hög – jag håller med om det. Det är ett allvarligt problem som vi också kommer att fokusera ytterligare på under vårt ordförandeskap 2013 i Nordiska ministerrådet. Men jag vill att vi ska hålla oss till verkligheten och till det som är relevant. Att 25 procent är arbetslösa syftar till officiell statistik över vilka som söker jobb, men 40 procent av dem är studerande. Tar man antalet arbetslösa och drar ifrån antalet studerande, jämför med hela befolkningen och tittar på gruppen 15–24 år som vi betecknar som ungdomar är det ungefär 7 procent. Det här är siffror gällande 2010 från Ekonomifakta. Det är fortfarande en väldigt hög siffra, men vi ska leva i verkligheten, och riktigt 25 procent är det inte.

Icke desto mindre ser vi från regeringens sida att Nordjobb är väldigt viktigt, och även framdeles kommer det att vara betydelsefullt.

Jan Lindholm tog upp det här med byggstandarder, och jag håller verkligen med där. Det är självklart inte rimligt med olika byggstandarder. Det förhindrar, fördyrar och försvårar för byggande. Bara det att vi inte har samma standarder på byggmaterial är ett problem – det handlar om både Norden och EU. Detta är ett område som vi jobbar på inom EU.

Christer Winbäck tog upp andra frågor, bland annat att danskar med sommarhus i Sverige inte kan få parabolantenn på grund av avsaknad av svenskt personnummer. Vi hör alla hur bisarrt det låter!

Åsa Torstensson ställde en väldigt relevant fråga om hur vi säkerställer att det inte blir fler gränshinder i framtiden och om det finns tydliga rutiner för det nordiska samarbetet för EU-direktiv. Ett förslag som jag har lagt fram är att när vi inför ny lagstiftning ska vi också skicka ut förslaget på remiss till våra nordiska grannländer så att alla ser hur vi har tänkt oss det och om det rymmer med de andra nordiska ländernas lagstiftning just för att det inte ska bli ytterligare nya problem i framtiden. Det handlar om både nationell lagstiftning och om hur vi implementerar den nya EU-lagstiftning som finns. Det handlar naturligtvis inte bara om Sverige utan om att alla de nordiska länderna ska göra samma sak.

Det här är inte verklighet i dag, men jag hoppas att det blir det snart.

Anf. 11 KARIN ÅSTRÖM (S):

Herr talman! Jag ska inte ge mig in i att tolka statistik, för med statistik och gränshinder är det nog väldigt lika på ett sätt. Vi tolkar faktiskt saker olika mellan människor och mellan länder. Det är därför vi står här och det är därför vi ständigt har problem med gränshinder – tolkningarna är olika.

När vi pratar om gränshinder – eller kanske vi ska säga gränsmöjligheter – är det oerhört viktigt med en folklig förankring, att människor fritt ska kunna röra sig över gränser, arbeta, bilda familj, skaffa barn och bo i ett annat nordiskt land utan att stöta på massor av hinder som faktiskt komplicerar familjens vardag och gör tillvaron otrygg för många.

Jag ska ägna tiden åt att berätta om ett exempel på hur det i praktiken kan se ut. Jag är alldeles säker på att många av er redan har läst om det här exemplet. Det är berättelsen om Per och Maria.

Per och Maria är sambor och väntar barn. Per har arbetat i Norge – det kunde också ha varit i Finland, för förhållandena ser exakt likadana ut om man jobbar där – i över ett år medan Maria arbetar i Sverige. I Norge tjänar fäder in sin rätt till föräldraledighet baserat på moderns rättigheter. Eftersom Maria bor och arbetar i Sverige har Per inte rätt till betald föräldraledighet. Män som arbetar i Norge men är gifta med en person som inte bor i Norge får inte föräldrapenning enligt norska regler, trots att de betalar skatt i Norge.

Detta tvingar i praktiken personer som har en situation likt denna att flytta till Norge. Med andra ord försvinner kompetens och skattepengar från Sverige. Just den här situationen är mer och mer vanlig i dag. Personer, oftast män mellan 20 och 30 år, veckopendlar till Norge för att arbeta, och chansen att de har en sambo i sin hemstad är stor.

Resultatet av denna regel är att ena parten antagligen får flytta. Det skapar en osäker situation för paret. Var ska de bo? Hur blir det med

jobben? Hur blir det med barnomsorgen? Frågorna hopas, och det kan sluta med att de tvingas flytta och ge upp den säkerhet som finns med ett fast jobb. Skulle inte mannen flytta är risken överhängande att mamman tar hela ledigheten, vilket ju är ett stort hot mot en ökad jämställdhet.

Herr talman! Regeringen har öppet här i Sverige gått ut med att man vill se ett ökat uttag av pappadagar och exempelvis infört en föräldrabonus för dem som delar lika på föräldraledigheten. Om regeringen nu verkligen vill satsa på en ökad jämställdhet måste man ta rejäla krafttag för att ordna situationen snabbt.

Herr talman! Vad gör familjer som lever med problemet och känner sig kränkta och otrygga? Ja, de kanske vänder sig till medierna, eller så tar de kontakt med Gränshinderforum om de är upplysta om att det finns. De kan också vända sig till de informationscentrum som finns på tre platser i landet, eller så skriver de till en riksdagsledamot i Nordiska rådet.

Det här med gränshindren och de tre informationscentrum som vi har vid våra gränser spelar en oerhört viktig roll i att identifiera olika gränshinder och föra kunskapen om dem vidare till ministerrådet för att så snabbt det bara går få till stånd förändringar av hindren. Men faktum är att de saknar en formell roll och uppgift att säkra att medborgares rättigheter inte blir kränkta.

Vi socialdemokrater föreslår därför att man tillsätter en gränshinderombudsman, liknande Justitieombudsmannen, som sorterar direkt under Nordiska ministerrådet.

Anf. 12 JAN LINDHOLM (MP):

Herr talman! Att vi håller den här debatten om gränshinder i Norden är förhoppningsvis en början på ett högre tempo i försöken att minska de gränshinder som finns, inte minst att försöka utveckla system som gör att vi inte skapar nya gränshinder mellan de nordiska länderna.

Den samstämmighet som finns när det gäller ambitionen att minska gränshinder, som jag tycker att man mycket tydligt kan höra i debatten i dag, tror jag är en bra inledning på den serie debatter som under den här rubriken ska genomföras i alla nordiska länder under april månad. Från början var tanken att vi skulle ha genomfört debatterna på samma dag i alla parlamenten för att på så vis visa att just vi i parlamenten kan samordna. Nu lyckades inte det, men kanske till ett annat år. Jag tycker att det skulle vara en styrkedemonstration om samtliga nordiska parlament samtidigt visar enighet i viktiga frågor. Då får våra regeringar verkligen anledning att visa framfötterna.

Jag vill absolut inte klaga på någon, eftersom jag förstår att det är svårt att få flera länders byråkratier att dra åt samma håll. Men visst är det märkligt, som redan har nämnts här, att 10 500 danskar med sommarstugor i Sverige ska behöva skriva till det svenska parlamentet och framföra sitt missnöje med de gränshinder som de upplever. Man kan tycka att våra finmaskiga myndigheter borde ha fångat upp de problemen och åtgärdat dem långt innan de riskerar att bli politiska slagträn i debatten.

Inför den här debatten har det tagits fram mängder av handlingar från olika intressenter som visar hur mycket vi skulle kunna vinna på att slopa gränshinder. Det handlar om miljarder, herr talman, på många olika områden.

Vad är det då som bromsar? Varför har vi exempelvis inte samordnat våra nordiska studiestödssystem, om det nu är så att vi vill konkurrera med världens bäst utbildade arbetskraft, som vi politiker ofta säger oss vilja göra och sträva mot. Samtidigt vet vi att varje land i Norden är för litet att självt klara av att vara på topp på alla kunskapsområden.

Om vi ändå samordnar studiestödet kunde vi lika gärna samordna många utbildningar. Tänk vilket slöseri med utbildningstid om man måste göra om sin utbildning eller läsa ett extra år med kompletteringar bara för att man kanske råkar bli förälskad i någon i ett grannland och väljer att flytta dit men vill fortsätta i samma profession. Många yrkesauktoriseringar skulle säkert kunna innehålla precis samma krav i våra länder. Jag tror till och med att yrkeskompetensen skulle vinna på det.

Så här kan man hålla på och klaga länge på att det inte redan har skett, att vi inte redan har löst alla gränshinder som i dag försvårar ett sätt att leva i Norden. Jag tänkte under mitt nästa anförande försöka beskriva det som jag tror behövs för att vi ska få med oss Sveriges riksdag och kanske till och med regeringarna, oavsett vad det är för politisk färg på dem, för att även i praktiken verkligen bygga och verka för ökad nordisk integration.

Sedan tänkte jag bara tillägga, med anledning av ministerns kommentar till Karin Åströms förslag om statistik, att jag inte tycker att man är mindre arbetslös bara för att man som arbetslös fyller sin tid med något meningsfullt, som att studera. Jag tror att man är lika arbetslös ändå om man söker arbete.

#### Anf. 13 CHRISTER WINBÄCK (FP):

Herr talman! Det här kanske inte är en inrikespolitisk debatt, men jag tycker ju inte att studera är att fylla sin tid. Jag tror att studier är väldigt meningsfulla för de allra flesta som studerar för att skapa sig en plattform för framtiden. Men jag ser fram emot Jan Lindholms nästa inlägg då han kommer att presentera sina förslag om hur man ska kunna gå vidare i det nordiska samarbetet. Det är det jag tycker är viktigt med den här debatten, att vi på olika sätt försöker tala om att vi har en vilja att gå vidare mot någonting framåt snarare än att se bakåt. Därför är det också viktigt att konstatera att samarbetet i Norden är livaktigt och kan bli än bättre på olika sätt.

Våra förfäder kände, som jag nämnde förut, inte gränser på samma sätt som vi gör. Nu försöker vi återerövra en del av det gemensamma arv som vi har, och de hinder som då ligger i vägen är det upp till oss här i detta parlament och i de andra nordiska parlamenten att tillsammans arbeta för att förändra och se till att det blir bättre vare sig det är socialförsäkringar, arbetslöshetsåtgärder av olika slag eller något annat.

En av de saker som jag har lärt mig av de underlag som jag har studerat inför debatten är just att organisationen Nordjobb, som har nämnts vid några tillfällen här, sedan många år förmedlar arbete till ungdomar mellan 18 och 28 år i de olika nordiska länderna. Det gör man för att öka rörligheten, förståelsen och kunskapen om språk och kultur i Norden. Jag tycker att det är ett av många alldeles utmärkta sätt att också se till att vi får ett ökat utbyte mellan våra nordiska länder, att vi stärks i den nordiska identiteten och känner den nordiska samhörigheten. Jag tror att det är viktigt att man bidrar med erfarenheter från olika länder för att lära sig



förstå varandras möjligheter, styrkor och annat. Jag tror också att det är viktigt för att få synergieffekter mellan våra olika länder och för att se till att få ihop Norden som en region.

Det är också viktigt att konstatera att handeln är en betydelsefull fråga för att skapa och knyta band mellan oss för att se till att stärka den delen.

Jag kan konstatera när jag tittar på de vänorter som ni vet att de flesta kommuner har, vänorter mellan sin egen kommun och andra kommuner i olika länder runt om i världen, att det är otroligt många som har en eller flera vänorter i de nordiska länderna. Det handlar också om att få ett ökat utbyte av olika aktiviteter och att förstå varandra. Jag tycker att det är ett alldeles utmärkt sätt att försöka skapa och öka förståelsen för de saker vi har att hjälpas åt att förbättra.

En av de saker jag har genom riksdagens biblioteks utmärkta försorg är en mängdbevakning som jag får varje morgon. Två minuter över nio tror jag det är som det trillar in ett mejl med bevakningar av olika områden. Jag har det på vapen, på mitt eget namn och naturligtvis på många andra saker. En av de mängdbevakningarna är just Norden, Nordiska rådet och liknande. Varje morgon trillar det in ett mejl om vad som har hänt det senaste dygnet från olika tidningar och andra begivenheter, så även i morse.

Dagens mejl handlade om behovet av att auktorisera olika utbildningar mellan våra broderländer, som det stod, för att vi skulle kunna få en ökad möjlighet att se till att våra utbildningar gällde i de olika länderna. Det andra handlade om samarbete mellan de nordiska länderna och behovet att samordna nya lagar och regler för att få en ökad möjlighet till utbyte. Detta tycker jag är en mycket viktig del.

Anf. 14 ÅSA TORSTENSSON (C):

Herr talman! Cirka en halv miljon människor har under de senaste nio tio åren flyttat eller pendlat mellan de nordiska länderna. Många av dem vittnar om återkommande problem när det gäller uppkomsten av arbetslöshet, vid arbetsskador, vid studier eller vid pensionering. Visserligen kanske kärleken är gränslös men föräldradigheten blir något av en orättvis ekonomisk fälla just när man har valt att flytta över en nationsgräns.

Det här är historier från vardagen, från verkligheten, som sprider sig från mun till mun och som skapar också mentala hinder, inte bara de rent faktiska hinder som finns för människors vilja att våga söka sig över till ett annat nordiskt land. Det kan väl inte vara meningen att det ska vara så i en tid då rörlighet borde kännas naturligt och där nationsgränser inte borde vara något problem.

Vi kan konstatera att det europeiska samarbetet stundtals har det lite jobbigt. Det finns fortfarande stora ekonomiska utmaningar för EU. Nu finns det stora möjligheter och förutsättningar för att framgångsrikt stärka Norden som en tillväxtregion, att gå före genom att just möta dessa utmaningar med öppnare gränser mellan länderna och med tydliga reformer som stärker den enskilda människans möjlighet att röra sig fritt över nationsgränser när det gäller både jobb och rättvisa ekonomiska förutsättningar för att kunna bilda familj även om man har valt att lämna sitt hemland.

Därför är det för mig som centerpartist och representant för mitten-gruppen självklart att öppenhet med färre gränshinder är den mest framgångsrika vägen att gå för ökad tillväxt och därmed ökad välfärd för alla nordiska medborgare.

Mejlledes och brevledes har det kommit in många initiativ till och förslag på förenklingar för gränsgångare. De har kommit från näringsliv, fack, enskilda personer och företrädare för gränskommuner. De förväntar sig att dessa problem kommer att resultera i konkreta hinder eftersom de påverkar deras vardag negativt. Jag tror att vi har berört och identifierat de flesta problemområden.

Avslutningsvis vill jag framföra ett stort tack till statsrådet Björling, som i dag lämnar det positiva beskedet om arbetet att finna rutiner för att från den svenska regeringens sida finna möjligheter att förhindra nya krångliga regler. Det prioriterade området är att se till att stoppa tillflödet av nya hinder. På så sätt kan man också undan för undan skapa mer samhörighet mellan de nordiska länderna. Det är till gagn för de nordiska medborgarna.

Tack för detta positiva besked. Vi ser också fram emot att övriga nordiska regeringar lämnar motsvarande besked om rutiner i syfte att förhindra nya regler genom att finna samordning vad gäller implementering av EU-regler och EU-direktiv.

Anf. 15 ERIK ALMQVIST (SD):

Herr talman! En klok man sade en gång att Sverige i dag dras med massarbetslöshet. Den kloke mannen heter Anders Borg, och jag håller med honom. Sysselsättningsgraden är i dag 5 procent lägre i Sverige än i till exempel Norge. Siffrorna ser betydligt sämre ut om man ser till ungdomsarbetslösheten.

Nu har det varit lite olika uppfattningar om ungdomsarbetslösheten. Jag upplever att det finns en form av argumentationsmässiga gränshinder mellan höger- och vänsterblocken, och jag tänkte försöka överbrygga dem eftersom jag tror att båda har sina poänger.

Statsrådet menar att ungdomsarbetslösheten anses vara i nivån 7 procent. Då har man valt att helt räkna alla ungdomar som studerar som icke arbetslösa, oavsett skäl till studier.

Låt mig börja med att konstatera att 10 procent av ungdomarna upp till 24 år varken studerar eller jobbar. Till det kommer en mängd studerande ungdomar som också söker jobb. Där kan det finnas olika skäl till hur man söker jobb. Jag håller med om att man inte fullt ut kan förutsätta att alla som studerar och söker jobb egentligen vill arbeta, men man kan heller inte förutsätta det motsatta, det vill säga att alla som befinner sig i någon form av studier och söker jobb vill studera i första hand. Det kan mycket väl vara så att många väljer studier som ett sätt att få en inkomst. Studier ger en försörjning. Det är inte säkert att studierna i varje enskilt fall behöver vara meningsfulla i den meningen att de leder till en etablering på arbetsmarknaden längre fram.

Dessutom kan man tycka att den som vill studera och vill arbeta, alltså aktivt söker ett arbete men inte får det, i någon mening borde kunna betraktas som arbetslös. Men oavsett hur man väljer att mäta arbetslösheten bland ungdomar kan vi konstatera en sak, nämligen att den svenska ungdomsarbetslösheten är betydligt högre än i våra nordiska

grannländer och att den är hög i ett internationellt perspektiv – vilken mätmetod vi än väljer.

Med detta som bakgrund är det så klart attraktivt för svenska ungdomar att arbeta i ett land som Norge som har låg ungdomsarbetslöshet och även i Danmark med en betydligt lägre ungdomsarbetslöshet än den svenska och dessutom högre löneläge. Då finns en rad praktiska problem som flera här har nämnt som behöver lösas inom Norden, till exempel problemet att man inte kan få en praktikplats i ett annat land. Sedan finns de gränshinder som uppstår vid deltidsarbete i flera länder, till exempel att gå miste om sociala förmåner. Man kan till och med bestraffas genom ökad skatt på grund av att man tar extrajobb i Sverige fast man arbetar i ett annat land.

Herr talman! Låt mig återigen hänvisa till Anders Borg: Vägen till integration går genom arbete. Om vi menar allvar med vår ambition att öka integrationen i Norden måste vi prioritera integrationen på arbetsmarknaderna och de förmånssystem och övriga praktiska omständigheter som följer arbetet.

Anf. 16 MARIANNE BERG (V):

Herr talman! Nu har vi snart gått igenom den andra omgången på talarlistan, och jag märker att de flesta av oss vill förändra i positiv anda. Vi vill gå framåt och nå målet ett gränslöst Norden. Att vi sedan har olika vägar att nå dit ger spänst i debatten. Annars skulle det vara trist – urtråkigt – om vi inte hade olika syn på det hela.

Jag vill ta upp en sak som kanske inte direkt kan sägas är ett faktiskt gränshinder men som utgör ett gränshinder för människor. Det gäller skatteavtalet mellan Sverige och Danmark. Det är en trist historia.

Till Malmö och många närliggande kommuner har många danskar flyttat. De är nog den största gruppen som har flyttat till Malmö de senaste åren. Jag välkomnar danskarna, liksom alla andra människor som har valt att flytta hit oavsett var de kommer ifrån. Men, herr talman, det är lite knivigt när det finns ett avtal med Danmark om att danska medborgare som bor i till exempel Malmö och arbetar i Köpenhamn ska betala skatt i Danmark. Det är precis tvärt emot gränsövergångsreglerna för andra nordiska länder. Avtalet blir ett gissel. Vi får naturligtvis ekonomisk kompensation från den danska staten, men pengarna räcker många gånger inte för att täcka kostnaderna som Malmö kommun får stå för.

Jag vill komma till själva kärnan i detta som drabbar människor. Det mest negativa är att det ofta skrivs i medierna, framför allt i skånska medier, med en underton att danskar får allt gratis i Sverige. Det finns ytterligare en underton att de utnyttjar systemet. Det är inte speciellt positivt. Med sådana falska beskyllningar slås hela tiden kilar mellan människor. Det är väl något som vi i ett demokratiskt samhälle med alla medel bör undvika. Att den enskilda individen får stå till svars och utmålas som snyltare är sorgligt när det är de svenska respektive danska regeringarna som aldrig kommer till skott att lösa fråga.

Jag vet att det pågår ett arbete med att försöka lösa frågan. Men eftersom vi inte har kommit någonvart under de senaste åren är jag inte säker på att frågan kommer att lösas inom kort. Jag hoppas naturligtvis. Hoppet är, mina vänner, det sista som överger människan.

Herr talman! Danskar som har valt att flytta till Malmö ska inte stå som syndabockar, utan det är de svenska respektive danska regeringarna som ska stå vid skampålen – inte den enskilda individen.

Anf. 17 ANDERS ANDERSSON (KD):

Herr talman! Det finns en rad frågor som nu bubblar upp när vi på allvar lyfter upp gränshinderfrågor i Norden till debatt i samtliga våra nordiska länder. Flera här i talarstolen har berört problem som finns i direkta gränsområden runt vårt land och i förhållande till våra övriga nordiska grannar. Dessa frågor bör vi självklart lyfta upp, precis som Marianne Berg gjorde i sitt inlägg.

Även jag vill peka på ett gränsproblem, och det berör oss som bor mitt i Sverige, om jag uttrycker det så. Som smålänning vet jag att skogen och sjöarna och den frihet som dessa ger lockar många turister till vårt land. En del av dessa turister köper fritidshus, och då inte så sällan i Småland, där målet är att kunna nyttja och ta till vara den frihet och de möjligheter som finns. En hel del av dessa turister i vårt land kommer just från Danmark. Man har dessutom hanterbara avstånd, även om man inte stannar i Skåne utan söker sig lite längre upp i Sverige.

Enligt uppgift finns det i dag över 10 000 danskar som har fritidshus i södra Sverige. En aktuell information som vi riksdagsledamöter fick, och som Jan Lindholm berörde lite grann i sitt inlägg, är att 75 procent av dessa vill teckna avtal när det gäller parabol, tv- och telefonabonnemang men då har bekymmer med kravet på svenskt personnummer.

Dessa fritidshusboende, i detta fall från Danmark, har när man lever och bor i Sverige en konsumtion som bidrar till att hundratals miljoner tillförs den svenska ekonomin och inte minst servicenivån. När det gäller turister och fritidsboende och servicenivå i vårt land ska vi veta att i glest befolkade områden, som en del av Småland är, har det en stor betydelse.

Men detta att vi drar nytta av det är egentligen inte grundmotivet. Det är en positiv bieffekt av ett ökat gränshinderfritt Norden. Grundfrågan är att vi ska lösa frågor för att göra det enkelt för fritidsboende från andra länder att kunna bo och leva på ett naturligt sätt och att de hinder som finns, om det gäller att teckna avtal om tv eller telefon, kan undanröjas. Jag hoppas att vi kan öppna upp för en ökad nordisk gemenskap och att det finns en vilja att lösa dessa gränshinder som i dag finns och som emellanåt redovisas till oss när det gäller fritidsboende i vårt land.

Min fråga i den här delen av debatten är: Har möjligen statsrådet Ewa Björling redan i dag något att erbjuda som lösning för de fritidsboende i vårt land från andra nordiska länder som upplever att man har hinder, till exempel när det gäller personnummerfrågan?

Herr talman! 25 miljoner invånare bor i Norden. Åsa Torstensson och Jan Lindholm pekade på att ett område, som jag också vill understryka, handlar om den orimliga ordningen med olika standard för byggmaterial. Detta är något som hindrar utvecklingen när det gäller byggsektorn, men framför allt hindrar det en lägre kostnad och skapar fördyringar för enskilda invånare i Norden. Vi har möjlighet att bli slagkraftigare, att se till att byggnation utvecklas och industrier växer men framför allt att enskilda människor i Norden kan ta till vara detta genom att vi undanröjer hinder och ser till att skapa en enhetlighet. Detta är ett av de angelägna områdena för att skapa ett gränshinderfritt Norden.

Anf. 18 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Herr talman! Jag ska försöka hinna kommentera alla. Jag ser att jag har två minuter till på sluttampen.

Jag börjar med den allra sista talaren, Anders Andersson, KD. Jag har ingen lösning i dag för fritidsboende i vårt land. Men alla gränshinder som ni ser är jag väldigt tacksam för att få information om så att vi kan börja jobba med dem så gott vi kan.

Byggnormer berörde jag i mitt tidigare inlägg. Jag vill egentligen bara kommentera att det inte bara är hinder genom att det fördyrar för människor. Det finns också olika gränshinder när det gäller byggnation och infrastruktur, exempelvis mellan Sverige och Norge. För små företagare som har sitt företag registrerat i Sverige är det nästan omöjligt att lämna en offert i Norge därför att man ska betala moms på sina maskiner i förskott. Det gör att det i praktiken är omöjligt att lämna något anbud där.

Till Marianne Berg ska jag säga att jag längtar efter att höra henne sjunga i Nordiska rådet.

När det gäller skatteavtalet mellan Sverige och Danmark har riksdagen gjort ett tillkännagivande, och jag vet att man just nu ser över det här på Finansdepartementet, tillsammans med en större översyn. Jag har inte mer detaljer om det i dag och hur långt det har gått, men jag vet att man jobbar med frågan.

Jag tycker naturligtvis också att det är viktigt att samordna nordiska utbildningar. Alla dessa frågor om att vi ska kunna röra oss över gränserna i hela Norden är viktiga. Det handlar om studenter, om jobben, om var man vill bo, om var man vill ha sin pension, helt enkelt hur man vill leva, och om att man också som funktionshindrad ska kunna leva i ett gränslöst Norden.

Karin Åström hade en kommentar om att män inte kan vara pappa-lediga i den utsträckning som vi i Sverige tycker att män ska kunna vara. Jag håller med om det – det är fullständigt barockt, om man får säga så i talarstolen. Den här frågan var uppe nyligen när jag var i Norrbotten, och då handlade det om svenska män som arbetar i Finland. Det är precis samma situation, och verkligen inte någonting som gagnar jämställdheten. Det är också en fråga som jag tar med mig och ska försöka arbeta med.

Men det handlar också om detta: Hur agerar man i Finland? Hur agerar man i Norge? Det är inte Sverige ensamt som kan driva det här, utan vi måste se krafttag i alla nordiska länder för att vi ska lösa den här typen av hinder.

Förslaget om en gränshinderombudsman liknande JO som sorterar direkt under Nordiska rådet ska vi titta på. Vi håller på att göra en bred genomlysning av hela systemet för att också se hur vi kan få ett nytt effektivt system för att koppla ihop lokala gränshinderaktiva, både med Hallå Norden och med Gränshinderforum, alla gränstjänster. Det är egentligen ett nytt mandat för att göra det här bättre och än mer effektivt. Mandatet går ut 2013, och då vill vi se hur vi kan effektivisera det ytterligare så att vi får ännu bättre fart på gränshinderarbetet.

Alla förslag till förbättringar som ni har mottas tacksamt.

*Aktuell debatt:  
Nordiska gränshinder*

Anf. 19 KARIN ÅSTRÖM (S):

Herr talman! Det har varit oerhört intressant att delta i denna debatt och samtidigt höra om alla de gränshinder som har radats upp här men också synpunkter på hur man kan lösa gränshinder.

Jag tolkar debatten så att det faktiskt finns ett reellt behov av att tillsätta en nordisk ombudsman för gränshinder. Jag tycker att det är bra att statsrådet tar upp det i den strategi som man nu håller på att se över. Uppenbarligen måste det vara oerhört många människor där ute som känner sig kränkta av att förvaltningar på olika sidor om gränsen gör olika tolkningar i olika frågor. Man vet inte säkert vart man ska vända sig med sina kränkningar och sina besvär.

Jag skulle vilja uppmana fler partier att ta chansen att ställa sig bakom vårt medborgarförslag om att tillsätta en gränshinderombudsman, så kan vi ha ett enat nordiskt råd i den frågan.

Herr talman! Som politiker är vi vana att formulera oss i vackra tal, och vi skriver gemensamma deklARATIONER och resolutioner. Det är gott och det behövs, men när det gäller problem som uppstår i människors direkta vardag behövs det mer av konkret verkstad. Där tycker jag att vi i Sverige ska vara föregångare.

När det gäller strategin och att se över de informationscenter som vi har och hur det ska se ut framöver, vilket Nordiska ministerrådet nu jobbar med, skulle jag särskilt vilja understryka att jag hoppas innerligt att ni också har lyft in finansieringsfrågan. Det är alltså en stor oro ute bland centren för att man inte har löst finansieringen efter 2013. Finansiering är trots allt långsiktighet för att verksamheten ska kunna fortsätta.

Med det vill jag avsluta med att säga ett stort tack till talmännen här i Sverige och också i våra övriga nordiska parlament, som har tagit initiativ till att debatten har kommit till stånd. Tack!

Anf. 20 JAN LINDHOLM (MP):

Herr talman! Då kommer vi till verktyget, metoden, för att bryta det dåliga mönstret. För en politiker måste i så här stora sammanhang verktyget vara visionen. Det räcker inte med ett bra handlag eller bra hantverkare, som Ole Norrback med flera.

I Sverige är vår riksdag väldigt Stockholmsfixerad. Trots att jag kommer från Dalarna tror jag därför att den vision som ska få fart på Sveriges riksdag måste vara en vision som beskriver de vinster som Stockholm kan göra på minskade gränshinder.

Om vi skapar en bild av en gemensam, tätt sammanlänkad arbetsmarknad som omfattar Stockholm och Oslo genom ett snabbtåg som gör uppehåll i Västerås, Örebro, Karlstad och kanske en ort till på den rakaste och kortast möjliga sträckan mellan huvudstäderna skulle vi ha skapat den mest attraktiva arbetsmarknadsregionen i Europa. Ingen annan kan konkurrera med de boendemiljöer som de mest kräsna nyckelpersonerna på morgondagens arbetsmarknad kommer att kräva.

Att kunna bo i den idyll som det finns så mycket av i det här geografiska området och ändå med högst en timmes restid ha tillgång till en eller kanske båda huvudstäderna, vad kan vara mer lockande för en ung, modern, barnfamilj som inte vill missa det globala karriärtåget men ändå erbjuda barnen det bästa de kan få?

Att spinna på den visionen och beskriva alla de fördelar som det skulle innebära för Stockholm och dess utvecklingsmöjligheter tror jag är nyckeln till att få alla här i huset med på tåget.

Ska man lösa stora problem måste man våga tänka stort. Visst kan varje gränshinderproblem för sig verka litet och futtigt. Men det är inte de konkreta problemen som utgör själva hindret för förändring. Jag menar att problemet finns i de nationella byråkratierna, den osäkerhet som sitter som rädsla i väggar och hos myndigheter och institutioner. Det är därför som detta är en så stor fråga.

Först när också stockholmarna upplever att de bor i en gränsstad tror jag att vi kan få alla med oss.

Anf. 21 CHRISTER WINBÄCK (FP):

Herr talman! Tack, Jan, för den visionen! Jag kan nog ställa upp på flera av de sakerna. Jag tror också att det är viktigt att känna att vi skapar möjligheter att på olika sätt lättare färdas till varandra, bo på olika ställen och arbeta på andra sidan gränsen.

Det är viktigt att konstatera att många här i Sverige känner att vi har en nordisk identitet. Det har gjorts en undersökning som jag tror ska presenteras i eftermiddag där statsrådet möjligtvis ska vara med. Där visar man att svenskarna rätt mycket identifierar sig med Norden. Jag tycker att det är positivt. Jag ska inte föregripa den presentationen.

Det är ändå roligt att känna att vi har en politisk vilja. Jag kan hålla med både Marianne Berg och Jan Lindholm, som tydligt har sagt att den politiska viljan och visionen är viktiga verktyg för oss.

Vi vet att en del av de lagar och föreskrifter som vi tar bort för att underlätta gränsarbetet ibland tyvärr ersätts av nya lagar som inte alltid är samordnade. Därmed skapar vi ibland nya hinder. Sådant kan vi jobba med. Det är viktigt att känna att vi har en politisk vilja.

Därmed är debatten alldeles strax över, och jag vill också passa på att tacka statsrådet för både goda inlägg och goda insatser under åren.

Jag tror också att det är viktigt att känna att vi nordiska kamrater som sitter här i kammaren vill, kan och förmår arbeta framåt. Det är viktigt att vi tillsammans ser till att den politiska viljan ersätts av att vi gemensamt tar ansvar för att se till att det blir verkstad av det vi nu har sagt här i kammaren.

Anf. 22 ÅSA TORSTENSSON (C):

Herr talman! Här har jag historien om Jyrki och Johanna. Läs den, ni som inte själva har drabbats av gränshinder i Norden! Då tror jag att ni alla känner viljan att hjälpa till och förbättra det nordiska samarbetet och den nordiska arbetsmarknaden.

Här finner vi en vanlig familjs liv i Norden med just gränshinder. Här finner vi exempel som man möter i vardagen när man råkar hitta kärleken i ett land och väljer att plugga i ett annat land och jobba i ett tredje. Det är trots allt inte så ovanligt att en vanlig familj någon gång är beroende av studiemedel, a-kassa och fungerande socialförsäkring. Då måste man kunna känna tillit till gällande regler. Annars kommer vi fortsatt att tveka vid nationsgränsen.

Kanske kunde Karin Åströms förslag om en gränshinderombudsman vara hjälpmedlet för Jyrki och Johanna. Jag hoppas verkligen att vi kan fortsätta att diskutera det.

Avslutningsvis vill jag visa på den tveksamma situation som Jyrki hamnar i som arbetslös när det gäller att betala in dyra medlemsavgifter till a-kassan i *ett* land. Men om man bor i ett annat land ska man ta ut lägre ersättning från a-kassan vid eventuell arbetslöshet.

Detta leder naturligtvis till att man mentalt stoppar vid gränsen. Jag tror att var och en är sig själv närmast och försöker ha kontroll över sin ekonomi och också försöker ha kontroll över eventuella problem som kan uppstå.

Därför är det viktigt att vi i dag lägger fokus på hur vi kan ta bort hinder för den enskilda individen. Det är så vi kan göra skillnad och fortsätta utveckla Norden till en stark nordisk tillväxtregion.

Tack för en bra debatt!

Anf. 23 MARIANNE BERG (V):

Herr talman! När man står näst sist på talarlistan kanske man inte behöver upprepa samma saker, utan jag vill ta upp en annan sak, nämligen hbt-frågor inom det nordiska samarbetet.

Att kunna uttrycka sin sexualitet på egna villkor är en grundläggande mänsklig rättighet, oavsett var i världen man bor. Det är en rättighet vi ska ha och värna. Ingen stat ska kunna hänvisa till historien, kulturen och religionen och hävda att dessa rättigheter inte omfattar de egna medborgarna.

Jag vet att vi har gjort ett jättebra jobb i Nordiska rådet när det gäller dessa frågor och verkligen står upp för de mänskliga rättigheterna här i EU som i övriga världen.

Arbetet med hbt-frågor i Norden har varit framgångsrikt. Det är jättebra. I dag har till exempel alla i Norden partnerskapslagstiftning eller samkönade äktenskap. Men det finns ett hinder. Det är att det saknas en gemensam konvention för partnerskap och samkönade äktenskap som skulle innebära att vi garanterar att partnerskap eller äktenskap ingånget i *ett* land har samma rättsliga verkningar i ett annat nordiskt land.

Vänsterpartiet kommer att med glada tillrop välkomna om regeringen inom ramen för det nordiska samarbetet – speciellt under ordförandeskapet 2013 – verkar för en sådan konvention.

Herr talman! Det är viktigt med det nordiska samarbetet, som många har sagt tidigare. Det fungerar väl, och vi har kommit till ett gränslöst Norden. Vänsterpartiet välkomnar ett utvecklande samarbete, ett vasst samarbete, ett effektivt nordiskt samarbete. Det vinner inte bara vi här i Norden på, utan det vinner också folk i övriga världen på, vill jag påstå.

Anf. 24 ANDERS ANDERSSON (KD):

Herr talman! Jag vill inleda med ett tack till statsrådet för svar och kommentarer i debatten. Det har varit en viktig del för den dialog som vi har haft i vår riksdag under dagens debatt.

En fråga som har berörts av olika personer och som jag själv antydde redan i mitt inledningsanförande handlar om EU:s viktiga roll och EU som faktor för våra nordiska länder. Det påverkar oss alla. Det är faktiskt



så att 75–80 procent av EU:s lagstiftning tillämpas även i Norge och på Island via EES-avtalet, så alla nordiska länder är berörda.

Jag efterlyser och önskar en ökad nordisk samordning av EU-politiken, och där spelar regeringsföreträdarna och Nordiska ministerrådet en viktig roll. Också i det nordiska samarbetet i övrigt bör vi utveckla kunskande och en politisk vilja att tillämpa EU-lagstiftningen så att den inte skapar hinder mot en fri rörlighet mellan våra nordiska länder. Här är det oerhört angeläget att vi vågar vara lite tuffare och vågar utmana, så att vi också har ett nordiskt perspektiv när vi ska tillämpa EU-lagstiftningen för att se till att våra 25 miljoner invånare i Norden får en ökad möjlighet till rörlighet och tillgång.

Det kanske är fel, men i slutvarvet kastar jag in en fråga till statsrådet Björling: Kan det nordiska samarbetet och den nordiska gränshinderpolitiken på ett tydligare sätt finnas med när vi i Sverige formar våra EU-ställningstaganden? Kan vi på ett ökat sätt samordna det nordiska arbetet inför EU-ställningstaganden? Vi ska undanröja gränshinder.

Till sist vill jag lyfta fram Nordens Välfärdscenter, som ger ut publikationer och ser till att underhålla med faktaunderlag. När vi talar om nordisk gemenskap och om gränshinder som undanröjs i Norden är det viktigt att framhålla att vi har ett ansvar att förvalta, utveckla och också förnya den nordiska välfärdsmodellen. Vi ska se till att förvalta den, men vi ska inte låta det stanna där utan också utveckla och förnya. Nordens Välfärdscenter är ett hjälpmedel. Den nordiska debatten ser fram emot att 25 miljoner invånare i Norden ska känna att man har en stor gemenskap och en fri rörlighet.

Anf. 25 Statsrådet EWA BJÖRLING (M):

Herr talman! Tack till alla som har deltagit i debatten! Jag vill också rikta ett särskilt tack till Cristina Husmark Pehrsson, som tidigare var statsråd med ansvar för det nordiska samarbetet och den som fick mig att få upp ögonen för hur viktiga frågorna om gränshinder är för människor som lever nära gränsen i vardagen.

Vi har talat mycket om Norden här nu, vilket är naturligt eftersom det är det som skulle vara i fokus. Vi ska dock inte glömma bort det samarbete som vi har inom EU. Där är vi många fler länder som stiftar gemensamma lagar. Länderna implementerar sedan lagarna, förhoppningsvis på ett så likartat sätt som möjligt. Jag gav själv förslag på hur vi ska kunna bli ännu bättre på detta.

Här kommer jag in på det som Anders Andersson, KD, frågade, nämligen hur vi formerar oss samman inför EU:s ställningstaganden. Det är inte där problemet ligger. Vi har väldigt gott samarbete i EU-frågor i de allra flesta fall. Problemet är snarare att vi när våra respektive länder ska implementera den nya lagstiftningen tänker lite olika, och det kan vara på flera olika nivåer. Det är därför vi måste säkerställa att när vi inför gemensam lagstiftning ska den skickas ut till alla, så att vi kan se att vi inte hittar på några nya dumheter.

Vi ser alla hur viktigt det är att detta fungerar om vi ska ha ett gränslöst Norden. Just därför är jag särskilt glad över att vi har haft den här debatten i dag. Vi kommer att lyfta fram dessa frågor under det svenska ordförandeskapet 2013. Statsministrarna i de nordiska länderna talar också alltmer om den här frågan, för det behövs engagemang inte bara

från riksdagen och de nordiska samarbetsministrarna. Det behövs över hela linjen – med statsministern och alla andra fackministrar som är inblandade, så att vi ska kunna göra något åt gränshindren i praktiken.

Överläggningen var härmed avslutad.

## **2 § Ledighet**

Andre vice talmannen meddelade att *Lars Hjälmered* (M) ansökt om ledighet under tiden den 1 september–31 december.

Kammaren biföll denna ansökan.

Andre vice talmannen anmälde att *Pontus Haag* (M) skulle tjänstgöra som ersättare för *Lars Hjälmered*.

## **3 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen**

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

2011/12:FPM124 Meddelande om innovationspartnerskap om råvaror  
*KOM(2012)82* till näringsutskottet

## **4 § Hänvisning av ärenden till utskott**

Föredrogs och hänvisades

Propositioner

2011/12:132 till finansutskottet

2011/12:137 och 138 till miljö- och jordbruksutskottet

Skrivelser

2011/12:124 till miljö- och jordbruksutskottet

2011/12:135 till justitieutskottet

2011/12:141 till näringsutskottet

Framställning

2011/12:RS1 till konstitutionsutskottet

Motioner

2011/12:T8 till trafikutskottet

2011/12:U17–U19 till utrikesutskottet

2011/12:U16 till utrikesutskottet

## 5 § Förnyad bordläggning

Föredrogs och bordlades åter  
Konstitutionsutskottets betänkanden 2011/12:KU13–KU15  
Skatteutskottets betänkanden 2011/12:SkU10 och SkU14  
Kulturutskottets betänkande 2011/12:KrU5  
Finansutskottets betänkanden 2011/12:FiU26, FiU32 och FiU35

## 6 § Utlåtande över grönboken om en integrerad europeisk marknad för kort-, internet- och mobilbetalningar

Föredrogs  
finansutskottets utlåtande 2011/12:FiU37  
Utlåtande över grönboken om en integrerad europeisk marknad för kort-, internet- och mobilbetalningar (KOM(2011)941).

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut fattades under 12 §.)

## 7 § Migration och asylpolitik

*Migration och  
asylpolitik*

Föredrogs  
socialförsäkringsutskottets betänkande 2011/12:SfU10  
Migration och asylpolitik.

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

Anf. 26 EVA-LENA JANSSON (S):

Herr talman! Vi står självklart bakom samtliga socialdemokratiska reservationer, men för tids vinnande yrkar jag här bifall till reservationerna 4, 12 och 15.

Migrationen i världen ökar, och Sverige är en del av den utvecklingen. En del kommer hit för att söka skydd, andra för att förena sig med sin familj och en del för att arbeta. Oavsett skälet till att människor flyttar hit bidrar de med kunskaper, idéer, arbetskraft och företagande, vilket har fått och kommer att få stor betydelse för Sveriges utveckling. Migration handlar om människor och möjligheter. Socialdemokraternas grundläggande värderingar om alla människors lika rätt och lika värde är det som präglar vårt ställningstagande.

Det är bra att människor kommer till Sverige och vill arbeta, men Sverige måste bli bättre på att välkomna dem som flyttar hit och bättre ta

till vara deras kunskaper och resurser. Diskriminering av personer på grund av etnicitet, kön, religion, sexuell läggning eller ålder ska bekämpas. Vi tror att Sverige blir ett rikare land när vi lär av andra och när en mångfald av erfarenhet och kunskap tas till vara både i arbetslivet och i politiken.

Vi socialdemokrater värnar den reglerade invandringen men också rätten att söka asyl, som är en grundläggande mänsklig rättighet. Den utgår ifrån människors behov av skydd och deras fruktan för förföljelse. Varje person som söker asyl ska få en rättssäker prövning och ett beslut inom rimlig tid.

Vi vill bibehålla den tradition som har gjort att Sverige ses som ett föredöme vad gäller såväl att ge människor skydd som att vara påverkande för stabilisering och demokratisering av regioner i världen. Barnets bästa ska vara vägledande vid beslut som rör barn. Barn väljer inte själva att bli migranter. Barn väljer heller inte sina föräldrar eller den situation de befinner sig i.

Herr talman! Begreppet synnerligen ömmande omständigheter är en undantagsbestämmelse i den svenska utlänningslagen som låter en utlänning få uppehållstillstånd trots att denne inte är vare sig flykting eller skyddsbehövande i övrigt. 15 kap. 6 § utlänningslagen står det följande: ”Om uppehållstillstånd inte kan ges på annan grund, får tillstånd beviljas en utlänning om det vid en samlad bedömning av utlänningens situation föreligger sådana synnerligen ömmande omständigheter att han eller hon bör tillåtas stanna i Sverige. Vid bedömningen skall särskilt beaktas utlänningens hälsotillstånd, anpassning till Sverige och situation i hemlandet.

Barn får beviljas uppehållstillstånd enligt denna paragraf även om de omständigheter som kommer fram inte har samma allvar och tyngd som krävs för att tillstånd skall beviljas vuxna personer.”

Vår uppfattning är att begreppet synnerligen ömmande omständigheter har kommit att tolkas alltför restriktivt och bör ändras. Vi menar också att nuvarande praxis i ärenden som rör barn ska mildras. När socialförsäkringsutskottet nyligen besökte Migrationsöverdomstolen fick vi bekräftat att begreppet var som ett nålsöga, det vill säga att ytterst få omfattas av undantagsbestämmelsen.

Herr talman! När vi debatterade frågan i december förra året upprepade jag den fråga som min partikamrat Fredrik Lundh Sammeli ställde till utskottsmajoriteten den 4 maj 2011: När kommer en ändring av begreppet synnerligen ömmande omständigheter?

Jag ställde också frågan varför Miljöpartiet och Kristdemokraterna röstade ned det utskottsinitiativ som togs av Vänsterpartiet när man faktiskt säger sig vilja ha en förändring. Migrationsminister Billström har varit tydlig med att han inte vill ändra begreppet synnerligen ömmande omständigheter.

Och i dag ställer jag frågan till Miljöpartiets Maria Ferm och Kristdemokraternas Emma Henriksson: Är ni verkligen för en förändring av begreppet synnerligen ömmande omständigheter? Eller är det bara ett löfte som kan avges i tv-soffor, debattartiklar och radiointervjuer? Hur kan ni vara nöjda med att regeringen bara följer frågan när ni ser att det i praktiken inte innebär någon förändring? Vi i riksdagen har ett ansvar, och vi är beredda att ta det. Är ni det?

Att lyfta upp enskilda fall – och sådana finns det tyvärr gott om – som i dag inte omfattas av begreppet är ganska enkelt. Frågan är vad vi som lagstiftare och politiska partier vill. Det manifesteras här i kammaren genom förslag och beslut. Det är här vi konkret ser till att ord också leder till handling. Nu är det faktiskt upp till Miljöpartiet och Kristdemokraterna att bekänna färg. Vill ni ha förändring eller inte?

Herr talman! Kvinnor som utsatts för våldtäkt eller förnedrande handling har ofta svårt att framlägga sina skäl. De satsningar som har gjorts för att utreda kvinnors asylskäl måste fortsätta, till exempel när det gäller möjligheter att få handläggare, tolkar och offentliga biträden.

Det är av största vikt att Migrationsverket ges resurser för utbildning och kompetensutveckling för att kunna hantera de könsmissiga skillnader som kan förekomma liksom att personalen utbildas och kompetensutvecklas när det gäller att hantera barnens och hbt-personers speciella skäl vid asylansökan.

Om man kommer från ett land där hbt-personer systematiskt förföljs, där det finns dödsstraff och där det är kriminellt att vara homo- eller bisexuell kan det vara svårt att omgående berätta om sina personliga skäl inför en myndighetsperson. Trots att utlänningslagen är tydlig vad gäller flyktingstatus för den som förföljs på grund av kön eller sexuell läggning förekommer det fortfarande att handläggare hos Migrationsverket fattar avslagsbeslut som strider mot lagstiftningens intentioner. Därför bör man utvärdera hur Migrationsverket klarar sitt uppdrag att ge asylsökande en rättssäker prövning i enlighet med lagstiftningen.

En stor andel av de asylsökande har utsatts för tortyr. Det är därför av yttersta vikt att Migrationsverkets medicinska utredningar vid misstanke om tortyr följer tydliga rutiner. Mot bakgrund av en dom i Europadomstolen om bland annat myndighetens utredningsbörda bör en utredning göras av Migrationsverket i de fall myndigheten ifrågasätter att den asylsökande har utsatts för tortyr.

Herr talman! Vi socialdemokrater har vidare lyft fram frågan rörande den tolkning som gjorts av migrationsdomstolen rörande begreppet inre väpnad konflikt.

Det finns ett behov av att tydliggöra begreppet inre väpnad konflikt. Skiljelinjen mellan de två bestämmelserna om väpnad konflikt är otydlig och svår att tillämpa. Dessutom bör en översyn göras så att begreppet väpnad konflikt bringas i överensstämmelse med den internationellt accepterade folkrättsliga innebörden av begreppet. Migrationsöverdomstolen har visserligen frångått sitt tidigare krav på att det måste röra sig om ett individualiserat hot mot den asylsökande, men begreppet behöver förtydligas ytterligare så att det helt klart motsvarar dess folkrättsliga innebörd.

Herr talman! Under 2012 ska man fatta beslut om ett gemensamt asylsystem inom EU. Om detta mål ska kunna förverkligas krävs att regeringen aktivt arbetar för ökade resurser och för en högre ambitionsnivå. Sverige måste vara pådrivande för ett humanitärt asylsystem som ger skydd och skapar stabilitet i en alltmer globaliserad värld. En hörsten måste vara att asylsökande får en rättvis och rättssäker behandling oavsett vilket EU-land de kommer till. Rätten att söka asyl är en del av FN:s deklaration om mänskliga rättigheter, och det är en grundpelare för

svensk socialdemokrati. Det är en rättighet som utgår från de människor som har behov av skydd och som grundas i deras fruktan för förföljelse.

Vi ser i dag hur det riskerar att uppstå en gräns mellan EU och omvärlden samtidigt som integrationen inom EU ökar. Skillnaderna mellan EU-ländernas flyktingpolitik är stor trots den ambition som finns inom gemenskapen att unionen ska ha en gemensam asyl- och flyktingpolitik. För de människor som kommer till Europa och söker fristad är det därför viktigt att få samma bemötande, samma rättigheter och samma skyldigheter oavsett i vilket land de söker asyl.

Det är viktigt att fler länder i Europa tar sitt ansvar och att harmoniseringen leder till ett mer rättssäkert och mer öppet system som värnar asyrrätten och mänskliga rättigheter.

Dess värre ser vi hur främlingsfientliga krafter såväl i Sverige som i övriga Europa vill annorlunda. För oss är det därför viktigt att den höga ambitionsnivå, vad det gäller både mottagande och rättsprocessen i övrigt, som merparten av riksdagspartierna står bakom också ska bli det golv som EU:s gemensamma politik vilar på.

Sverige bör inom EU verka för att utveckla och förbättra Dublinsarbetet i syfte att skydda familjers sammanhållning, garantera rättssäkerhet och värna mänskliga rättigheter. Att förbättringar krävs visar inte minst det förhållandet att Sverige inte överför personer till Grekland med stöd av Dublinförordningen eftersom bland annat mottagningsvillkoren för asylsökande i Grekland bedömts som undermåliga. Det är något som FN:s flyktingorgan UNHCR vid flera tillfällen också redovisat i rapporter och som socialförsäkringsutskottet kunnat konstatera på plats i Grekland.

Herr talman! Ett värdigt återvändande för de människor som får avslag på sin asylansökan är en central del i svensk migrationspolitik. Oavsett om personer som avvisades hade väldigt små chanser att få asyl eller inte handlar det om människor. Värdighet och humanitet måste därför prägla beslut som går emot människors önskan att få asyl i Sverige. Det är av största vikt att Migrationsverket genom ett bra motivationsarbete vid avslagsbeslut kan motivera till och verka för ett värdigt återvändande.

Ambitionen måste vara att i minimal utsträckning tvingas överlämna fall till polis för handräckning vid avvisningsbeslut. De etiska regler som finns inom Migrationsverket och polisen måste följas, och eventuella avsteg måste utredas och hanteras utifrån uppställda regelsystem.

(Applåder)

Anf. 27 DAVID LÅNG (SD):

Herr talman! Många av Västeuropas länder, inte bara Sverige, har i några decennier haft en mycket stor utomeuropeisk invandring. Det har varit fråga om ekonomiska migranter. Det har varit fråga om asylsökande. Det har varit fråga om illegala invandrare, papperslösa, ensamkommande minderåriga, en stor grupp anhöriginvandrare med mera.

Sveriges asyl- och invandringspolitik har genom åren karakteriserats av kravlöshet. Vi har inte utgått från vilken typ av invandring vi behöver, utan vi har tagit emot enorma mängder invandrare. Många av dem, alltför många, har omedelbart hamnat i arbetslöshet och utanförskap och bosatt sig i segregerade områden och bildat etniska enklaver inom vårt lands

gränser, vilket i sin tur har ökat risken för gängbildningar, kriminalitet och annat samhällsdestruktivt leverne.

Det här har också orsakat oss stora ekonomiska förluster. All samlad expertis som har försökt beräkna de samhällsekonomiska effekterna av den svenska massinvandringspolitiken har kommit fram till att Sverige förlorar ekonomiskt på denna politik. Professor Bo Södersten, professor Jan Ekberg, professor Kjetil Storesletten, universitetslektor Lars Jansson med flera har alla räknat på olika sätt. Alla har de kommit fram till olika summor, men alla har de varit rörande överens om att Sverige förlorar ekonomiskt på massinvandringspolitiken.

Massinvandringsförespråkarna brukar hävda att den demografiska utvecklingen kräver ständigt ökad invandring, men även detta motsägs av expertisen.

Jan Tullberg, som är docent i företagsekonomi vid Handelshögskolan i Stockholm har i Ekonomisk Debatt nr 1, 2011 skrivit en artikel om invandringen och den svenska ekonomin där han drar följande slutsats: ”Trots många optimistiska prognoser om starkt ökande efterfrågan på arbetskraft har Sverige haft stora problem med öppen och dold arbetslöshet under två decennier. Att en massinvandring under denna tid kraftigt förvärrat situationen är uppenbart, men märkligt nog opassande att notera.”

Även Jan Ekberg, som jag tidigare nämnde, har i en artikel i Dagens Nyheter den 15 oktober 2009 bekräftat att arbetskraftsinvandringen inte är lösningen för att klara den offentliga sektorn.

Så brukar den politiska debatten om massinvandringen föras i Sverige. Trots att det finns hur starka belägg som helst för att massinvandringspolitiken och det multikulturalistiska samhällsexperimentet är ett totalt fiasko ska det drivas igenom, helt och hållet på grund av att vi har sju riksdagspartier som vägrar ta till sig fakta.

Herr talman! Jag inledde med att påpeka att även många andra västeuropeiska länder har fört en ansvarslös invandringspolitik. Men skillnaden mellan Sverige och övriga Västeuropa är att i praktiskt taget alla andra länder börjar ledande politiker inse sitt misstag. Det är inte nog med att invandringskritiska partier tagit sig in i den ena parlamentariska församlingen efter den andra, utan ledande politiker i de gamla etablerade partierna har också börjat svänga i frågan om massinvandring och mångkultur.

Tysklands förbundskansler Angela Merkel sade i oktober 2010 att försöket att skapa ett multikulturellt samhälle i Tyskland har misslyckats.

Frankrikes president Nicolas Sarkozy har gjort många insiktsfulla uttalanden genom åren, och senast i mars i år sade han att han vill minska invandringen.

I Storbritannien har såväl konservativa som socialdemokratiska ministrar uttalat sig i liknande ordalag. Den nuvarande premiärministern David Cameron har sagt att multikulturalismen är ett misslyckande, att invandringspolitiken måste förändras så att den inte förblir en börda för skattebetalarna och att han vill sänka nettoinvandringen kraftigt.

Hollands premiärminister sade i september 2011 att asylpolitiken ska bli mer selektiv och restriktiv.

I Danmark verkar inte heller den socialdemokratiska regeringen vara alltför ivrig att gå tillbaka till den ansvarslösa invandringspolitik som

fördes innan den förra regeringen, med stöd av Dansk Folkeparti, lyckades hålla antalet kostsamma invandrare på ett minimum och i stället fokusera på vilka invandrare som kan tänkas vara till nytta för samhället.

Fru talman! Hur kommer det sig då att vi i Sverige ligger så långt efter resten av världen i den politiska utvecklingen? När ledande politiker i land efter land visar prov på insikten att massinvandringen är skadlig för samhället, att massinvandringen är ekonomiskt betungande för skattebetalarna och att det mångkulturella samhällsexperimentet är det största misslyckade experimentet sedan kommunismen vägrar svenska politiker ta till sig fakta. Svenska politiker vägrar ta till sig att rapport efter rapport, utredning efter utredning och doktorsavhandling efter doktorsavhandling entydigt visar att Sverige förlorar på massinvandringen och att invandring aldrig kan lösa de demografiska utmaningar vi eventuellt står inför. Varför vägrar just svenska politiker inse detta?

