

Riksdagens protokoll

2010/11:26

Torsdagen den 2 december

Kl. 12.00 – 16.08



Protokoll
2010/11:26

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 26 november.

2 § Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Christine Jönsson* (M) anhållit om entledigande från uppdraget som ledamot av riksdagen från och med den 11 januari 2011.

Kammaren biföll denna anhållan.

3 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

Interpellation 2010/11:94

Till riksdagen

Interpellation 2010/11:94 Brist på arbetskraft med rätt utbildning
av Ylva Johansson (S)

Interpellationen kommer att besvaras onsdag 22 december 2010.

Skälet till dröjsmålet är inbokade engagemang som inte kan ändras.

Stockholm den 26 november 2010

Arbetsmarknadsdepartementet

Hillevi Engström (M)

Enligt uppdrag

Catharina Nordlander

Tf. expeditions- och rättschef

Interpellation 2010/11:95

Till riksdagen

Interpellation 2010/11:95 Fas 3 i jobb- och utvecklingsgarantin
av Ylva Johansson (S)

Interpellationen kommer att besvaras onsdag 22 december 2010.

Skälet till dröjsmålet är inbokade engagemang som inte kan ändras.
Stockholm den 26 november 2010
Arbetsmarknadsdepartementet
Hillevi Engström (M)
Enligt uppdrag
Catharina Nordlander
Tf. expeditions- och rättschef

4 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen

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

2010/11:FPM36 Meddelande om modernisering och effektivisering av EU:s inre marknad *KOM(2010)608* till näringsutskottet
2010/11:FPM37 Industrimeddelandet – en industripolitik för en globaliserad tid *KOM(2010)614* till näringsutskottet

5 § Bättre förutsättningar för internationellt tillsynssamarbete på värdepappersmarknadsområdet

Föredrogs
finansutskottets betänkande 2010/11:FiU15
Bättre förutsättningar för internationellt tillsynssamarbete på värdepappersmarknadsområdet (prop. 2010/11:17).

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under 13 §.)

*Ändring av
insättningsgarantins
täckningsbelopp*

6 § Ändring av insättningsgarantins täckningsbelopp

Föredrogs
finansutskottets betänkande 2010/11:FiU18
Ändring av insättningsgarantins täckningsbelopp (prop. 2010/11:23).

Anf. 1 ULLA ANDERSSON (V):

Herr talman! Vi ska debattera insättningsgarantin, och det finns inte någon politisk skiljaktighet i Sveriges riksdag om vi ska en insättningsgaranti eller inte. Det som denna debatt egentligen borde handla om är hur långt skattebetalarnas ansvar ska sträcka sig och hur en insättningsgaranti faktiskt påverkar bankernas risktagande.

Vi har redan en insättningsgaranti i Sverige och i EU-länderna. Tidigare var den på 50 000 euro. Det var en nivå som Vänsterpartiet gick med på, även om vi var kritiska eftersom vi tycker att den höjningen kunde ifrågasättas och att redan den tidigare nivån omfattade de allra flesta småsparare.

Nu föreslås en höjning till 100 000 euro. Vi menar att skattebetalarnas ansvar inte ska sträcka sig så långt. Vi gick emot detta förslag i EU-nämnden när det var upp för överläggningar, eftersom vi menar att en insättningsgaranti i sig leder till en ökad moral hazard, som man brukar säga, det vill säga att bankerna och finanssektorn är medvetna om att det är andra som går in och garanterar deras förluster. Det ökar i sig riskbenägenheten, vilket också en svensk statlig utredning har konstaterat.

I vår fond i Sverige för insättningsgarantin finns det i dag ungefär 23 miljarder kronor avsatta. Det täcker inte på långa vägar de insättningar som faktiskt finns som är på totalt 948 miljarder. Det betyder att ungefär 2,4 procent av insättarnas pengar är garanterade genom fonden. Resten kommer troligtvis skattebetalarna att få stå för om det skulle hända något så allvarligt som att banksektorn skulle gå omkull. Det är detta som är den djupa problematiken. Nu vidgar vi denna insättningsgaranti i än större utsträckning och till än större belopp, och vi vet redan i dag att avgifterna inte täcker de avsättningar som borde göras.

Herr talman! Jag yrkar bifall till vår motivreservation, eftersom vi menar att detta går för långt. Så här långt ska inte skattebetalarnas ansvar sträcka sig. Vi ska inte ta över det ansvaret från banksektorn på detta sätt.

Anf. 2 BO BERNHARDSSON (S):

Herr talman! För någon vecka sedan diskuterade vi här i kammaren EU:s grönbok om försäkringsgarantisystem. Där väcks tanken på att införa ett konsumentskydd inom försäkringssektorn motsvarande det som i dag finns inom banksektorn.

I dag diskuterar vi insättarskyddet. Allt detta sker i efterdyningarna av återkommande bank- och finanskriser, samtidigt som dramatiken tättnar när det gäller den pågående europeiska krisen. Den har framför allt sin upprinnelse i en spekulationsekonomi som måste stävjas. Effekterna drabbar nu sysselsättningen och välfärden, arbetare och tjänstemän, pensionärer och ungdomar – ungdomar som ännu inte har fått fotfäste på arbetsmarknaden eller som nu tappar fotfästet när krisen hanteras.

Även om vi senare kommer in mer på detaljer vill jag nu säga följande: Att få ordning på finansmarknaderna och ekonomin tror jag kommer att kräva radikala grepp som vi ännu inte har sett. Det är ingen djärv gissning att frågor som rör detta område eller liknande områden kommer att återkomma i kammaren under lång tid framöver. Det handlar nämligen om hur medborgarna i sin egenskap av konsument och skattebetalare, men framför allt i egenskap av medborgare, ska kunna skyddas från nya bubblor och kriser.

I dag diskuterar vi inte det stora greppet. Vi behandlar bara insättningsgarantin och ett EU-direktiv om att insättningsgarantins ersättningsbelopp ska fastställas till 100 000 euro. Det är den frågan vi har på bordet.

Vi socialdemokrater har motionerat med anledning av den proposition som regeringen har lagt fram. Vi vill, precis som ett par tunga remissinstanser, att täckningsbeloppet ska fastställas i kronor i stället för i euro. Skälet till det är egentligen ganska självklart, nämligen att vi har svenska kronor som vår valuta. Det handlar också inte minst om tydlighet gentemot konsumenterna och om att prioritera konsumentskyddet. Det är utgångspunkterna för vår motion.

Det hade kanske varit möjligt, men inte helt okomplicerat, att redan nu fastställa beloppet i kronor för att sedan justera det vid återkommande fastställda tidpunkter. Men vi har kunnat enas i utskottet om en gemensam linje som innebär att vi nu säger ja till regeringens lagförslag som innebär att ersättningsbeloppet fastställs i euro. Vi ger också regeringen i uppdrag att se till att driva linjen att icke euroländer, när direktivet omarbetas, vilket redan är bestämt, ges möjligheter att fastställa täckningsbeloppet i sin egen valuta. När direktivet väl är framförhandlat ska vi sikta på att göra precis det, alltså fastställa täckningsbeloppet i svenska kronor.

Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 3 JÖRGEN ANDERSSON (M):

Herr talman! Låt mig börja med att säga att detta förslag om den nya insättningsgarantin innebär en markant förstärkning av konsumentskyddet gentemot kreditinstituten. Jag vill också säga att vi i princip är överens i utskottet. Jag håller med om mycket i den beskrivning som görs om de spår som finanskrisen satt inom den finansiella sektorn.

Den globala finanskris som vi har genomlidit och för all del på många håll fortsatt genomlider har med mer än önskvärd tydlighet gjort klart vikten av en större stabilitet på finansmarknaderna. Hela vår gemensamma ekonomi är beroende av en fungerande finansmarknad, och där spelar bankerna en avgörande roll för att ekonomin ska fungera.

Vi ser därför hur en alltmer omfattande reglering av de finansiella systemen växer fram för att få en bättre tillsyn och för att försöka undvika obalanser, vilket i bästa fall också kan leda till att vi kan undvika framtida kriser.

Krishanteringsmekanismer ska införas för att hantera eventuella kriser, för att skapa förtroende och för att öka stabiliteten. Lika viktigt är att det finns ett förtroende i konsumentledet – spararna, eller bankkunderna om ni så vill, känner en trygghet med systemet – och att det finns ett skydd som täcker upp om olyckan är framme och något kreditinstitut kommer på obestånd och går omkull. Med ”konsumenter” menas i sammanhanget förutom fysiska personer också juridiska personer, med vissa få undantag.

Det är naturligtvis så att vi om spararna inte känner ett förtroende och en trygghet med systemet riskerar en uttagsanstormning i orostider, något som ytterligare kan komma att förvärra eventuell finansiell instabilitet. Därför är det en viktig poäng i att ha en bred insättningsgaranti.

Det är viktigt att insättningsgarantin utformas så att det stora flertalet omfattas av den – detta för att garantin ska få avsedd effekt. Samtidigt är det naturligtvis viktigt att täckningsbeloppets storlek inte får nivåer som motverkar ansvarstagande.

Förslaget har sin grund i ett beslut från Europeiska unionens råd hösten 2008, i finanskrisens kölvatten, som lett fram till direktivet 2009:14/EG. Det är detta vi nu har att förhålla oss till.

Direktivet innebär att insättningsgarantin höjs från nuvarande nivå till att omfatta 100 000 euro. I praktiken innebär det att mer än 90 procent av konsumenterna täcks av garantin. Det ger förutsättningar för att garantin fyller sitt syfte. På så sätt kan misstro mot systemet minimeras och förutsättningar ges för att ekonomin i övrigt ska kunna fortsätta att fungera.

Direktivet kommer att innebära en större harmonisering inom EU och omfattar förutom EU-medlemsstaterna även Norge, Island och Liechtenstein. Avsikten med direktivet är också att stärka den europeiska insättningsgarantin för att sektorn ska bära sina egna risker och kostnader i syfte att undvika att riskera skattebetalarnas pengar.

Därför, herr talman, och med detta som grund i syfte att motverka obalanser, att stärka stabiliteten på finansmarknaden och framför allt för ett starkare konsumentskydd, yrkar jag bifall till finansutskottets förslag i betänkandet.