Svaret står nog delvis att finna i det betänkande vi nu debatterar. Där behandlas bland annat en motion som jag själv har skrivit i samarbete med Erik Almqvist. Idén till motionen kom av att den danska regeringen för inte så länge sedan gjorde en ganska ambitiös utredning av invandringens ekonomiska konsekvenser för det danska samhället. Men när Sverigedemokraterna ville göra samma utredning här i Sverige, översatt till svenska förhållanden, visade det sig att en del av den statistik som krävs för att göra erforderliga beräkningar saknas. Sådan statistik förs nämligen inte i Sverige.

Det handlar till exempel om statistik över hur nyttjandet av välfärdssektorn fördelas mellan inrikes respektive utrikes födda. Därför föreslog vi sverigedemokrater att all sådan statistik måste börja föras så att korrekta beräkningar av invandringens konsekvenser kan göras. På detta svarar utskottsmajoriteten, bestående av hela sjuklövern, att man anser att det saknas skäl att ta fram denna statistik: ”Enligt utskottet är det svårt att se på vilket sätt och för vem en sådan statistik skulle vara till nytta.”

Fru talman! I Sveriges riksdag har vi alltså sju partier som inte vill ta reda på fakta, som inte vill veta vad de har ställt till med. De vill inte att svenska väljare ska få veta hur stor vanskötseln av skattemedlen är. Jag hade ärligt talat haft lite respekt för dessa sju partier om de hade vågat stå för vad de gör, om de hade vågat lägga alla korten på bordet och säga att massinvandringen orsakar oss enorma förluster, men vi tänker driva den politiken i alla fall.

Det hade åtminstone varit ärligt. Sjuklövern's nuvarande inställning, att köra huvudet i sanden, förtjänar dock ingen som helst respekt.

Vad vi i Sverige nu behöver är att växla över på ett nytt spår. Vi måste våga växla över på det spår som många andra europeiska länder har slagit in på så att även Sverige kan följa med i samma utveckling – en utveckling som innebär ett kraftigt minskat flyktingsmottagande och en mer restriktiv invandringspolitik.

Vad som behövs är också en skärpt lagstiftning när det gäller utvisning av kriminella utlänningar. Dagens lagstiftning är luddig i sina formuleringar. Det står att en utlänning ”får” utvisas efter begånget brott. Vi sverigedemokrater menar att lagstiftningen måste bli tydligare och formuleras så att utvisning blir regel snarare än undantag för kriminella utlänningar. Vid grövre brottslighet ska utvisning vara obligatorisk med undantag endast vid synnerligen starka skäl. För annan brottslighet ska



utvisning vara obligatorisk om det rör sig om upprepad brottslighet. Även bedrägerier mot vårt välfärdssystem bör leda till utvisning.

Vi bör också ha den inställningen att flyktingar så småningom ska åka hem igen. Som flykting bör man rimligtvis få ett tillfälligt uppehållstillstånd för att därefter, när omständigheterna så tillåter, återvända till sitt hemland. I dag kommer asylsökande hit, får permanent uppehållstillstånd, och sedan kan de åka tillbaka till sina hemländer på semester. Kan man åka tillbaka till sitt hemland på semester kan man också flytta tillbaka till sitt hemland permanent.

De som har fått avslag på sin asylansökan ska skickas hem, och de som obstruerar gör sig skyldiga till ett brott – olovlig vistelse. Det är rimligt att en person som begår detta brott också ska betraktas som den brottsling han är, och det bör införas rapporteringsplikt till polisen när en anställd vid en offentlig institution i sin yrkesutövning påträffar en person som den anställda förstår eller borde förstå är en illegal invandrare.

Själva poängen med att göra det svårare att obstruera och försöka lura det svenska samhället är att antalet utlänningar som kommer hit och söker asyl, trots att de saknar skyddsbehov, kommer att minska som en följd av detta. I Danmark uppnåddes den effekten efter att Dansk Folkeparti blev stödparti åt regeringen. På två år minskade antalet asylsökande med två tredjedelar.

Till Sverige kommer drygt 30 000 asylsökande varje år. Ca 10 000 beviljas asyl. Det betyder att Migrationsverket konstaterar att 20 000 av dessa asylsökande inte har något skyddsbehov, det vill säga de har ljugit om varför de vill ha uppehållstillstånd i Sverige. Anledningen till att en så stor mängd utlänningar tar chansen att komma hit kan bara vara att Sveriges rykte i omvärlden är att det är förhållandevis lätt att beviljas asyl, att det går att obstruera eller att gömma sig om man får avslag och att svenskarna är lätta att lura.

De har en poäng i att svenska politiker tillhörande sjuklövern är mer oförmögna att utträtta vissa saker jämfört med sina kolleger i många andra länder. I Sverige säger man ofta att det inte går att göra någonting åt invandringen, och så hänvisar man till internationella överenskommelser om mänskliga rättigheter, till EU-regler och annat. Men av någon anledning lyckas de ledande politikerna i många andra länder tolka dessa internationella överenskommelser på ett mer fördelaktigt sätt för sina länder än vad svenska politiker gör för Sverige.

Fru talman! Jag är övertygad om att en sverigedemokratisk regering skulle kunna tolka de internationella överenskommelserna på ett för Sverige mer fördelaktigt sätt. Sverigedemokraterna har lagt fram många motioner om migrations- och asylpolitik som i mångt och mycket har inspirerats av regeringspolitik i andra europeiska länder. Det har visat sig möjligt att genomföra i dessa länder, och det är möjligt även i Sverige. Jag vill därför yrka bifall till samtliga Sverigedemokraternas reservationer.

Anf. 28 EVA-LENA JANSSON (S) replik:

Fru talman! Det är mycket jag skulle vilja säga i min replik och mina frågor till David Lång.

David Lång påstår att alla som söker asyl och inte får asyl i Sverige har ljugit för Migrationsverket. Det är att fara med osanning, fru talman.

David Lång är den som verkligen ljuger. När det gäller att söka asyl med fruktan för förföljelser konstaterar Migrationsverket att en del inte uppnår rätten till asyl. Men man kan ändå ha en rättmätig fruktan för sitt liv. Det är inte samma sak som att man får asyl, och det är heller inte samma sak som att man ljuger.

När det gäller diskussionen om vi har en massinvandring kan vi konstatera att invandringen till Sverige 2011 var 44 000 personer, det vill säga 0,5 procent av Sveriges befolkning. I den gruppen ingår inte bara asylsökande utan även studenter, gästforskare med flera.

I er motion skriver ni att asyl endast ska beviljas dem som uppfyller kriterierna i Genèvekonventionen. Står David Lång fast vid detta?

Anf. 29 DAVID LÅNG (SD) replik:

Fru talman! Socialdemokraternas representant Eva-Lena Jansson anklagar mig för felaktiga uppgifter, felaktig politik och allt möjligt. Men allvarligt talat, vilken politik är det egentligen som har misslyckats? Det är den kravlösa massinvandringspolitiken. Vilka förslag lägger Socialdemokraterna fram i det här betänkandet? Det gäller till exempel flyktingstatus, ett förslag som syftar till att granska Migrationsverket. De anses nämligen avslå för många asylansökningar. Trots att Sverige har den kanske mest liberala asyllagstiftningen i världen och trots att Sverige redan tar emot flest asylsökande av alla i förhållande till sin befolkning syftar Socialdemokraternas förslag till att öka tillströmningen ytterligare. Är det ansvarsfullt? Ligger det i Sveriges intresse?

Det är likadant med det gemensamma europeiska asylsystemet. Där föreslår Socialdemokraterna att Sverige ska fortsätta vara Europas bromskloss. I stället för att följa med resten av världen i utvecklingen ska vi förbli en efterbliven del i Europas utkant med världens mest ansvarslösa massinvandringspolitik.

Till råga på allt ska vi pracka på resten av Europa samma ansvarslöshet. Det är Socialdemokraternas politik. Men varför kan inte Socialdemokraterna se att denna politik har varit misslyckad och justera sin politik därefter?

Anf. 30 EVA-LENA JANSSON (S) replik:

Fru talman! Det är roligt att David Lång inte vill svara på frågan. Frågan var alltså: Kvarstår David Lång vid att asyl ska beviljas dem som uppfyller kriterierna i Genèvekonventionen? Om han inte kan svara på den frågan blir jag lite förvånad att han ändå har skrivit det i sin reservation. Det är Genèvekonventionen som vi utgår från när vi beviljar människor asyl i Sverige. Därför är det bra om vi är överens om den delen.

I övrigt är vi inte överens om någonting därför att David Lång står för en helt annan människosyn än vad Socialdemokraterna gör. Vi tror på alla människors lika rätt och värde. Trots att vi ser att utvecklingen går åt fel håll i Sverige i dag kan vi konstatera att vi är ett jämställt och jämlikt land som har det bättre ställt än många andra länder. Vi har en högre utbildningsnivå än många andra länder. En stor del av den rikedom som vi har i Sverige har byggts upp av människor som har kommit från andra länder. Det har gjort Sverige rikt och utvecklade Sverige. Att David Lång inte kan se det tycker jag är beklämmande.

År 1970 kom det precis lika många människor till Sverige som förra året, och David Lång talar om massinvandring. Vi har en massarbetslöshet på nästan 400 000. Men när det gäller 44 000 personer som inkluderar asylsökande, studenter, gästarbetare med flera tycker jag att David Lång får med osanning.

Frågan är: Kvarstår David Lång vid att människor ska få asyl om de uppfyller kriterierna i Genèvekonventionen? Ska man få ta hit sina anhöriga om man har fått flyktingstatus här i Sverige, eller tycker David Lång att man inte ska få stanna här i Sverige om ens egna föräldrar har kommit hit? Ska man förnekas familjeåterförening? Vad är det som gör att Sverigedemokraterna har denna människosyn och vill dela upp människor i onda och goda bara för att det finns en gräns dragen på backen någonstans?

(Applåder)

Anf. 31 DAVID LÅNG (SD) replik:

Fru talman! Vi står bakom Genèvekonventionen. Men i Sverige tillämpas uppenbarligen en helt annan tolkning än i många andra länder. Det var det som jag sade i mitt anförande. Andra länders regeringar och andra länders migrationsmyndigheter klarar av att tolka den på ett för dessa länder mer fördelaktigt sätt. Men av någon anledning ska vi vara det land som tar emot allra flest trots att vi tillämpar samma lagstiftning och följer samma Genèvekonvention. Men svaret på frågan är ja.

Eva-Lena Jansson talar om hur många invandrare som kommer hit. Men det är 44 000 som kommer hit varje år. Om det bara hade varit under ett år hade det inte varit några större problem. Men det kommer hit så många varje år. Antalet adderas, och det blir ganska många till slut. Som jag sade i mitt anförande blir det mycket betungande. Det har all expertis konstaterat.

De etablerade partierna i Sveriges riksdag, eller de gamla partierna, vägrar att ta till sig fakta.

Anf. 32 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V):

Fru talman! Våra barn och andras ungar, är ett uttryck som ofta dröjer sig kvar i mina tankar efter att jag har träffat asylsökande och papperslösa i dagens Sverige. Det är ett uttryck som tyvärr på många sätt beskriver den skillnad i livsvillkor och rättigheter som kan finnas mellan olika barn beroende på deras ursprung.

Fru talman! Jag ska vara ärlig och säga att jag inte får ihop dessa skillnader mellan olika barns villkor och rättigheter med det som vi ofta får höra här i kammaren när vi debatterar. Det är något som inte stämmer. Det talas mycket om att alla barn ska ha samma rättigheter och möjligheter att leva och utvecklas och att de ska skyddas från övergrepp, våld och utsatthet. När man lyssnar på ytan verkar vi, åtminstone många av oss, rörande överens.

Men så är det ju det där med ord och att de kan betyda så olika saker och att de egentligen fylls med verklig kraft och styrka först om de leder till handling. Vi kunde till exempel ha talat nog så mycket om barns rätt att slippa våld, men utan en lagstiftning mot till exempel barnaga hade det varit svårt att hävda detta skydd. Ord och vilja är som bekant inte mycket värda om de inte ledsagas av handling.

Fru talman! När ett barn i Sverige omhändertas enligt LVU, alltså lagen om särskilda bestämmelser om vård av unga, är det allvarligt. Det innebär att samhället tar över ansvaret för barnet eftersom det antingen far illa i sin hemfamilj eller är till fara för sig själv. Samhället träder in för att skydda barnet. Inte sällan är det just på grund av föräldrarnas brist på omsorg eller på grund av misshandel som barnet behöver skyddas.

Detta drabbar så klart även asylsökande barn. Det svenska samhället har då samma skyldighet att se till barnets bästa och skydda det från våld och övergrepp och i stället erbjuda trygghet. Det är här som uttrycket våra barn och andras ungar kommer in.

För ett år sedan skedde en uppmärksam utvisning av två små barn som under ett år varit omhändertagna enligt LVU. De utvisades till Azerbajdzjan med sina föräldrar som misshandlat dem. De hämtades hos sina fosterföräldrar och utvisades.

Under de senaste veckorna har vi kunnat ta del av ett annat fall där en familj kommer att splittras och barnen utsätts för fara. De två små barnen kommer att utvisas till Uzbekistan med en svårt psykiskt sjuk mamma som socialtjänsten bedömer som farlig för barnen. Pappan kommer att utvisas till Ryssland eller Azerbajdzjan.

Medan den ena myndigheten – i dessa fall socialtjänsten – försöker tillvarata barnens rättigheter släpper den andra myndigheten – Migrationsverket – taget om dessa barn och utvisar dem tillsammans med just de personer som inte kan ta till vara deras behov.

Fru talman! Unicef har tydligt kritiserat detta sätt att svika några av samhällets mest utsatta barn, och de har pekat på att alla barn, oberoende av ursprung eller juridisk status, har rätt till samhällets skydd så länge det behövs. Detta ansvar slutar inte med ett avslag på asylansökan. Vi har en skyldighet att erbjuda barnet ett skydd som räcker hela vägen.

Om vi inte vill göra skillnad mellan våra barn och andras ungar krävs konkret handling. Därför måste lagen ändras så att ett LVU-omhändertagande räknas som verkställighetshinder och att ett tvångsomhändertaget barn inte kan utvisas utan att socialnämnden har lämnat sitt godkännande.

Fru talman! Även ett litet, litet ord kan ha står betydelse. Förra hösten uppmärksammades den dementa utvisningshotade 91-åriga Ganna Chyzhevskaja. Vänsterpartiet föreslog då i ett utskottsinitiativ en ändring av begreppet ”synnerligen ömmande skäl”. Utifrån sett kan det verka som en förtig liten ändring. Men i juridiken har alla ord avgörande betydelse. ”Synnerligen” är ett ord som är mycket snävt. Det innebär i praktiken endast i absoluta undantagsfall. Vänsterpartiet föreslår att detta begrepp ändras till ”särskilt ömmande”. Denna lilla förändring från ”synnerligen” till ”särskilt” skulle innebära att fler fick uppehållstillstånd på grund av särskilda humanitära skäl. För människor som Ganna skulle det kunna innebära möjlighet att stanna av svåra hälsoskäl och ge möjlighet att leva sista tiden med familjen.

För en annan grupp – de svårt sjuka apatiska barnen – skulle det ge möjlighet till uppehållstillstånd och möjlighet att vårdas tillbaka till ett liv som lekande och livfulla barn igen. Fortfarande ser vi nämligen att dessa apatiska barn får avslag på ansökan om uppehållstillstånd. Just nu ser vi att antalet barn med uppgivenhetssymtom och värsta gradens apati faktiskt ökar. Det är barn som har fått uppleva mycket svåra trauman:

våldtäkt, misshandel, mord. Det borde vara självklart att barn som just dessa kan få en fristad i Sverige. Men, återigen, om vi menar allvar med att inte göra skillnad på våra barn och andras ungar krävs konkret handling. En ändring av begreppet ”synnerligen ömmande” är just en sådan handling som skulle göra stor skillnad.

Fru talman! Mycket i dagens debatt kommer att handla om skillnaden mellan ord och verklighet, om ord som bara glittrar på ytan och om handling som kan förändra på djupet.

För att de som söker skydd undan förföljelse och krig ska kunna få asyl krävs det att det finns verkliga möjligheter att *söka* asyl. Så är det inte i dagens Europa.

Endast för ett fåtal kvotflyktingar finns en väg in. Men för det stora flertalet asylsökande är resan till Europa mycket farlig. Vi vet vad det innebär: en resa där flyktingsmugglare skor sig på de allra mest utsatta – en resa där barn och vuxna inte sällan misshandlas eller utnyttjas sexuellt – en resa över farliga hav eller en resa där man är dold under eller i lastbilar. En sådan här resa innebar förra året att ca 1 500 migranter drunknade i Medelhavet.

Men varför är det så? Vad är det som gör det så svårt att lagligt ta sig till Europa? En viktig förklaring är att EU kräver visum för inresa från en lång rad länder. Slående är just att visum i huvudsak krävs från länder där vi vet att mänskliga rättigheter inte respekteras – länder, diktaturer, där tortyr förekommer eller där det sker en omfattande förföljelse av homosexuella, kvinnor eller opposition.

Det är svårt att få visum därför att risken finns att människor från sådana länder kan tänkas vilja söka asyl. Det blir då en grym tankekurpa: De som kan tänkas behöva skydd ska inte beviljas visum för inresa. De ska nekas möjligheten att på laglig väg söka asyl. Visumkrav används därmed för att stänga ute flyktingar från Europa.

Fru talman! Vad betyder alla ord om rätten till asyl om vi inte följer upp orden med handling? Vad betyder det för Hafez som flyr undan förföljelse i Syrien att talet om att värna asylrätten glittrar vackert på EU-agendan när alla vägar in ändå är stängda och det inte finns en laglig väg att söka asyl?

En grundsten i Vänsterpartiets flyktingpolitik är att det måste skapas lagliga vägar in i Europa för asylsökande. Därför ska Migrationsverket ges tydliga riktlinjer om utfärdande av besöksvisum. Dessutom ska vi genom en utredning ta fram ett sätt att utfärda asylvisum.

Fru talman! Naturligtvis står jag bakom Vänsterpartiets samtliga reservationer. Men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservationerna 13, 19 och 22.

Anf. 33 MIKAEL CEDERBRATT (M):

Fru talman! Sedan juli 2006 ligger ansvaret för mottagandet av ensamkommande asylsökande barn och minderåriga på kommunerna. Bakgrunden var en tioårig lång debatt mellan politik och frivillighetsvärld som landade i en bodelning mellan prövningen hos statliga Migrationsverket och mottagandet hos kommunala sociala enheter. Riksdagen var enig, och opinionsbildare och ideella organisationer jublade.

I sak har inget annat förändrats. Det är samma orsaker till bodelning nu som då – oviljan mot att samma myndighet som nattar barn också skulle pröva sanningshalten i barnens berättelser.

Tanken att barn som lever utan sina föräldrar i vårt land ska behandlas lika oavsett var de är födda och att gränsdragningen – vad som var kommunens uppgift – var högst oklar.

Det som däremot skett är att antalet ensamkommande asylsökande barn markant ökat, från 400 barn år 2005 till 2 657 barn förra året. Det är en ökning med över 600 procent. Det här har naturligtvis inte skett utan växtvärk.

Tillräckligt många anvisningsplatser ute i kommunerna har inte tillkommit. Man har inte kunnat slussa ut till en anvisningsplats, utan barn har fastnat i transitlösningar – i dyra tillfälliga boenden som inte gett ungdomarna en optimal start och som varit mycket kostsamma.

Trots vädjanden och uppmaningar till kommunerna om att teckna fler platser har systemet inte varit i balans en enda gång sedan det infördes sommaren 2006, innan alliansregeringen tillträdde.

Därför bereds nu ett lagförslag på Justitiedepartementet med syftet att möjliggöra anvisningar även till kommuner utan avtal. Samtidigt ses ersättningssystemet över för att kommunerna ska få rätt ersättning och i tid.

Ett av målen för förändringen med att kommunerna skulle ansvara för mottagandet var en normalisering. Ensamkommande skulle mötas av samma myndigheter och samma kompetens som svenska barn som inte kan leva med sina föräldrar. I Sverige har sådana barn traditionellt placerats i släktinghem, familjehem eller HVB-boenden.

Men släkting- och familjehemsplaceringar har inte räckt till. Det har under lång tid varit svårt att få tillräckligt många familjehem, och efterverkningarna av familjehem som inte varit till barnens bästa har också blivit belysta under de senaste åren.

Resultatet är att hem för vård eller boende har använts. Gång på gång har personal, barn och kommunala företrädare berättat för mig hur de uppfattar att strikta regelverk för HVB-boendena hämmar verksamheten för de ensamkommande barnen. Krav på utformning och struktur lägger hinder i vägen för ett flexibelt och framsynt mottagande. Denna kritik finns också som en röd tråd i fyrtioalet remissvar som inkommit med anledning av SOU-betänkandet *Asylsökande ensamkommande barn*.

Dessa bekymmer finns även när det gäller vissa grupper av svenska barn som inte kan leva med sina föräldrar – exempelvis till följd av dödsfall på grund av olycka eller en naturkatastrof som tsunamin.

Detta föranleder mig att säga att vi vill – jag vet att även migrationsministern vill det – diskutera om det finns ett behov av att kanske mötas av en annan boendeform, av en boendeform som medger mer flexibilitet och utslussning till eget ansvarstagande och vuxenliv.

En sådan boendeform skulle vara ett tillskott i utbudet av alternativ vid placeringar, oavsett om det handlar om svenska ungdomar eller om det handlar om ensamkommande asylsökande eller ensamkommande som fått uppehållstillstånd.

För mig har det varit viktigt att säkerställa att det blir möjligt att lagstifta så att dessa ensamkommande barn och minderåriga inte fastnar i skadliga och dyra transitlösningar. Men nu när vi kommit en bit på vägen

i den processen är det också viktigt att lyfta blicken och att ta sig an nästa utmaning: innehållet och kvaliteten på mottagandet.

En del i detta, som lyfts fram i regeringens och Miljöpartiets ramöverenskommelse, handlar om att få duktiga gode män, varför regeringen gett Migrationsverket i uppdrag att i fortsatt samarbete med berörda aktörer och ideella organisationer bidra till att skapa ytterligare förutsättningar för ökad kunskap om asylprocessen bland överförmyndare och gode män.

Fru talman! Sverige ska fortsätta att verka för att människor på flykt undan förföljelse och förtryck ges skydd. Genom den ramöverenskommelse som träffats mellan regeringen och Miljöpartiet finns ett brett stöd för att migrationspolitiken ska vara human, rättssäker och ordnad.

Sverige bedriver en generös flyktingpolitik – en flyktingpolitik som är generösare än många andra länders. Det är viktigt att hålla fast vid denna, inte minst i dessa dagar då mörka främlingsfientliga krafter vinner mark i vår omvärld.

I dag är det 72 år och två dagar sedan den 9 april 1940 då mörka moln drog in över Skandinavien. Danmark och Norge ockuperades av Hitlers trupper. Det är nog inte så många i detta hus som levde då. Men från min farfar Frans och min far har jag fått många skildringar.

I Strömstad, knappt två mil från den norska gränsen, där farfar och min far bodde fick man snabbt känna av krigets konsekvenser genom en ström av flyktingar. Dessa flydde för sina liv. Liksom nu var det också då otänkbart att sända tillbaka dem – en princip som fortfarande bär – så att inskränka möjligheterna till att få skydd är inte aktuellt.

Självklart får beslut som fattas i denna kammare konsekvenser. Sverige har under de senaste två mandatperioderna haft en mycket hög inströmning. Mer än 170 000 människor har sökt asyl i Sverige, och drygt 86 000 har fått asyl.

Migrationsverket höjde nyligen sin prognos för asylsökande avseende innevarande år till 34 000 – 34 000 människor som knackar på Sveriges dörr för att få sin sak prövad och som behöver bostad, uppehälle och hjälp med att komma vidare i tillvaron.

I första hand kommer de till Migrationsverket och i en ökande grad till anläggningsboenden. Under ett par skälvande månader prövas deras ansökan, och när beskedet kommer och detta är ett nej ska de lämna landet, i första hand självmant och i andra hand under tvång.

Om beskedet i stället är ett ja, som det sannolikt blir för drygt 10 000 av de nya sökandena, ska de anlända snabbt ut i en kommun för att påbörja sin etableringsprocess. För att det ska ske snabbt och effektivt måste det finnas möjlighet till boende och chans till utbildning och jobb.

Alliansregeringen har höga ambitioner när det gäller etableringen av nyanlända och ser integrationen som nyckeln till ett bättre Sverige. Det är viktigt att vi också har respekt för att våra kommuner runt om i landet har gjort stora insatser de senaste åren och att det krävs ett stort engagemang och grundligt arbete för att absorbera många nya. Inte minst när anhöriga kommer ställs krav på boende, förskola och skola – integration i ordets mest praktiska och handfasta bemärkelse.

Det räcker inte att vi från politikens sida talar om vad som händer när någon knackar på Sveriges dörr och ber om skydd. Vi måste också ta ansvar för vad som händer vidare i processen, när de kommer och knack-

ar på kommunernas dörr och ber att få en plats där. Det måste finnas en förståelse och en respekt för besluten, som inte kan hänga fritt utan måste haka i varandra.

Fru talman! Sverige ska vara en fristad för dem som flyr undan krig och förföljelser. Sveriges öppna inställning till omvärlden och till att människor ska kunna få en fristad eller bara skapa sig en bättre framtid genom arbete måste förenas med ordning och reda i asylpolitiken.

Om vi ska kunna behålla den nuvarande humana, långsiktiga asylpolitiken samt bevara ordningen med en rättssäker instans- och processprövning krävs att samtliga delar av systemet fungerar. Har vi inte en asylprocess i balans, det vill säga att de personer som har fått ett slutgiltigt besked i sitt asylärende lämnar systemet, hotar ett haveri och ett underkännande av den instans- och processordning som vi gemensamt i denna kammare beslutade att införa 2005.

För att migrationsrättslig praxis och andra relevanta avgöranden från internationella domstolar och andra internationella prövningsorgan ska bli lätt tillgängliga har regeringen i enlighet med ramöverenskommelsen med Miljöpartiet uppdragit åt Migrationsverket att dels skapa ett system som gör Lifos lättillgängligt, dels göra en allmän översyn av Lifos.

För att de beslut som fattas ska vara tydliga har regeringen, också här i enlighet med ramöverenskommelsen med Miljöpartiet, sjuösatt en kartläggning av hur Migrationsverkets beslut i migrationsärenden är utförade samt hur enskilda parter, övriga instanser och andra myndigheter uppfattar dessa. Då ingår självklart även följduppdraget att ge förslag på hur utformningen av besluten kan utvecklas.

Att upprätthålla den reglerade invandringen är en fråga om respekt för rättsväsendet och en ekonomisk nödvändighet. Det var också därför riksdagen för några veckor sedan i denna kammare fattade beslut om att implementera återvändandedirektivet.

Migration är dock mer än asyl. Alla rörelser över gränser sker inte av tvång eller nödvändighet, utan många sker för att människor är nyfikna och intresserade och beredda att färdas till nya länder för att finna spännande arbeten och skapa en god tillvaro. För oss gäller det att underlätta för den sortens migration, samtidigt som ökade möjligheter för den laglydige inte ska leda till ökade risker för exploatering och missbruk.

Alla förändringar sker inte bäst genom att förändra lag eller förordning, utan mycket handlar om myndighetsstyrning och tillämpningen av givna normer. Migrationsverket har därför intensifierat sitt arbete under 2011 för att införa tydliga rutiner i syfte att motverka skenanställningar. Man har frigjort resurser för att kunna lägga dem på utredningar kring missbruk och skenanställningar.

Efter att rutinerna med skärpta kontroller inom vissa branscher och för nystartade företag trädde i kraft den 16 januari 2012 har Migrationsverket noterat en kraftig minskning av antalet ansökningar från nystartade företag samt ansökningar där det finns uppenbara misstankar om missbruk. Detta är bra eftersom det underlättar för den arbetskraftsinvandring som riksdagen beslutat om och som kommer att utgöra ett nödvändigt tillskott till den svenska arbetskraften nu när vi fram till 2025 ser hur 1,6 miljoner svenskar går i pension.



Anf. 34 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V) replik:

Fru talman! Både i det migrationspolitiska betänkande vi debatterar i dag och i Mikael Cederbratts anförande framhävs hela tiden den migrationspolitiska överenskommelsen mellan de borgerliga partierna och Miljöpartiet. Man blir ju oerhört nyfiken, inte minst eftersom de fyra huvudpunkterna i överenskommelsen faktiskt fortfarande lyser med sin fränvaro.

Det första jag vill nämna är ID-kravet, där vi inte ser någon proposition utan där man i stället hänvisar till en dom från Migrationsöverdomstolen. Det andra gäller rätten till vård, vilket vi inte ens har lyckats få ut på remiss. Det tredje gäller rätten till skola – ingenting. Det fjärde gäller en breddning av synnerligen ömmande skäl.

När man inte ser något på dessa fyra väldigt avgörande områden och det ändå ständigt hänvisas till överenskommelsen i alla möjliga andra sammanhang är det klart att frågan om trovärdighet blir intressant. Därför undrar jag hur Mikael Cederbratt ser på överenskommelsen och det faktum att de fyra huvudpunkterna ännu inte har gett några resultat.

Anf. 35 MIKAEL CEDERBRATT (M) replik:

Fru talman! Det är ju så att ramöverenskommelsen sträcker sig över en viss tid, och hela den tiden har inte gått. Att säga att man inte har uppfyllt kraven på överenskommelsen tycker jag därför kanske är att dra lite förhastade slutsatser.

Vad gäller ID-kravet har vi en ordning med den nya instans- och processordningen där Migrationsöverdomstolen är praxisbildande. Nu har man satt ned foten vad gäller detta, och vi får naturligtvis titta på konsekvenserna av det. Men det har ändå blivit oerhört mycket bättre när det gäller ID-krav kopplat till anhörginvandring.

För synnerligen ömmande omständigheter skulle man kanske lite grann tala om eller beskriva var det kommer ifrån. Det var en ändring i 1989 års utlänningslag, där det fanns humanitära skäl. Den dåvarande regeringen, S-märkt, var tydlig med att den ville ha en motsvarande men väldigt smal möjlighet att stanna utan att vara asylsökande – hälsotillstånd, anpassning till landet, tillståndet i hemlandet. Barn skulle inte hanteras med samma allvar och tyngd. Det skulle vara klart och tydligt att det var en undantagsbestämmelse.

Kartläggningen visar att besluten är i harmoni med vad lagstiftaren ville. Däremot följer regeringen frågan väldigt noga, och det pågår en diskussion även på detta område mellan Alliansen och Miljöpartiet.

Jag skulle dock vilja vända lite grann på detta och ställa en fråga till Vänsterpartiets Christina Höj Larsen. Ni har i och för sig i detta motionsbetänkande haft väldigt mycket synpunkter på olika direktiv, men annars är ni faktiskt inte för att vi har en harmonisering inom asyl- och migrationspolitiken. Jag tror att ni kanske inte ens vill vara med i EU. Hur ska ni lösa möjligheten att öka kapaciteten så att asylsökande kan få skydd? Det är nämligen inte troligt att alla asylsökande som tar sig till Europa kommer till Sverige. Är det inte bra att se till att kvaliteten höjs i de andra länderna?

Anf. 36 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V) replik:

Fru talman! Min fråga kvarstår. Hur ska man hålla fast vid trovärdigheten i en överenskommelse där vi inte ser någonting?

Vi får hela tiden höra att det pågår förhandlingar. Regeringen följer, tittar på, ser över. Det är väldigt diffusa uttryck i en rad frågor när det gäller de skarpa, konkreta sakerna – till exempel det faktum att det ligger en stor, gedigen utredning om rätten till vård som inte ens har kommit ut på remiss. Det är ingenting som tar lång tid. Det är ingenting vi kan säga tar lång tid i anspråk, utan detta är konkreta saker. Varför är den fortfarande inte ute på remiss?

Dessa frågor väljer du att inte svara på, Mikael Cederbratt. Det är klart att alla vi andra kommer att dra slutsatser om trovärdigheten i denna överenskommelse när vi inte får några svar på dessa frågor.

Anf. 37 MIKAEL CEDERBRATT (M) replik:

Fru talman! Jag tyckte mig ge ett svar: Det löper över en tid, och det är väl när den tiden har löpt färdigt som man får göra ett bokslut. Jag tycker inte att det är konstigare än så.

Däremot hörde jag inte någonstans att Christina Höj Larsen svarade på min fråga. Hur ska vi på ett korrekt och bra sätt kunna påverka kvaliteten och kapaciteten i flyktmottagandet inom Europa om vi inte har en harmonisering eller inte vill vara med i EU? Utskottets besök i Grekland tror jag skrämde de flesta av oss. Dem är Christina Höj Larsen beredd att lämna vind för våg, eftersom man säger nej till detta samarbete.

Sedan är det väldigt många frågor där vi hör olika ställningstaganden från Vänsterpartiet som i princip alltid går stick i stäv med att vi har en ny instans- och processordning och att det inte är politiken som beslutar i enskilda fall. Jag tycker att det är en bra ordning. Den har höjt rättssäkerheten, så den är jag nöjd med. Men det andas väldigt mycket ovilja att följa den nya instans- och processordningen från Vänsterpartiets sida.

Anf. 38 MARIA FERM (MP):

Fru talman! Jag vill inleda med att yrka bifall till socialförsäkringsutskottets betänkande nr 10 om migration och asylpolitik.

Miljöpartiet de gröna vill se ett öppet Sverige. Genom intryck och erfarenheter utifrån har Sverige blivit vad det är i dag. Genom öppenhet mot omvärlden har vi blivit ett rikare land på alla sätt. Men öppenhet får aldrig reduceras till enbart en diskussion om lönsamhet eller kostnader. Öppenhet är en grundläggande princip för hur vi bör se på världen. Med öppenhet som ledstjärna blir vi inte bara ett bättre land utan också bättre människor. Miljöpartiet vill se en ökad öppenhet och stärkt humanitet i den svenska migrations- och asylpolitiken.

Det finns olika sätt att verka för detta. Så länge vi inte har mer än 50 procent av mandatet kommer alla sätt att vara förenade med vissa begränsningar.

Valet 2010 var avgörande för valet av den väg som Miljöpartiet nu prövar. Vi var många som oroades när Sverigedemokraterna gjorde sitt intåg i riksdagen. En minoritetsregering i kombination med ett främlingsfientligt parti med vågmästarpotential gjorde att folk gick ut på gator och torg för att göra det tydligt att inga murar skulle byggas i deras namn.

Vi beslöt mot bakgrund av detta att ingå en migrationspolitisk överenskommelse med regeringen. Vi bedömde att denna överenskommelse var det bästa sättet att minimera de främlingsfientligas påverkan på debatt och politik och för att undvika den utveckling som vi har sett i andra europeiska länder, där de främlingsfientligas medverkan i nationella parlament har gjort att etablerade partier har tagit över en främlingsfientlig retorik och politik.

Men främlingsfientliga partier är inte roten till allt ont i den svenska migrationspolitiken. Vi gröna, som är för ökad öppenhet inom såväl asylpolitiken som arbetskraftsinvandringen, har känt en återkommande frustration över den alltför restriktiva hållning som många svenska regeringar har intagit.

Vi bedömde att ramöverenskommelsen med regeringen var det bästa verktyget för att åstadkomma konkret förbättring av några av de mycket akuta problem som blivit en konsekvens av den svenska migrationspolitiken.

Ramöverenskommelsen är nu nästan exakt ett år gammal. Som betänkandet framhäver utgår överenskommelsen från att rätten och möjligheten att söka asyl ska värnas i alla lägen och i alla länder. I dag brister flera av EU:s medlemsstater på ett oacceptabelt sätt i sin hantering av asylsökande. I överenskommelsen anges att enskilda medlemsstater inte ska förhindras att ha en i förhållande till den asylsökande mer generös inställning än den som EU som helhet har.

Vi var glada att redan i höstbudgeten kunna avisera en reform för anhöriginvandring och skolgång för papperslösa.

Genom en praxisändring från Migrationsöverdomstolen i januari i år, i linje med den fastslagna politiska inriktningen, har möjligheterna till familjeåterförening redan stärkts för många som kan styrka sitt släktskap via dna. En preliminär bedömning är att 18 500 personer ska kunna återförenas med sina familjer i Sverige det kommande året.

Flera avgörande knutar återstår dock att lösa. Bland annat är Miljöpartiet pådrivande för att hitta en lösning som möjliggör familjeåterförening även för dem som inte kan styrka sitt släktskap via dna. Vi vill också få till ett undantag för dem som hunnit fylla 18 år under processen och före regelförändringen.

Under våren har Miljöpartiet och regeringen enats om fyra viktiga uppdrag för att stärka rättssäkerheten i asylprocessen.

För det första kommer landinformationssystemet, Lifos, att ses över helt. Det är en viktig fråga. Det är detta som oftast nämns som förslag på en konkret åtgärd i samband med debatter om felaktiga utvisningar där Sverige inte har levt upp till sina internationella åtaganden.

För det andra, som framgår av betänkandet, innebär ramöverenskommelsen att beslut och andra avgöranden inom migrationsområdet ska bli föremål för översyn. Det är avgörande för rättssäkerheten att beslut och domar blir mer enhetliga, tydliga och utförliga i sin utformning. Svårigheten att förstå dem beror inte främst på språkbruk utan på att skälen för beslut och domar inte är tydligt kommunicerade. Båda dessa aspekter ingår i den utredning som nu ska påbörjas. Enligt direktiv den 15 mars 2012 är det av betydelse att det i varje enskilt beslut på ett klart sätt framgår vilka omständigheter som tillmätts betydelse och hur aktuella rättsregler tillämpats.

För det tredje har de ideella organisationerna länge påpekat problematiken med bristande kompetens hos offentliga biträden. Även Utvärderingsutredningen påtalade i sitt delbetänkande brister i Migrationsverkets rutiner för lämplighets- och kompetensbedömning. Statskontoret får nu mot denna bakgrund i uppdrag att utvärdera nuvarande handläggning.

För det fjärde får Migrationsverket nu i uppdrag att ta fram informationsmaterial för överförmyndare och gode män om asylprocessen. Uppdragsbeskrivningen tydliggör att det är viktigt att den gode mannen känner till vad som innefattas i uppdraget. Han eller hon bör vidare ha kunskap om den svenska asylprocessen för att på ett korrekt sätt kunna utföra sitt uppdrag. Rädda barnen är en av de organisationer som just lyft fram problematiken med kunskapsbrist och oklar ansvarsbeskrivning för gode män. Det är därför väldigt välkommet att det här uppdraget nu genomförs.

Men flera knutar återstår som sagt att lösa. Vi behöver komma vidare i stora och viktiga reformer inom ramöverenskommelsen. Detta omfattar bland annat vård för papperslösa, anhöriginvandringen och synnerligen ömmande omständigheter. Här måste framsteg ske inom kort. Det är självfallet avgörande att det vi är överens om också genomförs och leder till verkliga förändringar.

(Applåder)

Anf. 39 EVA-LENA JANSSON (S) replik:

Fru talman! Jag har två konkreta frågor till Maria Ferm. De gäller vård för papperslösa och synnerligen ömmande omständigheter. Jag tvivlar inte på Miljöpartiets eller Maria Fermes engagemang i de här frågorna. Det är uppriktigt och ärligt, och det märks på Maria Fermes anförande. Men frågan är: Vad innebär inom kort? Min bild är att vi har haft en debatt om synnerligen ömmande omständigheter, och Fredrik Lundh var den som först ställde frågan till Maria Ferm: När kommer en förändring?

Vad är det som gör att det drar ut så långt på tiden? Vi pratade också i december om den här frågan. Och vad är det som gör att man inte kan låta frågan om lika rätt till vård för papperslösa gå ut på remiss? Vad är det som sätter hinder? Är det Moderaterna som hindrar?

Anf. 40 MARIA FERM (MP) replik:

Fru talman! Först är det viktigt att utgå från den parlamentariska situation som vi har i Sverige i dag. Den innebär att för att kunna genomföra politiska förändringar krävs det att man genomför förändringarna tillsammans med regeringen. Det är också Eva-Lena Jansson fullt medveten om eftersom det inte finns en opposition som skulle kunna genomföra förändringar som går i en mer human riktning.

Jag tycker att det blir lite märkligt att hänvisa till det utskottsinitiativ som Vänsterpartiet tog i höstas, eftersom alla härinne är fullt medvetna om att oavsett hur Miljöpartiet röstar går det inte att genomföra någon förändring om man inte gör det i samarbete med regeringen. Just därför har vi ett samarbete i de här frågorna.

Däremot skulle jag vilja säga att läget absolut är allvarligt. Det är väldigt viktigt att vi kommer vidare i frågan om synnerligen ömmande omständigheter. Det är en av de viktigaste frågor som vi tog in i samarbetet med regeringen och något som vi också har pågående diskussioner om, men vi har inte nått enighet i frågan än.

Dessutom är det viktigt att vi kommer vidare i frågan om vård för papperslösa. Det är ytterligare en fråga som är viktig och som berör många människor i Sverige i dag. Det är definitivt ett stort problem att utredningen inte ens har skickats ut på remiss. Det är en fråga där vi inom kort måste komma vidare.

Jag har varit tydlig många gånger med att säga att överenskommelsen är viktig för att den kan leda till konkreta förbättringar. Men för att den ska vara värdefull måste den självfallet också bli verklighet.

Anf. 41 EVA-LENA JANSSON (S) replik:

Fru talman! Jag är kanske lite petnoga, för jag sitter i riksdagen och tycker att riksdagen ska hantera dessa frågor. Det finns fler partier än Socialdemokraterna och Vänsterpartiet som tycker att utredningen om vård för papperslösa ska gå ut på remiss.

Det finns fler partier än Socialdemokraterna och Vänsterpartiet som tycker att begreppet synnerligen ömmande omständigheter borde ändras, nämligen Miljöpartiet, Folkpartiet och Kristdemokraterna – jag är osäker på Centern. Jag vet att Moderaterna inte tycker det.

Så har jag i alla fall uppfattat det när talespersonerna för partierna har uttalat sig i dessa frågor. Man har varit tydlig med att man vill åstadkomma förändringar. Man vill att detta ska gå ut på remiss.

Eftersom vi har en majoritet i riksdagen och ingen av oss sitter i regeringen kan vi rent formellt fatta beslut i riksdagen och ge regeringen i uppdrag att skicka ut utredningen på remiss och förändra lagstiftningen.

Det är därför jag ställer frågorna här, fru talman. Vad innebär ”inom kort”? Hur länge ska riksdagen vänta? Hur länge ska de riksdagspartier som har majoritet i frågan behöva vänta på att det blir en förändring?

Anf. 42 MARIA FERM (MP) replik:

Fru talman! Jag utgår från den realistiska bedömningen att regeringspartierna röstar som en enhet. Om Eva-Lena Jansson gör en annan bedömning får det stå för henne.

Det är både välkommet och intressant att Socialdemokraterna så tydligt driver på för att utredningen om vård för papperslösa ska skickas ut på remiss. Vad jag vet är ni inte för denna förändring av lagstiftningen och har historiskt sett aldrig varit det.

Låt mig påminna om den i höstas aktuella frågan om Ganna Chyzhevskas och möjligheten för äldre att stanna kvar om de inte har några anhöriga i hemlandet. Det var faktiskt en socialdemokratisk regering som avskaffade den möjligheten en gång i tiden.

Det är såklart positivt att Socialdemokraterna försöker driva på, och jag tror att Eva-Lena Janssons engagemang är uppriktigt. Det blir dock märkligt med talet om att det finns en majoritet i alla möjliga frågor i riksdagen när Socialdemokraterna historiskt sett har varit drivande för att se till att dessa rättigheter inte ska tillgodoses.

Anf. 43 ULF NILSSON (FP):

Fru talman! Det finns som vi vet rätt många olika utgångspunkter när vi talar om migration. Två huvudutgångspunkter finns väl ändå. Många av oss menar att öppenhet är bra och skapar möjligheter. Det finns dock, som vi har hört, andra som utgår från att in- och utflyttning i princip alltid är något negativt för ett land.

Liberaler har i alla tider velat ha så öppna samhällen som möjligt. De ska vara öppna och välkomnande för dem som behöver skydd, för dem som vill arbeta och studera och för dem som vill bedriva handel och affärer.

Därför uppskattar jag att alliansregeringen har tagit fasta på migrationens möjligheter. Vi har ökat de lagliga möjligheterna att komma in i Sverige, också för människor som inte är flyktingar men som har fått ett arbete här, till exempel.

Sverigedemokraternas och David Långs inlägg i debatten är en oerhört osannfärdig vridning av siffror och statistik. Sverigedemokraterna blandar ihop invandring i största allmänhet och flyktingmottagande. De talar om massinvandring och går inte in på vad det är för typ av invandring. De talar om ekonomisk förlust eftersom de räknar kostnaderna för en människa som kommer hit som flykting och givetvis inte omedelbart har ett arbete. Dock räknar man inte in den vinst det blir för Sverige när en person så småningom får ett arbete och kanske arbetar i årtionden utan att ha vuxit upp eller gått i skola i Sverige, vilket medför kostnader.

Nettoinvandringen brukar vara omkring 45 000 människor. Av dem är det bara 10 000–15 000 som är flyktingar eller anhöriga till flyktingar. Av de andra har majoriteten inte ens permanent uppehållstillstånd från början utan kommer hit för att arbeta, studera eller forska.

Har Sverigedemokraterna glömt bort att det en vanlig onsdag som i dag går 650 000 människor med utländsk bakgrund till sina arbeten i Sverige? Har ni glömt bort att drygt 20 procent av läkarna i Sverige har utländsk bakgrund? Har vi för många läkare i Sverige?

Fru talman! Åter till betänkandet. Jag yrkar bifall till utskottets förslag och avslag på reservationerna.

Vi har sedan 2006 en ny utlänningslag. Den antogs med bred enighet i riksdagen och bygger på system med beslut i domstol och rätt till överklagande. Folkpartiet tycker att systemet är rättssäkert och att det fungerar betydligt bättre än det gamla som byggde på politiska beslut i enskilda ärenden.

Överenskommelsen som gjordes för ett år sedan mellan Alliansen och Miljöpartiet utgår från att vi ska fördjupa och utveckla det europeiska samarbetet med en gemensam politik i EU. Det måste finnas en europeisk solidaritet som innebär att medlemsstaterna ska hjälpa de länder som får problem med ovanligt stora flyktingströmmar eller på annat sätt inte klarar av att hantera det.

Det ska finnas grundläggande principer för att en rättssäker hantering ska gälla i alla EU-länder. Samtidigt är det viktigt att enskilda länder, till exempel Sverige, ska ha rätt att göra generösare bedömningar än miniminivån i EU.

Den svenska asyllagstiftningen bygger på internationella konventioner om mänskliga rättigheter som Sverige har godkänt. Det innebär till exempel att en asylsökande inte får avvisas eller utvisas till ett land där hans eller hennes liv eller frihet hotas på grund av ras, religion eller nationalitet.

Vår utlänningslag överensstämmer i stora drag med internationella överenskommelser, inte minst Genèvekonventionen. Dessutom erbjuder Sverige skydd i större utsträckning än vad internationella överenskommelser kräver. Det är bra, och denna politik har ett brett stöd i riksdagen.

I Folkpartiet för vi en ständig diskussion om vad en human flyktingpolitik egentligen innebär. Vi driver också den diskussionen inom Alliansen och med Miljöpartiet. Vi har en del förslag till åtgärder som vi tycker bör vidtas snarast. Det gäller till exempel just vården för gömda och papperslösa. Folkpartiets uppfattning har länge varit att den som inte har tillstånd att vara i landet och inte har alla rättigheter ändå har vissa grundläggande mänskliga rättigheter som rätt till vård och skola.

Migration ska i detta fall inte vara ett politiskt instrument. Det är inte värdigt att en sjuk människa ska behöva vara rädd för att gå till doktorn. Detta får hållas utanför principen att man förr eller senare ska lämna landet om man inte har rätt att vara här. Man ska dock inte använda vården som ett vapen i detta.

Vi tycker också att det är viktigt att få en genomgång av begreppet synnerligen ömmande omständigheter där vi tydliggör att undantagsmöjligheterna för barn ska vara större än de är i dag.

Slutligen vet vi, inte minst genom debatten i julas, att det finns fall där det är omänskligt att kräva att anhöriga i Sverige ska lämna en gammal och ensam människa åt sitt öde i ett annat land.

Vi föreslår att det ska finnas möjlighet att göra undantag så att gamla föräldrar vars enda anhöriga finns i Sverige kan få leva sina sista år i vårt land, det som man ibland kallar för sista länken.

De här diskussionerna för vi tillsammans i Alliansen. Jag påminner än en gång om att det har hänt mer inom flera av dessa områden än vad som hände under tolv år med socialdemokratisk regering. Det är min motivering för att se fram emot ett fortsatt allianssamarbete i migrationspolitiken.

Fru talman! En följd av en sådan lagreglerad invandring som Sverige har är att en asylsökande som inte får uppehållstillstånd måste lämna landet. Därför är det viktigt att rättsprocessen arbetar så förtroendegivande och rättssäkert som möjligt. Det finns alltid anledning att följa och utveckla lagtillämpningen så att vi kan känna oss säkra på att människor inte utvisas på felaktiga grunder. Därför är det viktigt med det utvecklingsarbete som Migrationsverket hela tiden bedriver, delvis på tydligt uppdrag av regeringen. Av Migrationsverkets regleringsbrev för 2012 framgår att verket särskilt ska redovisa hur man arbetar med kompetensförsörjning. Man ska göra en analys av personalens kompetensbehov när det gäller till exempel religiösa minoriteter, vilket har varit aktuellt när det gäller Irak, Egypten och andra länder. Det finns också ett regeringsuppdrag att utveckla kompetensen när det gäller kvinnors speciella ut-satthet, liksom kunskapen om förföljelse på grund av sexuell läggning.

Sammanfattningsvis kan man säga att det krävs ett ständigt utvecklingsarbete när det gäller hur vi utformar en rättssäker och human flyktingpolitik.

Fru talman! Människlighet är en självklar och viktig utgångspunkt i migrationspolitiken. Dessutom är utgångspunkten att ett land vinner på att vara öppet mot omvärlden i stället för att isolera sig. Den som är ständigt rädd för alla förändringar och rädd för det främmande kommer att klara sig dåligt i framtidens samhälle; det är min övertygelse. Den som försöker isolera sig kommer att stagnera, men den som ser möjligheter och inte bara svårigheter med öppenhet är betydligt bättre rustad för framtiden.

(Applåder)

Anf. 44 DAVID LÅNG (SD) replik:

Fru talman! Ulf Nilsson talar om att öppenhet är bra, och han angriper Sverigedemokraterna för att blanda ihop asyl- och migrationspolitik. Det har vi naturligtvis inte gjort. Vi har hållit oss till det betänkande som vi debatterar.

Jag blev också anklagad för att bara räkna med kostnaderna för asyl- och migrationspolitiken och inte med intäkterna. Det är inte jag som räknar. Jag hänvisar till professorer i nationalekonomi, nämligen Bo Södersten, Jan Ekberg och Kjetil Storesletten samt en docent i företagsekonomi vid Handelshögskolan, Jan Tullberg. Det är deras beräkningar jag hänvisar till. Jag vet inte varifrån Ulf Nilsson får sina siffror. Han får gärna berätta det. Ulf Nilsson representerar ett av de partier som brukar tala om hur berikande det är med massinvandring och mångkultur, att vi inte skulle klara oss utan den massinvandring vi har och att vi tjänar på massinvandringen trots att de beräkningar jag redovisade tyder på motsatsen.

Ulf Nilsson nämnde att 600 000 invandrare går till jobbet. Det är helt fel – de gör det i alla fall inte varje dag. I de 600 000 ingår de som bara jobbar en timme i veckan. När det gäller frågan om läkare med utländsk bakgrund har ju både den nuvarande regeringen och tidigare socialdemokratiska regeringar fört en misslyckad politik som har lett till att vi har utbildat för få läkare. Nu försöker man korrigera det med att föra en ännu mer misslyckad invandringspolitik.

Nu finns det ett ypperligt sätt för Ulf Nilsson att korrigera den samlade expertisen genom att bifalla den motion som vi sverigedemokrater har skrivit som innebär att all statistik som behövs för att ta reda på fakta om massinvandringen ska föras. Ulf Nilsson tillhör den majoritet i utskottet som vill fortsätta att fatta beslut på gissningar, förhoppningar och illusioner. Kan Ulf Nilsson förklara hur resonemanget gick när han som liberal kom fram till att fakta inte ska få komma fram?

Anf. 45 ULF NILSSON (FP) replik:

Fru talman! Daniel Lång räknade upp några ekonomer. Jag ska ringa Bo Södersten och fråga om han över huvud taget har några siffror när det gäller invandringen som helhet. Siffrorna i Sverigedemokraternas budget som ni söker stöd för hos en del ekonomer gäller bara de kortsiktiga kostnaderna. Ni räknar ut extra utgifter för kollektivtrafik och annat som nyinflyttade kostar. Ni räknar inte på det mest allmänna sätt med den



långsiktiga vinsten av att människor som inte har kostat något under uppväxten får arbete här i Sverige. Det är grundfelet.

Jag kan inte alla ekonomiska detaljer. Men de som kommer hit och inte har arbete kostar under en begränsad tid mer än vad Sverige får in. Det är självklart. Ju bättre integrationspolitik vi har och ju snabbare människor som kommer hit kommer i arbete desto mer ekonomiskt lönande blir det för Sverige. Sverigedemokraterna har röstat emot de insatser i den nya etableringslagen som ska uppmuntra nyinflyttade att komma in på den svenska arbetsmarknaden. Det är en inkonsekvens i Sverigedemokraternas verklighetsbeskrivning – å ena sidan tar invandrarna arbete från svenskarna, å andra sidan arbetar de alldeles för lite. Ni får inte ihop det. Det blir en inkonsekvent beskrivning.

Ungefär 10 000–15 000 människor får flyktingstatus i Sverige. De övriga har ett arbete, en forskarplats eller en studieplats när de kommer. Det är inte särskilt många. Ni vill minska invandringen med 90 procent. Vilka grupper vill ni ta bort?

Anf. 46 DAVID LÅNG (SD) replik:

Fru talman! Ulf Nilsson menar att det på kort sikt kan vara en kostnad. Det dröjer i genomsnitt sju år innan de som kommer till Sverige får ett jobb.

Jag fick inte svar på frågan hur Ulf Nilsson har resonerat när han kom fram till att han inte vill att fakta ska läggas på bordet och att man ska föra den statistik som krävs för att vi ska kunna göra de beräkningar vi behöver för att kunna bedöma om invandringen är lönsam eller inte. Ulf Nilsson hävdar ofta att den är lönsam. Jag tycker att det är oförsäkamt att göra det när man inte har några belägg för det.

Ulf Nilsson, hans parti och egentligen hela sjuklövern i riksdagen vill inte att väljarna ska få veta hur mycket av deras skattepengar som går till spillo genom den förda politiken. Multikulturalismen har blivit något slags religion som dess anhängare tror blint på och alla försök att utreda frågan ska undanröjas.

Ulf Nilsson företräder ett parti som föraktar kunskap, som söpar fakta under mattan och som vill blunda för verkligheten. Jag tycker inte att det är värdigt ett utvecklat land som Sverige. Jag tycker inte att det är värdigt en kunskapsnation.

Anf. 47 ULF NILSSON (FP) replik:

Fru talman! David Lång blir en mycket tydlig fullföljare av den negativa tradition som har funnits på vissa håll i Europa och på andra håll som tror på isolering och på att utbyte mellan kulturer och folk är något negativt. Vi har haft ett antal kulturer som har levt efter de principerna, till exempel Tyskland på 30-talet och Italien. Vi har tendenser till det i Ungern i dag. Jag beklagar att David Lång tillhör den traditionen och har släktskap med de partierna.

Kostnaderna för nyinflyttade finns redovisade i budgeten i exakta siffror när det gäller flyktingmottagande och olika insatser för boende och stöd. De långsiktiga kostnaderna och inkomsterna som bland annat berördes av finansministern i förra årets budget är betydligt svårare att beräkna. Det är helt uppenbart att invandrare som kommer hit och får arbete blir en vinst för Sverige efter ett antal år. Ju bättre integrationen

fungerar och ju aktivare vi arbetar med integrationen desto större vinst blir det för Sverige.

Vi ska inte glömma att flyktingpolitik inte är till för att vi ska göra vinst utan för att vi följer internationella konventioner. 80 procent av det som David Lång kallar massinvandring är människor som har arbete, studerar eller forskar i Sverige.

Anf. 48 FREDRICK FEDERLEY (C):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Migrationspolitiken, som vi nu diskuterar, och de motioner som väckts av kammarens ledamöter under innevarande riksmöte, är något som i högsta grad berör. Det syns i den allmänna politiska debatten, det syns när vi besöker skolor, det syns i mediedebatten, som har mycket fokus på migrationspolitiken, och det syns i den stora floden av motioner som vi har haft att hantera i utskottet och som vi i dag debatterar i kammaren.

Migrationspolitiken talar till mycket av det som är människans innersta väsen. Det handlar om att inte känna sig trygg, inte veta om man har en framtid ifall det värsta skulle inträffa och man tvingades lämna den miljö man känner sig hemtam i, den kultur man känner igen, det språk man kan tala och där man vet de sociala normerna och reglerna, om man tvingas lämna sina anhöriga, ofta även familjemedlemmar. Det handlar också om att skapa sig ett nytt liv i ett nytt samhälle och kunna återförenas med sina nära och kära. Ytterst tror jag att det mycket handlar om synen på människan, vilket lite grann redan tagits upp i debatten.

Debatten har hittills varit väldigt talande vad gäller den diskrepans som finns mellan vad motionerna ofta innehåller. Från det ena hållet frågar man sig oroligt hur vi kan se till att de barn som finns inom landets gränser ska få tillgång till utbildning, och från ett annat håll står man och säger: De ska inte komma hit! När man i några motioner ställer sig frågan hur vi kan se till att vi får ett värdigt mottagande och värdiga förutsättningar för de unga människor som kommer till Sverige och ännu inte är myndiga då finns det några som säger: De ska inte komma hit! När vi frågar oss hur vi ska se till att gravida kvinnor, små barn som föds i detta land och andra omyndiga människor har rätt till den vård som anständigheten kräver av ett välfärdssamhälle finns det de som säger: De ska inte komma hit! Man ser människor som en belastning, inte som en tillgång. Det är i dessa lägen, när debatten börjar närma sig den gränsen, som vi måste fundera på vad det egentligen handlar om.

Människor har alltid valt att röra sig. Det kan ha handlat om att man behövt nya jakt- och odlingsmarker. Det kan ha varit på grund av konflikter. Man kan ha blivit fördriven för att man tillhört en annan etnisk grupp eller tillbett en annan gud än majoriteten. Under alla tider har det varit möjligt att röra sig över gränser, men i takt med att civilisationer växt fram har det också växt fram en idé om en nationalstat där människor ska vara etniskt rena och tillhöra en viss kategori. I alla historiska skeden där människor har valt att utplåna varandra, att hämningslöst jaga varandra och mörda varandra har det handlat om att en grupp tyckt sig vara övermänniskor, finare än andra, med rätt att ta andras liv, andras mark, andras egendom. Fortfarande ser vi det hända runt om i världen.

Någonstans, som en naiv dröm, trodde vi efter andra världskrigets slut att kulmen var nådd för den typen av retorik, för det sättet att resonera. Vi trodde att vi aldrig mer skulle behöva se stora krig bryta ut eller behöva se ett sådant hat som det som ledde till att sex och en halv miljon människor hämningslöst och systematiskt mördades för att de ansågs vara lägre stående än andra. Drömmen om övermänniskan skulle för evigt vara borta, och debatten som tog sin utgångspunkt i humanismen bredde ut sig som en överideologi.

Kanske var vi lite för blåögda, för återigen hör vi sådana tongångar. Det finns till och med en ledamot i kammaren som med stolthet säger att företrädare för partier runt om i Europa vill stänga gränserna, att de har sett ljuset. Det är lite grann som i amerikanska filmer där domedagsprofeten med sitt plakat står och skriker att undergången är nära. Den typen av retorik förekommer i dag i Sveriges riksdag, och det skrämmer mig alldeles oerhört. Det man säger är nämligen att vi som är födda i Sverige har större rätt än andra att vara här. De andra är en belastning. De är fästingen på samhällskroppen. Det är vad man faktiskt säger. Det blir allra tydligast i de små detaljerna när man inte vill vara noga med fakta, noga med detaljer, utan slänger sig med uttryck som att nu kan DN få skriva ytterligare en artikel om att vi anpassar vårt språkbruk till massinvandring. Det gör vi definitivt inte. Det vi gör är att ta kål på den myten.

Aldrig någonsin hör jag en sverigedemokrat oja sig över att det kommer fler holländare till Sverige än afghaner. Frågan är vad det beror på. Kanske beror det på att man har svårt att se vem som är holländare eftersom de är lika oss till utseendet, såsom man uppfattar att en svensk ser ut. Det är lättare att se på någon som kommer från Afghanistan att han eller hon kanske inte är född här. Därmed skapas främlingskapet. Och återigen talar vi om det mest primitiva draget hos människan, att ytterst värna de egna och förakta, hata, ibland hota och till med mörda de andra som inte är lika en själv.

Fru talman! Genom årtusenden har människor valt att kriga men också att leva i samförstånd. Alla gånger som civilisationer gjort hopp i utvecklingen har det skett med stora inslag av mångkulturalism. Man har tillåtit ett fritänkande som gjort att man nått framgång, inte bara i det vi i dag skulle kalla den allmänna debatten om hur vi vill att samhället ska se ut utan också i den tekniska utvecklingen. Man har brutit kunskaper mot varandra, och man har bytt tjänster, idéer, perspektiv, och det har lett mänskligheten framåt.

När de stora krigen bröt ut i Europa började man så småningom att reglera det sätt på vilket man fick behandla fienden när den hade förlorat. Det var ett stort steg för mänskligheten och den internationella rättsskipningen. Man sade att när man har besekrat fienden får man inte slå ihjäl den. Det var ofta så man gjorde tidigare; det var lika bra att totalt tillintetgöra dem man riskerade att annars åter hamna i krig med. Senare började vi också reglera inte bara det som gällde soldater utan också det som gällde dem som drivs på flykt på grund av krig genom att fråga oss hur vi ska förhålla oss till dem.

Trevande försök till internationellt samarbete kom efter första världskriget. Efter andra världskriget fick vi det vi i dag kallar för FN. Med tiden har vi fått allt fler internationella regleringar som säger hur vi ska förhålla oss till varandra. Det är raka motsatsen till det primitiva mänsk-

liga draget att vara rädd för det som man inte känner igen. Det finns i dag ett parti i Sveriges riksdag som säger att vi ska strunta i internationella regleringar, att vi inte ska respektera Genèvekonventionen, att vi inte ska respektera av FN reglerade och av Sverige underskrivna internationella traktat och förordningar utan i stället sluta oss och stänga gränserna, gå tillbaka till primitiviteten, till främlingsskapandet gentemot varandra.

Skillnaden i kammaren är mycket tydlig. Skillnaden är också uppenbar när vi ser på hur vi annars hade kommit att diskutera. I Kommittén för cirkulär migration, som lämnade sitt slutbetänkande häromåret, talade vi om möjligheter och utveckling och vilka vinster vi har fått genom att människor rört sig över gränserna. Vi kan hitta onaturliga handelsbalanser i den meningen att Sverige handlar orimligt mycket med vissa länder fastän de ligger långt bort. Det finns ingen naturlig förklaring till det om man inte ser det i paritet med flyktingströmmar tidigare i historien. Senare, när utvecklingen gått framåt i dessa länder och oroligheterna och det politiska förtrycket minskat, har det uppstått handelsbalanser mellan länderna eftersom det finns tydliga kopplingar dem emellan.

Till syvende och sist, fru talman, handlar den här debatten om huruvida vi ska stänga våra gränser eller inte och hur vi ser på våra medmänniskor. Man kan välja att se en människa som kommer hit som en belastning och en kostnad. Är det den typen av samhälle vi ska ha i Sverige? I så fall ska vi omedelbart införa en restriktivitetspolitik när det gäller barnafödande. Barnen och ungdomarna kostar nämligen pengar, i dag i upp emot 25–30 år innan de börjar bidra. Det skulle vara en ganska enkel logik att få in om man vore populistisk. Om man bara ville få ordning på budgeten kunde man säga att vi börjar med att ta bort barnen i samhället så får vi nog ekonomin att gå ihop. Det skulle i förlängningen innebära att vi även tog bort pensionärerna, för de kostar också, och därefter skulle vi ta bort de sjuka.

Det är just den typen av retorik, fru talman, som används när man säger att människor är en belastning och inte en tillgång. Även om min bror, syster, vän eller granne i dag kanske kostar samhället pengar kan jag som människa, centerpartist, politiker aldrig ge upp tron på att den människan vill vara med och bidra och kan vara med och bidra. Det vi ska diskutera i den här kammaren, vilket de flesta motioner också handlar om, är hur vi ser till att de snabbast möjligt kan vara med och bidra, får vara en bidragande del i det samhälle vi vill se framöver.

(Applåder)

Anf. 49 EMMA HENRIKSSON (KD):

Fru talman! Jag börjar med att yrka avslag på motionerna och bifall till förslaget i betänkandet.

För oss kristdemokrater är det grundläggande att arbeta för en begränsad, men human, rättssäker och generös migrationspolitik. Det gör vi utifrån vår syn på människan: att alla människor har ett lika, unikt och okränkbart människovärde. Men vår syn på människan innebär också att vi ser att vi människor inte bara har rättigheter utan också skyldigheter. Vi som har fått förmånen att växa upp i ett land med social välfärd och frihet från förtryck har också ett väldigt stort ansvar att erbjuda skydd till dem som inte har fått den förmånen.

Men tyvärr ställs man alldeles för ofta när man pratar om migrationspolitik inför frågan: Vad kostar det här oss? Det är en relevant fråga. Den är relevant för att den påverkar våra möjligheter att ge en fristad. Vi har inte en fri invandring. Vi har en begränsad och reglerad invandring. Det är viktigt att vi har resurser för att på ett bra sätt kunna erbjuda skydd för de allra mest utsatta, de med allra störst behov av att få skydd här, de som inte kan få skydd i sitt hemland.

Detta innebär i varje läge väldigt svåra avvägningar. Det är ingenting vi ska blunda för. Men det kan aldrig vara så att frågan vad vi har att vinna ska avgöra vem som ska få stanna. Det kan aldrig vara svaret på frågan "Är du lönsam, lille vän?" som ska avgöra om en person ska ha rätt att få skydd i vårt land.

Flera av företrädarna för de partier som står bakom migrationsupp-görelsen har redan redogjort för både vad uppgörelsen innehåller och på vilket sätt vi arbetar för att den ska förverkligas, som hur vi ger uppdrag till myndigheter för att se till att rättssäkerheten hela tiden fortsätter att utvecklas åt rätt håll, så att var och en som har flytt hit får sin sak prövad på ett korrekt och rättssäkert sätt.

Men det har också framkommit tidigare i debatten att vi har ganska många utmaningar kvar framför oss.

För oss kristdemokrater är det självklart särskilt angeläget att se på barnens situation. Barnen är alltid de mest utsatta. De har inte kommit hit på eget ansvar, utan det är någon annan som har tagit ansvar och fattat beslutet som gjort att de hamnat här. Vi måste särskilt värna barnens rättigheter i migrationsprocessen. Det handlar om barns egna asylskäl, barns möjligheter att själva få göra sin röst hörd och de ensamkommande barnens rätt att få en god man, så att någon kan tillgodose deras rättigheter. Det är sådana saker som vi i Sverige när vi som första land skrev under och ratificerade barnkonventionen förband oss att se till att alla barn har rätt till.

Det barnkonventionen också lyfter fram är vikten av familjen. Det är ganska självklart för alla att barn, inte minst små barn, har ett väldigt stort behov av sina föräldrar. Men det är också viktigt att se familjens väsentliga roll under resten av livet: som tonåring, när man är på väg in i vuxenlivet, men också när man blir gammal. Den fråga som kanske har fått mest uppmärksamhet i den allmänna debatten under senare tid är vikten av familjen för dem som inte kan få återförenas, främst de somaliska familjerna, som vi har hört redan tidigare.

Men precis som Miljöpartiet har lyft fram är det otroligt viktigt att vi inte bara ser kärnfamiljen och de biologiska banden, där man med dna kan visa att det är fråga om föräldrar och barn, utan de faktiska familjer som människor lever i. Precis som det i vårt land finns familjer som ser ut på ganska många olika sätt förekommer det självklart i andra länder också, men inte alltid inom samma strikta regelverk som vi är vana vid, där ett barn tillhör familjen om det är formellt adopterat eller om man har fått ta över vårdnaden. I många länder hanteras det på ett annat sätt. Men likväl är det barn som tillhör familjen. Då måste vi kunna se till att de barnen också får en möjlighet att återförenas med sina de facto-föräldrar.

Vi har också arbetat väldigt mycket med det som vi kunde förutse redan när lagen ändrades av den socialdemokratiska regeringen 1996, vilket skulle komma att innebära att en gammal ensam släkting inte längre kan få återförenas med sina anhöriga här i Sverige. Vi såg det då och sade det då, och nu när det har nått offentligheten, inte minst på grund av den ukrainska kvinnan Ganna Chyzhevska, är det flera som har sagt: Nämen oj, var det så här det blev? Det var inte alls det vi ville, inte alls det vi menade. Men man gick de facto in i det med öppna ögon och ändrade lagstiftningen så att människor i dag inte kan få finnas här med sina nära.

Precis som jag tycker att det är självklart att jag den dag mina föräldrar är gamla ska ha rätten att sitta där vid deras sida och hålla deras hand när de drar sina sista andetag ska den möjligheten finnas för andra. Vi har störst ansvar för dem som söker skydd i vårt land därför att de inte kan få det skyddet någon annanstans. Men vi har också ansvar för att se till att man ska kunna vara med sina nära och kära den sista tiden i livet. Därför har vi föreslagit en särskild bestämmelse för familjer. I dag finns det ganska många som har möjligheten och redan i dag till stor del ansvarar för försörjningen av sina anhöriga, men inte ens om man är beredd att betala varenda krona finns det någon laglig möjlighet att få vara tillsammans, och det är det man allra mest känner att man behöver. Vi vill titta på möjligheten till det som kallas för en sista-länken-bestämmelse, en möjlighet för den som är ensam kvar och inte har några andra anhöriga i livet att få komma hit, återförenas med sina anhöriga här och vistas hos dem.

Fru talman! Jag vill komma tillbaka till frågorna som man får höra så ofta: Vad kostar det? Vilken är samhällets börda för dem som kommer hit? Hur gynnas vårt samhälle? Eller som frågan snarare brukar ställas: Hur drabbas vårt samhälle?

Det är inte detta som vi kristdemokrater tycker är det viktigaste. Vårt ansvar utgår från människors behov, inte människors förmåga. Men jag tror att det är viktigt att vi tar diskussionen om samhällets kostnad när vi ska leva upp till vårt medmänskliga ansvar.

Vi kan inte blunda för att detta självklart ställer stora krav på våra samhällsinstitutioner. Om det samtidigt kommer många barn, som under det som skulle ha varit grunden för deras skolgång i stället har levit på flykt under omständigheter där de inte har kunnat tillgodogöra sig undervisning, ställer det väldigt stora krav på våra skolor när de ska tillgodose barnens behov av kunskap, något som skolorna i dag inte riktigt klarar av. Det ställer stora krav på att kunna ge vård till dem som har sökt sin tillflykt hit, något som vi i dag inte lever upp till men som vi behöver leva upp till.

Fru talman! Det finns mycket kvar innan Sverige kan säga att vi är ett land som ger människor det skydd de har rätt till. Det kommer vi att fortsätta arbeta med.

(Applåder)

Anf. 50 EVA-LENA JANSSON (S) replik:

Fru talman! Det är populärt att peka på de beslut som fattades 1996 av en socialdemokratisk regering. Det är mindre populärt att ta ansvar för vad man inte har gjort under sex års tid.

Som jag sade tidigare till Maria Ferm uppfattar jag att det finns ett gemensamt synsätt från flera partier i Sveriges riksdag att begreppet synnerligen ömmande omständigheter skulle behöva förändras. Jag har i varje fall upplevt att Maria Ferm har sagt det till mig men hänvisat till att det är regeringen som måste bli överens.

Jag har hänvisat till att jag sitter i riksdagen och utgått från att riksdagens partier kan fatta beslut och därmed ge regeringen uppdrag. Jag har också följt flera riksdagsledamöter som i olika omröstningar som gått emot sitt regeringsparti. Det skulle inte vara någonting konstigt om man nu i riksdagsmajoriteten valde att göra någonting annat även om det naturligtvis skulle väcka en viss uppmärksamhet.

Min fråga till Emma Henriksson är: När tror Emma Henriksson att remissen om vård för papperslösa kommer att gå ut? Kommer det att gå ut någon remiss? När tror Emma Henriksson att begreppet synnerligen ömmande omständigheter kommer att förändras? Tror hon att det kommer att förändras över huvud taget, och blir det i så fall en sista länk?

Anf. 51 EMMA HENRIKSSON (KD) replik:

Fru talman! Det är viktigt att vi har ett regelverk som gör att den som tar sin tillflykt hit har så goda förutsättningar som möjligt att veta om man har rätt att få stanna här eller inte. Det är viktigt att alla som i sin vardag möter människor som har tagit sin tillflykt hit kan känna: Jag vet hur regelverket fungerar. Jag kan svara dig, därför att jag vet vad vårt land har tagit för ansvar.

Det är viktigt att vi så långt det är möjligt har specifika regler som tar hänsyn till de omständigheter och situationer som vi kan förutse. För en lekman kan det vara svårt att veta vad skillnaden är mellan särskilda skäl och synnerliga skäl. Synnerliga skäl är någonting som är väldigt begränsat. I lagteknisk mening är det väldigt få situationer.

Det är bra att ha undantag i sådana situationer som vi inte kan förutse och att det ändå finns en öppning. Att säga att vi bör inkludera de situationer som vi kan förutse genom att göra det till särskilda skäl, det vill säga att vidga det utan att veta vad vidgningen kommer att innebära, skapar bara större osäkerhet.

För mig är det viktigt att vi vidgar där vi ser ett specifikt behov. Det handlar om att vi skapar särskilda regler för sådana saker som vi kan förutse. I stället för att bara ändra till något luddigt och otydligt där vi inte riktigt vet vad det innefattar ska vi specifikt ta de situationerna där vi vet att vi vill öppna och ge en möjlighet för människor att komma till vårt land.

När det gäller barn har vi kristdemokrater sagt att det bör finnas möjlighet för särskilda skäl. Barns behov ser annorlunda ut. Barn är inte själva ansvariga för att de är här.

Anf. 52 EVA-LENA JANSSON (S) replik:

Fru talman! Det var ett långt svar från Emma Henriksson men tyvärr inte svar på min fråga. Frågan handlar om: Kommer det att bli en förändring, och kommer utredningen om vård för papperslösa att gå ut på remiss?

Bakgrunden till att jag ställer de frågorna är att vi har fått kritik för att tidigare socialdemokratiska regeringar inte har ändrat lagstiftningen och

gjort på olika sätt. Jag kan stå till svars för vad vi tycker i dag och hur vi agerar i dag. Det gör vi mot bakgrunden av vad vi har sett.

För inte så länge sedan togs en man i förvar. Han har en svår hjärntumör. Hans familj sitter någon annanstans. Hans hustru ska utvisas till ett helt annat land. Familjen kommer alltså att splittras. Det ena barnet har växt upp här och varit här i sex sju år.

Man skulle kunna tycka att de omfattas av synnerligen ömmande omständigheter. Men inte ens den här familjen gör det. Jag kan inte uttolka lagen mer än att vi konstaterar precis som Migrationsöverdomstolen att detta är ett nålsöga som väldigt få omfattas av. Det är därför vi vill ha tillstånd en förändring.

Jag har uppfattat att både Emma Henriksson och Maria Ferm har gett uttryck för att de vill ha tillstånd en förändring. Det har de gjort i debattartiklar, radiointervjuer och tv-soffor. Men när vi kommer till kamraren blir det inte lika tydligt.

Det är därför jag ställer frågan: Kommer det en förändring i år? Kommer utredningen om vården för papperslösa att gå ut på remiss i år?

Anf. 53 EMMA HENRIKSSON (KD) replik:

Fru talman! Om jag hade svaret på vilken dag utredningen skulle gå på remiss hade jag självklart kunnat berätta det här. Nu har inte jag det svaret.

För oss kristdemokrater råder det ingen tvekan om att vi har tydlig avsikt att utredningen ska gå ut på remiss och att vi ska se till att alla människor får den rättigheten som är en grundläggande mänsklig rättighet, nämligen rätten till vård. Det är bra för människor, och det är människors behov som vi ska tillgodose.

Jag kan inte svara på när den går ut på remiss. Det är inte obekant att det finns skillnader inom regeringen i hur vi ser på den här frågan. Frågan bör ställas till någon annan.

Det är viktigt att se: Vad är det som håller på att hända i svensk politik? Det har ändå hänt någonting under det senaste decenniet. Vi hade tidigare ett väldigt tydligt samarbete mellan Socialdemokraterna och Moderaterna som på många områden blockerade en mer human migrationspolitik.

Genom det samarbete som vi har i dag inom hela Alliansen tillsammans med Miljöpartiet har vi sett till att det i dag finns en regering som är mycket mer beredd att göra förbättringar på detta område.

Jag kan också se att det har blivit förändringar inom Socialdemokraterna som jag välkomnar. Socialdemokraterna har flyttat sig från positioner man hade i regeringsställning.

Det är bra för svensk debatt och samhällsklimatet i vårt land att det inte finns stora partier som blockerar utan att det i dag är ytterkantsåsikter som gör att vi har negativa strömningar mot migranter i vårt land.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut fattades under 12 §.)



Föredrogs  
socialförsäkringsutskottets betänkande 2011/12:SfU9  
Socialavgifter.

*Socialavgifter*

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

Anf. 54 GUNVOR G ERICSON (MP):

Fru talman! Dagens debatt handlar om sociala avgifter. För varje anställd betalar en arbetsgivare en bruttolön till den anställde men också sociala avgifter. De består av lagstadgade arbetsgivaravgifter som hjälper till att bekosta det sociala skyddsnätet.

Under 2012 är de lagstadgade arbetsgivaravgifterna 31,42 procent av den anställdes bruttolön. Det är ungefär samma nivå som för 2011, men vissa förändringar har skett mellan de olika sociala kostnaderna. Den allmänna löneavgiften och arbetssskadeavgiften har sänkts samtidigt som föräldraförsäkringsavgiften har höjts.

Utöver de lagstadgade avgifterna finns avgifter som har avtalats med de fackliga organisationerna, så kallade avtalsförsäkringar samt avtalspensioner. De administreras av arbetsmarknadens parter och inkluderar också försäkringar vid omställning om man behöver ha nya arbetsuppgifter om man skadat sig eller råkat ut för en sjukdom samt premier till avtals- eller tjänstepensioner.

Med detta som bakgrund vill jag redogöra för Miljöpartiets syn på sociala avgifter och varför vi har reserverat oss till förmån för den motion som vi lagt om att sänka arbetsgivaravgiften och de positiva effekter det kan ha för småföretag i landsbygd.

Miljöpartiet ser att småföretagarna i Sverige har en stor potential i omställningen till ett grönare samhälle. Sverige och Sveriges småföretag förtjänar en politik som gynnar entreprenörskap och innovation.

En stor del av de nya jobben kommer i småföretagssektorn, och för Miljöpartiet är det viktigt med en politik som underlättar för nya företag att starta, utvecklas och anställa fler.

Småföretagen har en avgörande betydelse för Sveriges ekonomi. Företag med tio anställda eller färre utgör mer än 96 procent av det totala antalet företag. Miljöpartiet vill använda subventionerade anställningar för dem som behöver det mest – där det har mest effekt.

Regeringens partier avslår alla motioner i betänkandet. Men hur fungerar då den så kallade Alliansens politik i praktiken? ”En kostsam och ineffektiv miljardreform som inte har skapat några mätbara jobb” – så löd DN:s analys nyligen angående den halverade arbetsgivaravgiften för unga.

Och kostnaden för reformen har svällt. Hittills har den kostat 51,5 miljarder kronor. I regeringens budget har man dock räknat med 48,9 miljarder kronor. Det är 2 miljarder i fördyring. Vad är då 2 miljarder? Det är väldigt mycket pengar. För att göra en jämförelse kan man säga att det motsvarar den summa som har betalats ut i försörjningsstöd, så kallat socialbidrag, till de sjukskrivna som har läkarintyg men som inte längre får ersättning av Försäkringskassan på grund av alliansregeringens för-

ändringar i sjukförsäkringen – detta enligt SKL:s, Sveriges Kommuner och Landstings, beräkning.

Till och med statsminister Fredrik Reinfeldt erkände nyligen att alliansregeringens sänkta arbetsgivaravgifter för ungdomar inte har givit den effekt som ni trodde att den skulle ge. Miljöpartiet vill skrota den ineffektiva nedsättningen av arbetsgivaravgifterna för unga och ersätta den med en ny reform.

Ungdomsarbetslösheten är ett av samhällets största problem. För att underlätta för unga arbetslösa att få jobb vill vi helt avskaffa arbetsgivaravgifterna i ett år för den som anställer en arbetslös ungdom mellan 18 och 25 år. En sådan reform skulle kosta 750 miljoner kronor årligen. Vårt förslag skiljer sig från regeringens på så vis att regeringen bara vill halvera arbetsgivaravgiften för unga medan vi helt vill avskaffa den för dem som bäst behöver det, det vill säga de arbetslösa unga. Det är ett betydligt mer träffsäkert system än regeringens halverade arbetsgivaravgift för alla unga som smetas ut även på dem som inte har några problem alls att komma i arbete.

Jag ska säga några ord om sänkt arbetsgivaravgift för småföretag. Eget företagande är ett sätt för människor att förbättra samhället, att stimulera sysselsättning och att förverkliga sina drömmar. Därför är det högt prioriterat för Miljöpartiet att skapa goda förutsättningar för småföretagandet. Även hög sysselsättning, låg arbetslöshet och hög välfärd är viktiga mål för Miljöpartiet.

De flesta bedömare tror att det är i småföretagen som jobben kommer. Även av den anledningen bör företagande uppmuntras och underlättas. Sveriges företagare anser att den höga arbetsgivaravgiften och sjuklöneansvaret är de två största hindren för att nyanställa. Miljöpartiet vill undanröja båda dessa hinder.

Vi har föreslagit att arbetsgivaravgiften ska sänkas med 10 procent på en lönesumma upp till maximalt 830 000 kronor. En motsvarande nedsättning av egenavgiften görs för egenföretagare. Förslaget gynnar alla företag, oavsett storlek, men har en utformning som särskilt underlättar för de mindre företagen. Detta har vi tagit upp i den motion som behandlas i betänkandet och i reservation 1. Jag passar på att yrka bifall till reservation 1 i betänkandet.

Den sänkta arbetsgivaravgiften för småföretag kommer att gynna landsbygdens företag och sänka kostnaderna för de allra minsta företagen när de anställer ytterligare en person. Vid sidan av detta har vi som sagt i vårt budgetalternativ föreslagit att även sjuklöneansvaret för företag med tio anställda eller färre slopas.

Reformen minskar småföretagens risker och ökar deras möjligheter att utvecklas och anställa. Dessutom bidrar förslaget till att minska företagets regelkrångel avsevärt och underlättar för arbetssökande med lång sjukhistoria eller funktionsnedsättning att få en anställning.

Dagens debatt handlar alltså om ett motionsbetänkande om sociala avgifter. Vi skiljer oss från regeringen och yrkar därför bifall till reservation 1, där vi vill peka på vägen och möjligheten att sänka arbetsgivaravgifterna för småföretag.

Anf. 55 DAVID LÅNG (SD):

Fru talman! Sverigedemokraterna antog redan år 2004 ett ekonomipolitiskt handlingsprogram som vi i dag kallar idédokument. Det har på vissa punkter blivit lite inaktuellt, men vi föreslog där bland annat sänkt arbetsgivaravgift för företag och deras verksamhet i glesbygden.

Ca 15 månader senare kom en statlig offentlig utredning, SOU 2005:68, med exakt samma förslag – sänkt arbetsgivaravgift för företag med anställda i stödområde A, vilket utredningen menade var det bästa sättet att öka tillväxten i glesbygden. Det skattesystem vi har i dag missgynnar glesbygden. Som exempel kan vi ta de höga skatterna på drivmedel. Samtidigt gynnas städerna, för i städerna finns bättre kollektivtrafik och kortare transportsträckor. Det är inte orimligt att låta glesbygden få igen på gungorna vad man förlorar på karusellerna.

Nu har förvisso en viss lättnad av arbetsgivaravgiften för företag i glesbygden redan införts. Men det finns begränsningar och undantag, och Sverige har inte gått lika långt som till exempel Norge. Där har vi ett tydligt problem, särskilt för svenska företag som är verksamma i närheten av den norska gränsen. Det blir på längre sikt omöjligt för svenska företag att konkurrera med de norska. Det blir omöjligt att rekrytera norsk arbetskraft, och det blir svårt att behålla den svenska arbetskraften, som antingen flyttar över gränsen till Norge eller flyttar till någon svensk stad.

Resultatet av detta ser vi i dag. I Sverige pågår urbaniseringen i en takt som är tre gånger högre än EU-genomsnittet. Det kom en rapport om detta alldeles häromdagen. Man kan tro och tycka att det är en naturlig utveckling som det inte finns någon anledning att stoppa. Men jag tror samtidigt att det finns ett värde i att hela Sverige får leva. För att åstadkomma detta måste glesbygden överleva.

Fru talman! Jag yrkar bifall till Sverigedemokraternas reservation nr 2.

Anf. 56 WIWI-ANNE JOHANSSON (V):

Fru talman! I Sverige har i dag mer än var femte person som arbetar en visstidsanställning, det vill säga att de jobbar i olika former av osäkra anställningar. Det är hela 22 procent. Det kan vara allt från vikariat till timanställningar. Det är alltså ungefär 700 000 av dem som arbetar i dag som inte har en fast anställning. Det är allra vanligast inom hotell- och restaurangsektorn, inom handeln, transportsektorn, livsmedelssektorn och den kommunala sektorn.

Av dessa 700 000 har mer än hälften en så kallad allmän visstidsanställning. Det betyder att arbetsgivaren inte alls behöver ange något skäl till att man inte har någon tillsvidareanställning. Det kan handla om timanställning för tillfälliga behov av olika skäl.

En sak vi vet är att de som har osäkra anställningar, är behovsanställda och saknar trygga jobb blir sjukare än andra. De har mycket oftare perioder av arbetslöshet helt och hållet. Det kostar samhället, och det kostar framför allt de sjuka mycket pengar. Man måste därför fundera över hur man kan göra någonting åt den här typen av osäkra visstidsanställningar, det vill säga allmän visstid. Det är inte säkert att detta går över med åren. Främst drabbar det dem som är unga. Av dem som är mellan 16 och 24 år är det över hälften, alltså 53 procent, som har denna

typ av osäker anställning. Det är ofta kvinnor. Men det är alltså inte säkert att det går över ens med åren. Genomsnittsåldern för när en undersköterska till slut får en fast anställning är nämligen 36 år. Det är inte särskilt gammalt, men det är i alla fall inte 16–24 år. Det är undersköterskor som har jobbat väldigt många år på mycket osäkra anställningar innan de får ett fast jobb.

Vi tycker att vi ska premiera dem som anställer på vanliga vikariat. Det är klart att vi vill ha vikariatsanställningar för att folk ska kunna vara tjänstlediga av olika skäl. Det kan handla om studier, om att pröva på ett annat arbete eller om föräldraledighet.

Vi tycker att det ska löna sig att fastanställa. Vi tycker att vi behöver se över om vi ska höja arbetsgivaravgiften en smula för dem som har just de här allmänna visstidsanställningarna. Vi säger inte hur mycket det skulle vara, utan vi vill se över det. Om man har en person anställd på ett vikariat eller en provanställning tänker man kanske så här: Det kostar en liten slant mer att ha den här personen anställd på det här sättet. Det är mycket bättre att vi fastanställer.

Vi tycker att det ska finnas ett skäl till att man vill tillsvidareanställa de här personerna. Vi vill ge arbetsgivarna ett skäl att tänka till på detta. Därför yrkar jag bifall till Vänsterpartiets reservation nr 3 i betänkandet. (forts. 10 §)

### **Ajournering**

Kammaren beslutade kl. 12.51 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 13.00 då en aktuell debatt om vapenfabrik i Saudiarabien skulle börja.

### **Återupptagna förhandlingar**

Förhandlingarna återupptogs kl. 13.00.

*Aktuell debatt:  
Vapenfabrik i  
Saudiarabien*

### **9 § Aktuell debatt: Vapenfabrik i Saudiarabien**

Anf. 57 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Sverige är en av världens stora vapenexportörer. Den svenska exporten av vapen till politiska diktaturer och till regimer som bryter mot mänskliga rättigheter har dessutom ökat kraftigt de senaste åren. Samtidigt som revolterna för frihet och demokrati har svept genom Mellanöstern och Nordafrika har vi exporterat vapen till flera av regionens förtryckare.

Detta är den politiska bakgrunden till planerna på att med svensk hjälp bygga en vapenfabrik i diktaturen Saudiarabien, den affär som vi diskuterar här i dag på Vänsterpartiets begäran.

Det är en affär med många märkliga turer delvis höljda i dunkel. Här finns ett bulvanföretag finansierat med lån av den militära underrättelsetjänsten som har bildats av Totalförsvarets forskningsinstitut för att han-

tera affären. Här finns en regering som är ansvarig och där alla de fyra allianspartierna tillsammans har ställt sig bakom besluten att gå vidare med affären. Det är en regering vars försvarsminister in i det längsta gav oss vilseledande information och som vägrade ta politiskt ansvar och skyllde på sina tjänstemän för att till slut tvingas avgå från sin post.

Herr talman! Vänsterpartiet krävde försvarsminister Sten Tolgfors avgång. Nu har han gått, men granskningen måste fortsätta – i KU, i den pågående förundersökningen och i den politiska debatten. Det är dags att regeringen slutar ducka och börjar svara på de frågor som ställs.

Några av de frågorna handlar om ISP. Är det rimligt att en myndighet som ger tillstånd för vapenexport sitter med i direkta förhandlingar om Saudiaffärens utformning? Stämmer uppgifterna att regeringen har ingripit för att påverka ISP:s beslut att ge tillstånd för affären?

Över debatten vilar också den övergripande frågan: Är det rimligt att vi exporterar vapen till diktaturer? Vänsterpartiet anser inte det.

Anf. 58 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Förenta nationernas stadgar ger varje nation rätt till eget självförsvar, och den internationella rätten ger dessutom alla stater skyldighet att övervaka sitt territorium. Det är därför vi har ett nationellt försvar i Sverige. Det är därför andra länder också har ett försvar. Handeln med försvarsprodukter är en nödvändighet för att detta ska vara möjligt för oss och för andra.

Vi tillhör den skara länder som exporterar mer än vad vi importerar. Det är en återspeglning av vår säkerhetspolitiska linje och vår ställning som en mycket framstående industrination. Regelverket kring denna export är rigoröst och restriktivt, och dess tillämpning är föremål för unik demokratisk insyn för företrädare för riksdagens partier. Lagstiftningen och regelverket har beslutats i bred överenskommelse och med bred förankring i denna kammare. Dess tillämpning ligger, på det sätt på vilket vårt svenska system fungerar, i allt väsentligt på Inspektionen för strategiska produkter.

Dagens debatt handlar i grunden om ärendet vad gäller export till och samarbete med Saudiarabien. Avgörande i frågor som dessa är självklart att lagen följs och att det beslutade regelverket respekteras. Den politiska frågan som också kommer att prövas i KU måste vara om detta har skett eller ej.

Hitintills har ingenting framkommit som visar annat än att de avgörande besluten och ställningstagandena har skett i enlighet med gällande lag enligt de bestämmelser som gäller och med full insyn för företrädare för Sveriges riksdag. Sedan må Vänsterpartiet eller Miljöpartiet tycka illa om besluten, men det är en annan sak.

År 2002 gavs ett positivt förhandsbesked av ISP rörande möjlig leverans av pansarvärnsrobotar till Saudiarabien. Det skedde efter samråd med det parlamentariska exportkontrollrådet. Ingen har ifrågasatt om detta skedde i laga ordning och med full insyn eller inte. År 2005 ingicks ett omfattande samarbetsavtal mellan Sverige och Saudiarabien på dessa områden. Ingen har, efter den granskning som då skedde i konstitutionsutskottet, hävdats att detta avtal inte ingicks i laga ordning.

Avtalet redovisades och diskuterades också här i riksdagen. Beslut som dessa är till sin natur långsiktiga, och det vi diskuterar i dag är i allt

väsentligt konsekvenser av dessa ställningstaganden 2002 och 2005. Jag säger inte detta för att lasta över det politiska ansvaret på en annan regering. Den dåvarande utrikesministern Laila Freivalds redovisade här i kammaren de också utrikespolitiska skäl man hade för avtalet 2005, och jag kan i allt väsentligt ansluta mig till vad hon sade då.

För Sveriges trovärdighet som internationell samarbetspartner är det viktigt att vi respekterar avtal som har ingåtts. Regeringar kommer och går, men Sveriges förpliktelser består. Att bryta eller utan förändrade omständigheter säga upp ett ingånget avtal är utrikespolitiskt kostsamt och skadligt. Vi har ett tydligt nationellt intresse av goda förbindelser och nära dialog i olika frågor också med Saudiarabien. Landets samlade betydelse i den arabiska och den muslimska världen ska inte underskattas. Det gäller inte minst när denna värld nu befinner sig i början av ett sannolikt skede av dramatisk omvandling.

Herr talman! I vissa medier har envist hävdats att det handlar om att bygga en vapenfabrik. Det är fel. Det är en hägring. Det som har diskuterats tydligt och klart inom ramen för det offentliga avtalet från 2005 är en anläggning för renovering och modifiering. Ur denna kommer inga nya vapen.

När jag konsulterade Svenska Akademiens ordlista framgick att en fabrik är en anläggning för tillverkning i stor skala. Avtalet från 2005, det nu delvis offentliga regeringsbeslutet om FOI från 2008 och den i medierna redovisade beredningen ISP 2010 visar tydligt att det inte handlar om detta. Vi ska alla vara noggranna med och korrekta i det vi säger. Det kravet ställs med rätta på oss politiker. Det kravet bör också ställas på andra. Någon vapenfabrik handlar det inte om.

Däremot är diskussionen om vårt regelverk för export av krigsmateriel viktig. Den är högst legitim och därtill mycket viktig. De avvägningar som vi står inför är – låt oss inte dölja detta – långt ifrån enkla. Att regelverket måste anpassas och utvecklas är uppenbart. Vi har till exempel nyss fattat ett alldeles nytt beslut om striktare regler, och vi står nu inför en ny översyn. Diskussionen bör och måste då handla om hur regelverket ska anpassas, inte minst i en tid när vi får allt mindre av nationell svensk försvarsindustri och alltmer av en europeisk integrerad sådan, och om hur vi fortsatt ska se till att regelverket säkrar att denna export inte underminerar centrala värderingar i vårt samhälle och i vår utrikespolitik.

Men till dess att ett nytt regelverk beslutats och trätt i kraft gäller självfallet det regelverk som finns. Sverige är ju ett rättssamhälle och ska så förbli.

(Applåder)

Anf. 59 URBAN AHLIN (S):

Herr talman! När man lyssnar till utrikesminister Carl Bildt frågar man sig varför försvarsminister Sten Tolgfors avgick när allting har varit så fantastiskt bra. Lagar har följts, och det har egentligen inte varit något som helst problem med det här.

Jag menar att utrikesministern gör en felbedömning. Det är uppenbart för oss alla som har följt när den här skandalen har rullats upp att det har handlat om en het potatis som regeringen inte har vetat hur man ska hantera. Man har försökt genom det som Jonas Sjöstedt i inledningen talade

om med bulvanföretag och kontanta betalningar från underrättelsetjänsten. Detta är medieuppgifter, det ska tillstås. Vi får väl se när alla förundersökningar är klara, men enligt medieuppgifterna har det gått till på det här sättet. Det är klart att det inte väcker någon respekt för vare sig myndigheterna eller regeringens agerande. För mig framstår det inte som särskilt förvånande att Sten Tolgfors till slut kände att han tvingades att avgå. Förtroendet var naturligtvis borta.

När det gäller den arabiska våren har den svenska regeringen hela tiden hamnat snett. Jag och Socialdemokraterna krävde Mubaraks avgång. Utrikesminister Carl Bildt ville inte kräva Mubaraks avgång. Senare var vi i Libyen, och jag och Socialdemokraterna krävde att vi skulle ställa oss på oppositionens sida mot Gaddafi. Då valde utrikesministern att säga: Nej, jag vill inte välja sida.

Det är klart att under hela den här processens gång har försvarsindustrin, regeringsmakten, ISP, dessa myndigheter vetat om att det har funnits en potatis någonstans som ingen riktigt har velat ta ansvar för. Det är byggandet av en ”vapenfabrik”, renovering och rekonstruktion, i Saudiarabien, ett land som vi vet är en repressiv regim.

När Carl Bildt gav sig in i den här debatten efter att Sten Tolgfors hade avgått nämnde han Saudiarabien som ett familjeföretag, ungefär som att det är väl lite gulligt att handla med ett familjeföretag. Det kan inte vara så farligt.

Låt oss tala klarspråk här. Saudiarabien är en repressiv regim. Det är ingen demokrati. Det är en absolut monarki. Jag tycker att det är smärtsamt att se att Saudiarabien går in i Bahrain och slår ned uppror, att se det de har gjort i Jemen för att stödja den gamle presidenten Saleh och så vidare. Jag tycker att det är besvärande.

Jag har också tagit på mig ansvaret för att vi socialdemokrater slöt detta Memorandum of Understanding 2005 och påtalat att jag tycker att det gick väl långt. Det pekade ut specifika samarbetsområden där också FOI nämndes. Jag var kritisk då, men ni vet allihop hur det går till i politiken. Man får ibland ställa upp på det som beslutas. Det borde också Jan Björklund och Göran Hägglund ha lärt sig, med tanke på att de snabbt var ute och visade att de inte tog ansvar för det kollektiva regeringsbeslutet att förlänga avtalet. Det är konstigt eftersom regeringen faktiskt har ett kollektivt ansvar för att man förlänger någonting, men de var snabbt ute och sade motsatsen.

Jag tycker att det avtalet gick för långt. Vi socialdemokrater är oerhört tveksamma till det. Men jag har också sagt att jag inte vill lova att vi när vi kommer till makten 2014 kommer att bryta upp avtalet, dels för att det är flera år till dess, vi vet inte vad som kommer att ske – det kanske går att omförhandla, det kanske går att göra någonting annat – dels av det skäl som Carl Bildt mycket riktigt nämnde, att det naturligtvis kommer att få utrikespolitiska konsekvenser och kostnader. Jag vill vara helt ärlig med det. Vi vill inte i dag lova att vi kommer att bryta upp det avtalet. Men det är inte det som egentligen är poängen i dagens debatt, utan det är det som utrikesministern pekade på i slutet av sitt inlägg: Hur ska vi ha det med vår vapenexport i framtiden?

Där har vi socialdemokrater under en längre tid i Sveriges riksdag väckt motion efter motion där vi har sagt att vi vill göra det svårare att sälja svenska vapen till icke-demokratier i världen. I början av förra året

fick vi en majoritet i Sveriges riksdag som sade att vi vill att regeringen återkommer till riksdagen med ett nytt förslag till skärpt lagstiftning där det blir svårare för vapenexport till icke-demokratier. Regeringen har dragit fötterna efter sig. Vi har fortfarande inte ens sett ett utredningsdirektiv för den utredningen. En utredare är inte tillsatts, än mindre finns det några förslag till Sveriges riksdag.

Det är naturligtvis så att Exportkontrollrådet och ISP ska hålla sig till den lagstiftning som gäller i dag, men det en majoritet här i Sveriges riksdag har gett regeringen besked om är att vi inte vill fortsätta att sälja vapen till länder som är diktaturer. Vi vill göra det svårare. När det finns en majoritet måste det vara regeringens ansvar att så snabbt som möjligt komma till Sveriges riksdag med ett sådant lagförslag.

Den här affären har i blyxtbelysning visat dilemmat med vår vapenexport och hur rätt vi socialdemokrater har haft med att vi vill få in en riktlinje eller en lagstiftning som gör att man också ser på den demokratiska situationen i de länder som vi säljer vapen till.

Låt mig också vara fullständigt klar med att vi socialdemokrater vill ha ett starkt försvar. Vi menar att det därför är bra att det finns en svensk försvarsindustri så att vi inom vissa områden, undervattensteknik, flyg och en del annat, kan ha högteknologisk kunskap. Det är bra för oss att kunna samarbeta med andra länders försvarsindustrier för att den vägen få tillgodogöra oss bra materiel och bra tekniskt kunnande. Det är bra för svenskt oberoende och svensk handlingsfrihet. Därför krävs det också en vapenexport. Låt oss inte blunda för det. Men den vapenexporten ska enbart grundas på försvarspolitiska och säkerhetspolitiska skäl. Den ska inte grundas på det som Reinfeldt har talat om, att det handlar om jobben. Den ska inte handla om någon sorts kommersiella skäl, att sälja pengar. Ungefär som Carl Bildt sade: Säljer inte vi så säljer någon annan. Vapenexport ska bara tillåtas när det är försvarspolitiskt och säkerhetspolitiskt motiverat.

(Applåder)

Anf. 60 ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! ”De senaste decennierna har i många avseenden varit en tid av enastående framsteg. Krigen har blivit färre, demokratierna har blivit fler” – så inledde utrikesminister Carl Bildt den utrikespolitiska deklARATIONEN i just den här kammaren för mindre än två månader sedan. Frågan är vilka slutsatser vi drar av vår utrikespolitiska hållning i dessa dagar. Dagens debatt handlar om hur Sverige ska värna fred, mänskliga rättigheter och demokrati i den värld som har sett den arabiska våren.

Vi har nu hört utrikesministern tala om vapenexport och militära samarbeten med en diktatur som SaudiArabien som en del av en svensk tradition, som en svensk utrikeshandel. Tidigare utmålades den svenska neutralitetspolitiken som den bärande stommen för att vi skulle ha en stor vapenexport. Jag noterade att den nu avgångne försvarsministern Tolgfors motiverade beväpnandet av diktaturer med att det också var bra för soldaternas hälsa eftersom de skulle få säkra svenska vapen.

Det finns någonting väldigt konstigt i den svenska vapenexportdebatten. När man pratar med folk utanför den här kammaren, ute på stan, tror de allra flesta att Sverige är ett gott föredöme internationellt också på det utrikespolitiska och på det säkerhetspolitiska planet när det gäller att



värna just demokratin som den viktigaste och starkaste faktorn för fred och för mänskliga rättigheter. Därför tycker folk att det är konstigt att det nu rullas upp en affär som i blyxtbelysning, som Urban Ahlin ordagrant sade, tydligt visar på att den svenska vapenexportpolitiken är allt annat än ett stöd för fred, demokrati och mänskliga rättigheter.

Den svenska vapenexporten till diktaturer har ökat ganska kraftigt under de senaste åren. Jag vet inte om Carl Bildt och de andra allianspartierna i regeringen är särskilt stolta över den utvecklingen. Den har skett under er tid, med er regering. Ni har också inrättat en särskild myndighet för att främja just vapenexport. Det är onekligen så att diktaturer och auktoritära regimer gärna köper vapen. De har ett stort behov av det.

Ändå försöker nu flera regeringspartier säga att det inte är bra att Sverige exporterar till diktaturer. Det är en väldigt otydlig debatt. Framför allt finns ett väldigt otydligt politiskt ansvar.

Det har utlovats en utredning om ett så kallat demokratikriterium. Det är väldigt vällovt. Urban Ahlin stod här och prisade att man skulle göra en sådan analys också vid vapenexport. Men han var också väldigt tydlig, både här i kammaren nu och i en tidigare radiointervju, med att det här bara ska vara ett kriterium som är en av flera faktorer för att väga in huruvida man ska ta beslut om vapenexport.

Från Miljöpartiets sida menar vi att det är väldigt konstigt. Ska vi ha ett demokratikriterium måste det ju vara någonting som är på riktigt. Låt oss då ta tjuren vid hornen. Om vi inte kallar SaudiArabien för en demokrati, om vi kallar det för en ska vi säga icke-demokrati åtminstone så slipper vi märka ord, kanske vi också måste vara ärliga och säga: Ska vi fortsätta att ha ett militärt samarbete, ska vi fortsätta att exportera vapen till SaudiArabien?

Miljöpartiet menar, inte minst i ljuset av den arabiska våren, att det är fullt rimligt – en analys som vi har gjort i många utrikespolitiska debatter här i kammaren – att faktiskt ändra synen på hur den delen av världen kan demokratiseras, att det kan gå snabbt men att det finns starka hinder. Vi ser det inte minst i Syrien som jag tror är ett område vi alla känner väldigt starkt kring just i dag.

Vi måste göra analysen att världen kan förändras och att denna förändring måste få påverka våra utrikesrelationer. Om vi inte låter en analys över ett förändrat scenario påverka också våra avtal – i alla andra affärsrelationer påverkar de omkringliggande omständigheterna – sitter vi med ett tomt demokratikriterium. Det blir mest ord, och det blir ett på papperet fint regelverk och en fin lagstiftning som vissa kallar rigorösa och extremt noggranna men som i Miljöpartiets ögon har flera stora hål. De tillåter rent uppenbart export av vapen och militärt samarbete med regimer som gör allt annat än värnar om fred, mänskliga rättigheter och demokrati.

Det var jobbigt att läsa den artikel som flera arabiska företrädare skrev i Svenska Dagbladet i dag. De skriver att de är besvikna över att Sverige exporterar till och stöder SaudiArabien, som är en så tydlig repressiv kraft i området när det gäller att slå ned sin demokratiörelse, även att beväpna Bahrain. De skriver att det måste bli ett slut på en sådan politik som den svenska vapenexporten till diktaturer innebär. Det är en viktig solidaritetshandling att vi kan visa demokratiska krafter i arabvärlden. Det skulle vara ett litet men symboliskt steg mot en annan världs-

ordning där demokrati, solidaritet och mänsklig värdighet betyder mer än ekonomiska och geopolitiska intressen. Jag håller helt med dem.

Anf. 61 ALLAN WIDMAN (FP):

Herr talman! Jag ska inleda med att ge både Åsa Romson och Urban Ahlin rätt på en punkt. Det är klart att varje parti som ingår i den nu sittande regeringen bär en del av det kollektiva ansvaret. Samtidigt vore det illa för den svenska politiska debatten om det skulle förhindra dessa partier från att, just som partier, uttrycka vilken inriktning de har för sin politik.

Det har bytts regeringar i Sverige de senaste åren. Jag kan konstatera att Folkpartiet liberalerna inte är ensamt om att ibland känna sig obekvämt med de beslut som fattas kollektivt i en regering. Jag förmodar att de sakkunniga som Miljöpartiet de gröna hade i Försvarsdepartementet 2005 kände på ungefär motsvarande sätt.

Herr talman! SaudiArabien är ett land som saknar pressfrihet. Politiska partier är förbjudna. Det finns inte en tillstymmelse till religionsfrihet. Fackföreningar är förbjudna. I detta land tillämpas en av de mest utrerade sharialagstillämpningarna i världen. Enligt trovärdiga människorättsorganisationer halshöggs i höstas en kvinna dömd för trollkonster och häxeri. Det händer också, mer eller mindre regelbundet, att man stympar tjuvar och andra brottslingar. Det ska sägas att detta görs i närvaro av kirurger som är beredda att med bandage och antibiotika bekämpa vävnadsdöd. Men, herr talman, jag vet inte om det gör det hela mer eller mindre kusligt.

Grunden för den diskussion vi har i dag handlar om ett Memorandum of Understanding ingånget 2005. När man ser detta dokument måste man fråga sig om det är ett säkerhetspolitiskt och försvarspolitiskt samarbetsavtal. Vilka sammanfallande säkerhetspolitiska intressen har Sverige och SaudiArabien för att ett sådant avtal ska ingås? Jag har pratat om olikheter i värdegrunderna, och jag vill till det lägga att SaudiArabien befinner sig 6 695 kilometer från det svenska territoriet. Fördrag eller avtal av den typen vore naturliga att Sverige hade med länder i sin nära omgivning. Men när vi ingår avtal med länder mycket långt bort och som har lite gemensamt med oss ser det konstigt ut.

Jag tror inte, herr talman, att svenska politiker och statstjänstemän sätter sig ned och spontant kommer på idén att vi nu ska ha ett försvars- och säkerhetssamarbete med SaudiArabien. Jag tror att det finns kraftfulla intressen bakom som trycker på. Det är viktigt att säga att det naturligtvis är enskilda företags uppgift att skapa vinster och generera avkastning till sina ägare. Men om inte vi politiker inser hur starka dessa intressen är kommer vi alltid att vara illa rustade när det gäller politiska avvägningar.

Herr talman! År 2005 anmälde Birgitta Ohlsson och undertecknad samarbetsavtalet till konstitutionsutskottet. KU sade att detta är ett ramavtal. Och det gjorde KU därför att utskottet hade fått information från den dåvarande regeringen att det här var ett brett samarbetsavtal, inte någon enskild affärshändelse. De exportaffärer som skulle göras skulle efteråt prövas av ISP.

Många har förvånats över hur väl ordalydelsen i MOU:et stämmer med det som sedan har skett. Här talas i artikel 2 om att sälja utrustning för stridsledning. 2007, något år senare, blev det känt att Saab marknads-

för just stridsledning i Saudiarabien. Man pratar om anläggningar för produktion, sammansättning och underhåll av vapen – på pricken som vi har sett har tagits upp i den senaste tidens rapporter.

Intrycket jag får är att innan MOU:et skrevs fanns konkreta affärsupplägg. De beskrivs i samarbetsavtalet. Annorlunda uttryckt är det affärsplanen som har konstituerat ett MOU snarare än tvärtom.

Har detta någon betydelse? Ja, det har det, herr talman. När KU våren 2006 för första gången granskade denna affär var man av uppfattningen att det var ett brett samarbetsavtal som skulle få ett konkret innehåll. Nu framstår det som mycket troligt att det var precis tvärtom. Det var ett avtal som skraddarsyddes efter konkreta affärsupplägg. Om det är så kan man med viss grund påstå att KU vid sin granskning fördes bakom ljuset. Om man ska få ett svar på frågan om regeringen 2005 kände till de konkreta affärsplanerna måste den ställas till dåvarande försvarsminister Leni Björklund och dåvarande statsminister Göran Persson.

Anf. 62 KERSTIN LUNDGREN (C):

Herr talman! Saudiarabien är ingen demokrati. Där begås betydande brott mot mänskliga rättigheter. Jag utgår från att Saudiarabien i dag, inte med Centerpartiets stöd, inte skulle ha fått klartecken att få köpa pansarvärnsroboten Bill.

Men den här debatten, herr talman, handlar om en vapenfabrik i Saudiarabien. Det är således en debatt om en vapenfabrik som inte finns men som kunde ha funnits under vissa förutsättningar. Låt mig göra klart att för Centerpartiets del är det viktigt att bringa klarhet i vad som kunde ha hänt och vad som faktiskt har hänt under gångna år. Jag är övertygad om att den här debatten inte kommer att ge de svaren men väl de pågående utredningarna inom riksdagens konstitutionsutskott och inom andra organ.