Anf. 4 ULLA ANDERSSON (V) replik:

Herr talman! Visst är insättningsgarantin ett skydd och en trygghet för konsumenter och bankkunder. Det känns ändå som en form av chimär när man ser sig omkring och ser hur det är även i vårt land med tanke på finanskrisen och dess effekter – allt större inkomstskillnader bland människor samt en stor social otrygghet och en växande arbetslöshet. Vi ser hur land efter land går på knäna.

Men det är också glädjande att även Moderaterna nu anser att det behövs en omfattande reglering av finansmarknaden. Kanske är det till och med så att ni nu kan erkänna att den så kallade Chicagoskolan eller den nyliberala politik som nu varit rådande i ungefär 20 år och som är orsaken till krisen nu för gott kan begravas.

Moderaterna i denna kammare har faktiskt velat gå längre när det gäller varje avreglering av finansmarknaden som föreslagits i denna kammare. Det är den historia som ni moderater har med er. Det skulle vara lite intressant att få en kommentar till det av Jörgen Andersson. Ni har ju drivit linjen och ansett att marknaden ska klara sig själv och att den ska få ett ansvar som den faktiskt inte vare sig kan eller bör ta. Det är därför vi i dag har en finanskris.

Jörgen Andersson säger också att det är viktigt att insättningsgarantin inte kommer på nivåer som motverkar ansvarstagande från banksektorn. Vilka nivåer handlar det då om? Hur långt ska vi gå? Hur långt ska skattebetalarnas ansvar sträcka sig i det som borde vara banksektorns eget ansvar?

Anf. 5 JÖRGEN ANDERSSON (M) replik:

Herr talman! Jag kan förstå Ulla Anderssons oro kring att beloppet kanske blir för stort och att täckning inte finns i insättningsgarantin. Men låt mig peka på tre saker som kanske kan lugna Ulla Andersson en aning.

För det första finns det i bankernas avgifter en konstruktion som gör att risktagande motverkas. Den som har en större risk får betala en högre avgift till systemet.

För det andra får vi också, om vi harmoniserar insättningsgarantin i Europa, lägre trösklar för en ökad konkurrens i Sverige. Det gör att vi får fler banker och att riskerna därmed sprids på fler banker. Dessutom måste man gentemot kunderna visa ansvar.

För det tredje handlar det om den bankstödslag som finns här i Sverige. Vi har tillämpat ett system med att ta över banker som inte klarar av sina åtaganden. Därigenom kommer insättningsgarantin aldrig att falla ut. I stället är det aktieägarna som får ta den stora smällen. På det sättet tror jag att intäktsgarantin kommer att fylla sitt syfte. Med den här nivån

täcker vi, som jag tidigare sagt, drygt 90 procent, vilket jag tror är en bra nivå.

Anf. 6 ULLA ANDERSSON (V) replik:

Herr talman! Jag kan konstatera att Jörgen Andersson valde att inte kommentera Moderaternas syn på avregleringar och inte heller sin historia av att vilja låta marknaden ta det ansvar den faktiskt också fick. Men Moderaterna ville gå ännu längre. Vi ser nu effekterna av det systemet och av den ideologi som under lång tid drivit den moderata politiken. Jörgen Andersson återkommer kanske till det.

Det är intressant att höra att Jörgen Andersson anser att just 90 procent av insättarnas pengar är en rimlig nivå när det gäller skattebetalarnas ansvar. Det finns en fond i dag till vilken avgifter avsätts från banksektorn. Men vi kan konstatera att det motsvarar 2,4 procent av insättarnas pengar. Med den här förändringen lär det beloppet bli ännu lägre. Därmed har vi byggt in en form av stort risktagande för skattebetalarna. Jag menar att frågan blir lite väl enkelt hanterad.

Dessutom menar jag, liksom den statliga utredning som tog upp risken för moral hazard vid sådana här garantisystems införande, att den risken är rätt stor. Jag menar alltså att alla system vi nu i finanskrisens kölvatten bygger upp runt omkring kanske i sin tur bidrar till ett ännu större risktagande, för nu vet banker och finanssektorn att staterna går in. I land efter land efter land är det skattebetalarna som får stå där med kostnaderna – direkt i pengar räknat men också i form av försämrade levnadsförhållanden. Den signalen kommer att ha stor betydelse för framtiden, för hur detta framöver kommer att hanteras, och det är jättestorligen rädd för.

Anf. 7 JÖRGEN ANDERSSON (M) replik:

Herr talman! Det blir lite märkligt när jag i min första replik svarar på det Ulla Andersson säger i sin andra replik, för det jag där tog upp är i princip svaret också på det senare.

Låt mig försöka ytterligare lugna Ulla Andersson genom att lyfta fram perspektivet att se hela paketet med de regelsystemsförändringar som sker och det tillsynsarbete som man håller på att utforma. Det måste ses som en helhet. Insättningsgarantin är en del av det.

Vi har inte några siffror på hur mycket som skulle kunna komma att krävas eftersom vi inte har så många exempel på vad som skulle kunna ske i banksektorn vid en eventuell konkurs.

Återigen: Bankstödslagen är utformad så att staten när det gäller en systemviktig bank kan gå in och ta över den banken för att inte riskera hela systemet. Därmed minimeras den risk Ulla Andersson tar upp, nämligen att pengarna i denna fond inte skulle räcka.

Hela systemet är uppbyggt på så sätt att skattebetalarna inte ska drabbas utan att de som tar riskerna också ska bära sina egna kostnader. Det är hela poängen.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 13 §.)

Föredrogs
trafikutskottets betänkande 2010/11:TU6
Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet (prop. 2010/11:3 delvis och
prop. 2010/11:30).

*Avgifter i
Transportstyrelsens
verksamhet*

Anf. 8 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Transportstyrelsen har fått i uppdrag att lämna förslag på en ny finansieringsform för sin verksamhet. Det förslag vi har fått innehåller avgiftsfinansiering av vissa verksamheter. Andra verksamheter ska anslagsfinansieras.

Främst är det tillsyn, ärendehandläggning och registerhandläggning som ska avgiftsfinansieras. Härigenom hoppas man få jämförbara konkurrensvillkor mellan de fyra trafikslagen väg, järnväg, flyg och sjöfart. Vi socialdemokrater har egentligen inget att invända mot detta. Vi tror att det kan uppnås – kanske inte på en gång, men på längre sikt. Färdriktningen är tydlig, och den instämmer vi i.

Herr talman! Det är dock när man lägger till alla andra avgifter och pålagor som det blir problematiskt och svårgreppbart. Vi har till utskottet fått en uppvaktning från näringslivets organisationer på området och dessutom deras remissvar. De uttrycker en samlad bild att de nya pålagorna i form av avgifter och andra av myndigheterna beslutade kostnadshöjande åtgärder är ett problem. De har sett och ser kraftigt höjda banavgifter, höjd koldioxidskatt, trängselskatt i Göteborg och Stockholm samt IMO:s krav på fartygsbränslen.

Jag ska till och med gå så långt att jag citerar en mening i deras remissvar: "Näringslivsorganisationerna saknar en samlad konsekvensanalys av de sammantagna effekterna på transportsystemet och i förlängningen av hur svensk industris och handelns konkurrensförmåga påverkas liksom konsekvenserna för människors mobilitet och möjlighet att ta sig till städer och arbetsplatser."

Vi kan instämma i denna kritik på så sätt att vi säger att det behövs en helhetsbild av vad alla avgifter och andra åtgärder leder till. Vi måste veta vad både höger och vänster hand gör. Därför kräver vi av regeringen att den gör en samlad utvärdering och analys av hur de olika kostnadsfördrande förändringarna på transportområdet slår. Vi vill se helheten på området.

Företrädare för näringslivet och de offentliga aktörerna undertecknade så sent som den 25 augusti i år den så kallade Jönköpingsdeklarationen. Där enades man om att utifrån sina olika roller samverka i uppföljningen av prioriterade åtgärder. En av dessa prioriterade åtgärder är en samlad översyn av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga i syfte att stärka näringslivets konkurrenskraft i hela landet.

Det är mycket viktigt att detta nu tas på allvar. Varje enskilt politiskt beslut som påverkar transportkostnaderna måste noggrant utvärderas. Vi måste se helheten, men än viktigare är att mäta de samlade effekterna av de kostnader som politiken påför transportsektorn via avgifter och regelverk. Därför yrkar jag bifall till reservation nr 3.

Herr talman! I detta betänkande tas också museijärnvägarna upp. Det finns ett stort kulturhistoriskt värde i just museijärnvägarna för landet och för de bygder där de finns. De är en del av det svenska kulturarvet. Ofta drivs dessa järnvägar av ideella föreningar med människor som ägnar sin fritid åt sitt intresse. Deras jobb för att förvalta vår historia är av mycket stort värde. De banor som berörs är också ofta av stort intresse för besöksnäringen.

Det förslag från regeringen som nu föreligger riskerar att slå undan fötterna för dessa ideellt arbetande föreningar. Enligt majoritetens förslag, uppbackat av Sverigedemokraterna, ska dessa föreningar påföras samma avgifter som de kommersiella järnvägsföretagen. Detta är inte väl genomtänkt. Dels kan många av dessa kulturskatter tvingas att lägga ned sin verksamhet, dels tar de inte in några pengar att tala om. Det är ganska små pengar som kommer in genom museijärnvägarna.

Det är i och för sig bra att Transportstyrelsen har uttalat att museijärnvägarna ska undantas från självkostnadsprincipen; avgifterna ligger likafullt fast. Det räcker alltså inte med ett sådant undantag. Vi anser att museijärnvägarna helt borde befrias från dessa avgifter. Det är dessutom tveksamt om det netto ger någon inkomst till Transportstyrelsen, med tanke på handläggningskostnader och annat. I de flesta fall blir avgifterna så små att hanteringen av dem kostar mer än vad man får in.