Svaren kommer att bli viktiga för att vidta de mått och steg som enligt Centerpartiets mening behövs för att skärpa både lagstiftningen och dess tillämpning. Det är min övertygelse att svaren också kommer att påverka den utredning om krigsmaterielexporten som vi alla vill se ska tillsättas. Jag utgår också från att våra myndigheter följer gällande regelverk till dess annat är bevisat.

Herr talman! Vi kommer att få anledning att här i kammaren återkomma till debatten om svensk krigsmaterielagstiftning i samband med behandlingen av regeringens skrivelse om den strategiska exportkontrollen för 2011. Låt mig bara påpeka att det här rör ett speciellt område där tillstånd för export kan ha givits långt före det att exporten faktiskt sker. Krigsmateriel är ju inte produkter som exporteras över disk.

Bakgrunden till den här aktuella debatten står att finna i bedömningar gjorda i slutet av förra seklet och början av detta. Det samarbete som då utvecklades mellan Sverige och bland annat Saudiarabien har vi självklart att ta ansvar för även i dag.

När den dåvarande socialdemokratiska regeringen Persson den 11 december 2003 beslöt att ingå det allmänna samarbetsavtalet med Saudiarabien önskade man ytterligare förbättra de vänskapliga förbindelserna mellan de båda länderna, stärka de historiska banden mellan sina medborgare och främja och stödja samarbetet mellan länderna i fråga om

ekonomi, handel, investeringar, utbildning, vetenskap, teknologi, turism och ungdom. Det var ett avtal som trädde i kraft den 15 februari 2005.

Några månader senare samma år, den 21 april 2005, beslutade regeringen Persson om ett samförståndsavtal med Saudiarabien om militärt samarbete – ett avtal som enligt nuvarande riktlinjer nog borde ha varit föremål för samråd i Utrikesnämnden. Avtalet var och är i sig mycket omfattande. Avtal av det slaget är per definition inte en dagslända utan har en räckvidd som är betydande. Det är därför de ingås av just regeringar.

De här båda avtalen gäller alltså, och där har vi också ett ansvar. Men för Centerpartiets del finner vi skäl att titta närmare på dessa avtal, utvärdera dem för att sedan på den grunden också överväga vilka åtgärder som bör vidtas. Det finns all anledning för alla, inte minst i ljuset av de svar som framkommer i pågående utredningar och en ny krigsmateriellagstiftning, att vara beredda till omprövningar av delar i gällande avtal.

Herr talman! Det finns vissa i debatten som driver frågan med sikte på att Sverige helt ska upphöra med vapenexport, åtminstone till andra länder än Norge. Det är inte Centerpartiets hållning. Sverige har alltså skäl att upprätthålla kompetens och teknologi inom försvarsområdet. Det är en viktig del av den svenska säkerhetspolitiken. Utan export skulle antingen vårt försvar bli våldsamt dyrt – mycket dyrare än vad det är i dag – eller också skulle vi bli hänvisade till att alltid importera de för-  
mågor som vi anser krävs för det svenska försvaret eller för den delen för att Sverige ska kunna delta i internationella fredsinsatser – insatser som Centerpartiet välkomnar under förutsättning av FN-mandat.

Låt mig bara, herr talman, också konstatera att den historia som varit i fråga om detta MOU kommer med stor sannolikhet att behöva prövas av KU, precis som tidigare har framkommit. Jag är övertygad om att man behöver se vilka underlag som fanns när de avtal träffades som jag refererade till, 2003 och 2005, och att det kommer att vara påverkande också för de svar som konstitutionsutskottet kommer att få. Jag ser fram emot de svaren, herr talman, och hoppas att vi med det ska kunna få en bättre och mer klargörande debatt än vad som är möjligt i dagens läge.

Anf. 63 MIKAEL JANSSON (SD):

Herr talman! Vi kan vara stolta över att Sverige är världens största försvarsmaterielexportör per capita så länge som vår exportkontroll av försvarsmateriel är mycket sträng. Amnestyrapporter visar att den är sträng och funktionell. Att en KU-granskning nu kommer att ske av försvarsmaterielexporten till Saudiarabien är naturligt, för landet i fråga bryter mot de mänskliga rättigheterna. Islamismen i Saudiarabien är farlig, vilket SD länge har försökt lyfta fram i opinionen. Dåvarande regeringens bedömning från 2002 att Saudiarabien är ett stabilt land i Mellanöstern bör därför omvärderas.

Den svenska exporten förra året av det luftburna radarsystemet Erieye till Saudiarabien anser vi trots detta vara bra, för det är ett system som skapar avspänning genom tryggheten att ha uppsikt över hela sitt luftterritorium. Det är viktigt att skilja på effekterna av och riskerna med olika försvarsmateriel. Sverige exporterar till exempel inte alls finkalibriga vapen därför att de så lätt kommer till fel användning. ISP:s exporttill-

stånd ges utifrån en helhetsbedömning av vilken typ av försvarsmateriel det är, till vilken typ av land och med vilka grannar.

Den aktuella debatten cirkulerar kring något medierna kallar vapenfabrik. Det som borde diskuteras mer är regeringsbeslutet år 2002 att godkänna export av pansarvärnsroboten Bill till SaudiArabien och andra historiska exporten till länder som har problem med de mänskliga rättigheterna. Följdleveranser i form av service, uppgradering och ammunitionstillverkning bör diskuteras mindre eftersom det normalt är en självklarhet. Att svensk industri kan ge följdleveranser till hemliga lokaler i mottagarländer och att sträng sekretess råder är naturligt. Skulle svensk industri inte få ge följdleveranser efter beviljade exporten skulle troligen hela vår export av försvarsmateriel slås ut.

I det aktuella ärendet får KU-utredningen sätta sig in i detaljerna om det finns något som inte ryms i vår lagstiftning. Vi ser positivt på granskningen av frågan i KU.

SD inträdde i riksdagen hösten 2010 och är det enda parti som inte har satt sig in i detaljerna kring MOU:et med SaudiArabien från 2005. Överenskommelsen med SaudiArabien bör löpa sin tid ut. Det skadar Sverige och vår industri om vi bryter ett MOU. Ska det sedan förnyas år 2015 bör de militära delarna bara omsluta säkerhetssystem och rent defensiva system.

Det är bra om den aktuella debatten om en påstådd vapenfabrik i SaudiArabien kan sättas i ett vidare perspektiv. Vi ska vara medvetna om att Sverige ligger långt framme vad gäller exportkontroll. Det märks inte minst när det gäller SaudiArabien, vad vi exporterat dit efter 2002 och vad andra länder exporterat. USA och en lång rad europeiska länder har exporterat försvarsmateriel under åren 2005–2010 till Bahrain, Egypten, Libyen, Syrien och Jemen. Det har inte Sverige gjort därför att vår lagstiftning inte tillåtit oss detta. Brittiska BAE Systems har sålt 70 Eurofighters till SaudiArabien år 2007. Barack Obama proklamerade i december förra året att USA skrivit på en exportorder för försvarsmateriel till SaudiArabien värd 60 miljarder dollar, bland annat innehållande 84 F 15-plan.

Herr talman! Vår starka försvarsmaterielindustri är en stor fördel för vår egen försvarsmaterieförsörjning. När vi själva investerar i svenskproducerade materielprojekt kan nettokostnaden bli mycket låg, eller till och med gå med vinst, i samhällsekonomi på grund av spillövereffekter och export. Försvarsindustrin berör ca 30 000 jobb, varav en stor andel civilingenjörer, och indirekt omfattar försvarsindustrin ca 100 000 jobb. Låt oss inte glömma detta.

Anf. 64 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Vänsterpartiet är motståndare till vapenexport. Vi anser att lagstiftningen omedelbart måste skärpas så att det införs strikta regler som gör det omöjligt att exportera vapen till politiska diktaturer, till länder som är indragna i väpnade konflikter och till länder som bryter mot mänskliga rättigheter.

Om vi hade ett sådant regelverk skulle inte SaudiArabien få köpa svenska vapen. Landet är en hård politisk diktatur som begår en skrämmande rad av brott mot de mänskliga rättigheterna. Saudiska säkerhetsstyrkor deltog i att slå ned den spirande demokratirevolten i Bahrain.

Med den skärpning av lagstiftningen som vi föreslår skulle vapenexporten till den typen av land vara helt utesluten. Låt oss komma ihåg att den som exporterar vapen till förtryckaren blir medansvarig till förtrycket.

Saudiaffären visar på en rad andra svagheter i det svenska regelverket om vapenexport. Oberoendet för myndigheten ISP som ger tillstånd till affärer har ifrågasatts. Här vill jag gärna ha ett svar under denna debatt av regeringen och Carl Bildt: Anser regeringen att det är lämpligt att ISP sitter med när enskilda affärer som den med SaudiArabien förhandlas direkt mellan köpare och säljare? Är det ISP:s roll? Det vill jag gärna ha svar på.

Den andra frågan är: Stämmer det som det har förekommit medieuppgifter om, att regeringen aktivt har försökt påverka ISP:s ställningstagande i just den här affärsöverenskommelsen?

Det finns många saker att lära av denna affär, med planerna på det man kan kalla en vapenfabrik eller möjligen en större vapenverkstad i SaudiArabien – skillnaden är väl närmast semantisk. En är att insynen över och kontrollen av vapenexporten bör skärpas.

Exportkontrollrådet, EKR, där den parlamentariska tillsynen utövas, är ett organ som är mycket slutet och tillämpar strikt sekretess. Vänsterpartisten i rådet röstar emot alla vapenaffärer med diktaturer. Men han får inte berätta om det – inte ens för mig som är partiordförande. Inte heller nu, när debatten om Saudiaffären har blivit offentlig, får sekretessen brytas. Denna sekretess borde lättas upp. Protokollen från EKR borde bli offentliga efter en bestämd tidsperiod.

Herr talman! Sveriges regering gör sitt bästa för att öka vapenexporten, och svenska exportkrediter används flitigt för att underlätta vapenaffärer. Handelsminister Ewa Björling, även hon moderat, har rest i skytteltrafik till olika diktaturer för att främja svenska handelsintressen. Björling är också ansvarig för tillståndsmyndigheten ISP.

Vapenindustrin är till sin natur en ganska speciell bransch. På en vapenmässa i diktaturen Qatar fick den potentiella köparen information om att JAS 39 Gripen garanterar en hög ”dödsratio”. I marknadsföringen lyfts också fram att pansarvärnsroboten Bill 2 har ett läge för ”mjuka mål”, det vill säga personer som inte är skyddade av pansar. Det är inte konstigt att marknadsföringen ser ut så. Det handlar trots allt om krigsmateriel som är avsett för att döda.

Hur stämmer denna politik för att exportera vapen till diktaturer överens med att stå upp för demokrati och mänskliga rättigheter i världen? Inte särskilt väl! Här har regeringen ett trovärdighetsproblem, som Bildt själv har belyst med något märkliga uttalanden. ”Det är inte så att världen saknar pansarvärnsrobotar. Hade läget för mänskliga rättigheter varit bättre för att de köpte franska i stället?” Det har Bildt sagt.

Det är den typ av argument som Ola Wong i Svenska Dagbladet beskrev som en argumentation för knarklangare: Om inte vi säljer grejerna, så gör någon annan det. Med den typen av principlöshet kan man sälja vad som helst till vem som helst.

Den svenska regeringen har goda förbindelser med kungadömet SaudiArabien. Carl Bildt beskriver landet som ett familjeföretag. Att hålla sig väl med regimen är viktigt, enligt Bildt. När diktaturer beskrivs som familjeföretag ges det ingen riktigt bra bild av svensk utrikespolitik, och

hela affären devalverar värdet av de vackra orden om frihet och demokrati i högtidstalen om vår utrikespolitik.

Man kan också fråga sig om allt har gått rätt till i den här affären, om ingenting har skett som inte borde ha skett. Varför detta smusslande? Varför bulvanföretagen? Varför bristen på klara svar? Varför avgick försvarsministern, om det inte har skett något som inte borde ha skett?

När ISP informerade EKR om affären och om bolaget SSTI sade man ingenting om att SSTI hade nära kopplingar till FOI, detta trots att ISP:s ledning kände till kopplingarna. SSTI var ju, kan man säga, en sorts bulvanföretag till FOI.

Menar verkligen Bildt att det är så här det ska gå till, att det är full insyn och en rimlig hantering och att följa regelverket att bedriva affärerna på det här viset?

Vi vill att den här affären utreds i botten. Hemlighetsmakeriet och smusslandet grundar sig i att regeringen liksom merparten av det svenska folket inser att den här typen av affärer egentligen inte är försvarbara.

Det måste få konsekvenser. Reglerna för vapenexport måste skärpas. Öppenheten i EKR måste öka. ISP:s oberoende måste värnas. Det är lärdomen av den här praktiska skandalen.

Anf. 65 DÉsirÉE PETHRUS (KD):

Herr talman! Sveriges utrikespolitik ligger fast. I vår utrikespolitiska deklaration slås fast att demokrati och mänskliga rättigheter är prioriterade i vår utrikespolitik. Det är det ramverk som ska prägla våra utrikespolitiska relationer.

Vi kristdemokrater är övertygade om att demokrati och mänskliga rättigheter är en förutsättning för att på lång sikt skapa en värld där människor och länder lever i fred och frihet. Det är en viktig säkerhetspolitisk inriktning för Sverige som vi anser gynnar Sveriges medborgare.

Sveriges roll när det gäller att bygga en vapenfabrik – eller vad det nu var man skulle göra i Saudiarabien – väcker många frågor. När vi talar om vapenhandel och samarbete med andra länder finns det i dag ett regelverk. Det regelverket säger bland annat att utlandssamverkan kan behövas för att tillgodose det svenska försvarets behov av materiel eller kunnande eller i övrigt är säkerhetspolitiskt önskvärt, men – och så kommer det ”men” som är viktigt – att samverkan inte får stå i strid med principerna och målen för svensk utrikespolitik.

Det är där, herr talman, som den svenska utrikespolitiska deklarationen enligt vår mening kommer som ett svar, nämligen att det övergripande målet är att vi ska främja demokrati och mänskliga rättigheter. Ett avtal med ett icke-demokratiskt land som Saudiarabien, med starkt förtryck av den egna befolkningen, som innebär att vi både säljer vapen men också, som i detta fall, ska stå för utbildning och träning, stämmer som vi ser det inte överens med våra mål inom utrikespolitiken.

Herr talman! När Sveriges Radio för några veckor sedan startade en serie inslag om hur Sverige säljer vapen till Saudiarabien var det inte direkt oväntat. Men uppgifterna om att man genom Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI, skulle ha skapat ett bulvanföretag i syfte att fördjupa samverkan med Saudiarabien var mer än oväntat.

Det är och förblir högst beklagligt. Uppgifterna lägger sig som en tung filt över just den svenska utrikespolitiska deklARATIONEN. Vi får nu se vad de rättsliga instanserna säger om detta.

Vi har här i riksdagen fattat beslut om Sveriges politik för global utveckling, den så kallade PGU. Den antogs redan 2003. Utgångspunkten för den samstämmighetspolitiken är ett gemensamt ansvar för att hantera globala utmaningar som hindrar rättvis och hållbar utveckling.

Vi identifierade här i riksdagen sex utmaningar, där förtryck var en faktor och konflikter och sviktande förhållanden i ett land var en annan. Tanken är att alla politikområden ska arbeta åt samma håll. Vårt utrikespolitiska agerande måste alltid vara förenligt med mänskliga fri- och rättigheter, som vi säger i vår utrikesdeklARATION.

Det innebär att både fattigdomsbekämpande och handelsfrämjande insatser alltid måste ta hänsyn till våra samarbetsländers respekt för och efterlevnad av mänskliga rättigheter och demokratiska värden. Det gäller även den svenska krigsmaterielexporten.

Herr talman! Saudiaffären understryker behovet av att införa ett demokratikriterium för den svenska krigsmaterielexporten. Redan 2001 skrev vi kristdemokrater in det som ett krav i vårt principprogram. Vi tog också upp det 2005 i en motion i riksdagen. Saudiavtalet skulle aldrig ha ingåtts. Ett demokratikriterium behövs just för att minimera risken att svensk krigsmateriel hamnar i händerna på brutala förtryckarregerier, såsom den saudiska.

Det är humanitära och säkerhetspolitiska hänsyn – inte näringspolitiska hänsyn och särintressen – som ska utgöra grunden för svensk krigsmaterielexport.

Herr talman! Vi säljer i dag vapen för ungefär 14 miljarder kronor. Det kan jämföras med vad vi såg i reklamen för ett seminarium i riksdagen om turistindustrin, som ger 87 miljarder i intäkter till Sverige. De 14 miljarderna blir då egentligen ganska futtiga, om vi tittar på vilken industri vi kan satsa på för att ge jobb som stannar i Sverige.

Kristdemokraterna välkomnar därför den utredning som initierades av utrikesutskottet förra året genom ett tillkännagivande och som man har aviserat ska komma att tillsättas för att undersöka möjligheterna till skärpt vapenexportkontroll gentemot icke-demokratiska länder. Det nuvarande regelverket måste uppenbarligen skärpas ytterligare och vara tydligt i linje med PGU och vår utrikespolitiska deklARATION.

Anf. 66 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Två saker är tydliga i denna debatt. För det första är det tydligt att det finns ett brett stöd för en svensk politik som handlar om att också exportera försvarsmateriel. Vänsterpartiet har en avvikande uppfattning och är i en distinkt minoritet.

Det andra som är tydligt är att det behövs en fortsatt diskussion om regelverket. Det ska vara rigoröst, restriktivt, och nu ska vi diskutera om det ytterligare behöver skärpas på ett eller annat sätt när det gäller export till icke-demokratiska stater. Den diskussionen har vi fört förut, och det har resulterat i dagens regelverk. Den ska vi nu föra på nytt. Jag välkomnar det.

Vad handlar det hela om? Ett beslut 2002, som innebar nya vapen till SaudiArabien, fattades efter samråd med företrädare för riksdagens par-



tier. Jag var inte med och vet mycket lite om det, men jag vet att så var det. Sedan var det ett avtal 2005, som Urban Ahlin säger att han hade invändningar mot. Det har kommit som en nyhet under senare år, men jag har ingen anledning att betvivla att han talar sanning och nu avslöjar vad han faktiskt tyckte 2005. Det var ett avtal som slöts av en regering där Miljöpartiet hade representanter också i Försvarsdepartementet, som slöt avtalet. Det som har skett sedan dess är mindre, inte mer, än vad som står i detta avtal.

Jonas Sjöstedt säger att det är ”semantiskt” om det är en vapenfabrik eller inte. Nej, se, det är inte semantiskt! Det är mycket skillnad mellan en anläggning för att tillverka och leverera nya vapen – det var det som var aktuellt 2002 – och det som nu är eller rättare sagt skulle ha kunnat bli. Det handlar inte om att tillverka nya vapen. Det är ingen fabrik. Talet om en fabrik är en hägring, möjligen avsedd att vilseleda, men så är fakta.

Fakta kvarstår. Om det finns några oegentligheter i FOI:s handläggning är en polisär snarare än en politisk fråga. Men när vi skär bort all yvighet som alltid finns i vår politiska diskussion och diskuterar vad som hände 2002, 2005 och de beslut som regeringen har fattat sedan dess, som tydligt säger att det inte handlar om tillverkning av nya vapen finns det ingen annan slutsats att dra än att regeringen – eller regeringar – och myndigheter i den fråga som nu diskuterats av allt att döma fullt ut har respekterat och följt de lagar och regler som riksdagen med bred majoritet har fattat beslut om och de beslut som fattas med full insyn av företrädare för samtliga riksdagens partier. Kort sagt: Det finns ingen skandal i den så kallade skandalen.

(Applåder)

Anf. 67 URBAN AHLIN (S):

Herr talman! Utrikesministern framhärdar i att det inte finns någon skandal, att ingenting har gjorts fel och att allting har skett enligt lagen, och dessutom är det sossarnas fel. Då är frågan: Varför är det då Sten Tolgfors som har avgått?

(Utrikesminister Carl Bildt (M): Ni har också avgått, men det var länge sedan.)

Vi blev borrhöstade, men Sten Tolgfors avgick av något skäl. Oavsett om utrikesministern står här och säger att allt har gått till enligt lagen och att allt har varit bra är det ändå en moderat försvarsminister som har avgått. Det finns ett skäl till det. Det var det jag försökte förklara i min inledning.

Här har man bollat ärendet mellan olika myndigheter. Det har varit bulvanföretag, kontanta betalningar och det är ingen som har velat ta i detta heta, och det är av ett skäl, nämligen att man inte tycker att Totalförsvarets forskningsinstitut ska användas för att ge expertis och kunande till Saudiarabien. Det är det som det har handlat om.

Jonas Sjöstedt har ställt en fråga som jag också vill ha svar på. Är det inte rimligt att ISP är oberoende och inte, som medieuppgifter tyder på, sitter med och diskuterar hur upplägget ska vara för att man ska komma till rätta med det här? Jag tycker att det är en alldeles utmärkt fråga.

Den andra frågan gäller naturligtvis FOI:s roll. Vill vi verkligen att Totalförsvarets forskningsinstitut ska användas till att utveckla vapenfabriker, låt gå för att man skriver det inom citationstecken. Vill vi inte att de egentligen ska utveckla ett samarbete för det svenska försvarets bästa? Möjligen kan man ha samarbete med andra forskningsinstitut, men de ska kanske inte direkt användas som konsulter för att starta fabriker runt omkring i världen.

Jag vill dock säga några saker. Jag tycker att det är viktigt att markera att vi socialdemokrater vill ha ett starkt försvar. Vi tror att det är viktigt med försvarsindustri. Till skillnad från Miljöpartiet och Vänsterpartiet menar vi inte att man kan sätta upp en lista på länder och säga: Dessa länder kommer i framtiden att vara omöjliga att sälja vapen till. Det är ogörligt, och låt mig förklara varför. I den lagstiftning och de riktlinjer vi har i dag sägs att om ett land råkar i konflikt bör vapenexporten, export av krigsmateriel för strid, avbrytas. Vi var i en sådan situation när USA anföll i Irak – ett folkrättsvidrigt anfall mot Irak. Ändå bestämde sig Sverige för att fortsätta exportera vapen till USA av en väldigt enkel anledning. Om vi inte hade exporterat till dem hade vi inte fått importera produkter till vårt JAS-plan. Då hade våra JAS-plan på väldigt kort tid blivit segelflygplan. Det hade inte varit bra för det svenska försvaret.

Därför säger jag hela tiden att vår vapenexport måste vara utformad på ett sådant sätt att det är försvarspolitiska och säkerhetspolitiska hänsyn som ska tas. Det får inte handla om, som Désirée Pethrus var inne på, hur många jobb det ger i relation till turismsektorn eller något annat. Fredrik Reinfeldt säger att det handlar om jobben, och Carl Bildt försöker få det till att om inte vi säljer så säljer någon annan.

Utgångspunkten är att det ska vara viktigt för det svenska försvaret eller för svensk säkerhetspolitik. Det är därför vi har en vapenexport. Det är viktigt att understryka att det är så det går till.

Sedan tycker jag att det är viktigt att vi inte har den där yviga debatten utan försöker smala av den lite grann. Jag vill vända mig till dig, Allan Widman, som försöker ge bilden av att Saudiarabien på något sätt skulle vara en paria som vi inte ska ha någon relation med över huvud taget. Saudiarabien spelar en otroligt viktig roll på vissa säkerhetspolitiska områden. Ett är Mellanösternkonflikten.

Saudiarabien kanske är det land som har fört fram flest olika fredsplaner och hållit i gång en process för att finna en lösning på den långa konflikten mellan palestinier och israeler. Det är inte speciellt konstigt om Sverige då försöker ha en relation till Saudiarabien och spela en roll i att lösa Mellanösternkonflikten.

Säkerhetspolitiskt finns det naturligtvis också skäl. Vi har faktiskt soldater i Adenviken för att bekämpa piratverksamhet. Det är längre bort än 6 695 kilometer. Jag tycker inte att det är särskilt konstigt att det också finns ett behov för Saudiarabien att ha en övervakning av sitt marina område. Det är detta som en del av samarbetet faktiskt har handlat om.  
(Applåder)

Anf. 68 ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Den här debatten blir bara mer och mer klagörande. Framför allt blir den klagörande när utrikesministern med sådan emfas säger att det inte finns någon skandal i den så kallade skandalen. Jag tror

med förlov sagt att det kan finnas andra tolkningar. Det kan finnas de som mycket väl ser att detta är en skandal.

Framför allt känner sig människor i Sverige i grunden lurade. De känner sig lurade på den utrikespolitik som ska främja fred, demokrati och mänskliga rättigheter men som i stället i handling visar sig göda och beväpna diktaturer, som i sin tur ger sitt stöd till de regimer som spetsar vapnen mot demokratiöverelser, bland annat för att slå ned den arabiska våren.

Ordet skandal brukar vi också förknippa med att det sker något där någon inte tar ansvar. Om man ser på vad som är betecknande för den här affären ur ett svenskt perspektiv – det handlar om vad regeringar har gjort och hur man har hanterat detta gentemot riksdagen – måste vi ändå anse att det är en skandal. Vi har, eller hade, en försvarsminister som skyllde på FOI. Det var tjänstemännen där som hade gjort saker som de inte borde ha gjort. Vi har en vice statsminister som skyller på att han blev överkörd i regeringen, men han ville säga det först när skandalen var ett faktum.

Vi har en utrikesminister som helst pekar på att allt ansvar ligger hos ISP, den myndighet som har att besluta om enskilda vapenaffärer och vapensamarbeten, liksom på de ledamöter i Exportkontrollrådet som är tagna som gisslan för de vapenexportbeslut som ISP fattar.

Jag håller inte med Jonas Sjöstedt och Urban Ahlin som vurmar för att ISP måste få en mer oberoende ställning. Jag tycker snarare att själva nyckeln till den problematik vi i dag sitter med när det gäller vapenexportkontrollen är att den kan framstå som rigorös men att den i en internationell jämförelse faktiskt präglas av ett förbluffande hemlighetsmakeri genom att det är ett litet koteri med personer som är de enda som känner till besluten och tydligen sitter med på alla möten. Man kan ibland undra vilka som sitter med var när man köper och säljer vapen.

Vi menar från Miljöpartiet att ett ordentligt politiskt ansvarstagande i stället är det som behövs när det gäller vapenkontrollen och exporten, särskilt till diktaturer, eftersom det blir en avvägning. Vad anser man är en diktatur?

Vi menar att man i USA har en bättre rapportering till kongressen när det gäller vilka länder man handlar med och vilken typ av vapen det är i det sammanhanget än vad vi får hit till parlamentet i den öppna ordningen.

De ledamöter som sitter i Exportkontrollrådet får ju inte föra den här informationen vidare. Att skylla på den gisslan, som att det skulle vara som att partierna i den här riksdagen är medvetna, är faktiskt att tänja ganska mycket på hur det regelverket ser ut.

Miljöpartiet föreslår därför att vi ska ha en större öppenhet i vapenexportkontrollen. Vi måste säkerställa att vi kan diskutera vilka länder vi handlar med och vilka typer av vapen vi handlar med, så att det är öppet. Vi måste också hitta en ordning där det går att utkräva ett tydligt politiskt ansvarstagande.

Jag förstår Allan Widmans frustration. Han var med och KU-anmälde när det gällde det stora ramavtalet. Det blev den granskning det blev i KU för att man sade att det var en ramöverenskommelse. Nu är det ju ett avtal som är till punkt och pricka förpliktande för Sverige. Det sade inte KU att det var.

Självklart måste de granskningar som sker härifrån riksdagen kunna omfatta hela bilden. Vi måste ha en större öppenhet. Vi måste hitta ett tydligt politiskt ansvarstagande. Vi kan inte ha regering efter regering som alltid skyller på någon annan. Vi måste städa upp i den svenska vapenexportkontrollen.

Anf. 69 ALLAN WIDMAN (FP):

Herr talman! Jag tror att konstitutionsutskottet 2005 trodde att man prövade ett brett samarbetsavtal, ett memorandum of understanding. Men om det var på det sättet att de aktuella affärsprojekten styrde innehållet i det avtalet kan man tala om ett försök att kringgå den exportlagstiftning som vi har. Den prövningen ska ske enligt fastställda regler. Därför hoppas jag att KU finner det möjligt att återkomma till den frågan.

Jag vill då passa på att säga att mycket har skrivits och mycket har sagts om våra relationer när det gäller vapenhandel med SaudiArabien. Men jag är inte på något sätt beredd att gå ed på att allting har skett rätt och riktigt i varje stavelse. Därför välkomnar jag den granskning som KU gör och självklart också resultatet av pågående förundersökning.

Urban Ahlin säger i sitt inledningsanförande: Vi ska inte exportera vapen till diktaturer. Och en kort stund senare säger han: Men tro inte att Socialdemokraterna kommer att säga upp det här samarbetsavtalet när det kommer upp till nytt avgörande 2015!

Jag har svårt att tolka det på något annat sätt än att man gärna vill ha strängare regler men att man inte avser att tillämpa dem.

Det finns en överenskommelse i riksdagen om att skärpa exportkontrollen när det gäller icke-demokratiska stater. Det är väldigt bra. Folkpartiet har varit pådrivande för detta under lång tid. Men vi tror inte att det kommer att vara fullt tillräckligt. Det finns definitionssvårigheter. Dem har Urban Ahlin varit inne på.

Vi tror att det utöver ett demokratikriterium kommer att krävas en större öppenhet. Jag är glad över att säga att hela mitt parti har ställt sig bakom offentlighet åt de protokoll som upprättas i Exportkontrollrådet och att det också ska bli offentligt vilka vapen som skickas till vilken köpare.

Det här tror vi kommer att vara mycket välgörande, för öppenhet i sådana här sammanhang – det tror jag att den internationella erfarenheten vittnar om – fungerar självsanerande både bland politiska beslutsfattare och i näringslivet. Det är kanske inte alla svenska företag som vill skylta med att man gör affärer med diktaturer på olika ställen i världen.

Vi tror också att det är viktigt att man tittar över reglerna för exportkreditgarantier. Det är inte rimligt att vapenexport får ett sådant offentligt stöd. Och om det är Sveriges ärliga avsikt att enbart sälja till demokratier behövs inte de exportkreditgarantierna, för demokratier står per definition för sina ingångna avtal.

Det är inte så, Urban Ahlin, att jag menar att vi inte ska ha några relationer med länder som brister i mänskliga rättigheter eller har en ofullkomlig demokrati. Men jag håller helt med Désirée Pethrus när hon säger att vapen inte är som vilken annan produkt som helst, särskilt inte, vill jag understryka, när vi är beredda att exportera dem till diktaturer. Det mest sannolika är att de vapnen förr eller senare kommer att riktas mot egna befolkningar. Det har vi alltför många exempel på.

Anf. 70 KERSTIN LUNDGREN (C):

Herr talman! När man lyssnar på den här debatten hör man att det finns många tvärsäkra påståenden om vad som har ägt rum, hur det har ägt rum, när det har ägt rum och vilka som har gjort vad.

Herr talman! Jag är betydligt mer ödmjuk än så. Jag tycker att det finns skäl att avvakta tills vi har fått svar i de utredningar som pågår både här i huset och utanför huset innan vi kan bedöma om vi talar om en höna eller en fjäder.

Det finns alltså många frågetecken i det här ärendet. Jag hoppas och tror, herr talman, att vi alla kommer att bidra till att bringa klarhet i detta. Innan dess finns det skäl, som sagt var, till större ödmjukhet.

Låt mig bara säga något när det gäller det tekniska bistånd som man skulle kunna tänka sig att FOI har ägnat sig åt. Det är ju ett av de områden där vi kommer att få se en skärpt lagstiftning. Från halvårsskiftet kommer även detta att vara föremål för kontroll när det gäller export till andra länder, och det är naturligtvis en förändring och en skärpning i sig av vår lagstiftning.

Ramavtalen från 2003 och 2005 har berörts, och jag berörde det tidigare. Jag tycker att båda är intressanta. Det finns nämligen skäl att se tydliga kopplingar mellan dem, inte minst när man tittar på årtal och annat i det sammanhanget.

Från Centerpartiets sida ser vi inte att det är tid att säga hej och adjö till Saudiarabien. Vi tycker att Saudiarabien är ett viktigt land att fortsätta samarbeta med på vissa områden. Men vi har, som jag har sagt tidigare, markerat att det finns skäl att titta på de här avtalen, utvärdera och se om resultaten föranleder förändringar i kommande avtal.

Men när KU nu ska pröva vad som har ägt rum utifrån de anmälningar som har skett i år finns det nog ändå skäl för KU att fundera på om man inte behöver titta på vad som hände under de här åren. Det handlar inte bara om den utgångspunkt som Allan Widman tidigare har nämnt utan faktiskt också om att se vad det fanns för andra löften. Fanns det andra uttalade löften som hade börjat verka, som hade börjat påverka händelseutvecklingen på ett sätt som sedan landade i det som vissa talar om skulle ha ägt rum på FOI?

Det finns alltså all anledning att titta bakom rubrikerna och bakom de senaste mandatperioderna när det gäller den frågan.

Herr talman! Frågan om Exportkontrollrådet har berörts. Jag tycker att det är viktigt och bra att vi har ett exportkontrollorgan som granskar och som får möjlighet att ge råd när det gäller de svåra avvägningar som ligger i att hantera hela vår krigsmateriellagstiftning.

Sekretessen är naturligtvis i det här fallet flerdubbel. Det är försvarspolitisk och utrikespolitisk men också näringspolitisk sekretess. Det är klart att det här finns skäl att pröva i vilken mån man kan förbättra. Men jag har inte hört någon tydligt nämna vilka andra länder det är som har en starkare exportkontroll och en ökad öppenhet, mer öppen än vad vi har.

Den skrivelse till riksdagen som ligger på riksdagens bord med sista motionsdag i dag har en ganska tydlig redovisning av företag, länder och annat som ägt rum under 2011, så inget är på det sättet omöjligt att utläsa för den som så önskar.

Anf. 71 MIKAEL JANSSON (SD):

Herr talman! Vi debatterar i dag något som närmare ska utredas både av domstol och genom förhör i konstitutionsutskottet. Det är osannolikt att vi kan räta ut alla frågetecken här i dag.

Kanske, men långt ifrån säkert, har det begåtts fel som kan betraktas som kriminella av svenska statstjänstemän eller rent av politiker. Miss-tankar finns om att sekretessbelagda dokument har lagts ut. Miss-tankar finns också om att en hemlig vapenfabrik har byggts i SaudiArabien, helt emot svensk lagstiftning om försvarsmaterielexport.

När det gäller säkerhetspolitik och försvarsmaterieförsörjning är det inte alltid lätt att ha en öppen, dagsaktuell debatt om detaljer. Det ligger i sakens natur. Debatten i dag handlar mer om ideologi än om det rättsliga läget i detta fall.

Vi har Miljöpartiet som verkar se på de svenska försvarsindustrierna som något onödigt och ont. När mediedrevet går vidare med attack efter attack mot försvarsindustrin och försvarsmyndigheterna hakar Miljöpartiet på. Miljöpartiet genererar sig inte för att använda sekretessklassade dokument. Med detta visar miljöpartisterna att de inte har något förtroende alls för Totalförsvarets forskningsinstitut, Inspektionen för strategiska produkter eller det svenska exportkontrollsystemet över huvud taget. Miljöpartiet skäller även på försvaret.

Vi har Socialdemokraterna som har ansvarat för svensk säkerhets- och försvarspolitik i decennier och som har hållit hjulen i gång på de svenska försvarsindustrierna tidigare, före nu gällande lagstiftning för försvarsmaterielexport. Den försvarsmaterielexport som Socialdemokraterna tidigare godkänt skulle inte klara den nuvarande svenska exportlagstiftningen. Socialdemokraterna skäller på sittande regering.

Sedan har vi Moderaterna som inget annat önskar än att det svenska försvaret slås ihop med Nato eller allra helst med EU. Moderaterna vill att det svenska försvaret ska upphandla försvarsmateriel enligt principen om offentlig upphandling, trots att de flesta EU-länder i dag skyddar sina försvarsindustrier med hjälp av undantagsregler. Vad kommer Moderaternas hållning att kosta industrin? Moderaterna skäller inte på någon men vill att vi ska ge upp vår självständighet.

Bakom allt detta partipolitiska käbbel tonar det gamla redliga Sverige fram. Sverige har ofta varit först och mest progressivt när det gäller myndigheter och lagstiftning. Det vill jag säga gäller även inom området kontroll av försvarsmaterielexport. Amnestys rapporter visar ju att svensk försvarsmaterielexportkontroll fungerar. När regimer vänder sig mot sin egen befolkning är det sällan eller aldrig svenska vapen som används. Samma gäller i krig. Det är sällan eller aldrig svenska vapen som används. Svensk lagstiftning är bra på det här området.

Herr talman! Det finns ingen av FOI uppsatt vapenfabrik i SaudiArabien. Det som finns är en förstudie som gjorts inom ramen för ett MOU från 2005. Socialdemokraterna tillät också export av robot 56 Bill år 2002 till vilken vi är bundna att göra följdleveranser.

Jag sätter min tillit till vår lagstiftning, att vi inte kommer att exportera krigsmateriel för strid till SaudiArabien framgent.

Anf. 72 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! I den här debatten har de borgerliga ledamöterna mest velat tala om vad som hände före deras tid i regeringen. Det kanske är mänskligt att man vill debattera det när man är med i en sådan här debatt. Men detta kan inte skymma det faktum att samtliga fyra borgerliga regeringspartier är direkt ansvariga för det här genom regeringsbeslut. Det är de som har ansvaret för att den här politiken fullföljs.

Jag tycker också att det vore rimligt att man, framför allt från utrikesminister Carl Bildts sida, kommenterade de två frågor om ISP som har förekommit flera gånger i den här debatten. Den första frågan gäller ISP:s roll. Är det rimligt att den myndighet som bedömer vapenaffärer sitter med i direkta förhandlingar mellan säljare och köpare och så att säga är med och utformar affären?

Det är en fråga som har undvikits i hela den här debatten, och nu skulle jag gärna vilja ha ett svar, gärna från Carl Bildt, men också från er andra borgerliga politiker: Är detta rimligt? Om det inte är rimligt faller argumentationen att det här har gått rätt till. Detta måste kommenteras.

Det andra är att det har förekommit medieuppgifter, och jag understryker att det är medieuppgifter, så jag vet inte om det är sant eller falskt, om att regeringen vred om armen på ISP för att få dem att ta enligt regeringen "rätt beslut" i just den här affären. Kan Carl Bildt förneka det? Kan Carl Bildt säga att nej, detta har absolut inte hänt? I så fall vet jag att det som stod i kvällstidningen var fel. Det händer ju någon gång att det är fel i kvällstidningen. Men om det inte sägs någonting till svar på den här frågan vet jag inte riktigt vad jag ska tro.

På dessa två frågor om ISP vill jag alltså ha ett svar, tack.

Allan Widman framför många sympatiska synpunkter på hur lagstiftningen borde ändras: striktare kontroll, restriktioner på exporten och bättre insyn i EKR. Det är vi överens om. Men Folkpartiet har ändå ett medansvar för den här affären.

Dessutom är det så att den KU-granskning som gjordes 2005 av Folkpartiet slutade med att två partier reserverade sig i konstitutionsutskottet. Det var inte Folkpartiet. Det var Vänsterpartiet och Miljöpartiet som gjorde det mot den här affären i det första läget som den var uppe i riksdagen för beslut.

Jag tycker ändå att Urban Ahlin och Socialdemokraterna har den otydligaste eller kanske tvetydligaste positionen i den här debatten. Jag kommer att tänka på uttrycket att vara lite gravid. Det är väldigt svårt att vara det. Antingen är man på smällen eller så är man det inte. Här gör Socialdemokraterna ett klassiskt försök att vara lite gravida. Man försvarar i princip att man ingick det här avtalet 2005 men är lite kritiska. Man kritiserar hur det har handlagts under den borgerliga regeringen men vill inte avbryta samarbetet som det ser ut. Jag begriper fortfarande inte om Socialdemokraterna är för eller emot det här vapensamarbetet med Saudiarabien. Jag tycker att vi kan få ett besked om det.

Detsamma gäller demokratikriteriet. Ska vi ha ett strikt demokratikriterium där vi inte längre exporterar vapen till diktaturer? Ja, säger Vänsterpartiet, vi ska ha ett sådant strikt demokratikriterium. Det står vi för. Men vad Socialdemokraterna riktigt vill ha i den här frågan begriper inte jag. Är det ett halvt demokratikriterium man vill ha?

Jag menar att man måste ta konsekvensen av sitt resonemang när det gäller detta. Menar vi allvar med högtidsord om att inte exportera vapen till regimer som i nästa ögonblick kan använda dem för att slå ned demokratiska revolter i sitt eget land eller som i Saudiarabiens fall också i grannländer, ja, då får vi sluta med den exporten. Då får vi ta konsekvenserna av det, och det hoppas jag att Socialdemokraterna kommer att landa i att vi ska göra. Jag skulle vilja att de tre rödgröna partierna går till val tillsammans och lovar att det inte blir någon vapenexport till diktaturer om vi får majoritet i Sveriges riksdag.

Anf. 73 DÉSIRÉE PETHRUS (KD):

Herr talman! Jag skulle vilja återkomma till det som Urban Ahlin var inne på tidigare. Självklart är det som vi har sagt här, att näringspolitiska intressen inte får vara vägledande, utan vi har andra intressen. Då kommer Urban Ahlin in på säkerhets- och försvarspolitiska intressen. Men det jag försökte föra fram i mitt förra inlägg och som jag även här skulle vilja understryka är det som inte har nämnts men som står i förra vårens betänkande om krigsmaterielexport: att tillstånd endast får lämnas om det finns säkerhets- och försvarspolitiska skäl för det, visst, men sedan kommer också det här med att det inte ska strida mot Sveriges utrikespolitik.

Det är det här jag menar. Utrikespolitiken glöms ofta bort. För vad är det vi har som prioritet nummer ett i vår utrikespolitik? Jo, mänskliga rättigheter och demokrati. Sedan har vi också klimat, miljö och jämställdhet. Men nummer ett är mänskliga rättigheter och demokrati.

Det är det perspektivet som jag menar att vi ofta försöker glömma bort när vi pratar vapenhandel, men den utrikespolitiska deklarationen och de målsättningar som finns där är oerhört viktiga.

Mycket krävs nu för att vi ska få rätt inriktning på den sedan länge kritiserade vapenexporten. Vad är det då som behövs? Några har varit inne på det, och vi kristdemokrater anser också att vi måste öka öppenheten och transparensen i krigsmaterielexport genom att bland annat göra Exportkontrollrådets verksamhet mer transparent och mer öppet för insyn. Vi förstår att viss information som behandlas av rådet kanske är för känslig för att delges allmänheten, men att inte ens kunna delge information i efterhand om hur representanter för de olika partierna har röstat förefaller svårt att försvara.

Det finns exempel på andra länder som har en mycket större öppenhet och som man bör kunna ta efter.

Herr talman! Vi kristdemokrater ser också ett behov av en ökad kontroll av kreditgivningen för krigsmateriel till icke-demokratier. Att ge stora krediter för att sälja vapen till icke-demokratier sticker i ögonen med tanke på vårt arbete för att på alla politikområden stärka demokrati och mänskliga rättigheter.

När vi sedan kommer till kontroll av följdleveranser och hur Sverige ska ställa sig där måste vi ge ett större utrymme inom ramen för Exportkontrollrådets arbete för att också kunna kontrollera följdleveranserna.

I till exempel FOI:s egen skrift om den arabiska revolutionen, som kom i februari 2012, står det om Saudiarabien att man inte får demonstrera där och att man också håller på att sända trupper till Bahrain. Om det visar sig att länder som vi har levererat till helt plötsligt börjar vidta



åtgärder och gå in i andra länder är det klart att det måste få följdverkningar även när det gäller våra följdlleveranser. Vi menar att det måste finnas någon typ av klausul så att vi kan motverka att ett land får fortsatta leveranser för att kunna bedriva offensivt vapenkrig mot andra länder.

Jag tycker att det nu är viktigt att vi försöker se till att få till detta demokratikriterium och att vi verkligen står upp för det. Jag hoppas att även Socialdemokraterna kommer att vara med i detta arbete. Jag håller med Jonas Sjöstedt om att det är lite otydligt vad Socialdemokraterna vill. Men jag är glad över att vi nu med Kristdemokraterna i regeringen faktiskt har kommit så här långt. Det är någonting som Vänsterpartiet och Miljöpartiet trots allt inte lyckades med under den socialdemokratiska regeringen. Jag ser förhoppningsfullt på att vi, om vi alla står bakom detta, faktiskt ska komma fram med ett demokratikriterium när det gäller vapenexporten.

Anf. 74 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Jag ska vara kortfattad. Jonas Sjöstedt ställde en fråga. Självfallet ska ISP vara oberoende. Det ligger i myndighetens natur.

Har det varit någon information i någon kvällstidning? Är det rätt eller fel? Det brukar vara fel. Jag saknar kännedom om någonting av den typ som Jonas Sjöstedt talar om.

Det är klart att det finns svåra avvägningar i allt detta, speciellt när det gäller exporten till icke-demokratiska länder. Jag har full förståelse för dem som kanske har frågetecken inför beslutet 2002 när vi för första gången på allvar tydligen började exportera krigsmateriel för strid till Saudiarabien. Det skedde efter samråd med företrädare för riksdagens partier. Jag vet ingenting om detta. Jag var inte med. Men jag kan förstå frågetecknen. Allt som skett efter det är mycket mindre än det som då beslutades och som då diskuterades.

Vi tar självfallet ansvar för detta i regeringen. Jag ska citera det regeringsbeslut som fattades 2008. Där står följande: ”Projektavtalet ska inte tillåta deltagande av FOI varken i produktion och tillverkning, ej heller i planering, organisering, upprättande av produktion och tillverkning av nya antitankvapen.”

Inga nya vapen och ingen fabrik, det var det beslut som vi fattade på basis av det som hade kommit fram i avtalet 2005.

Slutligen: Jag har sagt att jag har svårt att se skandalen i den så kallade skandalen. Att lagen har följts är ingen skandal. Att ett regeringsavtal som är offentligt redovisat har fullföljts av en annan regering är ingen skandal. Att riksdagens företrädare i nämnden och rådet har varit informerade är ingen skandal. Och någon vapenfabrik har inte beslutats i något sammanhang. Således kan jag sammanfattningsvis säga: Ingen vapenfabrik och ingen skandal.

Tack för en bra debatt.

(Applåder)

Anf. 75 URBAN AHLIN (S):

Herr talman! Jag förstår att Carl Bildt har bråttom härifrån debatten. Men du har ett inlägg kvar, Carl Bildt. Det är därför lite för tidigt att säga tack för en bra debatt.

Jag vill rikta mig till Vänsterpartiet, Miljöpartiet, Folkpartiet och Kristdemokraterna som har försökt ge en bild av att detta MOU från 2005 på något sätt skulle garantera framtida vapenleveranser. Så är det inte. Detta MOU är ett samförståndsavtal. Men all export och alla leveranser av material därefter måste naturligtvis prövas av Exportkontrollrådet och ISP. Det finns alltså ingen rak linje mellan att ha MOU och att det faktiskt exporteras vapen.

Jag har sagt, det medger jag, att jag tycker att det var ett långtgående MOU. Jag var kritisk till det då. Jag tycker att man ska kunna se att det går att omförhandla, göra det annorlunda och så vidare. Men det är så långt jag sträcker mig.

Vänsterpartiet säger att det är otydligt vad vi socialdemokrater vill. Jag förstår att Jonas Sjöstedt tycker det. Ni vill sätta upp en lista på ett antal länder och säga att det är länder som vi inte kommer att exportera till. Vi kommer till att börja med att få enorma problem med att definiera vilka länder det är. Vilka är det som är diktaturer? Hur ska det gå till när man gör det?

Det andra gäller det som jag har försökt säga hela dagen här, nämligen att det från socialdemokratisk utgångspunkt är försvarspolitikens intresse och säkerhetspolitikens intresse som är överordnat. Jag exemplifierade med när USA attackerade Irak. Då borde vi egentligen ha avbrutit vår export dit. Men det gjorde vi inte av det enkla skälet att vi måste ha JAS-plan som fungerar.

Därför går det inte att sätta upp listor med länder som blir helt otänkbara att exportera till i framtiden. Men vi socialdemokrater är tydliga med att vi vill ha en skärpt lagstiftning där den demokratiska situationen i landet ska betyda betydligt mer än i dag. Det ska bli svårare att sälja vapen till icke-demokratier.

Det stora problem som vi har här är inte otydligheten hos oss socialdemokrater, som Jonas Sjöstedt försöker få det till, utan det är den otydlighet som vi har mellan de fyra borgerliga partierna och det som har gjort att regeringen inte ens har fått tummen ur att kunna prestera utredningsdirektiv eller en utredning och än mindre ett lagförslag till Sveriges riksdag som innebär en skärpning av lagstiftningen.

Anf. 76 ÅSA ROMSON (MP):

Herr talman! Vem som i denna debatt har kunnat visa på att vi verkligen tar steg framåt och tittar på hur vi ska reda upp detta och se till att vi inte får liknande skandaler, som jag ändå skulle vilja kalla SaudiArabien-affären, är onekligen inte så svårt att säga, Urban Ahlin. Det verkar rimligen också finnas en anledning till försvarsminister Tolgfors avgång.

Sitter man i regeringen och fattar kollektiva beslut är man också ansvarig för de beslut som man fattar. Jag tycker att det är märkligt att partier som sitter i regeringen säger att de är en garant för att de nu kommer att göra detta bättre. Men då är det upp till bevis.

Exporten av vapen från Sverige till diktaturer har ökat. Jag tycker inte att det är någonting som ni kan vara stolta över. I så fall är det upp till bevis. Se till att vi kan skära ned denna export. Se till att det kommer ett lagförslag så att vi här i demokratisk ordning kan fatta beslut om att få vapenkontrollregler som också ska följas. Problemet är nämligen att det i de nuvarande reglerna också sägs en massa fina ord om mänskliga rättig-

heter och liknande. Men de följdes likväl inte när man ingick ramöverenskommelsen med Saudiarabien 2005 som Miljöpartiet var emot då, precis som vi var i de instanser där vi satt med – ISP och Exportkontrollrådet. Vi från Miljöpartiet hade inte något samarbete med den socialdemokratiska minoritetsregeringen när det gäller vapenexporten. Det var regeringen mycket tydlig med. Vi hade ingen insyn i dessa frågor, och vi hade inte något samarbete, utan vi var mycket emot den svenska vapenexporten, särskilt till diktaturer, därför att Sverige ska vara ett land som väljer sida internationellt. Vi ska välja den sida där fred, demokrati och mänskliga rättigheter kan värnas. För oss är det omöjligt att se att det går ihop med att beväpna diktaturer därför att diktaturer har som sin grund att också använda vapen på fel sätt.

Käre Carl Bildt, nog är planeringen av 30 nya byggnader för att göra visst materiel till användbara vapen någonting som man kan kalla för en fabrik?

Anf. 77 ALLAN WIDMAN (FP):

Herr talman! Jag ska först vända mig till Åsa Romson. Långsiktigheten i affärerna på försvarsmaterielområdet gör att det tar ganska lång tid från det att man genomför avtalen till dess att pengarna faller ut i statistiken. Det är inte säkert att de senaste årens snabba uppgång är ett uttryck för en mer, ursäktat uttrycket, liberal policy än tidigare.

Jag kan också konstatera att det är under en borgerlig majoritet som Sverige har tecknat åtagande om att avskaffa sina klustervapen. Det är under en borgerlig regering som denna riksdag samlas för att genomdriva ett demokratikriterium.

Urban Ahlin, jag tror att det måste ha varit mycket svårt för ISP att göra en annan bedömning av de mycket konkreta beskrivna samarbetsåtgärderna som fanns i MOU än den som Sveriges regering hade gjort.

Jag tror inte att det här var ett samarbetsavtal där ett konkret innehåll senare skulle dyka upp. Jag tror att det var precis tvärtom. Det konkreta innehållet fanns, och avtalet skrevs därefter.

Herr talman! Ofta när det gäller vapenhandel hör man argumentet att vi har ett stort beroende av andra länder. Det är alldeles korrekt; det har vi. Men det jag tycker illa om är att det argumentet används just när vi talar om affärer med länder som Saudiarabien, Förenade Arabemiraten och Pakistan. Där tror jag att det svenska importberoendet är oerhört litet, om det ens existerar.

Samtidigt kan man konstatera att en av de första paragraferna i exportlagstiftningen innehåller en formulering om att affärerna ska stå i överensstämmelse med Sveriges utrikespolitik. De tre länder jag här nämnt var, såvitt mig är bekant, de enda tre länderna som erkände den dåvarande talibanregimen i Afghanistan.

Anf. 78 KERSTIN LUNDGREN (C):

Herr talman! År 2002 togs beslutet om export av beryktade Bill. År 2003 togs ett beslut om ett brett samarbetsavtal med Saudiarabien och år 2005 ett brett samarbetsavtal på det militära området med Saudiarabien.

En del verkar ha hänt i början av 2000-talet. En del verkar ha hänt som möjligen fått FOI att ganska tidigt under förra mandatperioden initiera den så kallade förstudien om den så kallade fabriken som inte finns.

Det finns alla skäl att mot den bakgrunden verkligen titta i historien för att se vad som tidigare eventuellt kan ha lovats.

När det gäller frågor om ISP är det väl helt klart att ISP, som framgått tidigare av debatten, är en fristående myndighet och ska vara en fristående myndighet. Vi värnar starkt den fristående roll för myndigheter som är svensk tradition. Men det innebär inte att man som fristående myndighet inte kan berätta om regelverk. Lagstiftningen måste man kunna redogöra för, oavsett vem som frågar. Det är en rimlig uppgift och en del av uppdraget.

Herr talman! När jag hör debatten kan jag inte undgå den bild som Miljöpartiet och Vänstern ger, nämligen att man egentligen inte vill ha vapenexport. Men måhända vill man ha ett svenskt försvar och då ett svenskt försvar som bara importerar.

Herr talman! Det är inte vår hållning. Därför vill vi se en fungerande krigsmaterielexport och en kontroll av den exporten. Vi vill se en ny utredning och en skärpt lagstiftning. Vi hoppas att det kan komma till stånd – alltså först utredning och snart beslut med en skärpning som följd.

Anf. 79 MIKAEL JANSSON (SD):

Herr talman! Sverige har en bra kontrollagstiftning för försvarsmaterielexport, och Sverige har fortfarande en stark försvarsmaterielindustri. Låt oss slå vakt om det som en möjlighet för vår egen försvarsmateriel-försörjning. Sverige behöver ett starkt försvar.

Försvarspolitikerna har blåst omkull i detta mediedrev, och många andra böjer sig betänkligt. Men vissa – jag tänker då främst på Miljöpartiet – försöker utnyttja mediestormen i sina egna syften.

Jag hoppas att det försvarsindustriella landskapet är oskadat efter denna storm.

Sedan till det aktuella: Jag tycker att utrikesministern uttrycker sig väldigt bra när han talar om åren 2002 och 2005 som de väsentliga årtalen för de tunga besluten om export till Saudiarabien och därefter egentligen inget.

När ISP bedömer försvarsmaterielexport är det inte svart och vitt, utan det är ett brett spektrum med allt från stridsflyg och missiler på ena sidan till minröjning och kamouflagement på andra sidan.

Jag vill fråga Jonas Sjöstedt om han tycker att Erieye-exporten, försvarsmaterielexporten till Saudiarabien – den flygande radarn som anses skapa trygghet och stabilitet – var felaktig.

Anf. 80 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Jag fick nästan svar från Carl Bildt på mina två frågor – alltså inte riktigt. Om jag tolkar honom rätt nekar han till att regeringen har försökt påverka vilket beslut ISP tagit i frågan. Carl Bildt får gärna nicka eller vifta med en hand – jag ser att han nickar och även klingar i glaset på sitt bord här. Då står ord mot ord, men andra uppgiftslämnare kan naturligtvis ha fel.