Jag kan också konstatera att museijärnvägarnas framtid röner ett brett intresse i de flesta politiska läger utom hos Sverigedemokraterna. Det finns nämligen en rad motioner på detta område som är skrivna även av allianspolitiker som kräver att museijärnvägarna undantas från dessa avgifter. Därför yrkar jag bifall till reservation nr 2.

Herr talman! Sammanfattningsvis yrkar jag bifall till reservationerna 2 och 3.

(Applåder)

Anf. 9 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till samtliga reservationer. Jag är med andra ord emot regeringens förslag om nya avgifter i Transportstyrelsens verksamhet. Jag är det av flera skäl, men jag tänker koncentrera mig på tre. Det handlar om ojämlika villkor för våra olika transportslag, en oro för de företag som är helt beroende av järnvägen för sina transporter och om vårt ansvar för att klimatanpassa transporterna.

Just nu sitter representanter för Sverige i Cancún och diskuterar hur världens länder gemensamt ska kunna minska världens koldioxidutsläpp. Jag tycker att vi ska ha med oss det även här i vår kammare när vi beslutar om förslag som har påverkan på våra lokala utsläpp.

Det kan låta bra att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn, ärendehandläggning och registerhantering ska finansieras på ett enhetligt sätt. I dag ser det olika ut för våra fyra trafikslag. Luftfarten är helt avgiftsfinansierad. Järnvägen är skattefinansierad. Sjöfarten och vägtrafiken är både och. Men, herr talman, detta är inte det enda område där de olika trafikslagen har olika villkor. Flyget är till exempel befriat från klimatskatt, till skillnad från de andra trafikslagen. Järnvägen belastas med banavgifter. Något motsvarande finns inte för de andra trafikslagen.

Regeringens ambition att skapa likvärdiga villkor för transportslagen är bra, men att enbart titta på Transportstyrelsens avgifter och bortse från

transportslagens andra samhällliga effekter och kostnader blir haltande. Detta förslag skapar inte likvärdiga villkor, utan det förstärker det ojämlika. Det som är oroande är att de nya avgifterna främst drabbar ett av de klimatsmartaste sätten att transportera gods och människor, nämligen järnvägen.

Förslaget på de nya avgifterna i Transportstyrelsens verksamhet innebär nämligen kraftigt höjda avgifter för järnvägssektorn. Regeringens förslag innebär i praktiken att avgifterna för järnvägssektorn kommer att öka med 42 miljoner kronor. Jämförelsevis kommer avgifterna för flyget att minska med 17 miljoner kronor till 2014. Parallellt med dessa avgiftshöjningar i Transportstyrelsen föreslår regeringen en fördubbling av banavgifterna utan att införa motsvarande avgiftshöjningar för vägtrafiken.

De höjda avgifterna för järnvägen innebär sammantaget att vi riskerar att transportererna kommer att flyttas över från järnväg till väg. Det är inte att klimatanpassa våra transporter. Det går stick i stäv med den ambitionen.

Herr talman! I förslaget på höjda avgifter tas inte heller hänsyn till de delar av den svenska basindustrin som är helt beroende av järnvägen för sina transporter – LKAB, Stora Enso, Avesta Sheffield är bara några exempel. De kan inte köra sina produkter på vägen. Det går till exempel inte att köra malmen på lastbilen.

Det här är viktiga näringsgrenar för svensk export. Varför ska de företagen betala mer för sina transporter än företag som kan välja att flytta över transportererna till väg?

Så länge dagens skeva prissättning av transportererna fortgår kan vi i Miljöpartiet inte acceptera ett förslag som ytterligare bidrar till ökade kostnader för järnvägen. För att skapa en mer rättvis prissättning av transportererna krävs både kilometerskatt för tunga lastbilar och en höjning av koldioxidskatten. Klimatskatt för flyget är minst lika angelägen.

Vad som ändå kan sägas vara bra med förslaget är att sjöfarten får en större andel skattefinansiering. Dagens höga andel avgiftsfinansiering utgör ett hinder för att ta till vara sjöfartens klimatpotential för gods-transporter.

Man skulle därför tro att Sveriges Redareförening ställer sig positiv till förslaget. Men som redan har sagts här är det inte bara tågoperatörerna som är kritiska till förslaget, utan det är representanter för branschens samtliga fyra trafikslag som i sitt gemensamma remissyttrande över propositionen är starkt kritiska. Vi måste lyssna på branschens företrädare!

Regeringen bör göra ett omtag i den här frågan och tillsätta en utredning som tar ett bredare grepp om transportslagens samhälls- och klimatkostnader och utifrån det föreslå en rimlig finansieringsform för Transportstyrelsens verksamhet.

Anf. 10 SIV HOLMA (V):

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 1 där Vänsterpartiet och Miljöpartiet föreslår att regeringens proposition *Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet* avslås.

I dag sker större delen av finansieringen av Transportstyrelsens totala verksamhet genom anslag från statsbudgeten. Det finns skillnader mellan de olika transportslagen. Exempelvis finansieras vägområdet genom både

anslag och avgifter. De statliga anslagen finansierar tillsyn och kollektiva prestationer. Avgifterna finansierar verksamheter som är tydligt riktade mot individer och företag.

Järnvägsområdet är helt och hållet anslagsfinansierat. Sjöfartsområdet är i princip bara avgiftsfinansierat, även om det finns anslagsfinansiering i form av sjöfartsregistret. Luftfartsområdet har bara avgiftsfinansiering. Det är uppdelat på direkta avgifter och myndighetsavgifter.

Regeringens förslag går ut på att verksamheter som har en tydlig myndighetskaraktär från och med den 1 januari nästa år, det vill säga 2011, ska finansieras genom avgifter. Man säger sig vilja uppnå konkurrensneutralitet mellan trafikslagen. Regeringen vill att det ska bli en enhetlig finansiering av Transportstyrelsens verksamhet.

Men vad betyder egentligen denna förändring? Vänsterpartiet anser att det är principiellt fel att verksamheter som har en tydlig myndighetskaraktär inordnas i ett avgiftssystem. Det är väl ändå inte meningen att Transportstyrelsen ska lägga mer av uppmärksamheten på de finansiella målen än på de transportpolitiska? Avgiftsfinansieringen av järnvägar betyder dessutom att kostnaderna för detta transportslag ökar med 42 miljoner, samtidigt som avgifterna för flyget minskar med 17 miljoner.

Det kan tyckas vara förändringar som är relativt sett små, men dessa förändringar är led i en medveten politik. På punkt efter punkt försämrar man järnvägssektorns konkurrenskraft gentemot de andra transportslagen, framför allt gentemot vägtrafiken. Regeringen föreslår exempelvis parallellt med dessa avgiftshöjningar för järnvägen en fördubbling av banavgifterna. Motsvarande avgiftshöjningar på väg införs inte. Att på detta vis införa dubbla pålagor i form av ban- och tillsynsavgifter kommer att leda till dyrare resor för resenärer och ökade transportkostnader för godstrafiken och därmed färre järnvägstransporter för gods och personer.

Detta är inte en politik som leder till fler hållbara transporter. Prisrelationerna mellan olika transportalternativ måste förändras till förmån för dem som ger lägst klimat- och miljöbelastning. I budgetpropositionen blir det tydligt hur regeringen i sin nationella plan för infrastruktur 2010–2021 kraftigt minskar ambitionerna vad gäller järnvägsinvesteringar som halveras jämfört med investeringarna förra mandatperioden, medan väginvesteringarna ökar kraftigt. Med regeringens politik kommer investeringar i väg att vara mer än dubbelt så stora som investeringarna i järnväg år 2014.

Herr talman! Förslagen om enhetlig avgiftsfinansiering av Transportstyrelsens verksamhet går på tvärs mot vad Vänsterpartiet vill. Vi vill inte att politikerna abdikerar från sitt ansvar när det handlar om att bryta transportsystemets klimatpåverkan. Vänsterpartiet vill i stället på ett offensivt sätt agera för att påbörja en omställning på riktigt: att flytta trafik från väg till järnväg. Det är nödvändigt att med alla medel som vi har tillgång till ställa om till ett ekologiskt hållbart transportsystem.

Det är därför vi anser att det hade varit klokare om regeringen haft en helhetssyn, där man lyfter det nödvändiga miljöomställningsperspektivet och för riksdagen presenterat ett förslag där finansieringen av delar av sjöfartens och luftfartens verksamhetsområden hade omvandlats till anslagsfinansiering. Då hade transportslagen i större utsträckning kunnat bli föremål för politiska prioriteringar.

Regeringens politik går som sagt åt fel håll. Regeringen har dessutom övergett principen om att en avgift är något som betalas för en specificerad motprestation. Det räcker inte heller att se på Transportstyrelsens avgifter enbart utifrån någon form av konkurrensneutralitet. Man kan inte bortse från trafikslagens klimatpåverkan och därmed samhällsliga effekter och kostnader.

Vi förordar att regeringen gör ett omtag i dessa frågor och tillsätter en ny utredning som tar ett bredare grepp om trafikslagens samhällskostnader. Utredningen bör finna en balans mellan vad som principiellt är anslagsfinansiering och det som tydligt är avgiftsfinansiering i Transportstyrelsens verksamhet.

Det här är krav som ligger i linje med reservation 3, som går ut på att få en samlad analys på transportområdet. Därför yrkar jag bifall till reservation 3.

Herr talman! På en punkt har Vänsterpartiet fått rätt, och i detta betänkande borde man ha kunnat ge oss ett erkännande i text, men där fegar utskottsmajoriteten. Man hänvisar till budgetpropositionen. Vi skriver i vår motion att offentligt rättsliga avgifter inte ska disponeras av Transportstyrelsen utan tillföras statskassan och redovisas under inkomstittel. Regeringens ursprungsförslag var en så kallad nettofinansiering. I budgetpropositionen rättades detta till, och därmed ges i den propositionen Vänsterpartiet rätt i sak.

Herr talman! Låt mig avslutningsvis yrka bifall till trepartireservationen, nr 2, *Särskilda hänsyn vid avgiftsreformeringen*, som alltså Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet tillsammans står bakom. Den tar upp att museijärnvägarna ska undantas från kravet att betala avgifter.

Regeringen säger att museijärnvägar kan få en lägre avgift med ett kostnadstak på 5 000 kronor. Jag tror, i likhet med andra talare här, emellertid att kostnaderna för Transportstyrelsens administration eller byråkrati skulle bli högre än de intäkter som man skulle få in i intäkter av museijärnvägarna. Det enda rimliga i detta sammanhang är att museijärnvägarna undantas från kravet på avgifter.

I detta sammanhang, herr talman, vill jag bara påminna riksdagen om att motioner som går i denna riktning är inlämnade från socialdemokratiska, kristdemokratiska och moderata riksdagsledamöter. Det vore en demokratisk kulturgärning om reservationen fick majoritet i Sveriges högsta beslutande organ.

(Applåder)

Anf. 11 MALIN LÖFSJÖGÅRD (M):

Herr talman! Utgångspunkten för den politik som vi moderater och Alliansen bedriver inom trafik- och infrastrukturuområdet är att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem så att hela Sverige kan leva och människor och gods kan transporteras säkert, i tid och på ett klimatsmart sätt.

Ett omfattande arbete med omorganisationer av myndigheter inom transportområdet sattes i gång under den förra mandatperioden för en övergång till ett trafikslagsövergripande synsätt. Nya myndigheter har bildats, andra har lagts ned.

2009 bildades Transportstyrelsen, en ny myndighet där alla fyra trafikslagen är samlade. Myndighetens kärnverksamhet består av regelgiv-

ning, tillståndsgivning och tillsyn inom transportområdet samt ansvar för de register som behövs för att utöva denna verksamhet. I och med inrättandet av Transportstyrelsen är kärnverksamheten inom de fyra trafikslagen organiserad på ett enhetligt sätt, men finansieringsprinciperna skiljer sig åt eftersom de tidigare formerna för finansieringen har varit olika och tillämpats inom respektive trafikslag inom Transportstyrelsen. Vi kan jämföra med till exempel sjöfartsområdet som inom Transportstyrelsens verksamhet till största del har finansierats med avgifter, medan det för järnvägsområdet har varit det omvända. Det har varit hel anslagsfinansiering.

Propositionen som vi debatterar i dag handlar i huvudsak om att införa möjligheter till en enhetlig finansiering av samtliga trafikslag inom Transportstyrelsen. Några exakta avgifter och avgiftsnivåer är inte föremål för regeringens förslag.

Herr talman! Avgiftsfinansiering är mer effektivt än finansiering via skattekollektivet, eftersom det blir en tydligare koppling mellan efterfrågan av tjänster och de resurser som kan tilldelas verksamheten. Därför föreslås att Transportstyrelsens verksamhet som avser ärendehandläggning, tillsyn och registerhållning i huvudsak finansieras med avgifter. Men vissa delar bedöms inte vara lämpliga för avgiftsfinansiering, och det är verksamheter som avser regelgivning, prövning av beslut som fattas av annan myndighet, prövning av tvister i avtalsliknande situationer samt andra särskilt angivna ändamål och stabsavgifter.

Det förslag som nu ligger bedöms få mycket begränsade effekter på statsbudgeten. Totalt sett är det små förändringar som sker i relationen mellan avgiftsfinansiering och skattefinansiering. Men för respektive trafikslag blir det förändringar av olika omfattning. Transportstyrelsen har också gjort en konsekvensanalys, där det bedöms att några överflyttningseffekter mellan trafikslagen inte kan förutses med anledning av de förändrade finansieringsprinciperna. Även den ekonomiska påverkan på företagen bedöms bli marginell, varför effekten för privatpersoner också bör bli begränsad.

Herr talman! Det är angeläget att transportsystemet bidrar till effektiv samordning och nyttjande av trafikslagen och att konkurrensvillkoren mellan de fyra trafikslagen görs mer jämförbara. Det var också grunden när Transportstyrelsen bildades. Att Transportstyrelsens verksamhet finansieras på ett enhetligt sätt, oberoende av trafikslag, är ett naturligt steg i den utveckling som påbörjats. Likartade ekonomiska villkor bör gälla för transporter och gods, oberoende av trafikslag, för att vi ska kunna främja konkurrensneutraliteten mellan trafikslagen inom Transportstyrelsens verksamhet.

Enhetliga principer för avgiftsuttag för Transportstyrelsens verksamhet kommer att ge ökade incitament för att effektivisera verksamheten, tillvarata samordningsfördelar och tillämpa trafikslagsövergripande perspektiv i verksamheten. Detta med en effektiv myndighet och att tillvarata samordningsfördelar är en viktig utgångspunkt för Alliansens politik och hur vi ser på myndigheter och deras utförande. Utvecklingen kommer att följas upp kontinuerligt och bland annat redovisas för riksdagen i samband med den årliga budgetberedningen.

Herr talman! Propositionen som vi behandlar i betänkandet behandlar också ett förslag från regeringen om att samla tillsynsuppgifter enligt

arbetstidsbestämmelserna inom delar av transportområdet till Transportstyrelsen genom en överföring från Arbetsmiljöverket. På så sätt blir det enklare och tydligare med en ansvarig myndighet och en mer sammanhållen tillämpning av regelverken. Det bör också kunna ge förutsättningar för regelförenkling, vilket då kan komma berörda företag till godo. De nya författningarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2011.

Herr talman! Låt mig också kommentera de tre reservationer som finns i betänkandet. Som vi hörde yrkar Vänsterpartiet och Miljöpartiet avslag på propositionen. Vi kan väl säga så här lite kort: De har en annan syn och vill bland annat ha en ny utredning.

Herr talman! Jag vill poängtera att det vi debatterar nu är den proposition som behandlar hur Transportstyrelsens verksamhet ska finansieras, ingenting annat. Verksamheten består av, som jag tidigare har sagt, regelgivning, tillståndsgivning och tillsyn inom transportområdet. Det är kärnverksamheten.

Bildandet av Transportstyrelsen och även den proposition som vi nu debatterar har föregåtts av omfattande utredningar. Och när det gäller finansiering via avgifter har regeringen lämnat en utförlig redovisning av gränsdragningen mellan skatt och avgift baserad på tidigare utredningar och propositioner samt yttrande från Lagrådet. Regeringen understryker också att avgiftens storlek ska svara mot kostnaden för den tillsyn som sker.

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet har en reservation där de vill att museijärnvägarna helt ska slippa avgifter. Museijärnvägarna har en viktig betydelse för det svenska kulturarvet. Det tycker också vi i Alliansen.

Transportstyrelsens styrelse har den 28 oktober godkänt ett förslag till nya föreskrifter om avgifter, inklusive ett förslag om ett avgiftstak för sökande som enbart bedriver kulturhistorisk verksamhet. Avgiftstaket föreslås vara 5 000 kronor per ärende.

Det är viktigt att vi värnar museijärnvägarna, men vi får inte glömma att det kan finnas annan kulturhistorisk verksamhet som också kan påverkas. Därför tycker vi att det är bra att det här beslutet har kommit från Transportstyrelsens styrelse, för det berör inte bara museijärnvägarna utan även andra ideella föreningar som bedriver kulturhistorisk verksamhet. Tyvärr verkar ni ha glömt de verksamheterna i er reservation.

Vi förutsätter att regeringen i sin fortlöpande myndighetsstyrning noga kommer att följa utvecklingen på området och även när det gäller andra avgifter.

Herr talman! Till sist en reservation från S, V och MP om krav på en samlad analys av kostnader på transportområdet. Vi kan konstatera att det har hänt och händer väldigt mycket inom transportområdet och att det är viktigt med analys och utvärdering.

Alliansens politik inom transportområdet har den senaste mandatperioden till stora delar handlat om att ställa om från stuprörstänk till trafikslagsövergripande perspektiv. Just det trafikslagsövergripande perspektivet har varit det centrala såväl vid bildandet av nya myndigheter som vid utformningen av den långsiktiga infrastrukturplaneringen. De senaste årens arbete har föregåtts av ett omfattande offentligt utredningsarbete och remissförfarande, där konsekvenserna av föreslagna åtgärder har kunnat belysas och behandlas. Till exempel har arbetet med att ta

fram en ny nationell plan varit en öppen och inbjudande process där den regionala nivån har fått ett ökat inflytande och prioriteringar från regionala planupprättande myndigheter och organ har vägt tungt.

En ny myndighet har också bildats, Trafikanalys, som har till uppgift att kontinuerligt utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Och som vi hört tidigare talare säga har i augusti i år Svenskt Näringsliv, forskning och offentliga aktörer kommit överens om att samverka utifrån sina roller kring en uppföljning av en samlad översyn av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga. Detta innebär att det som efterfrågas i reservationen borde bli väl tillgodosett genom det arbete som redan pågår och genom till exempel inrättandet av Trafikanalys.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag och avslag på samtliga reservationer.

(Applåder)

Anf. 12 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Man kan undra varför alliansregeringen inte vill lyssna på näringslivet i detta fall. I alla andra sammanhang är näringslivets ord nästan lag för de borgerliga, och det som uttalas av ett företag ska följas. Varför är det inte så i detta fall?

Vi säger inte nej till avgifterna; vi säger inte nej till propositionen, men vi vill se en samlad bedömning av hur läget är.

Vi kommer att fatta beslut om eller har redan fattat beslut om en massa andra pålagor i riksdagen. Regering och myndigheter kommer också att fatta sådana beslut. Därigenom riskerar vi att hamna i de små stegens tyranni där vi tar ett steg hit och ett steg dit och slutligen hamnar i en helhet som vi inte har grepp om. Varför inte göra analysen på ett bra sätt nu?

Det är uppenbart att näringslivet inte tror att myndigheterna som är satta att göra detta räcker till. Näringslivet vill ha en samlad analys; det vill också vi.

Man kan jämföra med det höga tonläge och debattläge som varit när det gäller kilometerskatten. När det läggs avgifter på järnväg och annat är det inga problem för er, men när vi föreslog att man skulle jämna ut skillnaden mellan trafikslagen blev det besvärligt. Den frågan är inte uppe till debatt här och nu, men jag ville bara göra den jämförelsen.