Den andra frågan som jag ställde om ISP valde Carl Bildt att inte besvara, nämligen frågan om det är rimligt att ISP sitter med i direkta förhandlingar mellan köpare och säljare och diskuterar vapenaffärernas

utformning. Carl Bildt har redan tackat för debatten här, men han har två minuter på sig för att svara på frågan. Jag ser fram emot att höra svaret.

Urban Ahlin talar om den socialdemokratiska politiken. Ärligt talat, Urban Ahlin, blir jag inte mycket klokare. Det är inte så svårt att bestämma om ett land är en demokrati eller en diktatur. I många fall är det väldigt tydligt, till exempel i det saudiska fallet.

Om vi sätter upp tre krav – ingen export till diktaturer, ingen export till länder som bryter mot mänskliga rättigheter och ingen export till länder som är inblandade i väpnade konflikter – uppfyller Saudiarabien inte ett enda av kraven. Svårare än så är det inte att avgöra om man ska exportera till Saudiarabien – om man vill ha ett demokratikriterium. Jag beklagar att Socialdemokraterna är så otydliga i frågan som de faktiskt är.

Sverige har en lång utrikespolitisk tradition som innehåller mycket gott. Men vår utrikespolitik skulle bli betydligt mer trovärdig om vi följde upp den med att också ha en konsekvent politik på vapenexportområdet. Vårt tal om demokrati och frihet och om stöd till dem som reser sig mot förtryckare skulle väga så mycket tyngre om vi inte samtidigt väpnade förtryckarna som man vänder sig mot. Det är det som den här debatten egentligen handlar om.

Anf. 81 DÉsirÉE PETHRUS (KD):

Herr talman! Svensk krigsmaterielexport får inte bedrivas till vilket pris som helst. Det tror jag att många av oss nu är överens om. Som land har Sverige ett ansvar för att garantera att vi inte bidrar till att mänskliga rättigheter kränks eller till att de demokratiska grundvalarna sågas itu.

Vi har ett ansvar för att säkerställa att vår krigsmaterielexport bedrivs i enlighet med, och hjälper till med att stärka, våra utrikespolitiska mål.

Sveriges rykte och trovärdighet i internationella sammanhang riskerar att raseras för kortsiktiga ekonomiska vinningar. Nu ser vi hur vapenströmmar ut ur Libyen och in i olika afrikanska länder och hur vapenleveranser går från Ryssland till Syrien.

Vad kostar inte all den förstörelse som vapen orsakar och som vi sedan får reda ut med andra medel?

Sverige bör stå upp för att visa vägen för en vapenedrustning som minskar antalet konflikter runt om i världen så att vi skapar fred, utveckling och välstånd och då även trygghet för Sveriges medborgare.

Kristdemokraterna är ett parti som står fast vid ett starkt försvar – detta för att kunna skydda våra medborgares säkerhet. Men vi ska se till att demokratier har vapen för att kunna skydda sig – inte länder som vill använda vapnen till att angripa den egna befolkningen och som bidrar till förtryck och instabilitet. Därför, herr talman, ska vi inte sälja vapen till en förtryckarregim som Saudiarabien.

Jag hoppas att vi så snart som möjligt får ett demokratikriterium för svensk krigsmaterielexport. Precis som Jonas Sjöstedt uttryckt känner också jag en viss oro för var Socialdemokraterna egentligen står efter den här debatten när det gäller utredningen om ett demokratikriterium – det känns tyvärr väldigt otydligt. Men jag hoppas, som sagt, att vi snart får se det.

Anf. 82 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Jag ber om ursäkt; jag missade att jag hade ett inlägg till. Låt mig vara kortfattad.

När det gäller Jonas Sjöstedts två frågor tror jag att jag var tydlig på den första frågan: ISP ska vara självständigt. De har ett pressmeddelande från den 7 mars där de säger att det är klart att de deltar i möten för att informera om regelverket. Det är högst rimligt. Det är dock inte mer än så. När det gäller den andra frågan har ISP:s generaldirektör själv sagt att det inte har förekommit några sådana påtryckningar. Tror han inte på mig kan han tro på generaldirektören. Kvällstidningarna är som bekant en annan sak.

Åsa Romson! Svenska Akademiens ordlista säger att en fabrik är en anläggning för tillverkning i stor skala. Detta är ingen tillverkning över huvud taget, utan det är reparation och modifiering. Oavsett hur många kåkar det finns är det reparation och modifiering. Det är inte tillverkning. Det är ingen fabrik. Det är inga nya vapen. Ingen har påstått annat. De som gör det är ute efter att medvetet eller omedvetet vilseleda.

Till slut något som lite har kommit bort – jag ska inte lasta någon för detta – nämligen hela den utmaning som ligger i den arabiska våren. Det handlar om den enorma omvandling den arabiska världen bara befinner sig i inledningsskedet av. Det finns väldigt mycket som är löftesrikt i detta, men det finns också mycket som är starkt bekymmersamt. Vi ser det i dag i Syrien. Jag satt förra söndagen med den saudiske utrikesministern prins al-Faisal och diskuterade vad vi ska göra för att stoppa barbariet i Syrien. Vi har intresse av den dialogen.

Vi har också ett intresse av dialog när det gäller mänskliga rättigheter, utvecklingen av samhället och kvinnornas rättigheter och ställning. Det är inte bara regeringen, utan även riksdagen – under vad jag utgår från eminent ledning av sittande talman Ulf Holm – var nere i Saudiarabien och förde diskussioner i november förra året. Jag utgår från att dessa frågor fanns med också i riksdagens dialog med Saudiarabien.

Huruvida denna dialog har försvårats på något sätt av de affärer och det samarbete vi i dag diskuterar får riksdagsdelegationen själv avgöra. Jag tror inte det. Det har ingen inverkan alls. Vi företräder en tydlig linje när det gäller demokrati och mänskliga rättigheter. Det påverkas inte alls av obefintliga vapenaffärer och obefintliga skandaler.

Jag tackar igen för debatten. Ingen vapenfabrik – ingen skandal.  
(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

**10 §** (forts. från 8 §) **Socialavgifter** (forts. SfU9)

Anf. 83 JASENKO OMANOVIC (S):

Herr talman! Nu är det dags för riksdagen att vända blad och gå från debatten om vapenexport till Saudiarabien tillbaka till debatten om sociala avgifter.

Sociala avgifter är en viktig pusselbit i den svenska modellen. Skulle den pusselbiten saknas skulle vi inte heller kunna säga att det fanns någon svensk samhällsmodell. Därför är det för oss socialdemokrater vik-

tigt att värna legitimiteten i sociala försäkringar och sociala avgifter. Då får man, herr talman, ställa sig några principiella frågor. Avgiftens intäkter – hur ska vi finansiera dem? Avgiftens utgifter – vad ska vi använda pengarna till? Och vad kan riksdagen åstadkomma med lagändringar på området som omfattar sociala avgifter?

Den första frågan, om intäkter, är väldigt enkel. Det är löntagare i Sverige som varje månad betalar in en försäkringspremie, som avstår en del av löneutrymmet, för att kunna garantera en gemensam försäkring för alla – ifall man blir förälder, ifall man blir sjukskriven och tappar en del av arbetsförmågan eller ifall man blir arbetslös. Det handlar även om att ha ett drägligt liv när man vill avsluta arbetslivet och gå i pension.

Allt detta finansieras genom att löntagare avstår en del av löneutrymmet och betalar in en försäkringspremie månadsvis. Varje månad betalar man in den. Svaret är alltså enkelt: Alla löntagare bidrar till försäkringen, till finansieringen av sociala avgifter.

Den andra frågan handlar om hur man använder utgifterna – hur man använder de sociala avgifterna. Det är lite grann här det kan komma att gå en skiljelinje mellan oss i riksdagen. Vi socialdemokrater har i vår budgetmotion sagt att vi vill förändra en del av de förändringar som riksdagsmajoriteten har gjort, till exempel nedsättningen av sociala avgifter för ungdomar. Varför vill vi göra det? Varför vill vi ta bort detta?

Ofta hör man från allianspolitiker här att det är en beskattning vi vill införa. Men tittar man utanför denna kammare och i den verklighet som finns i dag kan man se att ungdomsarbetslösheten är så hög att man måste leta väldigt noga i historieböcker för att hitta när vi hade så hög ungdomsarbetslöshet som i dag – trots att man generellt har sänkt sociala avgifter. Därför är det viktigt hur man använder dem.

Då har vi den tredje frågan, vad riksdagen kan åstadkomma med lagförändringar. Där har vi redan varit inne lite grann på den förändring som allianspolitikerna har genomfört när det gäller sänkningen av socialavgifter för ungdomar. Det är bara en punkt av 20, ett av 20 områden, en av 20 gånger som man från 2006 fram till i dag har ändrat lagstiftningen på området sociala avgifter. 20 gånger har man gjort förändringar.

Vi socialdemokrater vill verkligen diskutera detta principiellt. Löntagare betalar nämligen in månadsvis till en försäkring, och då har man en förväntan på oss här i riksdagen hur vi ska hantera och handskas med de pengar löntagarna betalar in. Det tycker jag att vi borde göra ansvarsfullt.

Nu har vi sett vad som har hänt med de sänkningar man har genomfört när det gäller ungdomar. Det har inte gett något resultat. Senast i dag fick vi en rapport om att det är ett nollresultat. Det är noll effekt. Riksrevisionen tittade på detta redan i ett ganska tidigt skede och konstaterade att om man skapar några jobb kommer det att kosta 900 000 kronor per skapat jobb. Det är nästan 1 miljon per jobb.

Då är det, herr talman, viktigt att komma ihåg att en arbetsmarknadsutbildning som är en kompetenshöjande åtgärd kostar i snitt ungefär 275 000 kronor, alltså inte ens en tredjedel av kostnaden för den generella nedsättningen.

Och varför är arbetslösheten hög bland ungdomar när den här nedsättningen ändå har gjorts? Ja, vi vet alla svaret, tror jag, till och med allianspartierna. Vad är det en arbetsgivare frågar efter? Produktivitet, någon som kan producera, någon som med sin kunskap kan tillföra före-

taget något. Man frågar inte om det kostar si eller så mycket. Man frågar: Vad kan jag få ut av arbetskraften? Vad kan den människa som jag anställer, hon eller han, ge företaget?

Jag vill poängtera att de ungdomar som står utanför arbetsmarknaden i dag inte står utanför arbetsmarknaden därför att de kostar för mycket, utan därför att deras kunskap måste få en påfyllning till en nivå som går att matcha med de lediga jobb som vi har i Sverige i dag. Det är missmatchningen som är problemet, att de arbetslösa har *en* kompetens och att det är en annan kompetens som arbetsgivaren efterfrågar. Detta går inte att trola bort med sänkta socialavgifter. Det kräver en ansträngning av politiken.

Därför är det viktigt, herr talman, för oss socialdemokrater att diskutera socialavgifter väldigt mycket. I dag är den allmänna löneavgiften 9,21 procent. 9,23 procent var den i fjol. Det innebär en skillnad i pengar mätt från 2006 till 2011 på ungefär 80 miljarder kronor.

Det är jätteviktigt för oss att diskutera legitimiteten i försäkringen. Den uppnås inte genom att pengar flyttas från det ändamål som löntagare betalar in för till en i princip skatt som löneavgiften nästan kan tolkas som. Därför är det viktigt att handla ansvarsfullt och se till att löntagarna får valuta för pengarna, att de får det som de betalar in för. Varje månad betalar man ju in genom sociala avgifter, och då ska man ha en försäkring om man blir sjuk, arbetslös eller om man blir förälder som täcker de behov man har och som motsvarar den premie som man betalar in.

(Applåder)

Anf. 84 SAILA QUICKLUND (M):

Herr talman! Jag inleder med att yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet.

I mitt anförande vill jag kommentera några av de motioner som socialförsäkringsutskottet har behandlat från den allmänna motionstiden.

När det gäller lägre socialavgifter skrev regeringen 2007 en nationell strategi för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning. Budskapet var tydligt. Det skulle bli enklare och billigare att anställa. Insatser skulle införas för att underlätta för dem som under lång tid inte har arbetat att komma tillbaka till arbete. Kostnader för att anställa ungdomar skulle sänkas. Sveriges företagsklimat skulle förbättras, och det skulle bli mer lönsamt att driva företag.

Hur är det i dag? Företagens administrativa kostnader är lägre, skatterna och avgifterna är sänkta med nästan 50 miljarder kronor och trygghetssystemen för företagare har förbättrats.

Generellt sett är sänkningar av de sociala avgifterna reformer som kräver en stor del av reformutrymmet. Den sänkning med 1 procentenhet som genomfördes 2009 motsvarar 7,5 miljarder kronor. Omfattande sänkningar skulle således vara mycket kostsamma, och effekterna måste ställas mot andra reformer, såsom utökad jobbskatteavdrag, sänkt bolagskatt och dess jobbskapande effekter.

Det är viktigt att göra det billigare att anställa, och vi har redan gjort mycket. Uttaget av de sociala avgifterna var ca 30 miljarder kronor lägre 2010 än 2006.

Jag ska ge några exempel på genomförda insatser.



Den 1 januari 2010 infördes ett fjärde steg i jobbskatteavdraget. Alla som arbetar får behålla mer av sin lön. Detsamma gäller för företagare med inkomster från aktiv näringsverksamhet.

Den 1 januari 2009 sänktes socialavgifterna med 1 procent.

För att underlätta för unga att komma in på arbetsmarknaden och få arbetslivserfarenhet har regeringen halverat socialavgifterna för personer under 26 år.

Vi har även gjort det billigare att anställa pensionärer. För anställda som är födda 1937 betalar man inga socialavgifter alls. För anställda som är födda 1938–1946 är socialavgifterna kraftigt sänkta. Man betalar bara ålderspensionsavgiften på 10,21 procent.

Den 1 januari 2009 sänktes också bolagsskatten från 28 procent till 26,3 procent.

Regeringen har genomfört förbättringar av de så kallade 3:12-reglerna, det vill säga beskattningsreglerna för delägare i fåmansföretag.

Vi har infört nystartsjobb för personer som varit borta länge från arbetsmarknaden. Det innebär att staten återbetalar ett belopp som motsvarar två gånger den arbetsgivaravgift som betalas in av arbetsgivaren.

Jag kan också berätta att en företagsskatteutredning pågår. Syftet är att se över nuvarande bolagsbeskattning. Kommittén kommer att redovisa sitt uppdrag senast den 1 november 2013.

När det gäller de motioner som föreslår sänkta arbetsgivaravgifter för att gynna små företag och utveckling i landsbygd håller jag verkligen med motionärerna om att en politik som gynnar företag är en politik som säkerställer möjligheter till sysselsättning på landsbygden. Jag kommer från en liten by i Jämtland och vet vilken betydelse småföretagen har för att skapa livskraft på landsbygden.

Som jag redan varit inne på har regeringen gjort mycket för att förbättra för företagen. Dessutom finns det i dag regionalt stöd som till exempel strukturfondsprogram för regional konkurrenskraft och sysselsättning. Programmen omfattar resurser som främjar näringslivet i alla delar av Sverige, men med en extra tilldelning av medel till de nordligaste länen. Sverige har möjlighet att ta del av 8,4 miljarder kronor.

Vi har ett landsbygdsprogram som sträcker sig över 2007–2013. Programmet omfattar ca 35 miljarder kronor, och målet är utveckling av företagande, innovation och tillväxt.

Vi har ett ökat anslag för regionalt transportbidrag för att täcka högre transportkostnader för företag i de fyra nordligaste länen.

I den regionala tillväxtpolitiken finns olika former av stöd till företag. Här ingår bland annat regionalt investeringsstöd som kan lämnas till investeringar inom stödområden, regionalt bidrag till företagsutveckling och sysselsättningsbidrag.

För att våga starta eget företag är tillgång till kapital en avgörande faktor. Därför är det positivt att man satsar 2 miljarder kronor på att förbättra finansieringssituationen för investeringar i norra Norrlands inland genom riskkapitalbolaget Inlandsinnovation AB som bildades i december 2010. Det är en helt ny satsning som kompletterar den redan existerande Norrlandsfonden. Det visar att vi vill att hela Sverige ska leva.

Herr talman! I en motion av Vänsterpartiets Josefin Brink med flera uttrycks oro över att allt fler arbetsgivare använder sig av tillfälliga an-

ställningar. För att komma till rätta med problemet föreslås ett antal åtgärder, bland annat höjd arbetsgivaravgift vid allmän visstidsanställning.

Vi tar de problem som kan vara förknippade med att inte ha en fast anställning på största allvar. Tillsvidareanställning är och ska vara huvudregeln på den svenska arbetsmarknaden. Det vill jag vara tydlig med. Men tidsbegränsade anställningar spelar också en viktig roll. En tidsbegränsad anställning kan vara en bro in på arbetsmarknaden. Det är dock självklart viktigt att det inte missbrukas. De anställningsformer som finns ska användas på ett korrekt och ansvarsfullt sätt.

Regeringens stora utmaning handlar om att människor ska komma in på arbetsmarknaden. Det ska vara enkelt att anställa, och alla jobb behövs. Vår politik går inte ut på att hindra olika möjligheter till anställning utan på att driva en politik som skapar fler arbeten.

Arbetsmarknadens parter har ett stort ansvar att ta tag i frågan och se till att de allra flesta anställningar är tillsvidareanställningar.

Den största klyftan finns mellan dem som har jobb och dem som inte har det. Därför ska vi inte göra det dyrare att anställa. Det skulle göra det ännu svårare för till exempel unga att ta sig in på arbetsmarknaden.

Medan besparingspaketet avlöser varandra i många europeiska grannländer föreslår vår regering en arbetsmarknadsattsning på 8,1 miljard. Det handlar om åtgärder för jobb, aktivitet, utbildning och praktik samt insatser som gör anställningar billigare. Det är åtgärder som bidrar till att stärka vår gemensamma välfärd och ger goda förutsättningar för sysselsättning och tillväxt.

Avslutningsvis, herr talman: Regeringen har identifierat problem och agerat för att skapa förbättringar på många av de områden som motionärerna har tagit upp. Utmaningar kvarstår, men vi har kommit en bra bit på väg.

(Applåder)

Anf. 85 GUNVOR G ERICSON (MP) replik:

Herr talman! Saila Quicklund räknar upp de många åtgärder som hon anser har gjorts. Frågan är dock om företagarna själva upplever att det har blivit skillnad i praktiken.

96 procent av alla företag är små företag. Det är bra att vi delar synen att det är viktigt att främja småföretagens förutsättningar.

Miljöpartiet har dock inte fått gehör i betänkandet för förslaget om att sänka sociala avgifter för de allra minsta företagen. Är det något som Saila Quicklund och Moderaterna skulle kunna tänka sig att titta vidare på för att stimulera mer företagande? Det är i de minsta företagen det skulle betyda mest att kunna anställa en person till, till exempel genom sänkta arbetsgivaravgifter.

Det förslag vi har fört fram och som finns med i betänkandet handlar om landsbygden men också om hela Sverige. Det handlar inte om bara Jämtland och övriga Norrland utan om glesbygd och landsbygd i hela landet.

Sociala avgifter har även förändrats när det gäller möjligheten att få en karensdag. Där har utskottet gemensamt uttalat att vi ska ha en förändring, även om det ännu inte är möjligt för en egenföretagare att välja kortare karenstid än sju dagar.

Hur ser Saila på sociala avgifter för dessa småföretagare?

Anf. 86 SAILA QUICKLUND (M) replik:

Herr talman! För regeringen är arbetslinjen central. Satsningar har gjorts trots finanskris. Hur vi har klarat av krisen har väckt både förundran och beundran hos andra nationer.

I mitt anförande tog jag upp en mängd olika saker som har gynnat norrländska företagare men också generella sänkningar som har skett under åren, till exempel av arbetsgivaravgifter.

Jag vill påminna om kostnaderna för sänkningar av arbetsgivaravgiften. Det handlar om runt 7 miljarder för 1 procentenhets sänkning. Det är viktigt att beakta i tider av finansiell oro och så vidare.

Det är också viktigt *hur* vi gynnar företagare. Är det endast arbetsgivaravgifterna som vi ska sänka eller finns det andra insatser? Vi hör företagare som säger att de måste ha bredband för att kunna ha företag i inlandet, till exempel. Det kan vara i Norrland eller andra delar av Sverige. En bredd på insatserna är viktigt. Vi måste därför fundera på om det bara handlar om arbetsgivaravgifter.

Miljöpartiet och Gunvor G Ericson förespråkar en kilometerskatt höjning. Det är ett hot mot jobben, särskilt i Norrland. Vi talar om 70 000 kronor i kostnadsökning för en långtradare. Det skulle vara direkt förödande för de norrländska företagen inom den tunga basindustrin som skogsnäringen och så vidare. Är det att skapa arbetstillfällen, Gunvor G Ericson?

Anf. 87 GUNVOR G ERICSON (MP) replik:

Herr talman! Jag rekommenderar Saila Quicklund och Moderaterna att göra ett studiebesök i Tyskland där man har kilometeravgift sedan länge. Det skulle också underlätta när det gäller att få lika villkor för de svenska åkarna i förhållande till de andra åkare som kommer till Sverige och som kanske ligger kvar längre än nödvändigt för att ta upp gods och transportera vidare. Jag vet att frågan nyligen diskuterades i skatteutskottet där både moderater och miljöpartister lyfte fram att det behövs mer kunskap om vad som sker i övriga landet.

Arbetslinjen handlar inte bara om att piska enskilda individer utan om att skapa förutsättningar för företag att våga anställa. Miljöpartiet förespråkar investeringar för att bygga om samhället när vi nu ändå måste göra nödvändiga investeringar för att ställa om till ett mer energismart och klimatsmart samhälle. Det kan i sin tur leda till fler jobb.

När vi diskuterar de sociala avgifterna i betänkandet vill vi prioritera de allra minsta företagen. Det konkreta förslag som vi lyfter fram handlar om 830 000 kronor, inte om några 7 miljarder. I detta fall är det en riktad insats till dem som behöver det allra mest för att kunna ta klivet att anställa en till. Jag efterlyste Saila Quicklunds åsikt om att sänka arbetsgivaravgiften för de allra minsta företagen, de med färre än tio anställda.

Anf. 88 SAILA QUICKLUND (M) replik:

Herr talman! Jag uppmanar dig, Gunvor G Ericson, att lyssna på skogsindustrin när du förespråkar en kilometerskatt höjning, även om du tycker att jag ska vända mig till Tyskland och lyssna in deras alternativ. Men här i Sverige hotas jobben, och det ger liten effekt på miljön.

Ni talar om arbetsgivaravgiftssänkningar men stjälper samtidigt en stor näring i Sverige. Vi kan lyssna åt bägge håll, tycker jag, men det är

föga förvånande att just Miljöpartiet driver det här mot denna stora näring.

Jag framhåller att regeringen gör en arbetsmarknadsatsning under några år på 8,1 miljarder. Det handlar om insatser för jobb, praktik, utbildning och eventuella sänkningar av arbetsgivaravgifterna.

Mycket är gjort av regeringen, och vi kommer att fortsätta underlätta för företagandet. Här tror jag att vi är överens, Gunvor G Ericson. Det är vägarna till målet som skiljer oss åt.

Anf. 89 WIWI-ANNE JOHANSSON (V) replik:

Herr talman! I dag har 377 100 personer en anställning med beteckningen allmän visstid. De flesta, 53 procent, är mellan 16 och 24 år. Man kan ju säga att det går över med åren och att det är bra att ungdomar kommer in på arbetsmarknaden. Det är självklart, men även ungdomar tycker om att ha trygghet och kunna klara sig själva och vill inte ha så osäkra anställningar.

Vi har inget skarpt förslag, men vi vill att man ska titta på om man möjligen kan ta ut en liten avgift på arbetsgivaravgiften för dem som väljer att fortsätta att ha de osäkra anställningarna.

När en undersköterska får en fast anställning är hon – det är oftast en hon – i genomsnitt 36 år. Det är inte lastgammalt, men vi pratar inte längre om ungdomar i åldern 16–24 år. Det gäller inte vikariat. Vi ska självklart kunna vikariatbesätta när människor vill vidareutbilda sig eller är föräldralediga. Det ska heller inte gälla provanställningar. Vi tycker också att det är bra för båda parter att man kan arbeta en viss period innan man kommer överens om en tillsvidareanställning.

Vår tanke är att man efter ett antal månaders timanställning ska titta på om man kan få det billigare genom att tillsvidareanställa en person som man använder ganska mycket och som man vill ge ökad trygghet. Vänsterpartiet menar att det ska löna sig för arbetsgivare att ge de anställda trygghet.

Anf. 90 SAILA QUICKLUND (M) replik:

Herr talman! Det ska vara lätt att anställa; vi vill inte försvåra det. Tillsvidareanställningar ska vara en grund. Visstidsanställningarna är också viktiga, inte minst inom områden som vård och omsorg och i kommunal sektor och landstingssektor. Det ska självklart behandlas korrekt och inte missbrukas. Det måste finnas ett visst mått av flexibilitet. Det finns sådant som gör att det är svårare att missbruka. Det är företrädesrätt, tidsbegränsning och objektiva skäl. Tidsbegränsningen som regeringen har infört innebär att man efter två års anställning av fem ska få en tillsvidareanställning. Det kan missbrukas, men detta ska göra det betydligt svårare.

Vi har en könssegregerad arbetsmarknad med många kvinnor. Jag tänker främst på landstingsverksamhet och kommunal verksamhet. Jag tycker att arbetsgivarnas parter inte har tagit ansvaret fullt ut. Det kanske hade sett annorlunda ut om det inte hade varit övervägande kvinnor inom den här sektorn. Här tycker jag att arbetsmarknadens parter har en hemläxa.

Anf. 91 WIWI-ANNE JOHANSSON (V) replik:

Herr talman! Saila Quicklund talar om kommuner och landsting där det företrädesvis är kvinnor som arbetar och har de osäkra anställningarna. Det är sant att 10–11 procent av dem har det. Det förekommer också inom den privata sektorn, framför allt inom hotell- och restaurangbranschen följt av transport, handel och livsmedel. Det är alltså inte bara inom den offentligt betalda sektorn.

Det finns mycket att göra som är direkt politikerstyrt. Det är tråkigt att det moderatstyrda Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, inte ser till att man får bättre ordning på torpet när det gäller tryggare anställningar. Det är bra om Saila Quicklund tar till sig det.

Jag tror inte heller att vi har olika åsikter när det gäller att vilja ge tryggare anställningar. Vi talar om flexibilitet, men det är egendomligt att det alltid är unga och kvinnor som ska stå för flexibiliteten.

Saila Quicklund säger att regeringen inte heller vill att det ska se ut på det sättet. Fortfarande är det 377 100 som har de här otrygga anställningarna. Ni sänker arbetsgivaravgiften för alla möjliga, som unga som redan har jobb och så vidare. Någon gång kanske man skulle titta på vad som händer om man ser till att gynna fastanställningar eller vikariat och provanställningar och missgynna dem som missköter sig. Skulle inte det kunna vara en tanke?

Anf. 92 SAILA QUICKLUND (M) replik:

Herr talman! Jag vill poängtera att tillsvidareanställning ska vara en grund, men att flexibiliteten är viktig. Den ska inte missbrukas. Anställningens längd ska absolut inte styras av arbetsgivaravgifterna. Arbetsmarknadens parter måste ta sitt ansvar.

Anf. 93 EMMA CARLSSON LÖFDAHL (FP):

Herr talman! För att ha ett fungerande trygghetssystem måste vi ha sociala avgifter. Det tror jag att vi är överens om. Hur avgifterna ska utformas är ingen enkel nöt att knäcka. Jag vet inte om det finns något rätt eller fel. Jag vore tacksam om jag kunde få ett facit på detta, men tyvärr finns det inget att tillgå i dagsläget. Allt beror på hur den speciella situationen ser ut.

Arbetsgivaravgiften diskuteras ofta. Det är en stor utgift för företagen. En generell sänkning av de sociala avgifterna skulle bli betydelsefull för statens intäkter. En sänkning med 1 procentenhet skulle minska intäkterna med 7–10 miljarder per år, varav 3 miljarder gäller kommuner och landsting. Hur det skulle påverka den enskilda kommunens budget kan nog var och en av oss förstå.

För den enskilda företagaren skulle det ge en knapp hundralapp per månad och anställd. Om det ska vara märkbart för arbetsgivarna måste det vara en betydligt större minskning, vilket i förlängningen ger minskad statsintäkt. Jag har hittills inte sett något förslag om hur denna intäktsminskning skulle kunna finansieras. Företagarna förstår detta och inser att det är en ekvation som kostar mer än den smakar. Det finns andra stimulansåtgärder som är effektivare och ger betydligt bättre resultat. Saila Quicklund gav flera exempel på det i sitt anförande.

Att koppla anställningens längd till arbetsgivaravgifterna ser jag inte som någon framkomlig väg. Risken är att det snarare minskar tillgången

till jobb och att företagaren inte tillsätter en tjänst eftersom det blir så kostsamt.

Tanken att ideella organisationer ska behandlas på samma sätt som idrottsorganisationerna när det gäller reglerna för arbetsgivaravgifter tycker jag är god. Dessa organisationer gör en fantastisk insats i samhället på olika nivåer. Det är tyvärr svårt att göra avgränsningar för vilka organisationer det skulle gälla och vilka som inte skulle omfattas. Frågan är komplicerad, så det krävs en betydande översyn och genomlysning för att få svar på om det över huvud taget är möjligt.

Med detta yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet.  
(Applåder)

Anf. 94 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Emma Carlsson Löfdahl säger att det finns en hel del förslag. Det är svårt att få ekvationen att gå ihop beträffande hur man ska sänka socialavgifter och annat.

Folkpartiet har tidigare alltid tyckt att det som man betalar in ska gå till de försäkringar som vi har. Det jag undrar är om Folkpartiet står kvar vid den gamla socialliberala folkpartiåsikten och fortfarande tycker att det man betalar in ska gå till de försäkringar som man betalar till.

Nästan var tredje krona som man betalade i socialavgifter år 2011 gick inte till försäkringarna utan till allmänna löneavgifter. Därför är min fråga till Folkpartiet: Finns den idén kvar inom Folkpartiet att varje krona som man betalar in i socialavgifter ska gå till försäkringar?

Anf. 95 EMMA CARLSSON LÖFDAHL (FP) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är så härligt att få stå här och i replikskiftena nästan varje gång få frågan om vi fortfarande är socialliberaler. Det är så skönt att alla vill värna om det, och jag kan säga att ja, det är vi, oavsett vilken fråga det gäller.

Vi har alltid sagt, precis som Jasenko Omanovic nämnde, att det ska finnas ett tydligt samband mellan vad man betalar in och vad man får ut. Det tycker jag fortfarande är mycket viktigt. Jag vet att det i dagsläget inte alltid är lika tydligt, men jag har alltid jobbat för och kommer att fortsätta att jobba för att vi ska se det sambandet.

Anf. 96 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Då kan man förvänta sig att Folkpartiet driver på så att varje krona som betalas in ska gå till försäkringar. Tjugo gånger har man lagstiftningsvägen förändrat möjligheten till nyttjande av socialavgifter och i de flesta fall egentligen försämrat försäkringarna.

Kommer Folkpartiet att arbeta för att inte nästan var tredje krona ska gå till skatt när man betalar in en avgift, en försäkringspremie? Här får vi beskedet att Folkpartiet kommer att kämpa för en förändring på det området. Som socialdemokrat och en som värnar om legitimiteten i försäkringarna, som värnar om denna viktiga pusselbit i den svenska samhällsmodellen, välkomnar jag att Folkpartiet vill ändra på den rådande situationen.

Anf. 97 EMMA CARLSSON LÖFDAHL (FP) replik:

Herr talman! När det gäller sambandet har vi på senare tid sett att det blivit en minskning. Det beror på de förändringar vi gjort i sjukförsäkringen. Vi har minskat kostnaderna för sjukförsäkringen genom att vi hjälpt fler att komma tillbaka till arbete. Det tycker jag är mycket positivt. Det är en diskussion som vi haft många gånger i kammaren, och den ska vi inte ha i dag för den tillhör egentligen en annan debatt.

Allt hänger dock ihop när det gäller sociala avgifter, inkomster och utgifter, och jag tycker att det är viktigt att se det sambandet.

Anf. 98 SOLVEIG ZANDER (C):

Herr talman! Jag ska genast som Centerns röst erkänna att vi gärna vill sänka företagens kostnader på alla plan. Inte minst gäller det sociala avgifter och arbetsgivaravgifter över huvud taget. Speciellt gäller det, vill jag också tydliggöra, de små företagen eller de med få anställda. Det är de som är framtiden och ska hjälpa till att minska arbetslösheten och se till att vårt välstånd och vår välfärd får behållas och utvecklas i hela Sverige.

Det är viktigt med solidaritet. Jag säger det riktat till Jasenko Omanovic från Socialdemokraterna, som talat sig varm för socialavgifternas betydelse. Det är intressant att notera att oppositionen är totalt oense i denna fråga eftersom de andra vill sänka avgifterna på olika sätt. Om jag inte helt missförstått Socialdemokraterna har de ingenting emot att man höjer de sociala avgifterna.

Dessutom har vi från Alliansen sänkt de sociala avgifterna gällande ungdomar under 26 år, vilket vi hört tidigare. Då har det sagts att det inte givit någon effekt, att alltför få har fått arbete. Jag skulle i stället vilja fråga: Vilka hade inte fått arbete? Vilka hade fortfarande varit arbetslösa om vi inte hade sänkt de sociala avgifterna för dessa ungdomar?

Alliansregeringen har gjort mycket för småföretagen. Saila Quicklund har räknat upp otaliga saker. Jag kan fortsätta genom att räkna upp några till. Vi har sänkt revisionsplikten för små företag, och vi har även på andra sätt medverkat till att små företag ska kunna utvecklas. Vi har givit exportfrämjande stöd, medverkat till mikrolån för småföretagare och slopat medfinansieringen av socialförsäkringen efter den 14:e sjukdagen. De är oerhört viktiga förändringar, inte minst för att vi tagit bort en stor mängd regler för företagen, vilket minskat deras administrativa kostnader. När jag säger detta är det en viktig del i att företagen ska kunna få ekonomiska möjligheter att expandera, inte bara när det gäller att sänka socialavgifterna.

Satsningen på kvinnliga företagare togs upp tidigare i debatten. Att kvinnor ska vilja starta och driva företag handlar om trygghetssystemen. Vi har mycket kvar att göra för att underlätta för företagen att anställa och för att man ska vilja starta företag. Ett hållbart samhälle innebär att så många som möjligt har ett arbete.

Flera har tagit upp frågan om glesbygden. Några motionärer har sagt att man ska satsa speciellt på glesbygdsområdena. Det har alliansregeringen också gjort. Maud Olofsson har drivit, och fått igenom, Inlandsinnovation i Norrland, som Saila Quicklund nämnde. Det är miljarder till Norrland som inte är att förakta. Se bara på Pajala, som är en av de kommuner som fått del av dessa pengar. Vad har hänt i Pajala? Jo, ett

helt nytt samhälle håller på att växa upp där tack vare detta. Och företag startas.

I valrörelsen 2010 drev Maud Olofsson frågan om nystartszoner. Nu arbetar en utredning med hur man ska kunna motverka utanförskapet genom att småföretag kan utvecklas just i de områden som speciellt behöver det. Utredningen ska presentera sitt förslag den 1 augusti i år. Det är en satsning för att fler ska få jobb genom att företag startas och utvecklas. Sedan har vi även de andra ekonomiska frizonerna, som en av motionärerna tog upp. Också det har Centerpartiet jobbat med och tagit fram ett förslag till.

När jag säger det här menar jag att vi i Alliansen driver frågorna framåt. Men det är inte så att allting löser sig på en gång. Vi vet till exempel att Anna-Karin Hatt jobbar med fler saker än bara arbetsgivaravgifter för att få företag att utvecklas i hela Sverige. Det handlar om infrastrukturen, servicen, sjukvården och affärer, och det är minst lika viktigt som att titta på arbetsgivaravgifterna.

Herr talman! Sist men inte minst vill jag verkligen poängtera att det finns mycket mer att göra för att människor ska vilja, kunna och våga starta företag och anställa. Det behövs många olika insatser för detta. Men det absolut viktigaste är att vi handskas med detta på rätt sätt, att våra skattepengar används där de gör mest nytta. Då fordras det att vi har en himla massa på fötterna för att vi ska veta att vi gör de rätta satsningarna.

Av det skälet, herr talman, yrkar jag avslag på samtliga motioner i detta sammanhang och ser fram emot att Centern får fortsätta – vi tänker fortsätta – att jobba för att framför allt småföretagen ska kunna växa och utvecklas i hela Sveriges avlånga land.

Anf. 99 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Så sent som i dag uttalade IFAU, regeringens egen myndighet, att de generella sänkningarna av sociala avgifter för ungdomar inte har haft någon effekt på sysselsättningen. För inte så länge sedan erkände statsminister Fredrik Reinfeldt själv detsamma. Men Solveig Zander står fortfarande och pratar varmt om denna åtgärd. När ni skulle genomföra denna reform sade vi att detta inte skulle leda någonvart. Då fanns det stora och tunga instanser, som LO, TCO med flera, som varnade för att detta i princip är att kasta pengarna i sjön, vilket nu till och med regeringens egna myndigheter och statsministern själv påpekar.

Solveig Zander nämnde även Pajala, som växer och är bra. Men det verkar som att de sociala avgifterna i Pajala enligt Solveig Zander betyder mer än järnmalm, herr talman. Jag tror faktiskt att det finns ett antal naturtillgångar runt om Pajala som betyder mycket mer än en sänkning av de sociala avgifterna för ungdomar eller småföretagare i Pajala.

Anf. 100 SOLVEIG ZANDER (C) replik:

Herr talman! Det var en intressant jämförelse och en intressant slutsats om vad jag inte på något sätt har gjort någon jämförelse med. Men jag kanske skulle fundera vidare på det och se om det finns något samband mellan järnmalm och sociala avgifter. Kan man sänka de sociala avgifterna på järnmalm? Jag tror inte det. Den jämförelsen betackar jag mig i allra högsta grad för; den har jag inte på något sätt framfört.



När det gällde Pajala poängterade jag att alliansregeringen har gjort mycket för glesbygden. Jag skäms inte att säga att det var Maud som gick i bräsch för Inlandsinnovation, som har kommit bland annat Pajala till del i allra högsta grad. Jag hoppas att Jasenko Omanovic håller med om att Inlandsinnovation är bra, eller var kanske det felaktigt också? Vi kanske skulle ha höjt de sociala avgifterna i stället, om Socialdemokraterna hade fått bestämma?

Herr talman! Jasenko Omanovic tog upp att statsministern och vi i dag har fått redogörelser för att sänkningarna av de sociala avgifterna inte fått önskvärt resultat. Detta håller jag med om. Men man kan inte förneka att de har givit resultat, även om det inte skett i den stora omfattning som vi alla hade förväntat oss. Jag säger igen, precis som jag sade i mitt anförande: Vilka hade inte fått jobb? Det kan vi aldrig undersöka på något sätt. Men visst har det givit resultat, framför allt genom att några ungdomar har fått arbete. Det är oerhört viktigt att ungdomar kommer in på arbetsmarknaden.

Anf. 101 JASENKO OMANOVIC (S) replik:

Herr talman! Det är väldigt bra att Solveig Zander säger att det är ”några” ungdomar som har fått jobb genom en åtgärd som kostar samhället 20 miljarder. Löntagarna avstår löneutrymme för att vi ska handha pengarna varsamt. Att ”några” ungdomar har fått jobb för 20 miljarder är slöseri.

Jag ska också återkomma till detta med Pajala. Det jag sade är att Solveig Zander inte kopplar utvecklingen i Pajala till de naturtillgångar som finns där och som är den verkliga drivkraften, utan kopplar till sänkningar av sociala avgifter, som skett generellt i hela landet, samt någon åtgärd för Norrland där man får konkurrera med alla andra i hela Norrland. Utvecklingen i Pajala sker tack vare naturtillgångarna. Det är det jag säger. Den kopplingen har tyvärr Solveig Zander missat att göra.

Jag har en tillfråga till Solveig Zander. I fjol, 2011, gick nästan var tredje krona till annat än försäkringar av det som löntagarna avstod från sitt löneutrymme och betalade in till försäkringarna genom sociala avgifter. Tycker Solveig Zander att det är rätt gentemot löntagarna i landet att det de betalar in inte används för detta ändamål utan till något annat?

Anf. 102 SOLVEIG ZANDER (C) replik:

Herr talman! Våra gemensamma pengar, oavsett varifrån de kommer, skatter, arbetsgivaravgifter, sociala avgifter eller vad det vara månne, går till att bygga vårt samhälle. Det är det som är det viktiga. Du och jag, Jasenko Omanovic, kan inte säga att våra skattepengar ska gå till en skola eller ett sjukhus. Det funkar inte så. Vi ska fördela våra pengar så att de kommer alla till del på bästa sätt.

Jag vill åter säga något om Pajala, för detta är i allra högsta grad oerhört intressant i sammanhanget när vi pratar om sociala avgifter. De pengar man använder till Pajala i Inlandsinnovation går till att stödja den delen av landet, så att man bygger samhället på rätt sätt, får hjälp med att ha en kommunal ekonomi på rätt sätt och utvecklar samhället så att man på bästa möjliga sätt kan nyttja och ta del av de naturtillgångar som finns där. Men då behövs också en infrastruktur som fungerar. Alla dessa saker bidrar Inlandsinnovation till. Det har ingenting med sociala avgifter att

göra. Men jag är övertygad om, herr talman, att det skulle vara väldigt bra om vi hade en lägre arbetsgivaravgift; då skulle det säkerligen vara många fler som vågade starta småföretag i det utvecklingskede som Pajala befinner sig i. Det är en väldigt viktig del i sammanhanget. Man kan inte säga att det ena förtar det andra, Jasenko Omanovic.

Anf. 103 GUNVOR G ERICSON (MP) replik:

Herr talman! Centerpartiet talar om vikten av sänkta arbetsgivaravgifter för småföretag. Men ni avstyrker den motion där Miljöpartiet föreslår riktade sänkningar till de allra minsta företagen som behöver det mest. Det skulle enligt vår budget kosta knappt 1 miljard kronor.

I stället använder Centerpartiet och regeringspartierna drygt 50 miljarder för att sänka arbetsgivaravgifterna för ungdomar. Solveig Zander säger att det kanske skulle kunna ha effekt, och vi vet inte hur många som kunde ha fått sluta.

Om man lyssnar på de forskare som har tittat på detta är de mycket tveksamma till om det har någon effekt. Till och med statsministern sade i förra veckan att han tvivlar på att det verkligen har gett den effekt som man hade tänkt sig.

Tycker Centerpartiet fortfarande att sänkta arbetsgivaravgifter för ungdomar är en effektiv åtgärd för att få ungdomar i arbete? Det är min ena fråga.

Min andra fråga handlar om det Solveig Zander sade här om sociala avgifter och socialförsäkringssystemet. Menar Centerpartiet att det ska användas till andra saker än socialförsäkringen, att det ska användas till skola, sjukvård och annan viktig infrastruktur? Eller menar Centerpartiet att de sociala avgifterna också ska användas till trygghetssystemen?

Anf. 104 SOLVEIG ZANDER (C) replik:

Herr talman! När man från Miljöpartiet talar om att sänka avgiften för de minsta företagen är jag inte säker på att jag riktigt har förstått hur många eller hur stora de minsta företagen är. Är det enmansföretag eller fåmansföretag, och hur många betraktar man i så fall som fåmansföretagare?

Dessutom måste jag erkänna att jag heller inte riktigt uppfattat vilken företagsform det är. Är det både enskilda firmor, handelsbolag och aktiebolag? Jag har förstått att det är lite vagt på den punkten. Det är ett av skälen till att det i allra högsta grad är svårt att bifalla en sådan motion.

Man talar om de sänkta socialavgifterna för ungdomar. Tog vi i dag bort de sänkta avgifterna för ungdomar, hur många ungdomar skulle då få sluta?

Anf. 105 GUNVOR G ERICSON (MP) replik:

Herr talman! Det är 96 procent av alla företag som har mindre än tio anställda. Miljöpartiets konkreta förslag finns att läsa dels i budgetmotionen från i höstas, dels i den motion som ligger till det betänkande som vi debatterar i dag.

Det handlar om upp till tio anställda. Det ska gälla enskilda företag, och det kommer också att gälla företagare upp till en viss lönesumma. Det finns väl beskrivet i de motioner som vi har lagt fram.

Det har inte blivit den sänkning av ungdomsarbetslösheten som regeringen förväntade sig genom att sänka arbetsgivaravgifterna för unga. Miljöpartiet har i stället föreslagit en riktad sänkning genom att slopa arbetsgivaravgiften det första året man anställer en arbetslös ungdom.

Det skulle kunna få en större effekt och verkligen få insatsen till dem som behöver det mest i stället för en generell sänkning för alla ungdomar.

Det ska bli väldigt intressant att ta del av den studie som IFAU, Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering, nu gör för att se vad effekterna kan bli på sikt med den forskningsinriktning som den har.

Jag tyckte inte att Solveig Zander svarade på min fråga om Centerpartiet fortfarande tycker att det är en bra reform att fortsätta att sänka de sociala avgifterna. Centerpartiet driver också att man förutom detta ska sänka lönerna för ungdomar.

Anf. 106 SOLVEIG ZANDER (C) replik:

Herr talman! Det absolut viktigaste för oss allihop i kammaren och i regeringen är att medverka till att ungdomar får jobb. Det är det absolut viktigaste vi kan göra.

Vi har dessutom från alliansregeringen sänkt arbetsgivaravgifterna när man anställer personer som har varit långtidsarbetslösa och personer som vi har hand om från vårt utskott, det vill säga personer som har varit borta från arbetsmarknaden för att de har varit sjukskrivna eller haft sjukersättning.

De sänkningarna av arbetsgivaravgifterna har vi inte heller sett resultatet av än. Man kan fråga sig varför det har tagit så lång tid. Vi vet att företagen själva säger från Svenskt Näringsliv, Företagarna och de andra företagargenerationerna att sänkningar av arbetsgivaravgifter är någonting som de tycker är väldigt viktigt. Det är någonting som vi i allra högsta grad vill fortsätta att jobba med.

Jag måste återkomma till det som Miljöpartiet tar upp här. Ni talar lite med kluven tunga. Gunvor G Ericson säger att det ska vara en viss lönesumma och under den ska man sänka. Ni säger också att det ska vara upp till tio anställda.

Vad får det för tröskeffekter? Är det så att när man har kommit upp till tio anställda så anställer man inte den elfte? Man måste titta på hur man ska kunna motverka sådant.

Det är likadant när man säger att det ska gälla upp till en viss lönesumma. Det är samma sak där. Vad händer med kronan som gör att det går över? Vill man inte medverka till det?

Centerpartiet vill i allra högsta grad ha sänkta ungdomslöner. Yes, det är rätt!

Anf. 107 LARS GUSTAFSSON (KD):

Herr talman! Det är väldigt intressant att socialförsäkringsutskottet diskuterar företag villkor. Det är något som brukar förekomma i näringsutskottet och skatteutskottet.

Vi har nyligen haft en debatt om olika förslag för att få intäkter till systemet som har lagts fram från olika partier. Bland annat ville man dra in 1,8 miljarder från skogsindustrin genom ökade transportkostnader som man sedan ska lägga tillbaka till sociala avgifter i en annan glesbygd. Det är en rätt intressant variant. Man kan dribbla med siffror om man vill. Jag går tillbaka till vad detta handlar om, sociala avgifter.

Företagen i Sverige är ofta små eller mindre. Det är en företagsstruktur som har bildats under lång tid. Det har varit svårt för mindre företag att växa. Vi borde ha varit bättre på det. Vi har en så kallad flaskhals. Vi talar om timglasen.

Vi har många väldigt små företag och många som är anställda i väldigt stora. Men de medelstora har vi inte som man har i Europa i övrigt. Det hade varit nyttigare om vi haft fler svenska företag som vuxit på det viset. Ikea är där ett undantag.

Man måste också definiera vad man menar för någonting. Vi vet enligt många studier att nya företag finns i denna sektor bland de mindre företagen. Hur gynnar man de företagen? Vad gör man bäst för att de ska vilja anställa och utvecklas?

Det handlar inte bara om sociala avgifter. Det finns en del andra saker som innovationer, kostnader för att driva företag och kostnader för att transportera varor, tillgång till utbildad arbetskraft för just detta, och inte minst forskning, och så vidare.

Det är mycket mer komplext än att tala om arbetstillfällena per se och skapa dem enbart genom att sänka några delar i socialavgifterna. Det finns i dag redan omfattande sänkningar på flera områden. Det framgår av betänkandet, så jag tänker inte ta upp det här.

Det gör man för att hitta riktade insatser. Hur ska man hitta de optimala insatserna? Jag tror att det är svårt att göra det, eftersom det varierar över tid. Man måste använda pengarna på ett mycket klokt sätt så att man får de önskade effekterna.

En valfrihetsreform som exempelvis tillgång till sjukvård på bredare bas i glesbygd måste vara väldigt viktigt för företagen, för ungdomar och för arbetstillfällena. Det har vissa motsatser här, exempelvis.

Om man vill titta på socialavgifterna är det inte bara socialavgifterna som är de stora kostnaderna. Vi från Kristdemokraterna har haft tankar på att kanske halvera sjuklöneansvaret till en vecka i stället för 14 dagar för de minsta företagen. Det skulle minska risken för dessa företag och göra det betydligt lättare för dem att anställa fler som kanske är svåra att anställa. Nu talar jag inte bara om ungdomar. Det är ett exempel man kunde titta på.

Vi behöver också förbättra för småföretagen på en rad andra områden med olika villkor. Det finns något som heter Företagsskattekommittén som tittar på olika förslag. Den har lagt fram ett delbetänkande som fick ganska mycket stryk i vissa delar. Detta måste man se i sammanhang med företagsskatteutredningarna i kombination med socialavgifterna. Man kan inte enbart titta på en socialavgiftssänkning och tro att alla kommer att rusa dit för att få jobb. Så fungerar det inte.

Det är andra villkor för företag, om vi tar exempelvis glesbygd. Det är transportkostnader, service, boendemöjligheter och så vidare.

Det finns en sak som jag vill lyfta fram som sällan kommer fram i sådana här polariserade debatter: Nedsättningen av arbetsgivaravgiften måste sammantaget ses i ett längre och bredare perspektiv. Vi kan inte bara titta på ett fokusområde och säga: Vi gör så här, och så löser det sig på detta område! Så fungerar det inte.

Det är samma sak med de utvärderingar som görs. Man utvärderar reformer efter ett kvartal och talar om hur de skulle ha utfallit. Tror man att alla står i startgroparna den 1 januari och kastar sig över vissa människor för att anställa dem? Så fungerar det inte, och det oavsett om det finns en konjunktur som är sviktande eller andra förändringar i samhället.

De som påstår detta måste beakta konjunkturer och samhällsförändringar. Det går inte att rycka loss ett mått ur sitt sammanhang och säga att så här är det. I och för sig kan det vara sakligt rätt, men om man stoppar in det i sin helhetsbild är det helt missvisande. Jag kan ta ett exempel från Norge. Där gjordes för några år sedan en utvärdering av vad det kostade i permanenta jobb för att sätta upp ett vindkraftverk. Varje jobb kostade 5,9 miljoner kronor. Ska vi då inte ha några vindkraftverk? Det kan vara bra att sätta in saker i sitt sammanhang. Jag tycker att det ibland blir lite för enkla resonemang.

Jag vill avslutningsvis ta upp de ideella föreningarna, som nämndes tidigare. Jag tror att det är bra om man kan hitta en sådan lösning som finns i motionen och att man ser över den ideella sektorn. Men det måste givetvis ske med en avgränsning så att det inte blir missvisande. Jag tror ändå att det kan vara bra att man tittar på detta, för föreningarna gör ett mycket stort arbete som det offentliga samhället inte kan göra. De gör stora insatser, och det vet vi om.

Jag tänker inte uppehålla mig längre vid detta, utan jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 12 §.)

## 11 § Riksbankens förvaltning 2011

Föredrogs

finansutskottets betänkande 2011/12:FiU23

Riksbankens förvaltning 2011 (framst. 2011/12:RB1 och RB2 samt re-dog. 2011/12:RR2).

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

(Beslut fattades under 12 §.)

## Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.53 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 16.00 då votering skulle äga rum.

## Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 16.00.

Anf. 108 TALMANNEN:

Jag vill meddela att vi från och med nästa vecka kommer att ha voteringar på torsdagar både kl. 12.00 och 16.00. Detta för att undvika långa voteringar. Det kommer att delas ett skriftligt meddelande om detta till kammarens ledamöter.

### **12 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde**

#### **FiU37 Utlåtande över grönboken om en integrerad europeisk marknad för kort-, internet- och mobilbetalningar**

Kammaren biföll utskottets förslag.

#### **SfU10 Migration och asylpolitik**

*Punkt 1* (Flyktingpolitiken)

1. utskottet
2. res. 1 (SD)

Votering:

270 för utskottet

19 för res. 1

18 avstod

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 96 S, 92 M, 22 MP, 23 FP, 18 C, 19 KD

För res. 1: 19 SD

Avstod: 1 M, 17 V

Frånvarande: 16 S, 14 M, 3 MP, 1 FP, 5 C, 2 V, 1 -

Thomas Strand (S), Gunnar Axén (M) och Anders W Jonsson (C) anmälde att de avsett att rösta ja men markerats som frånvarande.

*Punkt 4* (Flyktingstatus för den som förföljs på grund av kön eller sexuell läggning)

1. utskottet

2. res. 4 (S, V)

Votering:

200 för utskottet

118 för res. 4

31 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 95 M, 23 MP, 23 FP, 21 C, 19 SD, 19 KD

För res. 4: 101 S, 17 V

Frånvarande: 11 S, 12 M, 2 MP, 1 FP, 2 C, 2 V, 1 -

*Punkt 9* (Tidsbegränsat uppehållstillstånd)

1. utskottet

2. res. 11 (SD)

Votering:

299 för utskottet

19 för res. 11

31 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 101 S, 95 M, 23 MP, 23 FP, 21 C, 17 V, 19 KD

För res. 11: 19 SD

Frånvarande: 11 S, 12 M, 2 MP, 1 FP, 2 C, 2 V, 1 -

*Punkt 10* (Barn i asylprocessen)

1. utskottet

2. res. 12 (S)

3. res. 13 (V)

Förberedande votering:

102 för res. 12

17 för res. 13

199 avstod

31 frånvarande

Kammaren biträdde res. 12.

Huvudvotering:

200 för utskottet

101 för res. 12

17 avstod

31 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 95 M, 23 MP, 23 FP, 21 C, 19 SD, 19 KD

För res. 12: 101 S

Avstod: 17 V

Frånvarande: 11 S, 12 M, 2 MP, 1 FP, 2 C, 2 V, 1 -

*Punkt 11* (Åldersbestämning)

1. utskottet

2. res. 14 (SD)

Votering:

299 för utskottet

19 för res. 14

31 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 101 S, 95 M, 23 MP, 23 FP, 21 C, 17 V, 19 KD

För res. 14: 19 SD

Frånvarande: 11 S, 12 M, 2 MP, 1 FP, 2 C, 2 V, 1 -

*Punkt 12 (Asylprocessen)*

1. utskottet

2. res. 15 (S)

3. res. 16 (SD)

Förberedande votering:

103 för res. 15

19 för res. 16

196 avstod

31 frånvarande

Kammaren biträdde res. 15.

Huvudvotering:

181 för utskottet

101 för res. 15

36 avstod

31 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 95 M, 23 MP, 23 FP, 21 C, 19 KD

För res. 15: 101 S

Avstod: 19 SD, 17 V

Frånvarande: 11 S, 12 M, 2 MP, 1 FP, 2 C, 2 V, 1 -

*Punkt 14 (Verkställighet av avvisnings- och utvisningsbeslut m.m.)*

1. utskottet

2. res. 19 (V)

Votering:

299 för utskottet

17 för res. 19

33 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 101 S, 95 M, 21 MP, 23 FP, 21 C, 19 SD, 19 KD

För res. 19: 17 V

Frånvarande: 11 S, 12 M, 4 MP, 1 FP, 2 C, 2 V, 1 -

*Punkt 15 (Utvisning på grund av brott m.m.)*

1. utskottet

2. res. 20 (SD)

Votering:

299 för utskottet

19 för res. 20

31 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 101 S, 95 M, 23 MP, 23 FP, 21 C, 17 V, 19 KD

För res. 20: 19 SD

Frånvarande: 11 S, 12 M, 2 MP, 1 FP, 2 C, 2 V, 1 -



*Punkt 16 (Visering)*

1. utskottet

2. res. 21 (SD)

3. res. 22 (V)

Förberedande votering:

20 för res. 21

19 för res. 22

279 avstod

31 frånvarande

Kammaren biträdde res. 21.