Anf. 13 MALIN LÖFSJÖGÅRD (M) replik:

Herr talman! Det pågår många stora förändringar inom transportområdet. Huvudsyftet är att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem där hela Sverige kan leva. Det började vi att jobba med under förra mandatperioden, och vi fortsätter med det denna period. En viktig utgångspunkt är att gå från ett stuprörstänk till ett trafikslagsövergripande perspektiv för att på så sätt skapa möjligheter för att transportera människor och gods på till exempel ett klimatsmartare sätt.

Att analysera och utvärdera är en viktig del som ska ske kontinuerligt som jag ser det. Det är också därför regeringen har inrättat myndigheten Trafikanalys som just har till uppgift att jobba med detta. Myndigheten ska utvärdera och analysera, redovisa effekter av föreslagna och genom-

förda åtgärder inom transportområdet och följa hur transportsektorn och infrastruktursektorn i Sverige står sig och förhåller sig till övriga Europa.

Tidigare fanns det en myndighet som hette Sika. Den fungerade inte riktigt bra; man fick inte de uppföljningar man ville ha.

Nu har man satt in ett kraftigt verktyg genom en myndighet. Man har också när man gjort förslagen haft många utvärderingar, remissförfaranden och analyser för att veta vart man ska gå. Det viktiga är att man fått till en myndighet och ett organ som gör detta löpande och kontinuerligt. Man har också överenskommelsen med Svenskt Näringsliv, forskning och offentliga aktörer om att man ska samverka utifrån sina roller. Där tror jag inte att det råder någon oenighet med näringslivet.

*Avgifter i
Transportstyrelsens
verksamhet*

Anf. 14 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Det var i alla fall tydligt när näringslivet var i utskottet att man hade en annan uppfattning än utskottsmajoriteten. Det är också uppenbart i de remissvar som lämnats att man vill se den samlade analysen och inte tror att den kan komma till stånd annat än genom ett särskilt beslut.

Regering och riksdag avser att lägga en mängd pålagor på trafiken. Det skulle vara intressant att höra Malin Löfsjögård berätta vilka pålagor man från majoritetens sida tänker lägga på vägtrafiken när hon nu säger att det ska bli konkurrensneutralitet mellan de olika trafikslagen. Vägtrafiken har i princip inga pålagor i dag.

Malin Löfsjögård påpekar att vi ska diskutera det som finns i propositionen. Ja, det är sant. Då ska vi väl också göra det när det gäller museijärnvägarna. Det som finns i propositionen är pålagor på museijärnvägarna. Vi riskerar att många av dem lägger ned sin verksamhet, och vi riskerar besöksnäringen på många ställen där man använder museijärnvägarna för att ge turister upplevelser och annat. Men då ska man helt plötsligt se till annan kulturhistorisk verksamhet som inte omfattas av denna proposition. Lite ordning på argumenten måste man ha. Just i detta fall finns det ingen som helst anledning för regeringen att framhärda. Vi kan plocka bort avgifterna utan att på något sätt äventyra statskassan.

Anf. 15 MALIN LÖFSJÖGÅRD (M) replik:

Herr talman! Vi börjar med museijärnvägarna. Jag tror tyvärr att Leif Pettersson har missuppfattat det hela. Det kan finnas annan kulturhistorisk verksamhet än museijärnvägarna som ligger inom Transportstyrelsens tillsyns kontroll. Det är detta som avses och också står skrivet i Transportstyrelsens beslut. Man föreslår en differentierad avgift för ideella föreningar som bedriver kulturhistorisk verksamhet som innebär en lägre timtaxa och ett tak om 5 000 kronor per ärende om godkännande av fordon eller infrastrukturanläggning.

I motionen från den socialdemokratiska kommittén i trafikutskottet finns inget krav på att det ska vara avgiftsfritt för museijärnvägarna, utan motionen följer precis det beslut som Transportstyrelsen tagit. Nu har ni hängt på en motion från Björn von Sydow som säger att det ska vara helt avgiftsfritt. Ni kanske ska gå hem och fundera lite på vad ni egentligen tycker och tänker.

Vad gäller utvärdering, utredning och samlad analys pågår det mycket arbete som kommer att ske kontinuerligt bland annat genom Trafik-

analys och genom den överenskommelse som är gjord, den så kallade Jönköpingsdeklarationen.

Leif Pettersson tycker att regeringen ska sätta i gång nya utredningar. Samtidigt lägger hans socialdemokratiska kolleger i andra utskott besparingskrav på Regeringskansliet på över 600 miljoner. Jag har lite svårt att få det att gå ihop.

Anf. 16 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Det gläder mig att Malin Löfsjögård börjar sitt anförande med att tala om långsiktigt hållbara transporter. Det är glädjande att vi är överens om att det är det vi måste arbeta för. Jag antar därför att Malin Löfsjögård liksom jag blev bekymrad när den nya sammanställningen från Trafikverket och Naturvårdsverket om våra koldioxidutsläpp i landet presenterades. Den visar att trenden med att koldioxidutsläppen går ned har brutits och att de nu tvärtom går upp. Prognosen är att de kommer att gå upp med 2 procent från den tunga trafiken i år. Vi kör alltså mer gods på vägarna än vad vi gjort förut.

Jag har ett par frågor i anslutning till detta. Hur kommer de nya avgifterna att underlätta skapandet av ett långsiktigt hållbart transportsystem?

Trafikverket kommer att stå för en stor del av de nya avgifterna på grund av att det är infrastrukturhållare. Min andra fråga är, med tanke på det tågkaos vi ser i dag: Var ska de pengarna tas från Trafikverkets verksamhet?

Anf. 17 MALIN LÖFSJÖGÅRD (M) replik:

Herr talman! Vi debatterar i dag trafikutskottets betänkande som rör finansieringssystemet för Transportstyrelsen. Det handlar inte om att diskutera hur vi ska finansiera infrastruktur och andra bitar. Det är sådana diskussioner som kommer vid behandlingen av budgetpropositionen, så jag tänker inte ägna mig åt det i replikskiftet.

Däremot tänker jag gå in på frågan om långsiktigt hållbart transportsystem. Det jobbar vi för. Det innebär att man måste göra det över hela spektrumet. Det handlar om att titta på hur myndigheterna är organiserade, hur myndigheterna jobbar och hur vi lägger upp till exempel infrastrukturplanering med mera.

När det gäller myndighetsorganisationerna har det varit en viktig utgångspunkt att det ska vara trafikslagsövergripande. Vi ska bort från stuprörstänk. Därför har vi också bildat Transportstyrelsen som ska ta hand om myndighetsstyrningen och titta på de bitarna.

Det är väldigt viktigt att vi ser till att den myndigheten kan jobba på ett bra och effektivt sätt. Det kan jobba trafikslagsövergripande för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Man ska se till att man har en enhetlig finansiering av tillsynsavgifterna så att man får en konkurrensneutralitet.

Det är inte där vi gör miljöstyrningen. Det handlar om tillsyn och de bitarna. Det är väldigt viktigt att vi har en tillsyn. Det skulle kunna vara en miljötillsyn. Men det är inte i Transportstyrelsen som vi reglerar vad det ska vara för olika skattesystem på de bitarna.

Anf. 18 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Det kan ligga någonting i det du säger att det handlar om tillsyn. Men det handlar också om kostnader. Kostnaderna kommer i slutänden att ramla ned till resenärerna och dem som ska köra godset. I min värld påverkar det resandet och vad man väljer för trafikslag för att transportera sitt gods.

Då är vi återigen tillbaka till detta med långsiktigt hållbara transporter. Är inte majoriteten och Malin Löfsjögård rädda för att förslaget kan leda till att flera kommer att välja att åka bil och att använda sig av vägtrafiken för sina transporter?

Anf. 19 MALIN LÖFSJÖGÅRD (M) replik:

Herr talman! Transportstyrelsen har gjort en konsekvensanalys. Där gör man bedömningen att några överflyttningseffekter mellan trafikslagen inte kan förutses med anledning av de förändrade finansieringsprinciperna.

Vi kan se att den största principiella förändringen blir inom järnvägsområdet, eftersom det trafikslaget fram tills nu har haft allting anslagsfinansierat. Nu införs avgifter. Det årliga avgiftsuttaget för järnvägsområdet blir totalt ca 42 miljoner kronor.

Om man tittar på omsättningen för järnvägsföretagen ett normalår motsvarar det mindre än 1 promille. Eftersom det ändå blir en sådan förändring kommer man att genomföra det successivt under tre år. Men man får ställa det i relation till den omsättning som finns.

I jämförelse kan vi säga att avgiftsfinansieringen inom sjöfartsområdet kommer att minska med över 50 procent. Det motsvarar en minskning av de årliga avgiftsintäkterna med över 100 miljoner kronor, eftersom de tidigare haft sin finansiering helt via avgifter.

Man jämnar ut det så att man får ett bättre och enhetligare system och en bättre tydlighet för att kunna jobba med de bitarna.

Anf. 20 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Malin Löfsjögård sade i sitt anförande som ett svar på reservation 1, där V och MP har föreslagit att man ska avslå propositionen: Vi har en annan syn, och nu ska vi bara diskutera Transportstyrelsens avgiftssystem. Det lät nästan som att vi inte fick föreslå att man ska avslå propositionen, eftersom vi ska diskutera Transportstyrelsens avgiftssystem. Det kan väl ändå inte Malin Löfsjögård mena. Du får gärna förtydliga dig.

Apropå detta med att avgifterna så småningom kommer att hamna i Trafikverkets knä fick jag en liten lapp från min kollega som jag gärna vill delge er och citera:

Vilken underbar dag för pedagogik när trafikpolitiken debatteras.

Vilken otroligt illustrerande skillnad mellan teori lika med prat och praktik lika med verkligheten.

Snön faller, tågen stannar. Alliansen pratar, och folk därute i de fastfrusna tågväxlarnas Sverige håller på att tappa tålamodet.

Det tycker jag är väldigt betecknande. Det blir väldigt mycket duttande i någon form av teoretiska formler när det handlar om att förändra de problem som finns i verkligheten.

Det är också av det skälet som vi yrkar avslag. Vi ser saker och ting i ett helhetsperspektiv. Vi vill att man ska använda alla medel som står till buds för att ställa om trafik från väg till järnväg. Detta avgiftssystem är ett slag i luften.

Anf. 21 MALIN LÖFSJÖGÅRD (M) replik:

Herr talman! Siv Holma pratar om duttande. Alliansen duttar inte. Under förra mandatperioden hösten 2008 lade alliansregeringen fram en ny infrastrukturproposition. Den behandlar den politik som Alliansen driver inom infrastruktur- och trafikområdet, där det finns ett långsiktigt anslag som ger förutsättningar. Den anger hur vi ser att vi ska ställa om den politik som tidigare har bedrivits inom infrastruktur- och trafikområdet.

En stor del har handlat om att få tillbaka trovärdigheten i den här frågan. De resenärer som i dag sitter fast på tågen hade tidigare inget förtroende alls för det system som fanns. Jag förstår om de är frustrerade i dag. Har man under så många år inte skött det system som finns tar det tyvärr inte ett eller två år att fixa allt det, även om man kunde önska att det vore så.

Vi ska använda alla medel som står till buds, säger Siv Holma. Vi ska använda alla medel som står till buds, och vi ska jobba inom alla delar. Det vi nu tittar på är Transportstyrelsens verksamhet och hur man i myndighetsutövningen ska kunna sköta tillsynen på ett bra och effektivt sätt. Det bidrar också till ett långsiktigt hållbart transportsystem genom att verka trafikslagsövergripande. Det gör man genom att ha en effektiv tillsyn för alla trafikslagen, där man kan få samordningseffekter genom att ha en finansieringsprincip som möjliggör detta.

Du frågar om man inte får föreslå att man ska avslå propositionen. Ni har självklart rätten att göra det. Men det känns som att den grund som ni har för att avslå inte är Transportstyrelsens verksamhet utan helt andra saker.

Anf. 22 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Det är andra saker. Det är klart att vi har andra utgångspunkter utifrån att vi vill på riktigt ställa om trafiken från väg till järnväg. Då är det avgiftssystem som allianspartierna föreslår ett slag i luften.

Jag vill passa på att ta upp frågan om järnvägmuseerna. Malin Löfsjögård anklagar oppositionen för att vi inte har tagit ett helhetsgrepp när det gäller allt kulturarv som kan finnas inom Transportstyrelsens verksamhet. Det hade inte hindrat allianspartierna eller majoriteten att ta upp den frågeställningen i utskottsbetänkandet. Ni hade kunnat göra ett tillkännagivande och bett regeringen att återkomma med ett förslag som innebär att alla kulturarv kan ingå i detta med att vara avgiftsfria.

Det är inget bra argument när Malin Löfsjögård säger att Socialdemokraterna inte hade skrivit någon motion om detta och att de borde gå hem och lära sig något. Vänsterpartiet har inte heller skrivit någon motion. Jag är oerhört tacksam mot dem som skrev en motion. Till exempel ska det bli jätteintressant att lyssna på Björn von Sydows anförande, och jag tycker att alla riksdagsledamöter som har samma insikter i den här frågan ska ta tillfället i akt att här i Sveriges högsta beslutande organ rösta på reservationen. Det är inget som är farligt.

Järnvägsmuseerna kommer att hylla oss och speciellt dem i allianspartierna som väljer att rösta på reservationen. Det är ingen fara för statsfinanserna heller.

Anf. 23 MALIN LÖFSJÖGÅRD (M) replik:

Herr talman! När det gäller finansieringen för Transportstyrelsen är det inte regeringen som föreslår de exakta avgifterna, utan det görs på lägre nivå. Transportstyrelsen har lagt fram ett förslag om hur avgifterna ska se ut och vilka avgifter som ska finnas. Huvudregeln är att det ska vara en självkostnadsprincip, men man har gjort två avsteg. Det ena gäller medicinska dispenser, där man har satt en lägre avgift. Jag ska inte läsa upp siffrorna här, för det spelar inte så stor roll egentligen. Det andra gäller museitrafik eller verksamhet av motsvarande ideella föreningar.

Museijärnvägarna spelar en viktig roll och har stor betydelse. Det tror jag att vi alla 349 här i kammaren är överens om. Men det som jag tycker saknas i era argument och i er reservation är just breddningen till att det också kan finnas annan ideell verksamhet på det här området som kan vara angelägen. Vi tycker att det förslag som Transportstyrelsens styrelse nu har beslutat om är bra, det vill säga att man gör ett avsteg och lägger in ett tak. Man har en lägre timtaxa och ett tak på 5 000 kronor. Det möjliggör nämligen för fler än bara museijärnvägar att söka en avgiftssänkning.

Det står också på s. 20 i betänkandet att vi med tillfredsställelse noterar att Transportstyrelsens styrelse har fattat detta beslut. Den texten saknas inte.

Anf. 24 LARS TYSKLIND (FP):

Herr talman! Jag ska börja med att yrka bifall till utskottets förslag och avslag på samtliga reservationer. Sedan vill jag också instämma i Malin Löfsjögårds synpunkter. Jag har som alliansföreträdare inga andra synpunkter än Malin har haft.

Jag kan konstatera att betänkandet i huvudsak handlar om avgifter som gäller Transportstyrelsens verksamhet. Sedan finns det en del andra motioner med i sammanhanget.

Det har varit många frågor som har diskuterats i dag, men i grunden handlar det om en helt rimlig princip, nämligen att avgiftsfinansieringen inom Transportstyrelsen görs likvärdig och enhetlig för samtliga transportslag. Det är den principen vi diskuterar. I grunden är det en ganska självklar princip, och den ligger helt i linje med det trafikslagsövergripande synsätt som allianspolitiken har haft sedan makttillträdet 2006.

Detta synsätt har präglat hela politiken. Man kan se det på de myndigheter som har tillkommit – Trafikverkets trafiktillsyn och Transportstyrelsen. Det ligger helt i linje med att ha en helhetssyn i arbetet för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Vi kan se på detta med avgifter kontra skattefinansierad finansiering. Det som ska avgiftsfinansieras är ju tillsyn, ärendehantering och registerhandläggning, medan det som anslagsfinansieras handlar mer om att göra föreskrifter, alltså regelgivning, och sådant som riktar sig mer brett och generellt. Gränsdragningen mellan avgift och anslag bygger ju på att när det gäller det som avgiftsfinansieras kan man se att det riktar sig mot

någon särskild. Så fungerar myndigheternas avgiftssystem på de flesta nivåer i Sverige i dag.

Någon fara för statsfinanserna är det ju inte, speciellt inte med tanke på de starka statsfinanser som Sverige faktiskt har. Men bortsett från detta är hela förslaget ur statsfinansiell synpunkt väldigt marginellt. Det blir en liten höjning av skattefinansieringen, men för att uppnå konkurrensneutralitet handlar det framför allt om en omfördelning mellan trafikslagen.

Det finns historiska förklaringar till att det är som det är, att vissa trafikslag till 100 procent avgiftsfinansieras medan andra till 100 procent anslagsfinansieras.

Precis som Malin Löfsjögård sade handlar propositionen inte om exakt vilka avgifter som ska tas ut, men den innehåller många bemyndiganden att sätta upp avgiftssystemen. Men det finns ändå bedömningar från Transportstyrelsen, och det är de siffrorna vi kan diskutera. Man kan se att avgiftsuttaget på vägområdet ökar med 67 miljoner och att avgiftsfinansieringen där är 75 procent av utgifterna. På järnvägsområdet går man från 0 till 58 procent eller 42 miljoner kronor. Sjöfarten har ju haft många synpunkter om att man har haft mycket avgifter och att det inte har varit konkurrensneutralt. Det har man i vissa stycken naturligtvis haft rätt i, och nu rättas detta till så att man även inom sjöfarten får samma typ av finansieringssystem. Man ser att skattefinansieringen på sjöfartssidan går från 7 till 59 procent. Vi får se detta utifrån de bedömningar som Transportstyrelsen har gjort.

Det pratas om kraftigt höjda avgifter. Det kan man kanske kalla det. Vad vi diskuterar här är ju 42 miljoner. Som Malin Löfsjögård nämnde motsvarar det ur omsättningssynpunkt någon promille för de stora bolagen. Sedan finns det naturligtvis skillnader mellan tågoperatörer. Det finns små och stora, och det kan ha större betydelse för en mindre tågoperatör. Men då är det bra att man från Transportstyrelsens sida uttrycker att man tänker införa det successivt under tre år. Storleken på avgifterna är inte sådan att man inte kan anpassa sig.

Det finns också en koppling mellan avgiftens storlek och de kostnader som den offentliga tillsynsmyndigheten har. Man kan väl kalla det en typ av självkostnadsprincip. Man gör dock den rimliga bedömningen att frångå den principen och göra ett undantag när det gäller till exempel museijärnvägarna, då man sänker timtaxan och sätter ett tak – jag tror att det var 5 000 kronor per ärende. Det sker just utifrån utgångspunkten att det rör sig om ideell verksamhet där man inte har särskilt stor betalningsförmåga. Det här slår alltså inte blint.

Ett annat viktigt undantag man gör gäller medicinska dispenser. Skulle man höja den avgiften skulle det innebära ett antal tusenlappar, och det kan man se som orimligt i sammanhanget. Därför stannar man kvar på 600 kronor, så att man ändå ska ge enskilda människor chansen att kunna betala och få ett ärende prövat.

Ett annat område som har diskuterats är trafikskolornas tillsynsavgifter. Både i propositionen och betänkandet visar vi tydligt att Transportstyrelsen gör ett system som utgår från antalet anställda och vilken utbildningsverksamhet man har. Även där kan man se att man så exakt det är möjligt försöker att lägga en avgift som motsvarar kostnaden för verksamheten och som kan bäras av verksamheten.

Herr talman! Siv Holma sade att vi skulle erkänna att Vänsterpartiet har rätt. Man kan väl säga att de i Vänsterpartiet har rätt i den mån de delar regeringens uppfattning. Det är väl bra. Vem som sedan har rätt eller fel är väl en annan sak. Jag tror att vi kan ha rätt bägge två.