Henrik von Sydow (M) anmälde att han avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Huvudvotering:

282 för utskottet

19 för res. 21

17 avstod

31 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 101 S, 95 M, 23 MP, 23 FP, 21 C, 19 KD

För res. 21: 19 SD

Avstod: 17 V

Frånvarande: 11 S, 12 M, 2 MP, 1 FP, 2 C, 2 V, 1 -

*Punkt 17 (Svenskt medborgarskap)*

1. utskottet

2. res. 23 (SD)

Votering:

298 för utskottet

19 för res. 23

32 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 101 S, 94 M, 23 MP, 23 FP, 21 C, 17 V, 19 KD

För res. 23: 19 SD

Frånvarande: 11 S, 13 M, 2 MP, 1 FP, 2 C, 2 V, 1 -

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

**SfU9 Socialavgifter**

*Punkt 1 (Lägre socialavgifter)*

1. utskottet

2. res. 1 (MP)

3. res. 2 (SD)

Förberedande votering:

23 för res. 1

19 för res. 2

275 avstod

32 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Prot. 2011/12:94  
11 april

---

Huvudvotering:  
273 för utskottet  
23 för res. 1  
20 avstod  
33 frånvarande  
Kammaren biföll utskottets förslag.  
Partivis fördelning av rösterna:  
För utskottet: 100 S, 95 M, 23 FP, 20 C, 16 V, 19 KD  
För res. 1: 23 MP  
Avstod: 19 SD, 1 V  
Frånvarande: 12 S, 12 M, 2 MP, 1 FP, 3 C, 2 V, 1 -

*Punkt 2 (Övrigt om socialavgifter)*

1. utskottet  
2. res. 3 (V)  
Votering:  
301 för utskottet  
17 för res. 3  
31 frånvarande  
Kammaren biföll utskottets förslag.  
Partivis fördelning av rösterna:  
För utskottet: 101 S, 95 M, 23 MP, 23 FP, 21 C, 19 SD, 19 KD  
För res. 3: 17 V  
Frånvarande: 11 S, 12 M, 2 MP, 1 FP, 2 C, 2 V, 1 -

**FiU23 Riksbankens förvaltning 2011**

Kammaren biföll utskottets förslag.

**13 § Europeiskt tillsynssamarbete på finansmarknadsområdet**

Föredrogs  
finansutskottets betänkande 2011/12:FiU38  
Europeiskt tillsynssamarbete på finansmarknadsområdet (prop.  
2011/12:70).

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut skulle fattas den 12 april.)

**14 § Upphävande av lagen om tillfällig försäljning**

Föredrogs  
civilutskottets betänkande 2011/12:CU20  
Upphävande av lagen om tillfällig försäljning (prop. 2011/12:46).

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut skulle fattas den 12 april.)

Föredrogs  
civilutskottets betänkande 2011/12:CU22  
Upphävande av lagen om exploateringssamverkan (prop. 2011/12:54).

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

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut skulle fattas den 12 april.)

## 16 § Sjöfart

*Sjöfart*

Föredrogs  
trafikutskottets betänkande 2011/12:TU9  
Sjöfart.

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

Anf. 109 LARS JOHANSSON (S):

Herr talman! Det här är ett betänkande som handlar om sjöfarten. Jag är ny ledamot i trafikutskottet, och det här är min första debatt om sjöfartsfrågor.

Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 1 om förutsättningarna för svensk sjöfart.

Svensk sjöfart har en väldigt stor betydelse för Sverige som land. Inte minst har det under lång tid varit så att sjöfarten har haft stor betydelse för vår utrikeshandel.

Volymen är väldigt stor. Närmare 90 procent av utrikeshandeln går via fartyg till och från Sverige. Man kan också räkna i miljoner ton. Det är 200 miljoner ton som fraktas fram och tillbaka. Vi har en kust på 240 mil. Vi är alltså ett land med väldigt mycket vatten och väldigt stora förutsättningar för att också kunna bedriva en omfattande sjöfart.

Inte minst kan vi utefter Norrlandskusten se att sjöfarten kommer att få en allt större betydelse i det som nu sker i Sverige. Det är inte så att det enbart handlar om frakter i form av papper och trävaror, metall och liknande, utan gruvnäringen, som är en expansiv bransch i Sverige just nu, kommer att kräva stora investeringar i infrastruktur såväl inom järnvägstransporter som när det gäller hamnar för sjöfartstransporter. Sjöfarten kommer att få en allt större betydelse och det är oerhört viktigt med tanke på våra möjligheter att fortsätta att vara en nation med stor frihandel och möjligheterna för svenskt näringsliv att utvecklas.

Vi har i vår reservation också pekat på att Trafikverket har understrukt just att väldigt mycket av våra godstransporter framdeles kan skötas via sjöfart. Det finns väldigt mycket som talar för att sjöfarten kommer att få en fortsatt väldigt stor betydelse.

Jag kan också notera att regeringen i sin budgetproposition i höstas pekade på att sjöfarten kommer att ha stor betydelse i Sverige och att det

kommer att vara så att en hel del av sjöfarten kommer att beflaggas med svensk flagg, men också av utländsk flagg.

Vi kan konstatera att det nu har gått ett antal år med en fortsatt utflaggning. Den är väldigt omfattande. Jag har debatterat den frågan ett antal gånger med finansministern som hela tiden har sagt nej till att införa tonnageskatt, som rederibranschen vill ha och som de fackliga organisationerna också vill ha. Trots tillkännagivande från riksdagen vid ett flertal tillfällen, såväl under den socialdemokratiska regeringsperioden som under de borgerliga regeringsåren, har man avsiktligt avstått från att lägga fram ett förslag om tonnageskatt.

Det är ganska intressant, för det som har hänt är faktiskt – jag tog fram uppgiften alldeles nyss – att det sedan tidigare omfattande statliga stödet till sjöfarten är starkt sjunkande, ska ni veta. År 2009 motsvarade det alltså nästan 2 miljarder. I den prognos som gäller för 2012 har det sjunkit med 600 miljoner kronor. Vad beror det på? Jo, det beror just på att det är en våldsam utflaggning.

Det är alltså färre och färre människor i Sverige som kan jobba på svenska fartyg. Det här reduceras successivt. Om den här utvecklingen får fortgå betyder det att vi som sjöfartsnation snart inte kommer att ha någon fjärrsjöfart att tala om, eftersom det går väldigt hastigt. Det här är en utveckling på bara några år. Jag är väldigt oroad, måste jag säga, över att regeringen så oerhört har nonchalerat denna fråga. Riksdagen har vid ett flertal tillfällen uttalat sig för att det måste komma ett förslag från regeringen här.

Jag kan notera att det i morgon kommer att föras en ny debatt i kamraren om just tonnageskatten, därför ska jag inte uppehålla mig så väldigt mycket ytterligare vid den. Jag kan bara konstatera att det återigen finns en borgerlig majoritet som inte vill vidta några aktiva åtgärder i form av ett tillkännagivande till regeringen om att tonnageskatten nu måste komma på riksdagens bord. Det har gått fem och ett halvt år sedan den utredningen var klar. Nu hänvisar man till att man nog ska utreda frågan igen. Det är tyvärr bara att förhala sakfrågan. Det beklagar jag verkligen och jag hoppas att jag kan få några kommentarer från mina kamrater i trafikutskottet kring just den frågan. Ni kanske kan påverka era vänner i regeringen till att inta en mer progressiv inställning när det gäller tonnageskatten. Det skulle vara viktigt för Sverige, så att vi får samma villkor som övriga länder i Europa.

Jag tänker uppehålla mig något ytterligare vid ett par frågor i vårt betänkande. Jag går nedåt så att säga och tar de mindre båtarna nu. Jag tänker på inlandssjöfarten, Vänersjöfarten, som också är en viktig del. Det har varit mycket debatt om betydelsen av att Vänersjöfarten kan få en roll i framtiden, speciellt i Västsverige. Inte minst för den industri som finns runt själva Vänern har den naturligtvis stor betydelse när det gäller transporter uppför och nedför Göta älv, som ett alternativ till vägtransporter framför allt.

Vi vet sedan tidigare att väldigt mycket av de transporter som tidigare gjordes med Vänersjöfarten numera också går på järnväg, men det finns fortfarande möjligheter att utveckla inlandssjöfarten. Då är det viktigt att det skapas förutsättningar för detta. Det finns en aktiv debatt i Göteborg och i Västra Götaland om vad det är för hinder som finns långsiktigt. Några hinder handlar naturligtvis om slussarna i Lilla Edet och Trollhät-

tan. Det gäller att se till att de byggs ut, vilket vi också har markerat i vår reservation.

Men det handlar naturligtvis också om att förbindelser mellan Hisingen i Göteborg och fastlandet inte hindrar möjligheten till sjöfart på grund av broar som inte går att öppna och liknande. Det här är egentligen ganska intressant eftersom här finns saker som står i konflikt med varandra. Vi har ju ett väldigt stort behov av att öka järnvägstransporterna. Då måste det framdeles fungera med de broar som transporterna ska gå på över älven till Göteborgs hamn. Det har också väldigt stor betydelse, samtidigt som Vänersjöfarten måste få möjlighet att kommunicera genom Göta älv. Det betyder att man måste koordinera olika trafikslag så att det inte är något som hindrar de olika trafikslagen från att fungera i den miljön. Vi har också pekat på det i den reservation vi har i de här frågorna i betänkandet.

Det tredje jag tänker nämna handlar om register för fritidsbåtar. Jag har själv fritidsbåt och träffar väldigt många människor som är ute på sjön med dessa små båtar. Det är väldigt förvånande att det fortfarande är så att man inte har ett registermärke på båten som syns tydligt, inte minst med tanke på sjösäkerheten, de stölder som sker och liknande. Genom att båtarna var registrerade skulle man på ett enklare sätt kunna hantera de sakerna. Självklart ska det vara självfinansierat, vilket vi också pekar på i vår reservation. Här har vi ett väldigt starkt stöd från olika branschorganisationer, inte minst Sjöräddningssällskapet, polisen, Kustbevakningen och liknande. Ändå visar det sig att den borgerliga majoriteten inte är intresserad av att införa ett båtregister. Det är mycket förvånande med tanke på att det skulle kunna ha en ganska stor betydelse för fritidsbåtarnas möjligheter att vara med i ett mer aktivt sjösäkerhetsarbete, men också för att förhindra stölder och de aktiviteter som pågår på det området.

Med det har jag yrkat bifall till reservation nr 1.  
(Applåder)

Anf. 110 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Jag har en dröm. Det är att få åka med en pråm från Skoghalls bruk i Värmland, över Vänern, genom slussarna i Trollhättan och nedför Göta älv till Göteborg. I min dröm, som jag hoppas inom en inte alltför avlägsen framtid ska bli verklighet, ska pråmen jag åker med bara vara ett av många fartyg som stävar fram på Väterns blå vatten den här dagen, många fler än i dag.

I dag fraktas 2 miljoner ton gods på Vänern, Göta älv och Trollhätte kanal. Det är en volym som har kraftigt minskat sedan mitten av 80-talet. Utredningar visar att potentialen ligger på det tredubbla. Genom att flytta över transporterna från väg till vatten minskar vi koldioxidutsläppen och gör vägarna mer trafiksäkra. En så kallad pråmpendel varannan dag med flis från Värmland till den planerade biogasfabriken i Göteborg skulle årligen ersätta 7 200 lastbilar på E6 och E45.

Tillsammans med två andra miljöpartister väckte jag i höstas en motion med titeln *Mer gods på Vänern – mindre på vägarna*. För att uppnå det målet behöver fler frågor beslutas i kammaren. Vi måste göra det enklare att transportera gods på Vänern och våra andra inre vattenvägar.

Vi måste satsa mer på att få fram förnybara drivmedel inom sjöfarten, och vi måste införa en lastbilsskatt.

Herr talman! Västsverige är i hög grad präglad av sjöfarten. I Västra Götalandsregionen och omkring hela Vänern finns farleder och hamnar som både i nutid och historiskt har varit nycklar till handel, fiskerinäring och kommunikation mellan människor.

Tiderna förändras men vattenvägarna består som en given resurs för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter. Det gäller att vi tar till vara denna resurs. Utvecklingen har alltför länge gått åt fel håll när det gäller att köra gods på Vänern. Det är oroväckande att det fortfarande i dag finns de som tycker att slussarna i Trollhättan har spelat ut sin roll och att inlandssjöfarten hör till historien. Det är oroväckande att det fortfarande satsas mycket mer på landsvägen än sjövägen ned till Göteborg. Det är inte bara oroväckande utan det är också ett slöseri med resurser att inte satsa på sjöfarten.

Att satsa på sjöfarten handlar också om att ändra regelverket, att göra det lättare och mer lönsamt att köra saker på Vänerns vatten. I dag gäller samma regler för fartygsstorlek, säkerhetsbestämmelser, bemanningskrav med mera för den svenska inlandssjöfarten som för den havsbaserade sjöfarten. Det är märkligt. Det säger sig självt att en pråm inte har på Nordsjön att göra, men på Vänern passar den.

För att kunna köra pråmar är det nödvändigt att införliva Vänern, kanalen och älven i EU:s regelverk Inland Waterway System. Utredningsbetänkandet *Genomförande av EU:s regelverk om mindre vattenvägar i svensk rätt* presenterades i februari 2011. Det har varit ute på remiss och ligger nu och guppar på Näringsdepartementet. Det är viktigt att det händer något nu. Utskottsmajoriteten tycker att vi ska skynda långsamt. Jag tycker att det är hög tid att komma till skott. Det kan inte vara så svårt att komma överens om hur stor besättning ett fartyg måste ha på Vänern och vilka säkerhetsbestämmelser som ska gälla. Vänern är inte en kanal men inte heller ett hav.

Herr talman! Jag har en dröm om fler fartyg på Vänern. Det är fartyg som inte tuffar fram på miljöfarlig bunkerolja. Vänern är inte bara en sjö med fantastiska möjligheter att frakta gods på. Vänern är också en av världens största sötvattentäkter. Många människor får sitt dagliga vatten från sjön. Sjöfarten där och på alla andra vatten kan bli långsiktigt hållbar bara om den miljöfarliga bunkeroljan som fartygen tankas med i dag byts ut mot förnybart drivmedel, till exempel biogas. Att byta ut fartygsbränslet mot förnybara bränslen är en energi-, miljö- och hälsofråga. Utsläppen från sjöfarten ökar. Om inget görs kommer sjöfarten att svara för mer än 50 procent av våra svavel- och kväveutsläpp i Europa. Varje år beräknas 50 000 människor att dö i förtid i Europa till följd av sjöfartens utsläpp. Det är en skrämmande hög siffra.

Sjöfartens utsläpp av svaveloxider måste minska. De dyrbara investeringar som har gjorts för att minska utsläppen på land från industrier och fordon riskerar att gå förlorade på grund av att fartygsbränslet har så låga miljökrav. Därför välkomnar vi i Miljöpartiet att man inom IMO har kommit överens om att skärpa kraven vad gäller svavelhalten i marina bränslen. EU-kommissionen föreslår att anpassa det befintliga direktivet till detta. Vi har tillsammans med Vänsterpartiet ett särskilt yttrande i betänkandet om svaveldirektivet och varför vi ser det som viktigt att de

skärpta kraven på maximalt 0,1 viktprocent svavel ska tillämpas i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen redan från 2015.

Dessa områden är klassade som extra känsliga. De är så kallade utsläppskontrollområden för svavel. Det är med andra ord extra viktigt att ställa höga krav på bränslet här. Med hjälp av IMO:s nya krav förväntas utsläppen av svaveloxider från sjöfartssektorn sänkas betydligt inom EU. I Östersjön och Nordsjön väntas minskningen överstiga hela 90 procent. I EU-kommissionens konsekvensanalys av förslaget framgår det att de skärpta svavelutsläppskraven kommer att leda till positiva effekter i form av bättre hälsa och minskad dödlighet i EU motsvarande 15–34 miljarder euro. Till detta ska läggas besparingar i form av lägre kostnader för bland annat miljövård och skador på grödor och skog. Det är angeläget att ta till vara dessa hälso- och miljövinster.

Men det hörs lite om dessa frågor i debatten. I stället är det andra argument som hörs desto mer, till exempel att svaveldirektivet hotar den svenska sjöfarten, det svenska näringslivet och våra jobb. Då kan det vara på sin plats att påminna om att det inte är bara Östersjön och Sverige som skulle få del av de nya höga kraven utan även Storbritanniens kust och kusterna runt USA och Kanada. Det kommer att uppstå en stor efterfrågan på ny teknik för att möta de skärpta kraven. Det är teknik som kommer att gagna hela sjöfarten – och jobben.

Det är viktigt med tydliga besked om när kraven kommer att skärpas. Det kan man inte med bästa vilja i världen påstå att regeringen har gett. I en debattartikel i september förra året skrev infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd och handelsminister Ewa Björling att Sverige inte skulle acceptera EU-kommissionens förslag om att anpassa EU:s regler till de gällande kraven i IMO-beslutet. Det var något som fick dåvarande miljöminister Andreas Carlgren att gå i taket. Det är glädjande att miljöministern vann den bataljen, och regeringen har sent omsider ställt sig bakom kommissionens förslag – dock med tillägget att man anser att kravet på 0,1 viktprocent svavel i marina bränslen ska gälla i hela EU från 2015 och att man avser att verka för det.

Visst vore det ännu bättre om kravet gällde alla vatten i EU, men i vårt yttrande understryker vi vikten av att hålla fast vid det skärpta kravet inom utsläppsområdena även om regeringen inte vinner framgång i detta. Sverige måste vara ett föredöme i miljöarbetet, både för miljöns skull och för vår trovärdighet som miljönation – den trovärdighet som redan är så naggad i kanten efter snart sex år med en moderatstyrd regering.

Herr talman! Något annat som har hörts mycket i debatten är att svaveldirektivet ytterligare skulle snedvrída konkurrensen mellan de olika trafikslagen till vägens fördel. Det skulle bli billigare att köra gods på lastbil i stället för på båt med ökade utsläpp till följd. Sant är att detta redan i dag är ett problem. Lastbilarnas andel av godstransporterna har i många år vuxit. Den utvecklingen beror inte på några miljökrav utan på orättvisa villkor för transportslagen. De statliga satsningarna på väg har varit mångdubbelt högre än satsningar på järnväg och sjöfart. Motsatt förhållande gäller avgifter. Tågoperatörerna betalar banavgift för att få köra på järnvägen. Alla fartyg i Sverige betalar farledsavgifter. Men lastbilstrafiken betalar ingen avgift för att få bruka vägarna. I stället är det svenska staten och därmed skattepengar som subventionerar de svenska och de utländska lastbilarnas slitage på vägarna.

För att mer gods på ett hållbart sätt i framtiden i stället ska fraktas på Vänern och andra vatten är det nödvändigt att vid sidan av banavgifter och farledsavgifter införa en avgift på lastbilstransporter, en lastbilsskatt.

Före påsk var vi riksdagsledamöter inbjudna till en informationsträff med företrädare för Göteborgs Hamn. Det var en mycket intressant kväll där vd Magnus Kårestedt gav ett lite överraskande svar om vad som är viktigt för den svenska sjöfarten. Han sade: satsningar på järnvägen.

Göteborgs Hamn har nu inlandshamnar på 26 orter varifrån godscontainerar går på järnväg ned till Göteborg. Satsningar på järnväg är nödvändiga för att den svenska sjöfarten ska utvecklas och öka, menade Magnus Kårestedt. Där vi inte kan köra på vatten måste vi köra på land, och då är det bästa och i längden det mest konkurrenskraftiga alternativet att köra på järnväg.

Vi ska inte prata järnväg här i dag, men det är en viktig synpunkt. Det är viktigt att ta åt sig för dem som tror att vi inte behöver bygga ut järnvägen om vi satsar på sjöfart, och för dem som inte har insett vikten av att satsa på vare sig sjöfart eller järnväg.

Herr talman! Självklart står jag bakom samtliga Miljöpartiets reservationer i det här betänkandet, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservationerna 5 och 6.

Anf. 111 TONY WIKLANDER (SD):

Herr talman! Vi behandlar återigen sjöfartsfrågor, och jag kan direkt be att få instämma med den första talaren som var uppe här i dag som nämnde märkligheten med tonnageskatten. Den hittar jag också under gamla beslut som samlar damm i riksdag och departement.

I den första delen av betänkandet som handlar om förutsättningarna för svensk sjöfart påpekas att det för närvarande pågår ett omfattande beredningsarbete på området och att regeringen avser att senare under året redovisa en sjöfartsstrategi i syfte att främja svensk sjöfart.

Nåväl. Vi kan väl då se det här betänkandet som en förpostfäktning för dem som har lite egna idéer angående förutsättningarna.

Vad som gör mig lite bekymrad för fortsättningen är när jag läser om tonnageskatten, som efter fem år inte har blivit av. Det står att en utredning ska få i uppgift att utreda inte bara tonnageskatt utan även hela systemet av stöd till sjöfarten. Sjöfartsnäringen är i dag en skattemässigt gynnad bransch, anser regeringen.

Jag tycker inte att det lovar speciellt gott. Om det hade varit på det sättet att man var skattemässigt gynnad, hur förklarar vi då de utflaggingar som sedan ett antal år tillbaka har satt fart och i slutändan riskerar att förgöra hela den svenska handelsflottan? Det är en del som kräver förklaringar. Men vi har väl inte annat att göra än att avvakta vad regeringen har att komma med beträffande förutsättningarna.

Angående dem har jag ändå tagit mig friheten att väcka en motion där en del av sjöfartsnäringarna tas upp, och det är de som inte sysslar med transport av gods eller passagerare. Där kan vi konstatera att man tidigare var förhindrad att behandla bidragen till dem som sysslar med annat, till exempel undersökning av havsbotten, kabelläggning, konstruktionsarbeten etcetera. Det finner jag vara diskriminerande.

Nu har förordningarna ändrats, inte minst från EU-håll, så det skulle alltså vara fullt möjligt att behandla denna gren på ett rättvist sätt. Jag har



tagit del av skrivelser där parterna inom sjöfartsnäringen, såväl rederierna som facken, gemensamt går ut och begär att det ska göras en sådan ändring att man anpassar till de nya regler som har tillkommit. Det är också min förhoppning att så ska ske.

Därför vill jag, herr talman, yrka bifall till reservation 2 från Sverigedemokraterna under punkt 1.

I övrigt har vi tittat lite vidare på särskilda infrastrukturåtgärder under punkt 6. Trelleborgs hamn är Östersjöns största järnvägshamn. Även Europeiska kommissionen lyfter fram hamnens betydelse och har även utpekat Trelleborgs hamn som en av de prioriterade hamnarna i det europeiska stomnätet. Vi sverigedemokrater välkomnar detta.

Däremot har man ytterligt stora investeringar framför sig, och de pågår just nu. Jag var där nere för några veckor sedan och tittade på dem. Jag tycker inte att det är rimligt att Trelleborgs kommun ska gå i borgen för dessa låneförpliktelser. Det handlar alltså om miljardaffärer. Här menar vi att staten skulle kunna ta ett ekonomiskt ansvar för denna utbyggnad i form av en borgen.

En annan reservation vi har gäller sjöfartens stora betydelse för turistnäringen i Östersjön. Där bedrivs bland annat färjetrafik mellan Gotland och Grankullavik på Öland som har varit mycket uppskattad. Även där har man stora behov av att göra någonting. Inloppet till Grankullavik är mycket smalt och trångt, och det har medfört inställda turer och annat. Här borde vi kunna få fram ett riktat stöd.

Regeringen har aviserat sin avsikt att under mandatperioden återkomma med förslag till nytt infrastrukturbeslut, och jag tycker att det är viktigt att man då tar med de angelägna satsningar som jag här har redovisat.

Jag ber därför att få yrka bifall även till reservation 7 under punkt 6.

Anf. 112 SIV HOLMA (V):

Herr talman! Vi behandlar alltså ett motionsbetänkande med 34 motionsyrkanden om sjöfart från allmänna motionstiden 2011. Jag ska börja med att yrka bifall till reservation 1 om förutsättningarna för svensk sjöfart. Det är en reservation som Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Sverigedemokraterna står bakom.

Herr talman! Sjöfarten transporterar 90 procent av allt gods som importerar till och exporterar från Sverige. Det är viktigt att vi har en väl fungerande sjöfart till och från våra hamnar. En väl fungerande sjöfart är en avgörande förutsättning för svensk industri att kunna konkurrera på världsmarknaden. Sjöfarten är dessutom det mest energieffektiva transportslaget. Vänsterpartiet menar att sjöfartspolitikerna förtjänar en högre plats på den politiska dagordningen, speciellt mot bakgrund av att det är det mest energieffektiva trafikslaget och dessutom har en hög trafik-säkerhet.

Herr talman! Jämfört med vägar och järnvägar är behovet av investeringar i vattenvägar väldigt lågt. I Trafikverkets kapacitetsutredning står det i ett litet avsnitt om sjöfarten: "Det finns ingen kapacitetsbegränsning i farleder och hamnar." De skriver vidare att man generellt kan säga att finns det en efterfrågan på transporter till sjöss finns det fartyg tillgängliga redan i dag. Och visst är det så att sjöfarten har potential att utveck-

las. Sjöfarten har potential att minska de kapacitetsproblem som råder på järnvägar och landsvägar, eftersom sjöfarten i dag är underutnyttjad.

Vänsterpartiet menar att det är viktigt att både rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att lasta om gods från väg till sjöfart. Det är nödvändiga åtgärder för att ställa om samhället från mycket ohållbara till mer hållbara transportsystem. De ökande kostnaderna för vägunderhåll på grund av allt tyngre lastbilstransporter och de igenkorkade vägarna i centrala Europa talar också för en ökad omställning till sjötransporter.

Isbrytarverksamheten är viktig för att industrin i hela landet ska kunna transportera varor året om. Detta gäller speciellt den tunga basindustrin längs med Norrlandskusten och Bottenviken, där de långa avstånden till världsmarknaden kräver kostnadseffektiv sjöfart.

Vi är kritiska till Lotsutredningens förslag till förändring av finansiering av isbrytarverksamheten. Det förslaget går ut på att omfördela kostnaderna till förfång för sjötransporterna längs Norrlandskusten.

Herr talman! Regeringen har aviserat att under 2012 presentera en sjöfartsstrategi, där åtgärder i syfte att främja sjöfarten och dess samverkan med andra transportslag kommer att redovisas. Vi får alltså anledning att återkomma till kammaren för att debattera om innehållet i denna strategi.

Sverige behöver en konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Trenden med att både befintliga och nybeställda fartyg fortsätter att flaggas ut till andra länder måste brytas. Det är mycket oroväckande att allt fler handelsfartyg flaggar ut. Svenskflaggade fartyg är internationellt kända för kvalitet med hänsyn till miljö och säkerhet. Utifrån arbetsrättsliga synpunkter är det viktigt att behålla en relativt stor svenskregistrerad handelsflotta. Den får inte konkurreras ut av mindre nogräknade handelsflottor.

På grund av arbetsrättsliga skäl är vi emot ett internationellt register, eftersom det inskränker den fackliga förhandlings- och arbetsrätten. Den svenska sjöfarten måste kunna konkurrera på den globala marknaden utan att lönerna på svenskregistrerade fartyg sänks.

Vänsterpartiet vill, som andra har varit inne på, införa tonnageskatt. Vi ser i framtiden en ekologiskt hållbar handelsflotta med stor andel svenskflaggade handelsfartyg med goda arbetsvillkor och dessutom med mycket större utrymme vad det gäller inrikes sjöfart.

Herr talman! I Sverige sker i dag bara 7 procent av det inrikes godtransportarbetet till sjöss. I övriga Europa är det ofta fem gånger så stor andel av godset som fraktas på vattenvägarna.

Ett hinder är att våra inre vattenvägar inte är införlivade i EU:s gemenskapslagstiftning om inre vattenvägar. EU-klassade inlandspråmar får inte trafikera exempelvis Vänern, Trollhätte kanal eller Göta älv. Det är viktigt att införliva regelverket, för att öka transporterna på de inre vattenvägarna. Det är också viktigt att införliva regelverket på ett sådant sätt att det inte slår mot svensk arbetsrättslagstiftning.

Jag yrkar bifall till reservation 5, Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar. Det är en reservation som Miljöpartiet och Vänsterpartiet står bakom.

Jag yrkar också bifall till reservation 6, Insjöfartens förutsättningar, som Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Socialdemokraterna står bakom.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag tala om Vänsterpartiets och Miljöpartiets särskilda yttrande om utsläpp av svaveloxider.

Sjöfartens utsläpp av svaveloxider orsakar stora problem för miljön, inte minst vad gäller försurningen. Utsläppen orsakar stora problem för folkhälsan. Varje år beräknas ca 50 000 förtida dödsfall ske inom Europa till följd av dessa svaveloxidutsläpp från fartygen.

De dyrbara investeringar som har gjorts för att minska utsläppen på land från industrier och fordon riskerar att gå förlorade på grund av att det är så låga miljökrav på fartygsbränslet. Vi vill införa skärpta krav på svavelhalten i marina bränslen.

Det är angeläget att införa skärpningarna i EU-lagstiftningen. Vi är också positiva till EU-kommissionens förslag om att anpassa det befintliga direktivet vad gäller svavelhalt i marina bränslen. Östersjön är, på grund av att regionen är extra känslig, klassad som ett så kallat utsläppskontrollområde för svavel, vilket innebär skärpta krav på svavelhalten i de marina bränslen som används där.

Det har i debatten förts fram att de skärpta utsläppskraven skulle snedvrider konkurrensen till nackdel för vårt näringsliv i Sverige. Vi vill bara påminna om att det är inte bara Sverige som skulle få de högre kraven utan även Storbritanniens kust och kusterna runt USA och Kanada. Detta borgar för att det kommer att uppstå en stor efterfrågan på ny teknik för att möta de skärpta kraven – teknik som kan komma hela sjöfarten till gagn.

Det är viktigt att stimulera industrin till en snabb omställning till de nya utsläppskraven. Av stor betydelse är att regeringen ger tydliga besked om när kraven kommer att skärpas. Dess värre har regeringens besked präglats av stor otydlighet, och olika besked har kommit från olika ministrar. Moderata ministrar har varit ute i debattartiklar där de har uttalat att Sverige inte kan acceptera de skärpta kraven. Samtidigt har den centerpartistiska förra miljöministern lämnat motsatta besked och uppmanat rederinäringen och sjöfarten att anpassa sig till de kommande kraven.

Till slut blev det så att regeringen sent omsider anpassade sig till de kommande kraven, med tillägget att 0,10 viktprocent svavel i marina bränslen ska gälla hela EU från 2015. Vi välkomnar regeringens nya, gemensamma ståndpunkt. Men vi vill ändå framhålla att om regeringen inte vinner framgång med kravet på att det ska gälla hela EU så är det viktigt att utsläppskontrollområdet har kvar kravet 2015.

I detta anförande instämde Bengt Berg (V).

Anf. 113 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Låt mig börja med att yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Det brukar sägas att sjöfarten är världens första genuint världsspännande industri. Längre har fartyg varit det vanligaste och mest välkända sättet att transportera människor och gods. Även i dag är sjöfartens betydelse för näring och transporter stor. Så mycket som 90 procent av alla internationella godstransporter utförs med fartyg, och handeln mellan EU:s medlemsländer sker till 40 procent till sjöss.

Även den svenska sjöfarten är betydande. Av samtliga EU:s medlemsstater är Sverige det mest sjöfartsberoende landet. Hela 90 procent av vår import och export sker till sjöss. Därför säger det sig självt att det är viktigt att villkoren för sjöfarten i Sverige är de rätta. Det är viktigt att den svenska sjöfartsnäringen kan stå sig i konkurrensen mot omvärlden.

Den svenska sjöfartsnäringen är, som många har påpekat, känd just för sin kvalitet och sitt arbete kring miljö och säkerhet. Det är något vi ska värna och utveckla.

Det finns en stor kapacitetspotential inom den svenska sjöfarten. Medan järnväg och väg lider av viss kapacitetsbrist som kräver tid och pengar för att åtgärda har sjöfarten tvärtom mycket ledig kapacitet. Det är något man måste ta vara på.

Dessutom är sjöfarten ett på många sätt miljövänligt och energisnålt alternativ. Kan vi flytta över delar av transporterna från andra trafikslag till sjöfarten har vi mycket att vinna som samhälle, både för miljön och för att få effektiva transporter.

Det är dessutom så att svensk sjöfartsnäring skapar arbetstillfällen, bevarar ett högt sjöfartskunnande inom Sverige och ger oss möjlighet att bättre anpassa sjötransporterna efter de behov som vi har inom den svenska näringen.

Men det är viktigt att påpeka att det krävs ett brett angreppssätt för att få bukt med de utmaningar som svensk sjöfartsindustri står inför. Sjöfartsnäringen är beroende av – och förtjänar, skulle jag säga – långsiktiga spelregler och ett sammanhängande åtgärds paket.

Det är därför som alliansregeringen har för avsikt att under 2012 presentera en samlad sjöfartsstrategi som på allvar tar itu med de olika och varierande utmaningar som sjöfartsnäringen står inför.

Jag vill samtidigt framhålla att alliansregeringen har gjort väldigt mycket på det här området. Till exempel presenterade regeringen 2010 ett åtgärds paket med bland annat satsning på närsjöfart, mindre administration och färre regler, skattelättnader för landansluten el till fartyg med mera. Regeringen beslutade också i januari 2010 om en särskild utredning för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter.

Till detta kommer allt arbete som sjöfartsbranschen själv gör och som också bidrar med viktiga inspel och underlag i de olika beredningsarbeten som pågår, till exempel det förslag till maritim strategi som Sjöfartsforum har tagit fram.

Men det är mycket som återstår för att stärka den svenska sjöfartsnäringen. Motionsbetänkandet som vi har framför oss tar upp en del av de frågorna.

Förutsättningar för svensk sjöfart tas upp i två reservationer. Det är viktigt att svensk sjöfart ges konkurrenskraftiga förutsättningar. Det pågår dock redan ett intensivt arbete här, och det kommer en strategi under 2012. Jag ser egentligen ingen anledning att föregripa den, för det behövs ett samlat grepp i de här frågorna. Jag tror att hela näringen och industrin längtar efter ett sammanhållet angreppssätt.

När det gäller inlandssjöfarten håller jag helt med om att det finns mycket vinster att hämta hem genom att kunna transportera mer gods och passagerare på vatten. I den kommande strategin kommer man att ha ett angreppssätt även när det gäller inlandssjöfarten. I Trafikverkets kapaci-

tetsutredning framhålls just att möjligheten att använda vattenvägar bör ges större tyngd. Trafikverket föreslår också ett antal specifika satsningar för Vänersjöfarten, till exempel rörande Trollhättan och Göta älv. Det har dessutom redan gjorts vissa förbättringar, exempelvis när det gäller slussarna i Trollhättan.

Flera föregående talare har varit inne på de inre vattenvägarna. Regeringen tillsatte en utredning 2009 för att se över de här frågorna. Det är inte helt okomplicerat att införliva EU:s regelverk i svensk rätt. Det kräver noggrann analys. Förhållandena på våra stora sjöar skiljer sig också markant i ett sjösäkerhetsperspektiv från kanalfarten på Europas inre vattenvägar. Dessutom är både Vänern och Mälaren råvattentäkter för en stor del av Sveriges befolkning.

Transportstyrelsen har givit SMHI i uppdrag att beräkna signifikant våghöjd i Vänern för att kunna bedöma förutsättningarna för införande av detta regelverk. Även här tror jag att det finns många viktiga men komplicerade frågor att ta ställning till. Men, som sagt, förhoppningsvis kommer även den kommande sjöfartsstrategin att på ett eller annat sätt anknyta också till inlandssjöfarten.

Frågor som rör miljö och säkerhet är också mycket viktiga. Transportsektorn står för en stor andel av världens och Sveriges totala utsläpp, och det är viktigt att även sjöfartsnäringen bidrar till en grön omställning. Vår svenska sjöfart ligger glädjande nog redan ganska långt framme, men vi ska förstås fortsätta att vara internationellt ledande också på detta område.

Miljöfrågorna är, som ni alla vet, bäst lämpade för att behandlas i internationellt samarbete. Luftföroreningar, utsläpp och annan miljöförstoring av olika slag vet inga nationsgränser. De sprids genom luft och vatten oavsett var landgränserna går. Därför verkar Sverige aktivt inom olika internationella organ, bland andra EU, för att just främja ett aktivt miljöarbete.

Vi har dock gjort mycket på hemmaplan också. Regeringen lade 2010 fram skrivelsen *Åtgärder för levande hav*. Man har även tillsatt en utredning om föroreningar från fartyg. Det har skett en hel del olika arbeten under det gångna året, och det sker också en hel del forskning på området, där inte minst Sjöfartsverket är engagerat i olika internationella forskningssamarbeten som är oerhört viktiga.

När det gäller utsläpp av svaveloxider har IMO föreslagit en sänkning av gränsvärdet till 0,1 procent för bland annat Östersjöområdet. En viktig utgångspunkt för Alliansen är att också transportsektorn och sjöfartsnäringen måste göra sitt för att bidra till en grönare värld. Men samtidigt får konkurrensvillkoren inte snedvridas så att de missgynnar svensk sjöfartsnäring. Det gäller allt vårt miljöarbete. Hur mycket vi än späker oss själva i vårt närområde måste vi ändå hjälpas åt internationellt. Därför driver regeringen aktivt på för att man ska få samma krav på svavelnivåerna i hela EU.

Tonnagefrågan har också nämnts. Jag förstår att det finns en iver och en önskan om skyndsam hantering. Det har jag full förståelse för. Det finns nog många som står bakom det, men vi måste konstatera att det är en komplicerad fråga. Vad ska vi göra med den latent skatteskulden? Ska vi bara efterskänka de pengarna till branschen? Och hur påverkas

sjöfartsstödet om man inför tonnageskatt? Det finns en rad frågeställningar som måste lösas. Det är inget som man bara kan hasta fram.

Som svar på en skriftlig fråga i februari anförde finansministern att det ändå finns anledning att vidare utreda frågan om tonnageskatt och andra stöd till sjöfarten. Det har också en majoritet i skatteutskottet välkomnat. Det tycker jag att vi borde göra här också, och se fram mot att den här frågan kan få någon form av lösning. Men det är som sagt ingen enkel fråga, hur mycket man än skulle vilja det.

Avslutningsvis vill jag säga att sjöfartsfrågorna är oerhört viktiga för alliansregeringen och för Sverige. Mycket har gjorts, mycket görs och mycket kommer att göras för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrensförutsättningar och för att stoppa utflaggningen av svenska fartyg. Det är dock viktigt att påminna om frågans storlek och komplexitet. Ett verkningsfullt och seriöst arbete för att stärka den svenska sjöfartsnäringen kräver ett brett angreppssätt. Det kräver långsiktiga politiska lösningar och spelregler. Sjöfarten i Sverige är nämligen förtjänt av just detta, av seriösa, rättvisa och långsiktiga spelregler.

Därför kommer alliansregeringen att under 2012 presentera en samlad strategi för den svenska sjöfarten som ur olika aspekter tar itu med de utmaningar som återstår. Alliansen kommer att fortsätta att sätta frågan om sjöfartens konkurrensförutsättningar högt på dagordningen.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag och avslag på samtliga reservationer.  
(Applåder)

Anf. 114 LARS JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Det var intressant att lyssna till Jessica Rosencrantz. Hon inledde starkt med att berätta om sjöfartens betydelse i Sverige. Jag kan dela den uppfattningen. Jag noterar också att Jessica pratar sig varm för att regeringen ska komma med en sjöfartsstrategi som ska främja svensk sjöfart. Det har ju pågått ganska mycket utredningsarbete från regeringens sida under flera år, men det har inte hänt särskilt mycket konkret.

Sedan noterar jag att Jessica Rosencrantz hade läst finansministerns svar på en skriftlig fråga den 22 februari. Det står lite grann i kontrast till att det nu ska komma en sjöfartsstrategi. Finansministern säger nämligen att man nu ska utreda hur stödet till sjöfarten ska se ut och om det ska införas tonnageskatt eller inte. Man ska även i övrigt belysa sjöfartens konkurrenssituation. Då är man alltså tillbaka i ett nytt utredningsarbete, för man kan väl inte bortse från sjöfartsstödet när man diskuterar en sjöfartsstrategi? Det kommer att vara en av flera frågor.

Den bild som ges utåt är alltså att man ska ta fram en ny sjöfartsstrategi. Det ska vara konferenser om detta – det har redan varit ett antal. Sedan säger plötsligt finansministern att det inte är aktuellt, utan nu ska vi börja gå igenom de ekonomiska förutsättningarna för sjöfarten igen. Eller har jag missuppfattat vad finansministern har sagt, Jessica Rosencrantz?

Anf. 115 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Nej, jag tycker egentligen inte att de står mot varandra på något sätt. Vad vi har sagt under en lång tid och vad regeringen har

sagt är att man ska föra fram en sjöfartsstrategi under det här året. Sedan har tonnageskatten fått en viss uppmärksamhet. Och det är en skattefråga, vilket gör att också finansministern har känt sig angelägen att kommentera detta.

Jag välkomnar – och det tycker jag att alla här inne borde göra – att det faktiskt blir en utredning om tonnageskatten, oavsett i vilken utredning eller strategi den hamnar.

Jag ser inte alls att de står mot varandra. Snarare tycker jag att det är positivt med alla olika typer av insatser där man tar ett samlat grepp kring sjöfartsfrågorna.

Anf. 116 LARS JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Jo, men saken är den att det har utretts. Det ligger en utredning sedan sommaren 2006. Frågan har diskuterats flera gånger. Det är ingen ny fråga för regeringen. Man vet precis hur läget är, och man vet precis hur man ska hantera den latent skatteskulden inom sjöfartsnäringen.

Det finns underlag att ta ställning till, men man tar inte ställning, utan man vill ge sken av att man vill utreda frågorna ånyo. Det är inget annat än en förhållningstaktik. Det leder ingenstans. Det är därför jag ifrågasätter om denna sjöfartsstrategi, som regeringen jobbar med parallellt, egentligen kommer att ha någon större betydelse för sjöfarten. Finansministern har nu dessutom lagt till att man ska se över stödet till sjöfarten i sin helhet.

Här har det utretts tidigare. Vi har haft en särskild utredare som presenterade en utredning för bara ett och ett halvt år sedan just om hur man skulle se på sjöfartsstödet, hur man skulle se på frågan om tonnageskatten, hur man skulle se på frågan om ett internationellt skeppsregister etcetera.

Alla de här frågorna har behandlats tidigare. Och nu säger man att det ska utredas igen. Därför blir den här strategin, som jag kan se det för stunden i alla fall, halvfärdig. Det är ingen fullständig sjöfartsstrategi som regeringen kommer att presentera under året, eftersom en massa frågor ska utredas ånyo. Det beklagar jag, för det gör att branschen stagnerar, inte minst med tanke på utflaggningen, som är oerhört omfattande just nu. Den svenska sjöfarten är mycket mindre i dag än vad den var när den borgerliga regeringen tillträdde 2006.

Anf. 117 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik:

Herr talman! Vi kan vara överens om att vi på olika sätt båda två vill stärka den svenska sjöfartsnäringen. Sedan är frågan: Hur?

Det gjordes en utredning om tonnageskatten. Jag håller med om att den gick igenom en hel del intressanta frågeställningar, men det fanns samtidigt en rad frågor som inte löstes där. Och en sak som utredningen inte riktigt behandlade var faktiskt den latent skatteskulden. Det finns olika aspekter av tonnageskatten som fortfarande är nödvändiga att utreda.

Jag tycker mig känna igen ett visst fenomen genomgående i debatten. Oppositionen tycks ibland tro att det bara handlar om enkla lösningar överallt. Det är inte regeringens avsikt att hatta fram olika förslag utan att lägga en samlad strategi för att samtidigt väga olika förslag mot varandra

och olika åtgärder mot varandra. Det är därför sjöfartsstrategin är nödvändig.

Jag tycker dessutom att det är bra att man nu på ett tydligt plan har konstaterat att det behövs en särskild utredning om just tonnageskatten. Det borde alla som vill ha den skatten välkomna, inte kritisera.

Anf. 118 LARS TYSKLIND (FP):

Herr talman! Jag vill börja med att instämma i Jessica Rosencrantz anförande och de redovisningar hon gjorde av de insatser som regeringen har gjort inom sjöfartsområdet.

Jag vill också yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Jag konstaterar att det här är ytterligare ett motionsbetänkande när det gäller sjöfart. Det är många frågor som vi diskuterade här även för cirka ett år sedan. Mycket av det vi sade då går väl igen.

Om man ser på de här motionerna och utgår från dem ser man att det handlar om specifika delar av sjöfarten, men det är ändå viktigt att se helheten i sjöfarten. Det handlar dels om förutsättningar för sjöfarten som transportslag, för internationella och inrikes transporter, dels om förutsättningar för sjöfarten att utvecklas som näring i Sverige. Det handlar alltså då om förutsättningar för svenskflaggade fartyg.

I den transportslagsövergripande syn som nu genomsyrar hela diskussionen kring infrastruktur och transporter har naturligtvis sjöfarten en given plats. Jag vill säga att den har en betydligt större plats nu än den hade innan vi så intensivt och koncentrerat började diskutera just det transportslagsövergripande.

Inte minst i den nu så aktuella Kapacitetsutredningen pekas sjöfarten ut. Den har stor potential att utvecklas och skapa förutsättningar för att frigöra kapacitet på både väg och järnväg. Det är en uppfattning som vi från Folkpartiet och Alliansen helt delar.

Vi diskuterar ofta gränssnittet mellan väg och järnväg, men jag tror att det är ett gränssnitt mellan landtransporter och sjötransporter som vi också kommer att få diskutera i framtiden. För det är naturligtvis så att kan vi frigöra kapacitet på väg och järnväg kan de ta annat gods.

När det gäller sjöfarten som näring är det viktigt att konstatera att vi, om man tar hela det maritima klustret i Sverige, pratar om 100 000 personer som arbetar där. I det sammanhanget är det naturligtvis väldigt viktigt att skapa bra konkurrensförutsättningar för den svenska sjöfarten, den svenska rederinäringen, för det är en viktig kugge i det maritima klustret. Det är också någonting som alliansregeringen betonar i budgetpropositionen 2012. Det finns starka skäl för att skapa förutsättningar för en inhemsk konkurrenskraftig sjöfartsnäring.

Som man påpekar går mycket av transporterna även på fartyg som inte är svenskflaggade. De största fartygen som går till Sverige är kanske inte svenskflaggade utan danskflaggade.

Det är mycket som talar för att det, om vi kan ge den svenska sjöfartsnäringen samma konkurrensvillkor som många andra EU-länder har, blir mycket goda framtidsutsikter i Sverige. Vi har ju de grundläggande förutsättningarna och kunskapen kring sjöfartsnäringen.

Jag kan, liksom många andra här, konstatera att den utveckling som pågår med en kontinuerlig utflaggning måste brytas. De flaggas ju inte så



långt heller, utan de flaggas till våra grannländer. Det tycker jag är en del av problematiken.

Nu finns det egentligen bara omkring 100 lastfartyg i utrikessjöfart kvar i den svenska delen. Det handlar inte om färjorna utan om lastfartygen i internationell trafik.

Det är naturligtvis något allvarligt som håller på att hända. Det är precis som Lars Johansson sade, att det också ger utslag i sjöfartsstödet att de inte längre är svenskflaggade.

Det försvinner verksamhet och kompetens från Sverige. Men det finns något som det har pekats på och som jag tror att vi också måste ha med oss i det här sammanhanget, och det är att vi riskerar att bli av med utbildningsplatser och praktikplatser inom handelsflottan. Och den roll som Sverige har haft internationellt när det gäller miljö- och sjösäkerhetsarbetet har byggt mycket på att vi har haft en egen sjöfartsnäring. Vi försvagas betydligt om vi inte har det.

Herr talman! Detta kan låta lite dystert, och det är lite dystert, tycker jag. Men icke förty har alliansregeringen, precis som Jessica Rosencrantz påpekade, haft ett intensivt, omfattande och gediget utredningsarbete under senare år om detta för att just kunna skapa en samlad sjöfartsstrategi med en klar inriktning mot att öka den svenska sjöfartens konkurrenskraft.

Det har presenterats vid ett antal tillfällen här. 2010 hade vi sju-punktsprogrammet. Något senare, också 2010, kom utredningen *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar*. Där bedömde utredaren att främst åtgärder för att minska bemanningskostnader skulle leda till stärkt konkurrenskraft för svenskflaggade fartyg.

Sedan har vi frågan kring tonnageskatt. Jag tycker att Lars Johansson gjorde en ärlig beskrivning av att det här är en fråga i långbänk. Då menar vi verkligen långbänk. Under snart tio år har det pågått en diskussion om tonnageskatt. Men vi får väl ändå, precis som Jessica Rosencrantz påpekade, se det positivt. Man har sett brister i den utredning som gjordes, och man ser nu att man ska bygga på den utredningen.

Jag tycker inte att det är så konstigt att man tar in sjöfartsstödet i övrigt. Man har också sagt från rederinäringen att tonnageskatten inte är någon extra kostnad, utan det är ett flyttande av stödet, så att säga. Det är inte så konstigt att man ser på sjöfartsstödet i stort i sammanhanget.

Som har nämnts här avser regeringen att senare under året komma med en samlad sjöfartsstrategi. Jag vill också passa på att framhålla det konstruktiva och framåtsyftande arbete som branschen själv gör i den ideella föreningen Sjöfartsforum. Där har man verkligen inte fastnat i diskussionen om tonnageskatt och internationellt register, utan man har lyft upp sjöfarten i ett bredare perspektiv och försökt enas om andra saker som också är väldigt viktiga för sjöfarten. Deras arbete kommer naturligtvis att bidra till att vi får en positiv utveckling.

Herr talman! Jag skulle även vilja ta upp två andra saker i betänkan-det. Det handlar om svaveloxider och inlandssjöfarten. När vi diskuterar utsläpp av svaveloxider är det lätt att vi hamnar i en väldigt teknisk diskussion kring olika procentsatser, men vi är nog helt överens om en sak, och det är att utsläppen måste minska radikalt för att vi ska komma till rätta med de miljö- och hälsoproblem som dessa utsläpp orsakar. Det handlar både om siffran 50 000 i förtid döda i Europa på ett år och om de

stora försurningsproblem som svaveloxider orsakar. Det är naturligtvis argument nog för att sänka svavelhalten i bränslet.

De flesta av oss är uppenbarligen också helt överens om att det finns en annan vågskål som handlar om konkurrenskraft och att man ska ha lika förutsättningar i hela Europa. Det är just därför alliansregeringen har varit väldigt tydlig med att man driver frågan om att vi ska införa 0,1 procent svavel i marint bränsle 2015, men det bör rimligtvis gälla hela Europa.

I februari var det en omröstning i EU-parlamentets miljökommitté där man gick längre än direktivet och faktiskt sade att det skulle vara 0,1 procent även i övriga EU:s kustområden. Jag tror att det handlade om några år senare, men jag tycker ändå att beslutet ligger relativt nära den linje som Sverige har drivit, och det är naturligtvis bra. Det måste vi se som en tydlig framgång.

Det här är en process som fortsätter inom EU, men som jag sade tidigare kan man ändå konstatera att Sverige har en konsekvent och tydlig linje i frågan, även om den beskrivs på ett annat sätt här i debatten. Jag tycker att vi kan lämna det bakom oss, för i dag finns det en väldigt tydlig och konsekvent linje, och det som uppkom i de här debattartiklarna var egentligen bara olika infallsvinklar på samma fråga.

Även för ett år sedan diskuterade vi vikten av att utnyttja Sveriges möjlighet till inlandssjöfart på ett betydligt bättre sätt än i dag. Det har nämnts mycket om Vänern, Göta älv och Trollhätte kanal här i dag. Lars Johansson tog även upp problematiken kring bron i Göteborg, och det är också något man måste ta in i helheten.

Om man knyter an till Kapacitetsutredningens slutsats påpekar man att det finns en stor potential även för inre sjöfart. I grunden handlar det om att skapa långsiktigt hållbara transporter i alla transportslagen, och då måste de naturligtvis samverka på ett transportslagsövergripande sätt.

Jag tror att det var Stina Bergström som tog upp det här med biobränsle från Vänern ned till Göteborg, och det är intressant. Det är verkligen last som lämpar sig för sjöfart, eftersom det är så skrymmande. Även malmtransporter kan man börja diskutera.

I september var vi på en träff i Trollhättan. Där fanns en redovisning från ett företag i Karlstad med, tror jag, över 400 anställda som tillverkade något som heter yankeecylindrar, om ni vet vad det är. Det vet man om man är från Värmland. Det är stora delar i pappersmaskiner. De väger alltså så mycket – jag tror att det var 140 ton – att sjötransport var det alternativ man hade. Man kan inte säga att man ska ta det på landsväg eller järnväg, för det vore oerhört komplicerat. De har inget att välja på, utan det var sjötransport som var en förutsättning för att man skulle ligga i Karlstad.

Det finns alltså andra aspekter på detta.

Som jag tror att Jessica Rosencrantz nämnde har man faktiskt gjort saker i Trollhättan. Vi var där på besök för att man just hade bytt alla slussportarna. Det är alltså inte så att man låter de slussarna stå och förfalla på något sätt, utan man håller dem i skick så att de går att använda.

Herr talman! En grundförutsättning för detta är att vi kommer till vägs ände när det gäller att genomföra EU:s regelverk för inre sjöfart. Därför är det bra att det finns en utredning som sätter det i perspektiv till de svenska förhållandena, för även här måste vi ju få till en sjöfart på de

inre vattenvägarna. Det handlar om bemanningskostnader och om att kraven är rimliga för att kunna driva den på ett ekonomiskt försvarbart sätt.

Jag tackar för ordet och yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.  
(Applåder)

Anf. 119 LARS JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Jag lyssnade med visst intresse på Lars Tysklinds anförande och konstaterar att det finns en ganska stor uppslutning kring att vi måste ha en svensk sjöfart. Lars Tysklind betonar det i sitt anförande.

Det är bara det att väldigt mycket av det vi pratar om här handlar om att skapa förutsättningar för den svenska sjöfarten så att den får möjlighet att utvecklas i Sverige. Som jag uppfattar det innebär det att vi måste få fler svenska fartyg med svensk besättning som transporterar alla våra varor till och från Sverige. Det måste vara det vi pratar om.

Men utvecklingen är den motsatta. De åtgärder som Lars Tysklind har varit med och fattat beslut om har inte fått den effekten, utan det har blivit sämre. Det är färre båtar. När man tittar på hur sjöfartsstödet utveckling har varit så ser man att det är en väldigt kraftig nedgång.

Jag kan notera att finansministern har sagt nej till tonnageskatten, som har varit en viktig fråga som har debatterats under flera år. Han vill inte införa tonnageskatt i Sverige, trots att man har det i andra länder och att svensk sjöfart därför inte har likvärdiga konkurrensvillkor. Vi är tydligen överens om att det är så.

Nu minskar stödet. Då kommer finansministern i det läget att det kostar mindre i dag. Då kanske man ska se över det här igen bara för att det är en lägre kostnad. Men det kan väl ändå inte vara så finurligt, utan man måste väl inse att om man inför tonnageskatt så kommer det att innebära att vi får fler båtar till Sverige, och då kommer sjöfartsstödet att bli mer omfattande och kosta mer pengar. Det är ju positivt i sig, eftersom vi vill ha en svensk sjöfart som kostar mer. Eller är det här ett uttryck för besparingsiver på den borgerliga kanten?