Det handlar om bruttoredovisning – att myndigheten inte direkt disponerar avgiften i sin verksamhet utan att man har en bruttobudget där man har fått allting som ett anslag. Sedan tas intäkterna in på ett inkomstkonto i stället. Detta gör att regeringen får en betydligt bättre styrning av och en bättre överblick över verksamheten; det kan vi säkert vara helt överens om. Jag tycker att det är bra att regeringen föreslår detta, och vi har ingen annan synpunkt från Alliansens sida.

Med detta som bakgrund kan jag helt lugnt yrka bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.
(Applåder)

Anf. 25 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Jag tänkte att man kanske skulle kunna få svar från Lars Tysklind på varför ni inte vill lyssna på näringslivets organisationer. Återigen: Vi säger inte nej till detta, men vi vill lyssna på näringslivet när man undrar var helheten och helhetssynen finns. Lars Tysklind säger att vi har en helhetssyn. Varför då inte visa denna helhetssyn? Varför då inte ta helheten med alla avgifter som ska läggas på?

Exempelvis kommer höjda banavgifter att bli verklighet. Det vet vi. Det finns inte i det här förslaget, men det kommer senare. Jag måste i sammanhanget få säga att i den landsdel jag kommer ifrån har vi framför allt många tunga tågtransporter både från Outokumpu i Torneå och från SSAB i Luleå ned till Dalarna i bägge fallen. Detta är sådant som inte går att frakta på annat sätt än på järnväg. Det är klart att företagen är oroliga för varenda krona de får i ökade avgifter på olika sätt. SSAB må förefalla som ett solitt och stort företag, men det lever i konkurrens med andra stålföretag i hela världen som inte riktigt har samma förutsättningar som SSAB.

Man kan också fråga sig vilka styrmedel det är som ska gälla framöver när ni säger er vilja föra över trafik till järnvägen. Är det avgifterna? Eller hur ska det egentligen gå till? Det tycker jag är en mycket intressant fråga.

Anf. 26 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Det är klart att det är viktigt att lyssna på näringslivet. Det är viktigt att lyssna över huvud taget.

Men vår uppgift som politiker är att göra avvägningar mellan olika synpunkter. När det gäller helhetssynen vill jag påstå att det förslag som föreligger i den proposition som vi kommer att rösta igenom i dag är en del av denna helhetssyn. Precis som jag sade i anförandet handlar det om att detta ska vara en princip inom Transportstyrelsens verksamhet och avgifterna inom området. Man måste börja med att lägga fast principen. Det går inte att ha alla bollar i luften samtidigt.

Man kan naturligtvis dra in en massa andra avgifter. Vi har diskuterat banavgifter här. Men man kan gå vidare och säga att banavgifter i sin tur är kopplade till kvalitetshöjande åtgärder inom järnvägsväsendet. Det ökar i sin tur tillförlitligheten, vilket är en positiv faktor. Tillförlitligheten

är en nog så stor faktor inom järnvägen. Det var detta som diskuterades här; man måste veta att det fungerar.

Men det är inte det här vi diskuterar i dag, utan det handlar om att man ska ha förmågan att fatta beslut om vilka principer man ska ha. Det är viktigt, och jag tycker att det är en del av helhetssynen.

Det var väl någon mer fråga, men jag väntar med den.

Anf. 27 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! En helhetssyn måste också inbegripa alla avgifter, Lars Tysklind. Den får inte bara inbegripa en del. Du säger att banavgifterna ska användas till kvalitetshöjande åtgärder. Jag vet inte om de resenärer som evakuerades från X 2000-tåg i går och i dag direkt tror på den uppgiften. Jag vet inte om de som ansvarade för det gods som stod i två veckor i Hallsberg tror på den uppgiften. Vi får nog titta lite grann på investeringsbudgetar och annat för att höja kvaliteten i järnvägstrafiken, i varje fall. Men det är som sagt en annan debatt, och den ska vi föra när vi diskuterar anslaget till järnvägen totalt sett.

Jag kommer nu till frågan om museijärnvägarna. Om man nu sänker avgifterna till så pass låga nivåer som man säger sig vilja göra från Transportstyrelsen – vad blir då kvar av nettot? Varför ska man ens ta ut avgiften när man uppenbarligen riskerar att handläggningskostnaderna för att ta in avgiften är högre än den summa man får in genom den? Det är enligt mitt sätt att se det baklänges. Det måste kunna gå att använda de tjänstemän som ska handlägga detta till bättre uppgifter. Om inte annat kan dessa tjänster bli föremål för anslagssparande.

Jag undrar helt enkelt hur ni får ihop det här. För mig går det inte ihop. Det måste vara vettigare att inte ta ut någon avgift än att ta ut avgiften i sig.

Anf. 28 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Hur får vi ihop det? Vi får ihop det genom att den grundläggande principen är att man har en sorts självkostnadsprincip där det finns en korrelation mellan den kostnad som tillsynsmyndigheten har och den avgift som tas ut. Sedan gör man en bedömning på några enskilda punkter där man kan tycka att det kommer att belasta en viss del. Men principen att man ska betala avgift finns kvar.

Man kan föra detta resonemang vidare – att det är så lite att det inte är någon idé att ta in det. Jag fick ett inbetalningskort för trängselavgift i Stockholm på 15 kronor häromdagen. Hela denna procedur måste kosta långt mer än dessa 15 kronor, men jag kan ändå acceptera att jag är med i ett system. Jag tycker att det är detta som är rimligt. Om man ska börja dra andra gränser blir det väldigt svårt.

Anf. 29 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag tänker återkomma lite grann till kostnaden och huruvida den känns för tågoperatörer och resenärer eller inte. Transportstyrelsen menar att detta kommer att kännas för de mindre aktörerna. Därför har man sagt att man ska införa kostnaden under en övergångsperiod.

Jag förstår ändå inte riktigt varför det blir billigare om man gör det under en övergångsperiod. Varför skulle det ändå inte leda till att de

mindre aktörerna slås ut? Det blir också ett problem för tågtransporterna när det blir så dyrt att få tillsyn på de fordon man ska använda att det blir en brist på nya aktörer som vågar sig in i branschen. Det ser jag som ett hot mot långsiktigt hållbara transporter, som vi pratar om. Jag skulle vilja höra lite grann om Lars Tysklinds synpunkter på detta.

När det gäller kostnaden låter inte 42 miljoner så mycket för järnvägen. Man kan jämföra det med 67 miljoner för vägen. Men när det handlar om kostnaden för vägen är det tiotusentals åkeriföretag och flera miljoner fordonsägare som ska dela på den. Om man däremot tittar på järnvägen finns där ungefär 100 järnvägsföretag som ska dela på kostnaden. Det blir alltså mer per företag.

Anf. 30 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Vi kanske inte ska hålla på och bolla med siffror. Men de 42 miljonerna är totaluttaget för järnväg, och de 67 miljonerna är ökningen för väg. Det går inte att jämföra siffror, men det kanske är mer relevant att säga att 75 procent av vägområdet är anslagsfinansierat medan 58 procent inom järnvägsområdet är det. Det kanske är mer relevanta siffror.

Det är klart att en avgift alltid på ett eller annat sätt påverkar. Man gör detta över tid, och det beror på att man ska kunna ha förutsägbarhet. Det är det som gäller för alla beslut som vi fattar. Den enskilde eller ett företag måste kunna förutse och anpassa sig till en kostnad.

Men om man ändå ser proportionerna här, vilket vi har tagit upp vid några tillfällen, handlar det för ett normalstort företag om 1 promille av omsättningen på ett år. Det är den storleksordningen vi pratar om.

Det här handlar snarare om principen. Dessa summor kommer att vara fullt hanterbara för alla de här tågoperatörerna. Det viktiga är att vi inför en princip där alla transportslag behandlas lika när det gäller avgifter.

Anf. 31 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Principer är väl bra, men vi har också pratat här om stuprörstänk och helhetssyn. När det gäller helhetssynen har flera tidigare talare sagt att vi också måste ta med de höjda banavgifterna och de totala kostnaderna för dem som kör på järnväg i det här tänket. Det är den kostnaden man får räkna med. Sedan kan man ju tycka att det är bra att ha en enhetlig syn på saker, men det har vi inte i det här fallet i och med att vi inte har tagit med alla kostnader.

Anf. 32 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Det talas här om att ha en helhetssyn. Då är det oerhört viktigt med analys och utvärdering, vilket egentligen är en självklarhet. Det har till och med tagits upp i en reservation att det skulle vara ett riksdagsbeslut om detta. I varje beslut vi fattar ligger att vi måste följa upp. Det har vi gjort mer eller mindre bra, men det blir en allt viktigare del i de budgetpropositioner som kommer.

Förra året kom det en tillväxtanalys för transportsektorn. Där är huvuduppgiften att analysera och utvärdera vad som händer inom transportsektorn utifrån de beslut som fattas. Där kan man verkligen tala om en helhetssyn. Då vägs besluten hela tiden. De har en fri roll att jobba också.

Jag tror att de har en viktig del i detta med helhetssyn som Stina Bergström tar upp.

Anf. 33 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Jag skulle vilja ställa en fråga till Lars Tysklind. Varför prioritera förändringar typ avgiftsfinansiering när verkligheten talar sitt tydliga språk? Tycker inte Tysklind att det hade varit bättre och mer meningsfullt att använda alla resurser för att pendlare ska komma i tid till jobbet? Då behövs det en helhetssyn.

Det finns en annan sak som jag också skulle vilja ställa en fråga om till Folkpartiet, som har gjort sig känt som kulturpartiet nummer ett i Alliansen. Hur kommer det sig att ni inte har fått de här järnvägmuseerna avgiftsfria? Jag antar att ni har försökt. Det hoppas jag verkligen. Hur ser ni på detta? Det är en fråga som kostnadsmässigt inte ens handlar om felräkningspengar i de här stora sammanhangen. Det hade varit så bra för järnvägmuseerna att få den här avgiftsfriheten. Även om det ska vara ett tak på 5 000 kronor och man ska göra en individuell bedömning är det stora pengar för alla som håller på med ideellt arbete. Hur kan ni som vurmar för civilsamhället behandla museijärnvägarna på det här sättet?