Anf. 120 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Vi är helt överens om att vi vill ha en ökad svensk sjöfart. I utredningen som fanns om konkurrensförutsättningarna talar man om något slags kritisk massa om 200 båtar, men det fungerar ju inte så. Antingen har man förutsättningar, bra konkurrens, för att vara i Sverige, och då flaggar man in. Annars flaggar man ut. Det är helt uppenbart att vi inte har dessa förutsättningar i Sverige i dag, och det är därför man flaggar ut till Danmark. Det kan också vara det att Danmark har bestämt sig för att de ska ha en stor sjöfartsnäring, och så har man lagt sina förutsättningar på den nivån.

Det kan vi inte diskutera, men helt uppenbart har vi gjort otillräckligt i Sverige. I början av den här debatten tyckte jag att Lars Johansson var väldigt ödmjuk när han diskuterade tonnageskatt. Nu har vi förflyttat oss de senaste åren, men vi kan ju se att den frågan är över tio år gammal. Det kanske är så att det är finansministrar som är de tekniska problemen.

Jag får hålla med om det som Jessica Rosencrantz redovisade. Jag behöver inte upprepa det, men det finns trots allt frågetecken kring hur

man ska få till tonnageskatten. Jag tror inte att vi ska lura oss själva att tro att om vi inför tonnageskatt så löser vi alla sjöfartens problem, utan jag tror att det andra arbetet kring att ta fram en strategi och titta på andra saker är nog så viktigt i sammanhanget.

Då har vi inte berört det här med bemanningskostnader i dag. Jag skulle också önska att vi hade svenska fartyg med svenska besättningar. Men den internationella sjöfarten fungerar inte så i dag. På något sätt måste man lösa frågan om bemanningskostnaden.

Sedan handlar det inte om någon besparingsiver. Ska man byta system måste man ta med alla faktorer. Det handlar inte om att man ska se över tonnageskatten bara för att den minskar. Som jag läser det handlar det om att när man ska titta på tonnageskatten ska man även titta på alla stöd samtidigt.

Anf. 121 LARS JOHANSSON (S) replik:

Herr talman! Det är en viktig fråga hur stor den svenska sjöfarten ska vara. Vi är tydligen överens om att det är viktigt att den finns och att det är viktigt att Sverige går före när det gäller sjösäkerhet. När det gäller miljöfrågorna till sjöss är det också oerhört viktigt att det marina centrumet i olika hamnar fungerar på ett bra sätt och så vidare.

Jag var i morse på ett möte här i riksdagen som handlade om WMU, World Maritime University, som är ett universitet i Malmö. Det var mycket intressant att ta del av. Det är ett FN-uppdrag som Sverige har. Där bedriver man utbildning i sjösäkerhet och miljö för olika länder i hela världen. Det är mycket viktigt att Sverige kan fortsätta ha ett sådant organ. Vi har det därför att vi har varit framgångsrika. Men om sjöfarten i Sverige minskar blir det mindre intresse för den typen av utbildningsverksamhet i Sverige som det är mycket viktigt att vi kan ha i framtiden.

Detta var bara ett exempel. Men det finns många sådana exempel att peka på. Därför är detta en mycket viktig fråga.

Jag tror att Lars Tysklind och jag har samma uppfattning i denna fråga också om att vi behöver en tonnageskatt. Jag tror därför att det är mycket centralt att man kommer till skott i denna fråga. Ni måste faktiskt se till att finansministern hamnar i minoritet i denna fråga och få igenom en förändring. Vi vet hur lång tid det tar att utreda. Det kommer att ta ytterligare något år. Sedan ska det ut på remiss, och det tar kanske ett halvår. I bästa fall kanske man kan ha ett beslut 2013–2014. Men då har man förlorat flera år i fråga om vad en sjöfartsstrategi skulle kunna innebära för svensk sjöfart.

Anf. 122 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Lars Johansson har ingen replik kvar och kan inte svara på det som jag nu tar upp. Men jag tror att man gör sjöfarten en otjänst om man säger att vi bara ska invänta utredningen om tonnageskatten. Den sjöfartsstrategi som vi nu talar om ska ju komma under detta år, alltså 2012. Just frågan om en tonnageskatt är inte löst. Jag skulle vilja påstå att det är högst osannolikt att det skulle ha kunnat ske under denna korta tid. Nu ska det utredas vidare.

Jag tycker att det är felaktigt att vara en sådan dysterkvist att man inte ser att det finns andra saker att göra. Det är just det som Sjöfartsforum har tagit tag i.

Jag var på en samling som studenterna på Sjöbefälsskolan på Chalmers hade. De har en sådan samling varje år. I år hette den Sjölag 2012. Antagligen hette den Sjölag 2011 förra året. Men man ser att det även bland studenterna finns så mycket framtidstro i detta att vi måste diskutera andra saker än tonnageskatten under tiden och lösa det också.

Precis som Lars Johansson tycker jag att Sveriges roll i IMO när vi har varit drivande i sjösäkerhetsfrågor och miljöfrågor är ett starkt argument. Förutom att verksamheten och anställda i Sverige är viktiga är det nog så viktigt i ett globalt perspektiv att Sverige är med i dessa frågor.

Jag var också på mötet om World Maritime University i morse. Jag har också besökt skolan. Det är en mycket global utbildning. Det är bara en handfull svenskar som har gått denna utbildning. Den går ut på att utbilda administratörer och myndigheter i hela världen i sjösäkerhetsfrågor och administration kring sjöfart. Det är naturligtvis en mycket viktig utbildning. Jag hoppas att vi kan lösa de problem som man trots allt har kring examinationsrätt och annat.

Anf. 123 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Jag yrkar inledningsvis bifall till förslaget i utskottets betänkande om sjöfart och avslag på reservationerna.

Sjöfart är något som har präglat förutsättningarna i vårt land under mycket lång tid. Längs våra kuster livnärde sig huvuddelen av befolkningen på att skeppa virke och spannmål till länderna runt Sverige. En del av dessa företagsamma människor var så framgångsrika att de sedermera kunde grunda rederier som tillsammans med all kringliggande verksamhet gjorde att Sverige blev en sjöfarnation av rang internationellt sett.

Denna position har vi inte längre, som många talare före mig har varit inne på här i dag. Av en rätt så stolt sjöfartstradition återstår egentligen bara spillror när tidigare svenskflaggade fartyg i stället registreras i andra länder.

Men de nationer som i dag flaggar in tidigare svenskflaggade fartyg är inga skumrasknationer. Det är våra goda grannar i Danmark, Tyskland, Färöarna och Norge. Det är knappast nationer som vi i andra sammanhang förknippar med dåligt rykte.

Herr talman! Låt mig också beröra frågan om svavelutsläpp som har tagits upp lite grann. Jag blev förvånad när det framställdes som ett problem att Sverige driver på för att beslutet om ett svaveldirektiv ska omfatta hela EU-området. Det är obegripligt att man ser det som ett problem ur ett miljö- och hälsoperspektiv eller ur ett konkurrensperspektiv att lika hårda regler ska gälla inom hela EU-området. Jag tycker att det är en sund och klok strategi som regeringen har intagit. Den är dessutom tydlig och framgick av den budgetproposition som presenterades i september i fjol.

Herr talman! Under 2010 presenterade regeringen ett sjupunktsprogram för en konkurrenskraftig sjöfart. Det innehöll punkter som effektiviserad besiktning av fartyg, mindre administration och regler, satsning på närsjöfart, ökad forskning, bättre förutsättningar för rekrytering, ett svenskt internationellt fartygsregister etcetera.

Allt detta gjordes i syfte att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft. Programmet följdes av en utredning som i sitt betänkande tog upp flera

av punkterna i programmet. I budgetpropositionen för innevarande år aviserade regeringen att den i samråd med branschen hade påbörjat ett arbete med att presentera en ny nationell sjöfartsstrategi under detta år och att denna strategi kommer att ha sin utgångspunkt i sjupunktsprogrammet, de olika utredningar som gjorts på området och det samråd med parterna som nu pågår.

Jag tycker att det är bra att ett gediget utrednings- och samrådsarbete nu omsätts i konkret handling. Det är självklart hög tid att så sker.

Herr talman! Skälen till att riksdag och regering med största möjliga hastighet måste få fram en hållbar och framåtsyftande strategi för svensk sjöfart och till att det är så viktigt med svensk flagg i aktern på handelsfartyg kan sammanfattas i några argument.

Som land är Sverige ett av de länder i världen som är mest beroende av en fungerande handel med vår omvärld. Vår kustlinje är 270 mil, och vi är nästan att betrakta som en ö. Läger vi till insjöar och övriga vattenvägar i landet och hela kustlinjen hanterar vi dessutom ungefär 100 handelshamnar av varierande storlek. 90 procent av landets export- och importprodukter har någon gång transporterats på en båt. Sjöfartens del i en miljövänlig, hållbar och effektiv logistikkedja är helt avgörande för Sveriges handel och därmed för hela landets välbefinnande. Sjöfarten är en självklar och mycket viktig del i svensk exportindustri. När det gäller övriga delar av exportindustrin brukar vi både gärna och ofta ha synpunkter på att den befinner sig i och förhåller sig till vårt land och att den utvecklas väl. I den diskussionen kan inte industrigrenen sjöfart utgöra något undantag.

Utöver detta, som ytterligare ett argument, har vi färjetrafik, havsbaserad energiproduktion, fiske, forskning, mätning, bogsertrafik, båttrafik kopplad till upplevelser och turism och all landbaserad verksamhet med koppling till sjöfart.

Det brukar kallas för det maritima klustret och utgör en stor del av svensk industri, servicenäring och myndighetsstruktur. I ett längre perspektiv finns det skäl att anta att denna struktur – det maritima klustret – mest och bäst utvecklas i de länder där handelsflottan är flaggad. Alltså ger goda förutsättningar för svensk handelssjöfart goda förutsättningar för resten av det maritima klustret att utvecklas i vårt land.

Ett tredje argument handlar om att belysa den del av det maritima klustret som är sjöbefälsutbildning. Sjöfartshögskolorna i Kalmar och Göteborg behöver självklart en inhemsk näring att utbilda för och att förhålla sig till.

I takt med att allt fler svenska handelsfartyg flaggat ut har problem uppstått med att finna praktikplatser för dessa våra skolor. Det i sin tur leder till framtida bekymmer vid rekrytering till myndighetsstrukturerna sjöfartsverk, lots, hamnverksamhet etcetera. Risken finns att rekryteringen av folk till nämnda näringar och myndigheter i framtiden görs av människor som förvisso har excellenta teoretiska utbildningar från Kalmar och Göteborg men saknar grundläggande praktisk erfarenhet av näringen.

Ytterligare ett starkt argument för en stark svensk handelssjöfart lyfts fram i den nyligen presenterade Kapacitetsutredningen – den utredning där vi kommer med förslag om hur vi ska få bort flaskhalsar i det inhemska godsflödet. I den här utredningen knyts förhoppningar till att

svensk handelssjöfart i större utsträckning än i dag ska vara en avlastare avseende godstransporter i landet. Skälen till detta är utbyggbar kapacitet, en relativt liten miljöpåverkan med mera.

En växling till mer fartyg även i inhemsk godstransport kan säkert ske, men i så fall förutsätts ett mycket väl fungerande samspel med övriga inhemska transportslag – främst exempelvis lastbil och tåg. Rimligen innebär då ett fortsatt stort och välutvecklat svensklagat handels-tonnage att det blir enklare att få till detta nödvändiga samspel mellan olika transportslag.

Herr talman! Sammanfattningsvis behövs en svensklagad handelsflotta med framtidstro

- för att kunna behålla och utveckla kunskap inom skeppsbyggnad och sjöfart
- för att kunna vidareutveckla en livsviktig del av exportnäringarnas logistikkedja
- för att erbjuda praktik åt alla de ungdomar som söker sig till våra sjöbefälsskolor och sjöfartsskolor
- för att kunna bemanna landbaserade myndighetsstrukturer med välutbildade människor
- för att även fortsättningsvis kunna ha ett livskraftigt och växande maritimt kluster i vårt land
- för att även i fortsättningen kunna bidra i det internationella miljö- och sjösäkerhetsarbetet
- för att i större utsträckning än i dag kunna spela en roll beträffande de inhemska godstransporterna.

Min, Centerpartiets och alliansregeringens förhoppning är att den sjöfartsstrategi som inom kort presenteras innebär detta.  
(Applåder)

Anf. 124 ANNELIE ENOCHSON (KD):

Herr talman! I senaste numret av Sjöfartstidningen är ledarens rubrik: Sjöfarten måste synas mer. Ledaren innehåller exempel på hur stor och betydelsefull sjöfarten är för vårt land.

Bland annat nämns att fordonsindustrin sysselsätter ca 125 000 personer, varav 85 000 i underleverantörsleden, och omsätter 175–180 miljarder kronor. Försvarsindustrin sysselsätter ca 100 000 personer, varav 70 000 i underleverantörsleden, och omsätter över 60 miljarder kronor.

Dessa två stora industrier som vi alla talar så mycket om kan jämföras med sjöfartssektorn, som sysselsätter ca 110 000 personer, varav 95 000 i underleverantörsleden, och har en omsättning på över 200 miljarder kronor.

Rubriken i ledaren är således berättigad. Sjöfarten måste synas mer i medier och bland oss beslutsfattare!

Utan sjöfarten skulle vare sig fordons- eller försvarsindustrin existera eftersom sjöfarten är grunden för all annan näring i ett sådant export- och importberoende land som Sverige med dess långa kust. Detta kommer att

bli tydligare framöver när gruvindustrin ökar i omfattning och malmen forslas ut genom de norra hamnarna, exempelvis Luleå hamn, eller genom Vänern från bergslagsgruvorna.

Sjöfartsforum har i sin skrift om inlandssjöfart visat på betydelsen av att Sverige snarast inför EU:s lagstiftning om inlandssjöfart. Som det är i dagsläget styrs all trafik på våra inre vattenvägar och nära kustfart av samma internationella IMO-regler som för öppet internationellt vatten. Dessa regler är omfattande och delvis onödiga för inre vattenvägar.

I Europa och EU har man därför i syfte att effektivt utnyttja den transportkapacitet som floder, sjöar, kanaler och skyddade kuststräckor utgör skapat ett särskilt regelverk för inre vattenvägar.

Kristdemokraterna anser att detta EU-regelverk ska införas i Sverige, och vi ser fram emot den sjöfartsstrategi som regeringen senare i vår kommer att avlämna. När vi inför EU:s regelverk för inre vattenvägar skapar vi också förutsättningar för att öka vårt inrikes godstransportarbete till sjöss – i dagsläget bara 7 procent jämfört med övriga EU-länder. Där fraktas en fem gånger större andel av godset på vattenvägar.

För att flytta över mer gods på pråmar och andra kustnära fartyg kan man göra som i Rotterdams hamn. Där ska man nu bygga ut hamnen. Kravet från myndigheten är att högst 35 procent av godset får forslas ut ur hamnen med lastbil.

Europas inlandssjöfart trafikeras av ca 20 000 godspråmar. En sådan godspråm på Vänern skulle kunna lasta 2 840 ton gods. Det motsvarar ca 100 tunga lastbilar eller ungefär 5,5 heltåg. Det är också viktigt att vi inkluderar nära kustsjöfart när vi talar om inre sjövägar och låter den inbegripas i samma EU-regelverk. Det gäller kusten utefter Göteborg och även på andra ställen.

I Trafikverkets kapacitetsutredning som skickades på remiss den 17 februari framstår sjöfarten som den stora vinnaren. Sjöfarten har inga kapacitetsbegränsningar i farleder eller i hamnar. Vidare står det i utredningen att finns det en efterfrågan till sjöss finns också fartyg tillgängliga.

Även i Kapacitetsutredningen nämns inlandssjöfart och kustnära sjöfart som outnyttjade kapaciteter – framför allt i fråga om att ta hand om den ökande volymen av gods i framtiden och flytta över den volymen från väg och järnväg till köl.

I prognosen för tiden fram till 2025 för västra Sverige visar man att lastbilsflödet mellan Oslo och Göteborg kommer att öka med 70 procent och att det redan nu innan E6:an ens är färdigutbyggd finns trängselproblem.

Samtidigt har vi den kustnära sjöfarten på Skagerrak hela vägen till Oslo. Möjligheten att utnyttja denna kustnära vattenled är verkligen en resurs som vi bör lyfta fram för att minska belastningen på väg och järnväg.

Herr talman! Under förra mandatperioden presenterade alliansregeringen ett sjupunktsprogram för att stärka den svenska sjöfarten. Det gäller

- svenskt internationellt fartygsregister för bättre konkurrenskraft
- effektiviserad besiktning av fartyg



- satsning på när sjöfart
- mindre administration och färre regler
- skattelättnader för landansluten el
- ökad forskning
- bättre förutsättningar för rekrytering.

Alliansregeringen har gjort en del för att genomföra vad som finns under dessa sju punkter och har också tagit initiativ till utredningar. Det gäller

- analys av det svenska maritima klustret
- sjöfartens konkurrensförutsättningar
- effektivisering och större flexibilitet för besiktningar av fartyg med svensk flagg
- analys och genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar
- Transportforskningsutredningen
- Lotsutredningen
- Kapacitetsutredningen.

Under våren kommer regeringen att presentera en sjöfartsstrategi, och vi i Kristdemokraterna har stora förhoppningar om att viktiga frågor kommer att vara med i strategin för att utveckla vår sjöfart. Kristdemokraterna vill se en sjöfartspolitik som tillåter en växande sjöfart. Det kräver bland annat tonnageskatt, rättvisa konkurrensvillkor kring sjöfartsstöd, en aktiv diskussion med arbetsmarknadens parter om införande av svenskt sjöfartsregister, effektivitet och flexibilitet vid besiktning av fartyg samt att vi är pådrivande i EU när det gäller sjöfartsstöd till fler fartygstyper än de som fraktar passagerare och gods.

Det är nämligen politisk vilja som behövs för att få vår handelsflotta att växa i Sverige. Det är politisk vilja som behövs för att få våra redare att flagga tillbaka fartygen och åter få sjöfartsklustret att blomstra och växa. Vår handelsflotta ska vi värna om och se till att den blir stor och stark.

Vi i Kristdemokraterna är glada över att vår infrastrukturminister har tagit tag i frågan om svavelhalten i maritimt bränsle och att hon via EU försöker mildra effekterna av IMO:s beslut om 0,1 viktprocent till 2015. Förhandlingar förs nu inom EU:s miljöarbetsgrupp om att hela EU ska omfattas av samma gränsvärde vid samma tidpunkt.

Det betänkande vi i dag debatterar är ett motionsbetänkande, och mina allianskolleger har redan berört många viktiga saker. Som näst sista talare i debatten om detta viktiga betänkande vill jag bara understryka vikten av att Sverige ska ha en fungerande och växande handelsflotta.

Jag vill slutligen yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

(Applåder)

Anf. 125 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag hade hoppats och trott att Annelie Enochson skulle ta upp sjösäkerhet, men nu gör i alla fall jag det.

I trafikutskottet hade vi i februari en uppvaktning av en pappa. Han hade varit med om det ofattbart tragiska att mista sin son i en vattenskoterolycka. När jag satt där tänkte jag att jag inte visste om detta. Jag visste inte om att man kan sätta en tioåring på en 250 hästkrafters motor och köra i 100 kilometer per timme och att det är helt lagligt. Det finns alltså inget körkort eller förarbevis för vattenskoter.

Jag tar upp frågan för att jag funderar på om detta är något som också majoriteten i Alliansen tycker är alldeles uppåt väggarna och något vi måste göra någonting åt. Finns det några idéer om att man ska införa något slags sjökörkort eller förarbevis för vattenskoter?

Anf. 126 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Herr talman! Jag tackar för frågan. Sjösäkerhet är oerhört viktigt. Vi har tagit initiativ när det gäller alkohol på sjön. Det är ett initiativ vi har tagit som är ganska tydligt. Vi vet att väldigt många olyckor som sker till sjöss just har att göra med att föraren är onykter. Nu gäller samma villkor på land och till sjöss, och det är tack vare alliansregeringen detta har kommit till.

Ni har en reservation om flytvästar, tror jag. Stämmer inte det? Nej, då är det någon annan som har det. Då är det S som har den reservationen, tror jag. Vi har sagt att vi inte stöder den motionen, men det är inte så att vi tycker att det är fel. När det gäller alkohol är det en klar sak där vi har antagit en lagstiftning, men andra frågor tycker vi också har med sunt förnuft att göra. Är man på sjön med till exempel barn så sätter man på barnen flytväst. Man har också på sig flytväst själv.

Jag är uppvuxen med både far- och morföräldrar och så vidare som är skeppare, och på den tiden de var ute till havs hade de aldrig på sig någonting. De var ute på hummerfiske och så vidare och var utan någon form av flytväst. I dagens läge är det nästan ofattbart. Ser man folk som i dag är ute och hummerfiskar tror jag att man ser få som inte har på sig flytväst. Det har blivit så utan lagstiftning. Jag tycker alltså att det som går med sunt förnuft är bra om man kan fortsätta med – att folk kan inse själva att det inte är bra.

När det gäller vattenskoter och det möte vi hade tog vi till oss det allihop. Det är fruktansvärt att mista ett barn. Jag tror att det var en tonåring i detta sammanhang. Det är fruktansvärt, och jag kan bara beklaga det som hände. Jag tror dock, återigen, att vi får tänka att detta framför allt är alla föräldrars ansvar. Man får se till att tala om för sina barn vad som gäller. Sjön är nämligen fantastisk, men sjön är också farlig.

Anf. 127 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Nej, Miljöpartiet ställer sig inte bakom reservationen om flytvästar. Vi tycker också att det när det gäller flytvästar handlar mycket om det egna ansvaret och att man tar ansvar för sina barn. Jag skulle i och för sig kunna tänka mig att ställa mig bakom synpunkten att man i en båt ska ha flytvästar motsvarande så många som är i båten.

Detta handlar dock om att föra fram fordon. Jag var väldigt glad att det fanns mopedkort när mina barn var små. De var tvungna att gå och få

en utbildning för att sätta sig på en moped och köra på landsvägen, och jag ser inte riktigt skillnaden. Varför ska man inte behöva ha det för att man åker moped eller vattenskoter på vatten? För att föra fram snöskoter måste du vara 16 år och ha förarbevis. Varför ska det vara okej att köra en moped eller en skoter på vatten när det inte är det att göra det på land?

Anf. 128 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik:

Herr talman! Vi har förarbevis och skepparexamen, vilket visserligen är frivilligt. Jag tror att det är ganska många som tar både förarbevis och skepparexamen när de känner att de behöver utöka sin kunskap.

När det gäller vattenskotrar kan jag känna en viss tveksamhet över att de framförs på det sätt som görs, för det kan onekligen vara en fara. Det exempel vi fick höra talas om handlade om att det inte är så lätt att komma upp när man trillar av en vattenskoter, speciellt inte om man försöker två stycken. Då sjunker den nämligen ned igen, och så vattenfylls den och man kommer inte upp.

Sådant tycker jag också att man som försäljare av vattenskotrar bör upplysa om. Det är inte samma sak som att bara resa en moped upp och sätta sig och åka igen, utan det är helt andra krafter i vatten. Jag tycker alltså att det ligger också på dem som säljer och dem som producerar att upplysa om farligheten med vattenskotrar.

Anf. 129 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Jag tänker i mitt inlägg uteslutande beröra de delar i betänkandet som handlar om fritidsbåtar och lämna de andra därhän. Dem har mina allianskolleger på ett föredömligt sätt redogjort för.

I Sverige har vi en lång tradition av sjöfart. Vi har bemästrat både sjön och byggandet av båtar. I modern tid har intresset att nyttja båtar och vatten som en del av vår fritid dessutom vuxit enormt. Vi har vackra skärgårdar, sjöar och kanaler som lockar. Inte minst allemansrätten har bidragit till att så många i just Sverige med ganska små medel kan ta del av det fantastiska som båtlivet har att ge. Varje sommar färdas en tredjedel av Sveriges vuxna befolkning minst en gång med en fritidsbåt. Det handlar om två och en halv miljon människor som varje år får se det fantastiska som båtlivet har att ge.

De flesta av båtarna har dessutom ett relativt lågt värde. Ungefär 200 000 av de båtar som finns i vårt båtbestånd understiger ett värde av 5 000 kronor. Den absoluta merparten av den svenska fritidsbåtsflottan har ett uppskattat värde som understiger 100 000 kronor. Det är alltså ganska billiga båtar som färdas på våra vatten. Det är viktigt att vi som lagstiftande församling vet hur båtarna ser ut, hur de används, vad de kostar och mycket annat för att vi ska kunna fatta både kloka och relevanta beslut som rör fritidsbåtlivet.

Att det skrivs många motioner om fritidsbåtar väljer jag att tolka på positivast tänkbara sätt. Det handlar rimligen om att det även hos oss riksdagsledamöter finns ett stort intresse för båtlivet. Ibland kan dock tilltron till att nya lagar och regler ska lösa allt vara lite för stor här. Jag är absolut inte motståndare till lagar och regler, men vi måste se att det faktiskt ibland finns både andra och bättre vägar för att nå de mål som vi vill nå.

Transportstyrelsen har fått regeringens uppdrag att ta fram en strategi för hur antalet döda och allvarligt skadade ska kunna minska i enlighet med regeringens mål för säkerhet inom fritidsbåttrafiken.

Låt oss då först se hur det faktiskt ser ut i dag. Antalet döda har fallit konstant i Sverige sedan 1970-talet, då nästan 120 personer miste livet varje år i fritidsbåtsolyckor. De bästa åren under 2000-talet var 2000 och 2010. Då förolyckades endast 27 respektive 29 personer på sjön. De två sämsta åren under 2000-talet var 2001 och 2008, då 43 respektive 41 personer miste livet.

Det finns flera faktorer bakom denna fantastiska utveckling att allt färre förolyckas. Trots att vi hela tiden blir fler och fler som ger oss ut på sjön har antalet som omkommer hela tiden fortsatt att minska.

Det kan främst härledas till att vi har säkrare båtar genom CE-märkning. VHF-radio och numer mobiltelefon gör att vi allt enklare kan larma när vi är i nöd. Flytfastanvändandet är också en av de starkast bidragande orsakerna. Och med den utveckling som vi ser i dag med bättre, bekvämare och faktiskt också estetiskt snyggare flytvästar börjar det vara väldigt få som inte längre har flytväst på sjön. Vi har gps-navigatorer som gör att vi på ett mycket enklare sätt vet var vi befinner oss på sjön. Sjöräddningens kapacitet har ökat, vilket gör att när vi väl larmar om hjälp är hjälpen närmare att få. Och den sista men kanske en av de allra viktigaste delarna: Sedan 1970-talet har alkoholbruket på sjön minskat dramatiskt, det vill säga allt färre dricker alkohol i samband med att man vistas på sjön.

Allt detta sammantaget är kanske den viktigaste förklaringen till att olycksfrekvensen har minskat på det sätt som den har gjort. Och värt att notera är att de allra flesta av de saker som har bidragit till att färre människor omkommer på fritidsbåtar har inte politiker beslutat. Det är inte politiker som har beslutat allt det som har gjort att allt färre förolyckas. Vi har en lång tradition av samarbete med myndigheter, frivilligorganisationer och många andra för att göra båtlivet betydligt säkrare.

I Sjösäkerhetsrådet, där det ingår 8 statliga myndigheter och 17 organisationer som på olika sätt är kopplade till fritidsbåtlivet, har man identifierat vad man på kort sikt kan göra för att ytterligare komma till rätta med de dödsfall som sker på sjön. Det som man då har identifierat är vattentäta mobiltelefonfodral, förbättrad mobiltäckning vid kustområden, förbättrad hamnsäkerhet, det vill säga bättre belysning, räddningsstegar med mera, och förbättringar av sjökort och utmärkning. Dessutom är alla överens om att vi behöver bättre uppföljning av dem som förolyckas på sjön. Med de få dödsfall vi har i dag i båtlivet blir det allt viktigare att identifiera exakt vad det är som har gått fel, så att vi kan lära oss hur vi i framtiden ska undvika att människor förolyckas.

Socialdemokraterna lyfter i sin reservation fram Finland som ett gott exempel på sjösäkerhetsområdet. Då kan det vara bra att veta att i Finland förolyckas ungefär sju personer varje år per 100 000 fritidsbåtar, att jämföra med ungefär fyra personer i Sverige. Trots det finns det givetvis mycket som vi kan lära av Finland. Finland ligger precis som Sverige väldigt långt framme på det här området, men de har inte kommit lika långt som Sverige.

Herr talman! Sverige är i dag ett av världens säkraste länder för den som färdas i fritidsbåt. Vi har kraftigt minskat antalet döda i båtlivet

under en lång rad av år, även om vi sett en successiv utplaning de senaste åren.

I Sverige finns det en god tradition av samarbete mellan myndigheter, frivilliga organisationer och båtlivet i stort för att just göra båtlivet ännu säkrare. Det mesta av de goda resultat som vi har uppnått de senaste 40 åren är resultat som inte handlar om politiska beslut utan faktiskt om arbete av andra. Det innebär inte att vi alltid ska säga att lagstiftning är fel väg att gå. Många gånger kan lagstiftning vara befogad, men vi bör åtminstone varje gång ställa oss frågan om lagstiftning verkligen är det bästa sättet att uppnå ett säkrare fritidsbåtsliv.

Detta var det sista jag hade att säga i det här ärendet. Därmed yrkar jag bifall till utskottets förslag till beslut.  
(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 12 april.)

## 17 § Några fordons- och trafikfrågor

Föredrogs  
trafikutskottets betänkande 2011/12:TU10  
Några fordons- och trafikfrågor.

Anf. 130 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Vi ska i dag i det här ärendet debattera några enligt min mening mycket viktiga frågor. Vi ska debattera utsläppen från våra fordon och fordonsbesiktningen. I betänkandet tas också en rad andra viktiga frågor upp, men jag kommer att koncentrera mig på dessa två frågor – ja, jag kommer också att beröra en tredje fråga lite kort.

Den moderatledda regeringen har lagt fram ambitiösa mål för att minska utsläppen från våra fordon. En fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 är målet. Nu sade visserligen Anna-Karin Hatt, en av ministrarna i regeringen, på en direkt fråga att målet egentligen är en vision. Men jag vet inte om jag ska ta så hårt på det – vad vet jag? Man pratar ju i olika sammanhang om just dessa mål, och när det kommer till miljöpolitik vill man gärna slå sig bröstet för att man har stolta mål uppsatta.

Men hur ser då utvecklingen ut i verkligheten? Det är ju trots allt verkligheten som vi ska försöka förändra, även med målsättningar. Följer verkligheten de utstakade målen så att man kan tro att de ska uppnås? Just nu ökar i stället för minskar utsläppen från våra fordon. Vi är alltså längre från målet i dag än vad vi var i går. Vi kommer allt längre från det stolta målet med den politik som regeringen nu för. Åtgärder måste börja vidtas, inte sedan eller ännu senare utan just nu.

Våra förslag på området avfärdas och avslås ett efter ett. Vi föreslår satsningar på järnvägar för att möjliggöra att mer gods och persontrafik ska kunna föras över dit. Ni säger: Nej nej, det leder inte åt rätt håll. Det går inte. Det blir för dyrt.

Vi föreslår kilometerskatt på de tunga fordonen så att järnvägen blir mer konkurrenskraftig. Ni säger: Nej, det leder inte till några miljövinster alls. Det går inte. Det blir för dyrt för företagen.

Prot. 2011/12:94  
11 april

*Sjöfart*

*Några fordons- och trafikfrågor*

Men vad vill ni då? Vilka åtgärder vill ni vidta för att målet en fossiloberoende fordonsflotta ska nås år 2030? Svara på den frågan här i debatten i dag!

Men det är kanske med det här som med regeringens så kallade supermiljöbilspremie. Resultatet hittills av supermiljöbilspremien är att det har köpts fem – jag säger fem – supermiljöbilar. Det är vad som har köpts sedan årsskiftet – inte särskilt imponerande, måste jag säga, utan i stället ett präktigt fiasko. Den typen av åtgärder leder inte närmare målet. I stället riskerar de att dra ett löjets skimmer över allt vad miljöinsatser heter.

Dessutom är hela satsningen inte trafiksäker, ska tilläggas i sammanhanget. Alla trafiksäkerhetskrav på bilarna har ju tagits bort. Bara de släpper ut nog lite ska man få premien, men några krocktester och annat ska bilarna inte behöva utsättas för. Nu är inte den här frågan uppe till debatt i dag, men jag noterar bara att den kommer att tas upp i ett senare betänkande om trafiksäkerhet.

Nej, inte ens den reservation vi har om förnybara drivmedel kan ni gå med på. Biogas är ett bra fossiloberoende drivmedel. Tillgång till denna typ av drivmedel måste säkras över hela landet. Det skulle bidra till att föra oss lite närmare målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030.

Kan ni inte i alla fall gå med på detta modesta krav? Det ger er i alla fall en konkret åtgärd att visa upp i stället för noll åtgärder som nu är fallet.

Jag yrkar bifall till reservation nr 1.

Herr talman! Så över till fordonsbesiktningen. En riksdagsmajoritet beslutade under förra mandatperioden att, som det hette, konkurrensutsetta AB Svensk Bilprovning. Argumenten för detta var många och högttravande: fler jobb, bättre service, konkurrens mellan olika aktörer och valfrihet – ja, man skulle kunna uppnå snart sagt allt med denna åtgärd.

Men det blev ingen succé. Endast några få privata aktörer etablerade sig när man avreglerade marknaden. Den största var Carspect med tolv anläggningar i storstadsområden, främst i Stockholmsområdet. Skälet till att inte fler etablerade sig var egentligen en självklarhet. AB Svensk Bilprovning gjorde ett bra jobb. Det fanns inte en chans att konkurrera – inte med priset, inte med kvaliteten och inte med servicen.

Vad göra? Nu var goda råd dyra för regeringen. Ett misslyckande för privatiseringen kunde inte tillåtas. Då kläckte någon, oklart vem, idén att sälja ut de nuvarande stationerna. Den enda slutsats man kan dra av detta är att utförsäljningen inte grundar sig i faktiska förhållanden utan i ideologi. Att statligt är sämre än privat är grunden för utförsäljningen. Det är ideologi och inte förnuftet och vad som är bäst för bilägarna som fått styra i frågan.

Vad får då denna utförsäljning för följder? Ja, det första som kan befaras är att priset på en vanlig besiktning kommer att stiga rejält. Så har det ju blivit med allt annat där man har genomfört denna åtgärd.

De som nu ligger i startgroparna för att köpa stationer är företag ägda av utländska riskkapitalbolag. Bridgepoint och The Carlyle Group är i dag de dominerade ägarna av besiktningens verksamheten i Finland. Mycket tyder på att de även kommer att skaffa sig ett betydande ägarintresse i Sverige. Carspect som redan finns i vårt land ägs just av Bridgepoint.

De här bolagens intresse är i första hand att äga verksamhet där man kan göra betydande vinster. Det är ju själva definitionen av ett riskkapitalbolag. Det blir svårt att uppnå det med ett pris på 300 kronor per besiktning. Det kan vi i alla fall vara överens om.

Finland är inte Sverige, men i Finland höjdes priset med närmare 400 procent när besiktningen privatiserades. Regeringen har via Peter Norman i denna kammare försäkrat att så inte kommer att ske i Sverige eftersom – och nu blir det intressant – man undantar de som köper stationerna från kravet att besiktiga tunga fordon. Det beskedet gav Peter Norman i denna kammare den 20 januari i år.

Senare har Norman påstått att han blivit feltolkad och att han inte menade det han sa. Men då blir frågan: Om det inte är besiktningen av tunga fordon som drev upp priset i Finland, vad var det då? Man påstår att det var moms och lite annat, men det är småkostnader i sammanhanget. Om besiktningen av tunga fordon inte driver upp kostnaderna i Sverige, varför ska den då undantas? Det kan man fråga sig.

För mig blir i stället slutsatsen att besiktning av tunga fordon på sikt kommer att utföras på bara ett fåtal ställen. Hur ska regeringen annars få ihop argumenteringen som man har trasslat in sig i?

Det kommer också att bli så att ett statligt monopol ersätts med ett privat på väldigt många orter. Jag kan ta mitt hemlän Norrbotten som exempel. Anläggningarna i Boden, Piteå, Kalix och Kiruna ska säljas och dessutom en av två anläggningar i Luleå. Tror ni att bilägarna i Boden, Piteå, Kalix eller Kiruna kommer att ha någon valfrihet? Tror ni att det kommer att etableras fler anläggningar på dessa orter? I så fall tror jag att ni har en något begränsad uppfattning om dessa orters marknadsmöjligheter.

Närmaste anläggning från Kiruna ligger tolv mil bort, i Gällivare. Vad blir det för marknad och konkurrens där? Sanningen är den att bilägarna blir utlämnade till privata monopol för att få myndighetsåtgärden fordonsbesiktning utförd.

Dessutom är det upp till vart och ett av företagen som utför denna myndighetsåtgärd att ta ut det pris man vill – allt för att tillfredsställa riskkapitalbolagens ägare. Det är riskkapitalbolag som dessutom med känd teknik för ut vinsterna ur landet till skatteparadis runt om i världen.

Jag yrkar bifall till reservation nr 2.

Nu till min lilla snärt på slutet. Det handlar om reservation nr 8. Egentligen är det en skam att de som är funktionshindrade måste ha egna parkeringstillstånd för att kunna utföra en vanlig aktivitet som att handla. Men så är det i Sverige i dag. Dessutom upptas dessa parkeringsplatser ofta av människor som inte har rätt att stå där, men det får väl parkeringsbolag och andra åtgärda på bästa sätt.

Det är dock rimligt att de personer som har en funktionsnedsättning får dessa handikapptillstånd så att de kan ställa sina bilar nära ingången till affären och kan ta sig till kommunala inrättningar eller var man behöver parkera sin bil. Men nej, även denna enkla lilla reservation var vi tvungna att skriva för att den borgerliga majoriteten inte tyckte att man kunde gå med på det enkla kravet att lite grann sätta press på dem som utfärdar dessa tillstånd.

Jag yrkar bifall till reservation nr 8.

(Applåder)

Anf. 131 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Väl fungerande godstransporter är en central del av vårt samhälle. Transporter är dock inget självändamål, och många är samhällsekonomiskt slöseri. Några exempel är mat som fraktas hundratals, ibland tusentals, mil fram och tillbaka över jorden och det faktum att 43 procent av lastbilstransporterna i Europa går tomma.

I Riksrevisionens senaste rapport om infrastrukturplaneringen och klimatmålen kan vi läsa att samtidigt som transportarbetet ökar i Sverige har mängden gods minskat under åren 1990–2010. Godset transporteras alltså allt längre sträckor och i högre utsträckning på väg, slår Riksrevisionen fast.

Är det så vi egentligen vill ha det? Det verkar onekligen som att lastbilstransporter har blivit ett självändamål.

Sedan 1990 har utsläppen inom vägtransportsektorn ökat med 13 procent eller närmare 2 miljoner ton. Det är lastbilarna som står för ökningen. Bara under 2011 ökade utsläppen från de tunga lastbilarna i Sverige med 100 000 ton.

Herr talman! Mot den bakgrunden kan man tänka sig att regeringen sätter sig ned och funderar över hur man kan minska den tunga trafiken på våra vägar. Man har gjort helt tvärtom. Regeringen och Trafikverket för nu i stället fram ett förslag som innebär fler, tyngre och längre långtradare på våra vägar.

I Sverige har vi redan i dag längre och tyngre långtradare än resten av EU genom vårt undantag som gör att vi får köra 24 meter långa och 60 ton tunga lastbilar i Sverige medan man i övriga Europa bara tillåter 18 meter långa och 40 ton tunga.

Nu finns det starka särintressen som driver på för att ta nästa steg. Man vill köra 32 meter långa och 90 ton tunga farkoster på våra vägar.

Det har gjorts försök med dessa megatruckar, eller monstertruckar som miljörelsen och ansvarsfulla politiker nere i EU kallar dem, på några skogsvägar uppe i Norrland. Försöket visade att man kunde minska kostnaden och energiåtgången för att frakta samma mängd skogsråvara med längre och tyngre lastbilar med 20 procent. Det låter ju väldigt bra kan man tycka. Men då har man bara brytt sig om en sida av myntet. Det är lätt att det blir så när man jagar kostnader – man ser inte, vill inte se, att vinsten äts upp av en högre kostnad på ett annat ställe. Som så ofta är det miljön och klimatet och människors liv och hälsa som får betala priset för kostnadsjakten.

Herr talman! Över tid har de ökade maximivikterna i Sverige gjort att trafikslagets andelar av transporterna förändrats till lastbilarnas fördel. År 1980 hade järnvägen och lastbilarna ungefär lika stor andel av de långväga godstransporterna, knappt 30 procent var. När maximivikten för lastbilar i början av 1990-talet höjdes från 51 till 60 ton förändrades balansen kraftigt och vägtransporterna tog marknadsandelar från järnvägen. Det höjda taket gjorde lastbilstransporterna billigare per kilometer och brytpunkten för det avstånd där järnvägen var billigare flyttades. Vid en maximivikt på 51 ton hade järnvägen en kostnadsfördel vid transporter över 37 mil. När man höjde maximivikten till 60 ton för lastbilarna flyttade man brytpunkten till 55 mil.

Det är professor Bo-Lennart Nelldahl vid KTH som har gjort denna historiska studie. Jag har varit i kontakt med honom och frågat vad in-



förändret av dessa monstertruckar skulle innebära. Det är inte svårt att föreställa sig: Brytpunkten kommer att flyttas ytterligare åt fel håll, från 55 mil till över 70 mil. Blir det billigare att transportera med lastbil kommer fler kunder att välja att transportera med lastbil i stället för med järnväg och fartyg eller med intermodala transporter. I slutändan kan det då bli fler lastbilar på vägarna och den totala energiförbrukningen och utsläppen ökar i stället för att minska.

Ska vi mena allvar med uttrycket hållbara transporter kan vi inte tillåta dessa monstertruckar på svenska vägar. Vi måste i stället se till att så mycket gods som möjligt körs med fartyg och tåg. Det är mycket energi-effektivare och klimatsmartare än att köra med längre lastbilar.

Det är därför allvarligt att kombitrafiken på tåg i Sverige efter många års ökning nu minskar. Kombitrafiken ned till Skåne som Cargonet tidigare körde är till exempel nedlagd. Däremot kan den som kör bil på E6:an stöta på det gods som förut kördes på järnväg. Här går nämligen sedan i februari en av dessa monstertruckar på försök med styckegods från Göteborg till Malmö. Styckegods är ju precis det som kombitrafiken på järnväg ägnar sig åt.

Jag kan köpa argumentet att vi måste köra gods med lastbil där det inte finns järnväg, men jag kan inte förstå meningen med att köra gods på lastbil, och ännu längre och tyngre lastbilar, på en väg som går parallellt med en järnväg där det dessutom finns kapacitet för att köra fler tåg.

Herr talman! Flyttar vi upp långtradarna på spåren riskerar vi inte heller att kollidera med dem på våra vägar. De tunga transportererna är inblandade i alltför många av våra trafikolyckor. Enligt Trafikverket är en långtradare inblandad i 20 procent av dödsolyckorna trots att de bara står för 6 procent av trafikarbetet. Därmed inte sagt att olyckorna beror på långtradarchaufförerna – oftast är det inte så. Det är tyngden på fordonet som skapar de allvarliga olyckorna. Att det är trafikfarligare att möta eller köra om en längre lastbil än en kortare är inte heller svårt att förstå. Frågan om dessa monstertruckar har som sagt stött på patrull ute i Europa. Nu kan man bara hoppas att förnuftet sprider sig även upp i norr.

Miljöpartiet önskar en återgång till kortare och lättare lastbilar. Vi ska alltså ha samma krav på lastbilar här i Sverige som man har nere i Europa. Det skulle öka järnvägens konkurrenskraft. Det skulle minska slitaget och olyckorna på vägarna. Vi tycker att undantaget för 24 meters lastbilar kan finnas kvar för timmerbilar i områden där järnväg saknas. Därmed yrkar jag bifall till reservation nr 7.

Herr talman! Riksdagen och regeringen har beslutat att fordonsflottan ska vara oberoende av fossila drivmedel år 2030. I dag kommer omkring 94 procent av all energi som transportsystemet förbrukar från olja. Det börjar bli hög tid att göra något. Det krävs en helhetsstrategi med mål och åtgärder för att det ska hända något. I dag saknas en sådan strategi. Regeringen nöjer sig med fluffiga visioner. Miljöpartiet nöjer sig inte med fluffiga visioner. Vi förstår att för att klimatanpassa vägtransporterna måste vi i första hand resa och transportera gods mer klimatsmart. Vi måste åka mer kollektivt och med cykel och mindre med bil och flyg. Vi måste köra godset mer på järnväg och båt och mindre på väg. Bilar, bus-sar och lastbilar kommer ändå alltid att behövas, och de behöver tankas med något även efter 2030. Jag tror att vi kommer att behöva en mix av olika drivmedel. Biogas är en viktig del i den mixen.

Herr talman! Jag vill avsluta med en solskenshistoria från solstaden Karlstad.

På Tranhems gård utanför Karlstad kommer man snart att producera 600 000 kubikmeter biogas om året av slaktavfall, gödsel och ensilage från den egna gården och granngårdarna. Man har köpt en begagnad röttningsanläggning från min kommun, Kils kommun, och kommer att investera i en uppgraderingsanläggning för att göra fordonsgas av biogas. Det är ett välkommet tillskott till Värmlands enda biogaspump som finns i Karlstad. 600 000 kubikmeter räcker till att köra en biogas-Fiat 1,2 miljoner mil; det är 300 varv runt jorden. Man kan också tänka att tusen Fiatar kan köra 1 200 mil om året på den biogasen.

Det är en himla tur att det finns gröna politiker i Karlstad som har sett till att det finns en biogaspump i staden. Med ett mackstöd till biogas-pumpar skulle vi kunna tanka biogas på flera ställen i Värmland och Sverige, och vi skulle få flera gårdar, som likt Tranhems gård, vågar investera i en biogasanläggning. Mackstöd är en viktig åtgärd för att få fart på biogasproduktionen. Miljöpartiet har med det i sin skuggbudget.

En annan viktig åtgärd är den så kallade pumplagen. När den revideras anser vi att det i den ska finnas med ett krav på att alla större mackar senast den 1 januari 2013 ska tillhandhålla förnybara drivmedel som uppfyller såväl kraven i bränsledirektivet i EU som hälsorelaterade krav.

Dessa två förslag finns med i reservation 1 som jag härmed yrkar bifall till.

(Applåder)

Anf. 132 TONY WIKLANDER (SD):

Herr talman! I huvudsak håller jag med om förslaget i utskottets betänkande och yrkar bifall till det.

Jag ska redogöra för ett litet undantag. Socialdemokraterna har tagit upp frågan om historiska fordon. Det gör vi också. Vi har tidigare värnat om och röstat för våra museijärnvägar. Vi har talat med människor som gör veteranfartyg. Vi menar att veteranhobbyn, oavsett om det gäller bilar eller järnvägar, är en utbredd och växande folkrörelse som involverar stora delar av den svenska befolkningen. Det är ett stort turistintresse.

Det vi begär handlar om små kostnader, om ens några alls. Jag hade en viss förhoppning om att få förståelse för den i kammaren, till folkets fromma så att säga och för en bra kulturpolitik.

I konsekvensens namn har vi alltså motsvarande inställning rörande de här historiska fordonen. Jag vill därför kort och gott, herr talman, yrka bifall till reservation nr 4 under punkt 3 och i övrigt bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 133 SIV HOLMA (V):

Herr talman! Jag ska börja med att säga att jag tyckte att både Leif Pettersson och Stina Bergström höll mycket bra anföranden. Mycket av det de har sagt instämmer jag i.

Det här betänkandet är ett så kallat motionsbetänkande och behandlar ett trettiotal motioner som har väckts under den allmänna motionstiden 2011.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 1, Förnybara drivmedel, som Vänsterpartiet, Miljöpartiet och det socialdemokratiska partiet står bakom.

Trafiksektorn är det enda samhällsområde där utsläppen har ökat betydligt under senare år. Det är allvarligt. Detta sker trots ett ökat antal miljöbilar och ett ökat antal drivmedelsmackar med förnybara bränslen. Insatserna för att minska utsläppen måste intensifieras. På sikt är det viktigt att de transporter som måste ske på vägar utförs av fordon som är ekologiskt hållbara och att bensin- och dieslbilar successivt fasas ut.

De senaste årens utveckling av motorer och fordon som helt eller delvis använder förnybara drivmedel är positiv, men det går för långsamt. Statistik från Trafikanalys visar på att andelen personbilar som klassas som miljöbil vid utgången av förra året var knappt 11 procent. Bland de nyregistrerade var motsvarande siffra högre, det vill säga 38 procent. De flesta miljöbilarna är etanol- eller etanolhybridbilar, men deras andel minskar till förmån för bränslesnåla dieseldrivna miljöbilar.

Utvecklingen av nya miljöbilar får inte heller bara kopplas till själva drivmedlen utan bör i högre grad relateras till energieffektivitet. Sverige måste gå ifrån att vara ett av de länder i Europa som har de mest energislukande vägfordonen för persontransporter och därmed de mest koldioxidalandande fordonen per körd sträcka. Viktigast på vägen dit är i ett kortare perspektiv antagligen att fler godstransporter körs på spår och att fler persontransporter genomförs med kollektiva färdmedel.

I ett kortare perspektiv är också utbyggnad av biogas och etanol viktiga. Men produktion av både biogas och etanol måste ske på ett ekologiskt och socialt hållbart sätt, vilket inte alltid sker. För att uppnå en högre andel förnybara drivmedel krävs att tillgången på dessa säkras, exempelvis måste infrastrukturen för biogas bli bättre. Kapaciteten på mackar med förnybara drivmedel är bristfällig och det krävs politiska åtgärder för att det exempelvis ska finnas gasmackar tillgängliga i rimlig utsträckning över hela landet. Enligt Gröna Bilister finns det ca 136 pumpar som tillhandahåller biogas och naturgas. Det är positivt att antalet ökar, men det går för långsamt.

Statistiken säger att högst andel miljöbilar i trafik hade Stockholms län med 16 procent. Den lägsta andelen hade Jämtland med 5 procent. En förklaring till skillnaderna kan vara att tillgängligheten av mackar med förnybara drivmedel är större i Stockholm än i Jämtland.

Vänsterpartiet vill påskynda utbyggnaden av förnybara bränslen genom ett investeringsprogram. Det ska stimulera utbyggnaden av bland annat den svenska produktionen och distributionen av biogas för att möjliggöra tillgång på mackar med biogas runt om i landet.

Herr talman! Andra energibärare väntar på att introduceras, såsom vätgas- eller laddhybrider. Även om vi inte alltid riktigt vet vilka bränslen eller drivmedel som kan vara aktuella framöver är det viktigt att sända en politisk signal till fordonstillverkarna om att de ska styra om sin produktion till fordon som drivs med förnybara bränslen och drivmedelsystem.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 6, Efterkonvertering och typgodkännande, som Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Socialdemokraterna står bakom. Den handlar om utvecklingen av biogaslastbilar, biogas-traktorer och andra fordon som saknar regelverk för ett typgodkännande.

I dag finns regelverk för biogasbussar och biogasbilar. Från bland annat fordonstillverkare framförs att tygodkännandet av biogasdrift måste gälla fler typer av fordon. Här måste regeringens arbete intensifieras. Det krävet borde ha kunnat delas av en majoritet av riksdagsledamöterna. Jag beklagar att det inte är så.

Jag yrkar också bifall till reservation 2 när det gäller bilbesiktning. Jag har sagt det tidigare och jag säger det nu: Jag delar Leif Petterssons framförda kritik när det gäller den fortsatta utförsäljningen, som i praktiken kommer att innebära att den så kallade valfriheten kommer att begränsas. I bästa fall kanske jag som Kirunabo har en privat bilbesiktning att gå till. I sämsta fall får jag åka tolv mil till Gällivare för besiktning. Det är ingen bra utveckling.

Anf. 134 STEN BERGHEDEN (M):

Herr talman! I dag ska vi debattera trafikutskottets betänkande TU10. Betänkandet behandlar ca 30 motioner från den allmänna motionstiden. Det handlar om drivmedel, bilbesiktning, längd och vikt för lastbilar, övergivna fordon, parkeringstillstånd med mera.

Betänkandet har åtta reservationer från oppositionen.

En fråga som tas upp i betänkandet är just miljöbilar och miljöbilspremier. Först vill jag säga att det i dag med alliansregeringens hjälp finns ca 475 000 miljöbilar i trafik. När vi tog över regeringsmakten 2006 var siffran 30 000. Det har alltså skett en oerhört stor satsning på miljöbilar. Även branschen har gynnat detta så att vi har en bra utveckling på den sidan. Det är också en positiv utveckling som vi självklart alla ska glädjas åt. Det är ju i den riktningen vi vill gå. Regeringens satsning har givit resultat och det är bra för Sverige och för vår gemensamma miljö.

Herr talman! En tidigare översyn av pumplagen har resulterat i att regeringen ämnar lämna dispenser för att därmed minska nedläggelser av bensin- och drivmedelsmackor ute på den svenska landsbygden. Alliansen ser mycket positivt på detta.

En annan positiv utveckling är att antalet gaspumpar ökar. Det finns i dag ca 136 pumpar för biogas och naturgas i Sverige och utvecklingen fortsätter. Men det är också viktigt att vi arbetar med att få i gång mer biogastillverkning i landet så att vi har något att fylla dessa pumpar med. I dag är ca 40 procent av gasen i våra pumpar naturgas, vilket inte har samma positiva miljöeffekt som biogasen.

Herr talman! Betänkandet behandlar också viktiga frågor kring bilbesiktningen i Sverige. Antalet fordon ökar i landet och köerna till bilprovningstationerna har varit långa, framför allt på våren då många vill ta ut sina sommarfordon, husvagnar, motorcyklar och annat.

Svensk Bilprovning som konkurrensutsattes den 1 juli 2010 har efter detta ökat antalet besiktningstationer. Det har sammanlagt startats över 40 fler besiktningstillfällen i landet och fler är planerade och under uppbyggnad, vilket är mycket positivt. Dessutom har inte priserna ökat, vilket många trodde skulle ske när detta infördes.

Konkurrensutsättningen kommer att på sikt resultera i ännu fler stationer, ökad tillgänglighet samt till minskade köer och ökad valfrihet för våra fordonsägare. Den oro som oppositionen beskrev innan detta genomfördes har alltså inte besannats.

Vi hoppas också att det på sikt ska bli möjligt att vid behov besiktiga sitt fordon i ett annat EU-land. Det är viktigt att vi jobbar vidare med frågan.

Herr talman! Betänkandet tar också upp viktiga frågor om våra historiska fordon och hur vi ska underlätta ett bevarande av vårt bilhistoriska kulturarv.

Sverige är en fordonstillverkande nation med ett stort motor- och fordonsintresse. Det är viktigt att det finns regler som hjälper och underlättar för våra fordonsentusiaster att bevara vårt kulturarv. Det pågår i dag bra och konstruktiva samtal mellan Transportstyrelsen och Motorhistoriska Riksförbundet för att lösa eventuella problem. Alliansen följer dessa samtal noga för att se att utvecklingen går i den riktning vi hoppas.

Herr talman! Problemet med övergivna fordon har också behandlats i betänkandet. Utskottet förväntar sig att en lagrådsremiss ska läggas fram under april 2012 med förslag på hur detta ska lösas på ett bra sätt. Övergivna fordon ska inte stå utmed våra vägar utan de ska skyndsamt transporteras bort.

Herr talman! Sverige är ett stort och glesbefolkat land med långa transportvägar. Dessutom finns två av världens största lastbilstillverkare i Sverige, Volvo och Scania. Vi ligger i världsklass med lastbilsutvecklingen. Det är med stor förvåning jag ser att Miljöpartiet och Vänstern envist driver frågan om att få bort lastbilarna, minska deras längd och vikt, öka vägskatterna och dieselskatterna.

Miljöpartiets och Vänsterns förslag och reservation i betänkandet äventyrar inte bara våra svenska arbetstillfällen inom fordonsindustrin. Det är dessutom inte ens miljövänligt att minska vikt och längd på våra lastbilar. Detta visar inte minst de projekt som har genomförts i landet där man tydligt pekar på att miljöpåverkan minskar med över 20 procent med längre och tyngre lastbilar.

Alliansen är säker på att det är precis tvärtom. Vi ska i stället kunna köra längre och tyngre fordon där det är möjligt. Vi ska fortsätta att tillverka miljövänliga lastbilar i världsklass. Detta minskar miljöpåfrestningen och sänker våra transportkostnader för de svenska företagen. Det här är det bästa miljövalet som skapar jobb och tillväxt i Sverige.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på reservationerna.  
(Applåder)

Anf. 135 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Jag har tre frågor och några konstateranden till Sten Bergheden.

88 procent av de miljöbilar som finns registrerade i Sverige i dag drivs med fossilbränsle, bensin eller diesel. Vilka åtgärder föreslår ni för att vi ska nå en fossiloberoende fordonsflotta år 2030?

AB Svensk Bilprovning kommer att bli utsatt för en gigantisk auktion under de närmaste månaderna. Två tredjedelar av stationerna ska säljas ut. Hur ökar konkurrensen inom fordonsbesiktningen med privata monopoler?

Sedan finns det en fråga som Sten Bergheden inte berörde i sitt anförande. Varför ska inte en funktionshindrad få ett parkeringstillstånd?

Anf. 136 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Jag börjar med siffrorna. De talar sitt tydliga språk. Vi är på rätt väg när det gäller att få fram fler miljöbilar. Vi jobbar med miljöbilspremier och fordonsindustrin i fråga om satsningar på forskning och utveckling. Det är de delarna som kommer att leda framåt. Vi har 18 år på oss att ta oss fram till det mål vi har satt upp. Vi ligger väl framme i Europa. Jag är övertygad om att med hjälp av våra åtgärder kommer vi att nå fram. Självklart hoppas vi på stöd från oppositionen för åtgärder och förslag som kommer att presenteras.

Ni sade i debatten om konkurrensutsättning av bilprovningen att om stationer läggs ned ute i landet blir det längre färdvägar. Resultaten i dag visar att det har blivit fler stationer, fler valmöjligheter och att priset inte har stigit. Det talar också sitt tydliga språk att förändringen har genomförts på det sätt vi sade.

Det kommer sedan att ske en förändring av ägarstrukturen inom bilprovningen, men den välkomnas av Svensk Bilprovning. Man vill se konkurrensutsättningen, spänsten i branschen och de nya möjligheterna för fler företag att komma in. Samtidigt öppnar detta för vår svenska bilprovning att bedriva bilbesiktning utanför landets gränser.

I fråga om funktionshindre är det oerhört viktigt att det finns ett regelverk så att inte parkeringstillstånd till handikappade delas ut utan en ordentlig prövning. Tillstånden ska gå till de personer som ska ha dem. Annars kommer personer att stå på dessa platser som faktiskt klarar att gå lite längre än vad som var tänkt.

Anf. 137 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Sten Bergheden lyssnar inte på vad jag säger. De miljöbilar som finns i Sverige drivs till 88 procent av fossilbränslen. Det är siffror som man inte kan slå undan. Det hjälper inte att fordonen kan köras med miljöbränslen när det inte sker. Att det går att köra ett fordon på etanol innebär inte att det för den skull kommer att ske.

Jag tror att det är viktigt att man därför bygger ut möjligheterna att lägga subventionerna på bränslet i stället för på bilarna. Supermiljöbilspremierna är ett tydligt exempel på detta.

Priset har visst ökat på de privata besiktningstationerna. Bilprovningens vd besökte trafikutskottet och redovisade hur prisökningen såg ut. AB Svensk Bilprovning har kvar priset på 300 kronor om du betalar på förhand. Men på Carspect kostar det 450 kronor. Priset har ökat redan med den lilla utförsäljning och nyetablering som nu har skett.

Två tredjedelar av hela stationsnätet ska auktioneras ut. Till vilket pris då? På en auktion kan man få både bra och dåliga priser. Det vet alla. Vi strävar efter att få lägsta möjliga pris på en auktion. Hur blir konkurrensen bättre med privata monopol?

Det handlar inte om att inte ställa krav på funktionshindre. Men i dag går det andra vägen, så att funktionshindre inte får de parkeringstillstånd de ska ha. Det måste rättas till.

Anf. 138 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! I fråga om miljöbilarna är det oerhört viktigt att vi kommer vidare med att tillverka den biogas som behövs. Vi ska ha klart för oss att tillgången till biogasen är begränsad. I framtiden kommer

kanske mer av biogasen att gå till flyg och eventuellt delar av fordonsflottan i form av lastbilar.

Det finns en begränsning. De som utvecklas mest i sammanhanget är hybrider och elhybrider. Denna utveckling måste gå i takt med vad som är möjligt att köpa. Vi kan inte så snabbt som ni vill fasa ut hela bränslesidan, utan det gäller att successivt jobba in nya motorer, drivmedel och mer miljövänliga delar.

Våra siffror visar att vi har nått ett oerhört bra resultat. Även om Leif Pettersson säger att vissa bilar drivs med bensin och diesel i vissa lägen handlar det om att det finns bilar på marknaden som är klassade som miljövänliga. Självklart måste biogas och annat möta den efterfrågan som finns.

När det gäller priset på Svensk Bilprovning vet jag, Leif, att du i den debatten sade att det skulle bli som i Finland och att det skulle bli mycket dyrare. Svensk Bilprovning tar 300 kronor om man betalar i förväg. Om de privata aktörerna har höjt priset har ändå fordonsägaren det fria valet. Jag kan välja om jag vill att en privat aktör ska utföra besiktningen på min bil eller om jag vill åka till Svensk Bilprovning. Jag ser inga problem. De har en konkurrenssituation i priset, och där är Svensk Bilprovning lägst i dag.

När det gäller de funktionshindrade vidhåller jag vad jag sade tidigare. Självklart måste vi se över detta så att de som behöver dessa parkeringsplatser får stå där och inte andra personer. Det måste ske en tillsyn över detta. Det är också viktigt att vi inte är för frikostiga med att dela ut tillstånd så att det äventyrar möjligheten för dem som verkligen behöver dessa platser.

Anf. 139 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Ja, det måste vara så att Sten Bergheden inte lyssnade så noga på vad jag sade när jag pratade om långtradarna.

Sten Bergheden är förvånad över att Miljöpartiet tycker att det är ett problem med längre och tyngre långtradare. Sedan vi fick längre och tyngre långtradare i Sverige, i två olika steg sedan 90-talet, har antalet långtradare ökat på våra vägar, utsläppen ökat, och järnvägens marknadsandelar minskat.

Min första fråga till Sten Bergheden är: Ser inte Sten Bergheden att det här är ett problem? Eller är det så att det är den svenska lastbilsindustrins intressen som är det viktigaste målet för Moderaterna, inte att vi uppnår klimatmålen? Det var det om lastbilarna.

Sedan är miljöbilsdiskussionen intressant. Miljöbil – jag anser att det inte finns några miljöbilar. Det finns bensinbilar, dieslbilar, etanolbilar och biogasbilar. Antalet etanolbilar har minskat, och biogasbilarna är inte heller så många. Det här att vi skulle ha 475 000 miljöbilar i Sverige är egentligen bara nys. Vi har alldeles för få bilar som drivs med förnybara drivmedel.

Min andra fråga är: Hur ska den moderatledda regeringen se till att vi uppnår målet med en fossiloberoende fordonsflotta och verkligen får fart på produktionen av biodrivmedel och gynnar de bilar som drivs med alternativa drivmedel?

Anf. 140 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Om jag börjar med lastbilar är det inte förvånande att Miljöpartiet har drivit frågan om lastbilar och deras vara eller icke vara. För vår del är det naturligt att vi i Sverige är beroende av lastbilar. Vi är ett glesbefolkat land, som jag sade. Vi har långa transporter. Vi har skogar. Vi har ett glest företagsnät ute på landsbygden som ska servas. Det finns inga ekonomiska möjligheter att bygga vare sig järnväg eller något annat dit, utan det handlar om att vi har lastbilar som går på miljövänliga alternativ och är i världsklass när det gäller miljön.

Det viktiga för vår del är svenska arbetstillfällena inom fordonsindustrin, med våra lastbilar, men det är lika viktigt att företag ute i glesbygden klarar av sina transportkostnader och kan överleva i Sverige. Annars flyttar de utomlands, och vi får transportera deras varor därifrån till landet i stället. Vi har ändå den här verksamheten i landet, och det är självklart att vi ska se till att fortsätta att utveckla den och ha en bra och miljövänlig lastbilsflotta.

Vi har också jobbat vidare med trådlastbilar, eldrivna lastbilar, och de är viktiga som komplement på vissa större leder.

När det gäller miljöbilar har vi en klassificering på 50 gram koldioxid per kilometer. Vi är överens om att de ska klassas som miljöbilar. Jag förstår att det är besvärande för Miljöpartiet att kunna konstatera att det finns så många nya miljöbilar med en alliansregering jämfört med vad som fanns tidigare, före 2006.

Det är också viktigt att vi går vidare och utvecklar biodrivmedel. Men då förstår jag inte Miljöpartiets tankar när man ena stunden vill ha biogas men andra stunden vill lägga ökade skatter på vårt svenska lantbruk, som producerar just den miljövänliga biogasen. Man vill lägga på gödselskatter, handelsgödselskatter och annat. Detta är ett rent hot mot en ökad djurproduktion och en ökad biogastillverkning i Sverige.

Anf. 141 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Det var intressant att höra. Det är alltså lastbilarna som är det viktigaste för Sten Bergheden. Klimatmålet nämndes inte alls i svaret. Jag vet inte om Sten Bergheden lyssnade så noga på vad jag sade. Transporterna har ökat i Sverige, men mängden gods som körs i Sverige minskar något, enligt Riksrevisionen. Vad är meningen med att köra samma mängd gods på ett större antal lastbilar?

Hur ska man minska utsläppen från lastbilarna? Det händer ju ingenting. Förra året ökade utsläppen från de tunga lastbilarna med 100 000 ton. Ett annat problem är att utsläppen från de lätta lastbilarna ökar mycket. Vi transporterar mer gods i våra städer med de lätta lastbilarna.

Lantbrukarna – ja, vi i Miljöpartiet vill ju ha metanreduceringsbidraget till lantbruket för att gynna biogasproduktionen. Det fanns inte med i regeringens budget i höstas, men det kanske kommer. Kan Sten Bergheden upplysa mig om det?

Anf. 142 STEN BERGHEDEN (M) replik:

Herr talman! Jag tror att det är väldigt viktigt, precis som jag sade inledningsvis, att vi klarar båda sakerna. Vi måste klara både de svenska företagen, våra transportkostnader inom landet, och klimatmålet. Då går det inte att, som Miljöpartiet, bara fokusera på en sak och se att verksam-



het flyttar från landet och vi förlorar den verksamhet som vi ska leva på långsiktigt i detta land, både skog och annan näringsverksamhet.

Vi försöker gå hand i hand med den här verksamheten. Vi har höga ambitionsnivåer när det gäller klimatmålen, och vi ser till att våra företag har konkurrenskraftiga och bra förutsättningar för att kunna överleva och växa i Sverige. Det ger arbetstillfällen i detta land.

Jag ser det som ett rent hot att Miljöpartiet har en sådan linje att företagen redan i detta läge kan bli osäkra på om de ska våga stanna kvar i Sverige om Miljöpartiet i framtiden skulle komma till makten med den politiken.

Vi ska också ha klart för oss att utsläppen ökar när vi har en bra konjunktur i landet, när företag producerar varor som ska transporteras, handeln ökar och verksamhet ökar och ger arbetstillfällen i landet. Självklart ökar också utsläppen under den perioden. Men det är det långsiktiga målet vi jobbar med för att få ned utsläppen.

Ni vill satsa på de alternativa biodrivmedlen, och jag välkomnar det. Men ni måste se helheten. För att få fram biogasen och få gasen till våra pumpar, som fattas i dag, måste vi börja i rätt ände. Vi måste gynna den närproduktion som ser till att skapa biogasen. Det är där er politik inte hänger ihop. Ni tror att ni kan ta bort den också, och då kommer vi inte att få biogasen och den satsning på nya drivmedel som vi hoppas på.

Anf. 143 LARS TYSKLIND (FP):

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Nu handlar det om motioner från allmänna motionstiden i ett annat ämne, fordons- och trafikfrågor. Som har framgått av debatten är det lite spretiga frågor, men det är olika ämnen. Det handlar om förnybara drivmedel, bilbesiktning, längd och vikt på lastbilar, parkeringsfrågor och så vidare.

Om vi tar detta med förnybara drivmedel, miljöbilar och supermiljöbilar har jag siffror från i dag. Först kan jag säga att supermiljöbilspremierna infördes den 1 januari 2012, alltså för drygt tre månader sedan, och den ska gälla till den 31 december 2014. Anslaget på 200 miljoner är anpassat till 40 bilar per månad. Det handlar då om 40 000 per bil och om att man ska driva en marknadsintroduktion. Till dags dato finns det 55 sålda och registrerade bilar och 166 förregistrerade hos bilhandlare.

Man kan inte sticka under stol med att det här är en väldigt tydlig signal, inte minst till den svenska bilindustrin. Volvo kommer i höst att komma med en bil som passar in i detta med 50 gram per kilometer, och det kommer naturligtvis att gynna den svenska bilindustrin i Göteborg.

Det löser naturligtvis inte alla problem. Vi har målet om en fossiloberoende flotta till år 2030, och det är ett mål som ligger fast. Jag är helt övertygad om att om man ska komma dit måste man stimulera marknadsintroduktion av helt nya bilar.

Det är bra med biogas, det är bra med etanol och så vidare. Men man måste få med andra fordon, och här handlar det i princip om laddhybrider och elbilar. De kommer naturligtvis att vara dyrare. Men i ett livscykelperspektiv är de betydligt billigare när det gäller bränsle och annat.

Jag vill säga något om biogas. Stina Bergström tog upp en solskenshistoria i Karlstad. Det passar kanske bättre där än i Falköping, men icke förty finns det solskenshistorier även i Falköping.

Där har man tagit greppet att koppla ihop land och stad. Man har en uppbyggnadsanläggning som ägs av Falköpings kommun i samband med deras rötanläggning, och så har man kopplat det till gårdar där man producerar biogas, som sedan förs i ledningar in till Falköping. Där drivs den lokala kollektivtrafiken med biogas.

Det finns många sådana bra exempel i Sverige.

Herr talman! Så några ord om bilbesiktningen, som konkurrensutsattes den 1 juli 2010. Det har lett till att det under 2010–2011 etablerade sig 5 nya aktörer och vi fick 25 nya stationer, samtidigt som AB Svensk Bilprovning etablerade 21 nya stationer. År 2012 planeras ytterligare 16 respektive 4 nya stationer. Enligt Svensk Bilprovning har deras tillgänglighet ökat med 12 procent under 2011. Det var den redovisning som vi fick i utskottet.

Dessutom uppger Transportstyrelsen att tillgängligheten i tätorter har ökat ytterligare. Det beror på utökade öppettider och möjlighet att komma i så kallad drop in.

Om man tar del av de socialdemokratiska motionerna och reservationen i ämnet – det är reservation 2, som samtliga rödgröna oppositionspartier står bakom – verkar det som om man tycker att den här utvecklingen är ett problem. Jag kan tycka att det är lite märkligt att man tycker det.

I reservation 2 motsätter de sig fortsatt avreglering av bilbesiktningensmarknaden. Man kan då ställa sig frågan om det är lite lagom avreglerat som det är i dag, så att de inte tänker återgå till något, utan menar att det bara är den fortsatta avregleringen som är skadlig. Det verkar vara en ideologiskt laddad fråga.

Socialdemokraternas nya partiledare Stefan Löfven har, när man har diskuterat apotek, telefoni och el, tydligt gett en signal om att det inte är aktuellt att driva frågan om återreglering. Han säger att poängen inte är att gå tillbaka utan att skapa bra verksamhet. Då kan man fråga sig om det gäller även bilbesiktningen.

Herr talman! Från Folkpartiet och Alliansen anser vi helt klart att fordonsbesiktning på en konkurrensutsatt marknad kommer att gynna konsumenten, samtidigt som höga krav på trafiksäkerhet och miljökontroll är säkerställda.

Vid övergången från en ren monopolmarknad till en öppen marknad kommer Transportstyrelsen att följa marknadsutvecklingen mycket noggrant och se om det krävs några åtgärder.

Den försäljning som nu sker av delar av AB Svensk Bilprovning sker väldigt strukturerat, i och med att man har delat upp det i olika grupper. Därmed säkras man tillgänglighet över hela landet. Man skapar säkerställd tillgänglighet i hela landet samtidigt som man försöker skapa en fungerande marknad. Det är alltid lite komplicerat när man ska gå från en monopolmarknad till en öppen marknad. Men just i det här fallet tycker jag att man gör det på ett mycket strukturerat och ansvarsfullt sätt.

Bara detta att man börjar diskutera avreglering gör att man får ökad service. Det finns många exempel på det i landet, även när det gäller tung

trafik. På de logistikcentrum som finns har Svensk Bilprovning drop in för långtradare.

Herr talman! Sedan till frågan om längd och vikt på lastbilar. I en miljöpartimotion yrkar man att det undantag som Sverige har för framför allt längre lastbilar ska tas bort.

Precis som när vi tidigare i dag diskuterade sjöfarten måste man även här tänka transportslagsövergripande. Väg- och järnvägstransporter ska naturligtvis komplettera varandra. När man hamnar i situationen att diskutera utifrån transportslag och sätter dem mot varandra tror jag att man är på helt fel väg.

Jag var personligen på slutredovisningen kring det så kallade ETT-projektet. Jag vet inte om man kan kalla det monstertruckar. Jag tyckte nog att det mest såg ut som en tekniskt ganska bra lastbil. De är 30 meter långa.

Stina Bergström redovisade att det fanns besparingar på detta, att det var 20 procent lägre kostnader och 33 procent färre fordon. Det redovisades att man vann framkomlighet och att genomfart av tätorter skedde med mindre buller. Det fanns väldigt många fördelar kring detta.

I grunden handlar det om att effektivisera. Det kan inte vara fel att effektivisera godstransporterna och utnyttja befintlig infrastruktur bättre. Kapacitetsutredningen – för att återvända till den, för den har ju varit på tal mycket i dag – säger mycket tydligt att detta är det snabbaste sättet att få ökad kapacitet och utnyttja den befintliga infrastrukturen på ett mycket bättre sätt.

Herr talman! Så några ord om parkeringsfrågorna. Det väsentligaste som vi säger från utskottets sida är att det pågår en dialog mellan Näringsdepartementet, handikapprörelsen och Svenska Parkeringsföreningen för att göra de avvägningar som behövs. Leif Pettersson gör beskrivningen att rörelsehindrade inte får parkeringstillstånd. Men den verkligheten känner jag inte alls igen. Jag utgår från att de som behöver det får parkeringstillstånd.

Precis som Sten Bergheden var inne på: Om man inte har klara kriterier för vad som gäller finns det risker. Det är bara de som verkligen behöver parkeringstillstånd som ska ha det. Som Leif Pettersson nämnde: De parkeringsplatser som är avsedda för rörelsehindrade ska verkligen användas av dem som behöver de platserna. Då måste man begränsa den skaran. Den avvägningen måste göras i den här dialogen, så att man får rätt nivå på det.

Leif Pettersson säger att rörelsehindrade inte får parkeringstillstånd i Sverige i dag. Det tycker jag verkar vara en mycket märklig syn på den verklighet som finns ute i våra kommuner.

Anf. 144 GÖRAN LINDELL (C):

Herr talman! Inledningsvis vill jag yrka bifall till trafikutskottets förslag och avslag på samtliga motioner gällande det aktuella betänkandet TU10.

Sedan vill jag fortsätta med några allmänna omdömen. Det känns både ansvarsfullt och utmanande intressant att få vara med i utformandet av vår framtida trafik- och infrastrukturpolitik. Det är ju nämligen – det tror jag alla är överens om – en av de viktigaste faktorerna för hur det framtida samhällsbygget kommer att se ut fysiskt, och det är den viktig-

aste faktorn när det gäller hur våra miljöpåverkande utsläpp ter sig i framtiden.

Transportpolitiken kommer att påverka utvecklingsmöjligheterna och lönsamheten i flera av våra tunga industri- och råvarubranscher. Framför allt gäller det skog och malm. Fungerande resmöjligheter över hela vårt land är en viktig faktor för hur människor kan och vill bo. Den rätta lösningen i Smålands inland, som jag kommer från, kan se helt annorlunda ut jämfört med storstaden här utanför.

Jag tycker att det är viktigt – när vi i dag bedömer motioner på olika områden som var för sig ofta berör vad som kan kallas detaljer – att ha de stora övergripande frågorna med sig i bakhuvudet. Just diskussioner inom transport- och infrastrukturpolitik tycker jag alltför ofta saknar ett sådant helhetsperspektiv.

För min del kommer jag att koncentrera mina kommentarer på punkterna 1, 2 och 10 i betänkandet.

Avsnitt 1 berör alternativa drivmedel, vilket är en av de viktigaste frågorna för att nå de långsiktiga miljömålen med trafiken, precis som vi har varit inne på tidigare i kväll. På DN Debatt i måndags fanns en fyllig redovisning av hur Centerpartiet i regeringen arbetar med dessa frågor. Tre huvudavsnitt är att vi behöver långsiktiga villkor för regler och stimulanser, vi behöver skärpta krav på miljöbilar i takt med den tekniska utvecklingen och vi behöver rejäla satsningar för att stimulera forskning och utveckling på detta område.

Att kunna använda bil och lastbil kommer i stora delar av vårt land vara nödvändigt för att kunna leva ett aktivt liv och ha ett framgångsrikt näringsliv. Det är ju som sagt inte bilen utan utsläppen vi ska bekämpa. Ibland tycker jag att goda politiska ambitioner har lett till detaljregleringar som inte tjänar det långsiktiga syftet. Exempelvis höll kravet på alternativt bränsle i mackarna på att strypa all drivmedelsförsäljning i vissa glest befolkade delar av landet, innan lagstiftningen nu justeras. Dessutom medverkade lagen till en ensidig satsning på ett alternativt bränsle, nämligen etanol.

Utvecklingen av gasmackar pågår. Tyvärr uppfattar jag att det stora problemet är att biogasproduktionen inte hänger med och anser därför inte att nya stimulansmedel för att höja utbyggnadstakten av mackar är rätt sätt att använda skattepengar.

Avsnitt 2 gäller bilbesiktning, ett av de områden där regeringen så här långt har lyckats bra i arbetet med att konkurrensutsätta en verksamhet som behövde en skjuts framåt. För Centerpartiets del är privatiseringen inte något självändamål, vill jag betona. Tvärtom är det viktigt att följa upp och veta vad man gör, och här tycker jag som sagt att det verkar lyckas väl. Att sedan Transportstyrelsen kontinuerligt följer upp och rapporterar till regeringen hur marknaden utvecklas är förstås också nödvändigt. Om, mot förmodan, de negativa effekter som motionärerna målar upp i sina dystaste framtidsvisioner slår in måste naturligtvis åtgärder vidtas. För Centerpartiet är det viktigt med ett rimligt tätt nät av besiktningstillfällen i hela landet. Det gäller även för tunga fordon. Än så länge ser utvecklingen bra ut, åtminstone så som jag har kunnat tolka de rapporter vi fått i trafikutskottet.

Det sista området jag tänkte kommentera är avsnitt 7 om längd och vikt på lastbilar. När man läser motionerna blir jag förvånad och förbluf-

fad. Låt mig nämna några bakgrundsfakta som jag förstår dem efter ett halvår i trafikutskottet.

Järnvägen är suverän ur miljösynpunkt på långa sträckor med tungt gods, men den är i dag i ett allmänt dåligt skick och behöver en rejäl satsning på underhåll och förbättringar som kommer att ta många år. Dessutom är kapaciteten även när det fungerar ofta hårt ansträngd.

Utredningar visar på påtagliga miljöfördelar med att köra långa lastbilar jämfört med de 18 meter som är standard i EU. De pekar också på en påtaglig effektivitets- och kostnadsfördel för de långa lastbilarna. Försöket med det så kallade ETT-projektet med 30-metersfordon för skogstransporter på vissa vägar pekar på ytterligare stora förbättringar när det gäller miljöpåverkan, antal bilar och kostnadseffektivitet.

En snabb utveckling pågår för att utveckla nya bränslen och modern teknik för att minska belastningen i den tunga trafiken. I detta läge reserverar sig V och MP till förmån för en motion om 18-meterslastbilar för att motverka lastbilen och, antar jag, indirekt gynna tågtrafiken. Är det sådant som kallas järnvägsfundamentalism? Jag tror mer på att utveckla godstrafik både på väg och på järnväg i en miljövänligare och kostnads-effektivare riktning. Att försöka tvinga fram gods till järnväg genom att bygga onödiga hinder för gods på väg menar jag är helt fel.

Herr talman! Många motioner som tas upp till behandling i detta betänkande berör viktiga frågor och syftar till förbättringar inte minst inom miljöområdet. De svar som utskottet ger beskriver väl hur dessa frågor tas om hand och var i utredningsmaskineriet de befinner sig i dag. En del motioner av mer ideologisk karaktär får den behandling de förtjänar, enligt min uppfattning, och jag tillstyrker därmed än en gång trafikutskottets förslag.

Anf. 145 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag kände att jag behövde gå upp även om jag förstår att många hellre vill gå härifrån i denna sena timme.

Detta med pumplagen börjar jag bli lite trött på. Jag talar om myten att det var pumplagen som såg till att man lade ned de små bensinmackarna ute på landsbygden. Det är inte sant. Det står till och med i betänkandet: Det är "inte möjligt att dra slutsatsen att det är pumplagen som är orsaken till denna utveckling; dock kan pumplagen ha påverkat i vissa fall." Om man tittar på vad det är som gör att bensinstationer läggs ned ute på landet finner man att det är helt andra saker.

Jag är väldigt glad över att pumplagen fanns, för den gjorde att det fanns etanol, så att jag kunde köpa mig en etanolbil och tanka etanol fast jag bor på landsbygden. Jag kan alltså köra en bil med förnybart drivmedel när jag bor på landsbygden, och det är väldigt viktigt att man kan göra det även i framtiden. Om vi inte får tillgång till förnybara drivmedel på landsbygden kommer vi att ha svårt att bo kvar där.

Göran Lindell pratar om en artikel som jag tyvärr inte har läst. Jag lyssnade dock mycket noga till Centerns förslag för att få mer biogas, men jag hörde ingenting om det metanreduceringsbidrag, 20-öringen, som jag vet att ni hade på gång. Jag var med i en debatt i Almedalen i somras ihop med en partikollega till dig. Han sade att detta skulle finnas med i regeringens budget i höst. Jag ser att det är en väldigt viktig åtgärd

för att främja biogasproduktionen och gynna lantbrukare som vill satsa på det. Min fråga till dig, Göran Lindell, är: Har ni släppt detta krav nu?

I detta anförande instämde Siv Holma (V).

Anf. 146 GÖRAN LINDELL (C) replik:

Herr talman! När det gäller pumplagen är det möjligt att jag uttryckte mig mer definitivt än jag menade. Jag avsåg inte att det bara är den som har förändrat antalet mackar på landsbygden. Vi vet alla vilken samhällsförändring vi är del i, och jag hoppas att vi på bästa sätt försöker motarbeta den. Däremot tror jag – och jag tycker mig ha sett en del beskrivningar som stöder min bild – att pumplagen har påverkat detta menligt, och oron var på många håll i landet ganska stor. I varje fall har jag tagit del av sådana beskrivningar av vad det skulle komma att leda till om det fortsatte på det här sättet.

Trots allt tycker också jag att det är bra att man kan tanka etanol på olika håll, men det är framför allt viktigt att det över huvud taget finns möjlighet att tanka över hela vårt land.

Biogasproduktion är en av de viktigaste delarna i uppbyggnaden av en ny, förnybar bränslemix. Jag ber om ursäkt för att jag inte har detaljerna. Även om jag hade haft dem tror jag inte att jag skulle ha haft möjlighet att lämna dem på detta sätt. Då menar jag detaljerna om hur detta ska gå till. Att denna utveckling ska stimuleras i kommande förslag från regeringen känner jag mig dock lugn med.

Anf. 147 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Då hoppas vi på det.

Jag hade en till fråga som för i huvudet på mig. Lastbilarna? Nej, det var inte alls om lastbilarna. Jag tycker att vi har pratat nog om de tunga lastbilarna.

Jag stoppar där. Jag tror att det är för sent för mig.

Anf. 148 GÖRAN LINDELL (C) replik:

Herr talman! Då har jag inte mycket mer att säga än att jag tror att det är dags att vi börjar runda av diskussionen.

Anf. 149 ISAK FROM (S):

Herr talman! Det känns roligt och inspirerande att komma in i en trafikskottsdebatt med så viktiga frågor som har debatterats här i kväll.

Herr talman! Jag ställer mig bakom Leif Petterssons anförande om vikten av Svensk Bilprovning i hela landet.

Själv är jag från Norsjö i norra Västerbotten. Vi har haft Svensk Bilprovning så länge jag minns. Stationen har fungerat väldigt väl. Personalen upplevs som kunnig, serviceinriktad och duktig i sin myndighetsutövning.

Norsjö har under den borgerliga regeringens styre förlorat både arbetsförmedlingskontor och försäkringskasskontor. Och Apoteket har sålts ut, vilket har gjort det besvärligare att få ut sin medicin i tid, då man ofta får vänta i ett flertal dagar innan den skickas efter.

Befolkningen blir naturligtvis orolig nu när man ska förlora bilprovningen. Lars Tysklind säger att det ska ske i ordnade former. Ja, i Västerbotten sker det i så ordnade former att man klumpar ihop några små stationer med några större attraktiva stationer, för då tror man kanske att det går att sälja ut dem. Vad som händer med de små stationerna får vi väl se senare. Om det är så särskilt ordnat får vi väl återkomma till.

Jag är i alla fall glad över att vi socialdemokrater tillsammans med V och MP har reserverat oss mot det vansinniga som pågår, att man konkurrensutsätter viktig myndighetsutövning.

Herr talman! Jag ska ägna huvuddelen av min talartid åt motion T382 som handlar om motorkulturen, bilhobbyn och den rullande motorkulturen.

Det är en stor och viktig hobby. Det är en växande näring som dessutom ger nya jobb och företag.

Näringsen och den ideella sektorn vårdar historiskt intressanta bilar och ser till att vi har dem ute på våra sommarvägar och på utställningar runt om i landet. I helgen slog Bilspport Performance & Custom Motor Show upp portarna. Över 700 utställningsfordon visades upp. Det var över 300 företag och långt över hundratusentals besökare som var på mässan i Jönköping i helgen.

Just nu, i kväll, när vi står här och debatterar, skruvas det och svetsas. Det sys och lackas, och det putsas på tusentals fordon över hela vårt land som ska ut på våra sommarvägar och glänsa.

Motorkulturen har de senaste 20 åren i Sverige tack vare en hyfsad politisk samsyn vuxit från att bara ha varit en hobby till att bli en stor näring. Men framför allt är det också välvärdade och historiskt intressanta fordon ute på våra sommarvägar.

Bevarandet av historiska fordon är ett stort och viktigt inslag i både kultur och fritid för många människor. Det handlar om alla sätt att ta till vara de ideella krafterna, som lever för hobbyn. De borde ges rimliga och logiska villkor.

I dag förvaltas mycket av det rullande kulturarvet av enskilda genom den ideella sektorns försorg. Utan enskildas brinnande intresse hade inte sektorn kunnat växa. Bara eftermarknadsdelen beräknas omsätta över 1,8 miljarder och sysselsätta närmare 400 på heltid.

Men, herr talman, det finns hot. Efter regeländringar 2008 och 2009 har det blivit onödigt krångligt att registreringsbesiktiga och importera både färdiga bilar och renoveringsobjekt. Företag men framför allt enskilda entusiaster kommer i kläm.

Den 13 november 2009 ändrade plötsligt Tullverket sin tolkning av en elva år gammal EU-dom angående förtullning av historiska fordon, samlarfordon och import från land utanför EU. Detta har inneburit och innebär oklara regeltolkningar och betydande kostnadsökningar för enskilda som importerar sitt samlarfordon.

Det har också fått till följd att en del av importen numera går över Holland och England för att man ska komma runt den svenska tolkningen. Dessutom har det efter att Transportstyrelsen övertog ursprungskontrollen av importerade fordon och fordon som av tidigare anledning avregistrerats blivit i stort sett omöjligt att återregistrera vissa av dessa fordon i Sverige.

Transportstyrelsens krav på att ägaren ska kunna visa upp en obruten ägarhistoria på uppemot 50 år för ett historiskt intressant fordon är inte rimligt.

Det finns krav på att äldre originalhandlingar ska finnas kvar. Det här tillsammans med att Riksarkivet har regler som säger att Transportstyrelsens arkiv ska destrueras rimmar ännu sämre.

Fordonsägare krävs på kvitton som ska vara över 50 år gamla. Transportstyrelsen har svårt att acceptera handslag och vittnesmål, som traditionellt är bindande överenskommelser i motorkretsar. Att det ska gälla lös egendom finns det inte något formellt krav på.

Herr talman! Det överskuggande problemet är att myndigheterna i Sverige inte har ett gemensamt ansvar i dag att värna det rullande kulturarvet. Varje myndighet har sin roll, och Transportstyrelsen har hittills inte varit så smidig. Kulturdepartementet och Riksantikvarieämbetet värnar givetvis kulturarvet, men i dag finns det ingen samsyn och ingen samlad agenda för de historiskt värdefulla fordonen. Inte ens i Kulturutredningens betänkande, SOU 2009:16, omnämns de historiska fordonen. Där nämns de över huvud taget inte.

När det gäller regleringsbrevet för 2012 uppdrogs det visserligen åt Transportstyrelsen att subventionera ideella föreningar. Samtidigt klarjordes det att inga kulturpolitiska värden ska vägas in, vilket gör det väldigt underligt.

Jag finner att det är väldigt motsägelsefullt och därtill förvånande när det gäller dessa värden och dessa föremål och att en förankring av en tydlig kulturpolitik hela vägen ska undantas.

För utövarnas och motororganisationernas del är det inte pengarna som efterfrågas. Det är rimliga och konsekventa förutsättningar för att kunna restaurera, värna, bevara och bruka det rullande kulturarvet.

Alla verkar hålla med om att det är orimligt att Tullverket förtullar fordon som kom till Sverige för kanske 30, 50 eller 60 år sedan, där ägaren i dag inte kan uppvisa en giltig tullhandling från den tiden.

Det finns åtskilliga exempel på människor som har lagt ned stora pengar och framför allt tid på att renovera ett fordon men sedan får veta att det är omöjligt att registrera det i samma originalskick. Däremot kan man bygga om det och registrera det som ett privatbyggt fordon. Men då blir det ju inte i originalskick.

Motorhobbyn tar sitt ansvar i den här frågan, men att den ideella sektorn ständigt ställs inför hinder av juridisk karaktär blir jobbigt. Snårskogar av juridik som vältras över på enskilda är inte acceptabelt och är givetvis något som borde ligga på våra myndigheter att lösa.

Eftersom flera myndigheter ofta berörs vore det lämpligt om dessa frågor kunde beredas i ett samlat större forum och involvera berörda departement, då det uppenbarligen i många fall inte annars löses.

Därför hade nu ett samlat tydligt grepp från utskottet uppskattats. Jag ser i majoritetens skrivning i utskottstexten att majoriteten är väl medveten om de svårigheter som den ideella motorsektorn upplever. Sten Bergheden säger att man följer det här noga. Det har man gjort sedan 2009. Därför är det väl dags för handling, eller har man tänkt fortsätta att förhålla det?



Utskottet avstyrker motionen med hänsyn till att syftet med förslagen om ursprungskontroll och registreringsbesiktning torde bli tillgodosett genom det arbete som pågår i Transportstyrelsen.

Jag vill drista mig att säga att det torde vara ganska naivt att tro att Transportstyrelsen med alla sina uppdrag själv kommer att skapa den vilja som behövs till förändring.

Borgerligheten hade kunnat göra en insats för den ideella sektorn, som man vanligtvis pratar så varmt om. Borgerligheten hade också kunnat ta ett steg för att minska regelkrånglet, som man också säger sig vilja göra. Men här går man i princip åt motsatt håll.

Riksdagen hade kunnat ge ett tillkännagivande och tydligt signalera vikten av en samlad myndighetssyn och bättre samordning mellan ansvariga departement för våra historiskt viktiga fordon.

Herr talman! Det finns två reservationer om historiska fordon, en från S och en från SD. Vår socialdemokratiska motion och vår reservation är relevanta och bra. Därför yrkar jag bifall till reservation 3. I övrigt har jag inget tillägg.

(Applåder)

Anf. 150 LARS GUSTAFSSON (KD):

Herr talman! Jag frågade herr talman om jag fick ta med och visa en liten modell av en bil som jag tänkte tala om. Av respekt bestämde jag mig för att inte ta med den. Den finns på mitt arbetsrum om någon skulle vilja se den.

Det finns flera delar av det som föregående talare tog upp som jag håller med om när det gäller historiska fordon.

Vad jag skulle tala om är en bild från verkligheten som är aktuell. Den är bara ett halvår gammal. Det handlar just om problematiken med de regelverk som har införts när det gäller fångstkedjor, som det heter.

Det var en lycklig person – jag vet inte om det var en man eller en kvinna – som hade lyckats hitta ett fynd i USA. Det rörde sig om en 1947 års Cadillac, tvådörrars cabriolet, med karosstypen 6267, som tillverkats i 6 755 exemplar. Lyckligtvis lyckades han ta hit bilen, men därefter upptäckte han att den inte gick att registrera eftersom han inte kunde hitta någon fångstkedja för den tredje föregående ägaren. Han hade alla andra, men det gick inte, och han kunde därmed inte styrka mer än tre ägarled.

Detta delvis körbara och kompletta fordon som skulle restaureras är numera demonterat och försålt i delar. Som kristdemokrat och som intresserad av denna hobby måste jag säga att det är ganska skrämmande att det ska gå till på det viset. Det är ju fullständigt omöjligt att följa en bil tillbaka till 1947. Jag tror att alla inser detta.

Bland annat genom min försorg har Transportstyrelsen lyckligtvis satt i gång en översyn av reglerna och för en dialog med intresseorganisationerna för att komma till rätta med detta. Jag tror att man håller på att diskutera just fångstkedjor och att försöka få rimliga proportioner. Det kan inte vara så att det är lättare att exportera klassiska fordon från Sverige än att importera klassiska fordon.

När man tittar på förutsättningarna för den här ideella sektorn, som det ofta rör sig om, tror jag att man ser att det rör sig om ett litet fåtal bilar som tas hit av entusiaster. Vi måste i vår regelsamverkan och i även samverkan mellan myndigheter hitta ett sätt att lösa sådana här problem.

Det kan inte vara rimligt att den enskilde ska stoppas hos bilprovningen för att siffrorna för milesmätaren på instrumentbrädan är större än på kilometermätaren och på det viset få avstå från sitt fordon – ett unikt fordon som inte går att skaffa. Jag skulle kunna tala om exakt var detta hände.

Någonstans måste vi lämna väck klåfingrarna. Ingen person lägger ned ett sådant engagemang och tusentals restaureringstimmor på ett sådant här fordon i syfte att bryta mot några lagar och regler. Det handlar tvärtom att förgylla våra vägar sommartid, kanske när någon vill ta sin dotter till ett bröllop eller något annat trevligt arrangemang, så att vi alla får glädjas åt detta kulturfenomen.

Samtidigt vill jag lyfta fram att kulturhistoria består av många olika delar. Det kan vara byggnadskultur, och det kan vara kultur inom många olika konstformer. Men det är också fordonskultur. Hela vår välfärd bygger faktiskt på att man kan förflytta sig i landet. Det glömmar vi ofta bort, för nu vill vi ha andra krav som är omöjliga, men jag tror att det är viktigt att vi kommer ihåg att det är en väldigt viktig del i hela industrialiseringen att man har kunnat flytta varor och tjänster. Det är det som gör att Sverige är levande. Detta är historia som är väl värd att bevara. Det är inget hot mot vare sig nuvarande miljöregler, skatteregler eller vad det nu kan vara, förutsatt att det finns rimliga gränser för det hela.

Jag hoppas att vi framöver kan ta ett samlat grepp. Exempelvis huruvida det är möjligt för Tullverket att bedöma ett historiskt fordons värde i Sverige är rena skämtet för den som kan de här frågorna. Jag tror att det vore bra om vi i stället ägnade oss åt att se till att allting gick rätt till och att man förenklade det och på ett kvalificerat sätt hjälpte hobbyn att leva vidare. Vi i Sverige ska nämligen vara stolta. Vi är en av de nationer som har de främsta intresserade i världen per capita. Vi ska fortsätta ha det, och som alliansföreträdare är vi mycket för frihet. Jag hoppas att vi ska få en vettig frihet på detta område också.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 12 april.)

### **18 § Anmälan om frågor för skriftliga svar**

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

*den 11 april*

**2011/12:516 Besked om fortsatt skattebefrielse för etanolbränsle**  
av *Mats Pertoft* (MP)

till finansminister Anders Borg (M)

**2011/12:517 Fördelningen av tillskottet av nya poliser**  
av *Elin Lundgren* (S)

till justitieminister Beatrice Ask (M)

**2011/12:518 Samband mellan insektsgift och massdöd bland bin**  
av *Johan Löfstrand* (S)

till landsbygdsminister Eskil Erlandsson (C)

**2011/12:519 Tydlig narkotikaklassning av GBL**  
av *Hans Backman* (FP)  
till justitieminister Beatrice Ask (M)

Prot. 2011/12:94  
11 april

---

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 17 april.

### **19 § Anmälan om skriftliga svar på frågor**

Anmäldes att skriftliga svar på följande frågor inkommit

*den 11 april*

### **2011/12:501 Konsekvenser för deltidssjukskrivna av a-kassans arbetsvillkor**

av *Maria Stenberg* (S)  
till arbetsmarknadsminister Hillevi Engström (M)

### **2011/12:504 Skogsbrandflyg**

av *Lars Gustafsson* (KD)  
till infrastruktur- och försvarsminister Catharina Elmsäter-Svärd (M)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 17 april.

### **20 § Kammaren åtskildes kl. 19.33.**

Förhandlingarna leddes  
av andre vice talmannen från sammanträdets början till och med 7 § anf. 27 (delvis),  
av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 12.51,  
av andre vice talmannen därefter till och med 10 § anf. 84 (delvis),  
av talmannen därefter till och med 16 § anf. 113 (delvis),  
av andre vice talmannen därefter till och med 17 § anf. 143 (delvis) och  
av talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

LARS FRANZÉN

*/Eva-Lena Ekman*

# Innehållsförteckning

<b>1 § Aktuell debatt: Nordiska gränshinder</b> .....	<b>1</b>
Anf. 1 CRISTINA HUSMARK PEHRSSON (M).....	1
Anf. 2 Statsrådet EWA BJÖRLING (M) .....	1
Anf. 3 KARIN ÅSTRÖM (S) .....	3
Anf. 4 JAN LINDHOLM (MP).....	5
Anf. 5 CHRISTER WINBÄCK (FP) .....	6
Anf. 6 ÅSA TORSTENSSON (C) .....	8
Anf. 7 ERIK ALMQVIST (SD).....	9
Anf. 8 MARIANNE BERG (V).....	10
Anf. 9 ANDERS ANDERSSON (KD) .....	11
Anf. 10 Statsrådet EWA BJÖRLING (M) .....	13
Anf. 11 KARIN ÅSTRÖM (S) .....	14
Anf. 12 JAN LINDHOLM (MP).....	15
Anf. 13 CHRISTER WINBÄCK (FP) .....	16
Anf. 14 ÅSA TORSTENSSON (C) .....	17
Anf. 15 ERIK ALMQVIST (SD).....	18
Anf. 16 MARIANNE BERG (V).....	19
Anf. 17 ANDERS ANDERSSON (KD) .....	20
Anf. 18 Statsrådet EWA BJÖRLING (M) .....	21
Anf. 19 KARIN ÅSTRÖM (S) .....	22
Anf. 20 JAN LINDHOLM (MP).....	22
Anf. 21 CHRISTER WINBÄCK (FP) .....	23
Anf. 22 ÅSA TORSTENSSON (C) .....	23
Anf. 23 MARIANNE BERG (V).....	24
Anf. 24 ANDERS ANDERSSON (KD) .....	24
Anf. 25 Statsrådet EWA BJÖRLING (M) .....	25
<b>2 § Ledighet</b> .....	<b>26</b>
<b>3 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen</b> .....	<b>26</b>
<b>4 § Hänvisning av ärenden till utskott</b> .....	<b>26</b>
<b>5 § Förnyad bordläggning</b> .....	<b>27</b>
<b>6 § Utlåtande över grönboken om en integrerad europeisk marknad för kort-, internet- och mobilbetalningar</b> .....	<b>27</b>
Finansutskottets utlåtande 2011/12:FiU37 .....	27
(Beslut fattades under 12 §.) .....	27
<b>7 § Migration och asylpolitik</b> .....	<b>27</b>
Socialförsäkringsutskottets betänkande 2011/12:SfU10 .....	27
Anf. 26 EVA-LENA JANSSON (S).....	27
Anf. 27 DAVID LÅNG (SD).....	30
Anf. 28 EVA-LENA JANSSON (S) replik.....	33
Anf. 29 DAVID LÅNG (SD) replik.....	34
Anf. 30 EVA-LENA JANSSON (S) replik.....	34
Anf. 31 DAVID LÅNG (SD) replik.....	35
Anf. 32 CHRISTINA HÖJ LARSEN (V) .....	35
Anf. 33 MIKAEL CEDERBRATT (M).....	37

Anf. 34	CHRISTINA HÖJ LARSEN (V) replik	41
Anf. 35	MIKAEL CEDERBRATT (M) replik	41
Anf. 36	CHRISTINA HÖJ LARSEN (V) replik	42
Anf. 37	MIKAEL CEDERBRATT (M) replik	42
Anf. 38	MARIA FERM (MP)	42
Anf. 39	EVA-LENA JANSSON (S) replik	44
Anf. 40	MARIA FERM (MP) replik	44
Anf. 41	EVA-LENA JANSSON (S) replik	45
Anf. 42	MARIA FERM (MP) replik	45
Anf. 43	ULF NILSSON (FP)	46
Anf. 44	DAVID LÅNG (SD) replik	48
Anf. 45	ULF NILSSON (FP) replik	48
Anf. 46	DAVID LÅNG (SD) replik	49
Anf. 47	ULF NILSSON (FP) replik	49
Anf. 48	FREDRICK FEDERLEY (C)	50
Anf. 49	EMMA HENRIKSSON (KD)	52
Anf. 50	EVA-LENA JANSSON (S) replik	54
Anf. 51	EMMA HENRIKSSON (KD) replik	55
Anf. 52	EVA-LENA JANSSON (S) replik	55
Anf. 53	EMMA HENRIKSSON (KD) replik	56
	(Beslut fattades under 12 §.)	56
<b>8 §</b>	<b>Socialavgifter</b>	<b>57</b>
	Socialförsäkringsutskottets betänkande 2011/12:SfU9	57
Anf. 54	GUNVOR G ERICSON (MP)	57
Anf. 55	DAVID LÅNG (SD)	59
Anf. 56	WIWI-ANNE JOHANSSON (V)	59
	(forts. 10 §)	60
	<b>Ajournering</b>	<b>60</b>
	<b>Återupptagna förhandlingar</b>	<b>60</b>
<b>9 §</b>	<b>Aktuell debatt: Vapenfabrik i Saudiarabien</b>	<b>60</b>
Anf. 57	JONAS SJÖSTEDT (V)	60
Anf. 58	Utrikesminister CARL BILDT (M)	61
Anf. 59	URBAN AHLIN (S)	62
Anf. 60	ÅSA ROMSON (MP)	64
Anf. 61	ALLAN WIDMAN (FP)	66
Anf. 62	KERSTIN LUNDGREN (C)	67
Anf. 63	MIKAEL JANSSON (SD)	68
Anf. 64	JONAS SJÖSTEDT (V)	69
Anf. 65	DÉSIRÉE PETHRUS (KD)	71
Anf. 66	Utrikesminister CARL BILDT (M)	72
Anf. 67	URBAN AHLIN (S)	73
Anf. 68	ÅSA ROMSON (MP)	74
Anf. 69	ALLAN WIDMAN (FP)	76
Anf. 70	KERSTIN LUNDGREN (C)	77
Anf. 71	MIKAEL JANSSON (SD)	78
Anf. 72	JONAS SJÖSTEDT (V)	79
Anf. 73	DÉSIRÉE PETHRUS (KD)	80
Anf. 74	Utrikesminister CARL BILDT (M)	81

Anf. 75 URBAN AHLIN (S) .....	81
Anf. 76 ÅSA ROMSON (MP) .....	82
Anf. 77 ALLAN WIDMAN (FP).....	83
Anf. 78 KERSTIN LUNDGREN (C).....	83
Anf. 79 MIKAEL JANSSON (SD).....	84
Anf. 80 JONAS SJÖSTEDT (V).....	84
Anf. 81 DÉsirÉE PETHRUS (KD).....	85
Anf. 82 Utrikesminister CARL BILDT (M) .....	86
<b>10 § (forts. från 8 §) Socialavgifter (forts. SfU9).....</b>	<b>86</b>
Anf. 83 JASENKO OMANOVIC (S) .....	86
Anf. 84 SAILA QUICKLUND (M).....	88
Anf. 85 GUNVOR G ERICSON (MP) replik.....	90
Anf. 86 SAILA QUICKLUND (M) replik.....	91
Anf. 87 GUNVOR G ERICSON (MP) replik.....	91
Anf. 88 SAILA QUICKLUND (M) replik.....	91
Anf. 89 WIWI-ANNE JOHANSSON (V) replik.....	92
Anf. 90 SAILA QUICKLUND (M) replik.....	92
Anf. 91 WIWI-ANNE JOHANSSON (V) replik.....	93
Anf. 92 SAILA QUICKLUND (M) replik.....	93
Anf. 93 EMMA CARLSSON LÖFDAHL (FP).....	93
Anf. 94 JASENKO OMANOVIC (S) replik.....	94
Anf. 95 EMMA CARLSSON LÖFDAHL (FP) replik.....	94
Anf. 96 JASENKO OMANOVIC (S) replik.....	94
Anf. 97 EMMA CARLSSON LÖFDAHL (FP) replik.....	95
Anf. 98 SOLVEIG ZANDER (C) .....	95
Anf. 99 JASENKO OMANOVIC (S) replik.....	96
Anf. 100 SOLVEIG ZANDER (C) replik.....	96
Anf. 101 JASENKO OMANOVIC (S) replik.....	97
Anf. 102 SOLVEIG ZANDER (C) replik.....	97
Anf. 103 GUNVOR G ERICSON (MP) replik.....	98
Anf. 104 SOLVEIG ZANDER (C) replik.....	98
Anf. 105 GUNVOR G ERICSON (MP) replik.....	98
Anf. 106 SOLVEIG ZANDER (C) replik.....	99
Anf. 107 LARS GUSTAFSSON (KD) .....	99
(Beslut fattades under 12 §.) .....	101
<b>11 § Riksbankens förvaltning 2011 .....</b>	<b>101</b>
Finansutskottets betänkande 2011/12:FiU23 .....	101
(Beslut fattades under 12 §.) .....	101
<b>Ajournering.....</b>	<b>101</b>
<b>Återupptagna förhandlingar .....</b>	<b>102</b>
Anf. 108 TALMANNEN .....	102
<b>12 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde.....</b>	<b>102</b>
FiU37 Utlåtande över grönboken om en integrerad europeisk marknad för kort-, internet- och mobilbetalningar .....	102
SfU10 Migration och asylpolitik.....	102
SfU9 Socialavgifter.....	105

FiU23 Riksbankens förvaltning 2011 .....	106
<b>13 § Europeiskt tillsynssamarbete på finansmarknadsområdet .....</b>	<b>106</b>
Finansutskottets betänkande 2011/12:FiU38 .....	106
(Beslut skulle fattas den 12 april.) .....	106
<b>14 § Upphävande av lagen om tillfällig försäljning .....</b>	<b>106</b>
Civilutskottets betänkande 2011/12:CU20 .....	106
(Beslut skulle fattas den 12 april.) .....	106
<b>15 § Upphävande av lagen om exploateringssamverkan .....</b>	<b>107</b>
Civilutskottets betänkande 2011/12:CU22 .....	107
(Beslut skulle fattas den 12 april.) .....	107
<b>16 § Sjöfart .....</b>	<b>107</b>
Trafikutskottets betänkande 2011/12:TU9 .....	107
Anf. 109 LARS JOHANSSON (S) .....	107
Anf. 110 STINA BERGSTRÖM (MP) .....	109
Anf. 111 TONY WIKLANDER (SD) .....	112
Anf. 112 SIV HOLMA (V) .....	113
Anf. 113 JESSICA ROSENCRANTZ (M) .....	115
Anf. 114 LARS JOHANSSON (S) replik .....	118
Anf. 115 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik .....	118
Anf. 116 LARS JOHANSSON (S) replik .....	119
Anf. 117 JESSICA ROSENCRANTZ (M) replik .....	119
Anf. 118 LARS TYSKLIND (FP) .....	120
Anf. 119 LARS JOHANSSON (S) replik .....	123
Anf. 120 LARS TYSKLIND (FP) replik .....	123
Anf. 121 LARS JOHANSSON (S) replik .....	124
Anf. 122 LARS TYSKLIND (FP) replik .....	124
Anf. 123 ANDERS ÅKESSON (C) .....	125
Anf. 124 ANNELIE ENOCHSON (KD) .....	127
Anf. 125 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	130
Anf. 126 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik .....	130
Anf. 127 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	130
Anf. 128 ANNELIE ENOCHSON (KD) replik .....	131
Anf. 129 EDWARD RIEDL (M) .....	131
(Beslut skulle fattas den 12 april.) .....	133
<b>17 § Några fordons- och trafikfrågor .....</b>	<b>133</b>
Trafikutskottets betänkande 2011/12:TU10 .....	133
Anf. 130 LEIF PETTERSSON (S) .....	133
Anf. 131 STINA BERGSTRÖM (MP) .....	136
Anf. 132 TONY WIKLANDER (SD) .....	138
Anf. 133 SIV HOLMA (V) .....	138
Anf. 134 STEN BERGHEDEN (M) .....	140
Anf. 135 LEIF PETTERSSON (S) replik .....	141
Anf. 136 STEN BERGHEDEN (M) replik .....	142
Anf. 137 LEIF PETTERSSON (S) replik .....	142
Anf. 138 STEN BERGHEDEN (M) replik .....	142
Anf. 139 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	143
Anf. 140 STEN BERGHEDEN (M) replik .....	144

Anf. 141	STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	144
Anf. 142	STEN BERGHEDEN (M) replik.....	144
Anf. 143	LARS TYSKLIND (FP) .....	145
Anf. 144	GÖRAN LINDELL (C) .....	147
Anf. 145	STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	149
Anf. 146	GÖRAN LINDELL (C) replik .....	150
Anf. 147	STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	150
Anf. 148	GÖRAN LINDELL (C) replik .....	150
Anf. 149	ISAK FROM (S).....	150
Anf. 150	LARS GUSTAFSSON (KD) .....	153
	(Beslut skulle fattas den 12 april.).....	154
<b>18 §</b>	<b>Anmälan om frågor för skriftliga svar .....</b>	<b>154</b>
<b>19 §</b>	<b>Anmälan om skriftliga svar på frågor .....</b>	<b>155</b>
<b>20 §</b>	<b>Kammaren åtskildes kl. 19.33. ....</b>	<b>155</b>



Tryck: Elanders, Vällingby 2012