Anf. 34 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Låt mig börja med att tacka Siv Holma för analysen av Folkpartiets sätt att se på saker och ting här i världen. Det är helt riktigt att vi sätter kultur väldigt högt. Det är mycket värdefullt för ett fungerande samhälle. Det är precis av den anledningen som vi välkomnar att man behandlar museijärnvägarna som kulturhistoriska företeelser och kan göra undantag för dem. Det ska krävas ett argument för att göra ett undantag, och det är just det som görs.

Folkpartiet tycker också att pendlare ska komma i tid, och det tror jag faktiskt att alla andra partier också tycker. Det är just därför som Alliansen gör den största infrastruktursatsningen i historien under den planperiod som nu pågår. Man har även lagt väldigt mycket på drift och underhåll, för detta är naturligtvis ett problem som måste lösas. Så sent som i dag kunde man läsa på Trafikverkets hemsida att man är på väg att omdisponera 500 miljoner just till detta för att kunna lösa dessa problem.

Det är en helt annan fråga. Det här handlar om principen för hur man ska ta ut avgifter. Det är inget ovanligt att man tar ut avgifter i Myndighetssverige. Man kan gå ända ned till kommuner och se att man tar ut avgifter för myndighetsutövning som bygglov och sådana saker också. Även där gör man en avvägning mellan vad som ska betalas av den enskilde och vad som ska betalas av samhället. Det är den avvägningen vi gör nu, och vi behandlar alla trafikslag på ett neutralt sätt. Det är det beslutet som är det viktiga i dag.

Anf. 35 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Politik handlar i allra högsta grad om att välja vilka frågor man ska lägga sin styrka på. Det handlar om politiska värderingar. Nu ger alliansregeringen ett intryck av att avgiftsfinansieringen är viktigare än att skapa förutsättningar för pendlarna att komma i tid till jobbet. Jag hörde häromdagen att man hade blivit fast på tåget i tio timmar.

Tysklind talar om att alliansregeringen har satsat historiskt mycket på infrastrukturen. Jag vill bara påminna om att nu senast i budgetpropositionen gjorde man en förändring i fördelning mellan väg och järnväg. Man minskade investeringarna på järnväg och ökade dem på väg.

Jag har så svårt att förstå att detta skulle innebära att man får hållbara transporter. De största problemen finns nu i järnvägssektorn. Det här avgiftssystemet är ju en del i en helhet. Det sägs att det är viktigast att ha avgiftsfinansiering och konkurrensneutralitet, men hur hjälper det människor som har fastnat på tåget? Ni satsar ju resurserna fel. Ni borde koncentrera er på att se till att människor får hållbara transporter och att järnvägen fungerar.

Anf. 36 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Jag vet egentligen inte vart Siv Holma vill komma. Det blir inte mer resurser till järnvägen om man tar bort avgifterna och staten betalar alltihop.

Alliansen kanske visar lite av den drucknes envishet. Vi säger nu att det är den här principen, att alla ska behandlas lika, som vi antar i dag. Det är inte så att vi inför ett avgiftssystem, och det är inte så att staten får pengar till någonting annat. Ur statsfinansiell synpunkt är detta ett ganska neutralt förslag. Jag tror att staten bara ökar sina utgifter med någon procent.

Den handlar om en omfördelning så att till exempel sjöfarten får kraftigt sänkta avgifter. Det är väl det transportsätt som har förutsättningar att ge minst klimatpåverkan om man utnyttjar potentialen fullt ut. Det måste påverka den sektorn på ett positivt sätt.

Det är inte fråga om att vi inför ett avgiftssystem som inte finns. Avgiftssystemet har funnits, men nu gör vi det rimligt neutralt mellan trafikslagen. Det är detta det handlar om.

Anf. 37 OLA JOHANSSON (C):

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på reservationerna.

Malin Löfsjögård och Lars Tysklind har gett alla de goda argumenten för utskottets förslag, bland annat att vi ska ha ett trafikslagsövergripande synsätt med likartade ekonomiska villkor för de olika trafikslagen och att vi ska öka marknadsanpassningen och omfördela från skattefinansiering till avgifter. Det vore därför välgörande om vi i den här debatten kunde hålla oss till det som frågan handlar om, nämligen hur Transportstyrelsens verksamhet ska finansieras.

Herr talman! Stina Bergström talar om vår basindustri – LKAB, SSAB med flera. Jag skulle vilja tala om småföretagen.

Arvidssons i Fjärås är landets ledande odlare av azaleor. Plantorna drivs upp utanför Gent i Belgien av belgiska odlare. Hos svenska odlare, bland annat Arvidssons, växer de sedan till sig, slår i blom och levereras till butiker över hela Sverige. Alla vill ju ha en blommande azalea på fönsterbänken till jul, kanske även Siv Holma, Stina Bergström och Leif Petterson. Med stor sannolikhet har den azalean varit i Fjärås.

I dag finns det inget annat alternativ för Arvidssons att få plantorna till Sverige än i tempererade trailrar. Växterna är känsliga och behöver en stabil temperatur, värme och korta transporttider för att överleva resan.

Då är transport på järnväg genom Europa utesluten. Möjligen skulle det fungera att frakta dessa azaleor med sjöfart mellan Zeebrugge i Belgien och Göteborg.

Man kan förstås diskutera rimligheten i att låta växter och livsmedel transporteras så långt, men det är en annan debatt. Om vi i Sverige vill ha blommande krukväxter året om måste det gå till på det sättet. Jag delar förstås ambitionen att transportererna ska minimeras, kortas ned och samordnas så att transportererna så långt som möjligt sker med sjöfart eller på järnväg och med minsta möjliga klimat- och miljöpåverkan.

Samtidigt måste vi inse att om vi ska ha svenska odlare av trädgårdsväxter, grönsaker och krukväxter måste de ges förutsättningar för detta. Växterna måste få komma från det friland där de odlas och sedan via drivbänk hem till våra fönsterbrädor eller kylskåp. Då behövs det en helhetssyn på logistikkedjorna där alla transportslag kan samverka och få så gynnsamma förutsättningar som möjligt.

Den tekniska utvecklingen av fordon och fartyg är viktig liksom att vi har en infrastruktur som fungerar i alla väder. Detsamma gäller för kollektivtrafiken. Låt mig ta ett exempel till, från min hemkommun Kungsbacka. Där matar vi kontinuerligt pendeltåget till Göteborg med bussar. Från de olika kommundelarna kör bussarna till stationen för vidare transport av passagerarna till arbetsplatser i Göteborg där den sista delen av transporten förmodligen också sker med buss. För varje spårkilometer pendeltåg behövs det säkert tiofalt mer för busstrafik på gummihjul, på väg, för att fylla dessa pendeltåg med resenärer.

När vi ändå befinner oss i Fjärås och talar om lokala exempel tänker jag även på den kulturella verksamheten. Museijärnvägarna är naturligtvis viktiga, men det finns också annan kulturell verksamhet. På sjön Lygnen i Fjärås gick en gång i tiden ångbåten Isa; den sjönk i början av förra seklet. Nu har en replika av Isa byggts, och den kommer att börja trafikera Lygnen. Det är en liknande verksamhet som den som gäller museijärnvägarna och ett lysande exempel på det som Malin Löfsjögård talar om. I det avseendet får man nog i så fall betrakta museijärnvägarna som ett särintresse, och vi borde därför diskutera detta ur ett vidare perspektiv.

För Miljöpartiet och Vänsterpartiet existerar inga resenärer som inte har gång- eller cykelavstånd till järnvägsstationen, och inga företag existerar som inte har direktaccess till järnvägens godsterminaler. Precis som i exemplet med Arvidssons azaleor börjar eller slutar huvuddelen av alla transporter vi har i samhället på väg, oavsett om det sker med sjöfart, via järnväg eller i luften. Det är egentligen det som Jönköpingsdeklarationen handlar om, att vi ska kunna ta till vara företagens och resenärernas villkor och forma effektiva och klimatsmarta kommunikationer utan att subventionera och snedfördela på något sätt.

I sin motion säger Miljöpartiet och Vänsterpartiet att de vill värna om branscherna. Samtidigt säger de i motionen att de vill införa en kilometerskatt, något som branscherna tidigare starkt har motsatt sig, vilket vi inte ska glömma bort. Man talar alltså med kluven tunga.

Det är inte fordonen det är fel på utan bränslena. Miljöpartiet och Vänsterpartiet vill att skattebetalarna ska stå för registeravgiften för ett gammalt diesellok på järnväg samtidigt som Kungsbackas biogasdrivna

sopbilar och stadsbussar själva ska stå för kostnaderna. Är det miljöpolitik?

Herr talman! När jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet gäller det inte bara nivåerna på avgiften eller detaljerna kring hur dessa ska tas ut. Inte heller gäller det enbart huruvida Transportstyrelsen är effektiv eller ändamålsenlig i sin tillsyn. Det avgörande för systemets fortlevnad är att de arbetar aktivt med att effektivisera sin verksamhet, till exempel genom att anlita klassningssällskapens kompetens när det gäller internationell tillsyn av fartyg i världens hamnar. Jag förutsätter att riksdag och regering följer frågan och ser möjligheterna med att ställa effektiviseringskrav även på Transportstyrelsen.

(Applåder)

Anf. 38 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Det var roligt att Ola Johansson gav mig tillfälle att tala om blommor. Även jag har ett litet företag i närheten av där jag bor på Hammarö. De odlar tulpaner som jag brukar köpa när det blir tid för det. Jag har noterat att dessa tulpaner är dyrare än de som fraktas med långtradare från Holland. Detta har jag funderat mycket på.

Det är en konstig värld vi lever i när det är billigare att transportera varor många mil än att köpa sådant som producerats i närheten. Där kommer diskussionen om kilometerskatt in. Ola Johansson tog själv upp den frågan, och jag hoppas därför att det är okej att påpeka vikten av att en sådan införs och att vi tar med den i helhetssynen på avgifterna för våra transporter. På så sätt blir det billigare att köpa saker som odlas närmare.

Anf. 39 OLA JOHANSSON (C) replik:

Herr talman! Ja, det är roligt att tala om blommor så här lagom till jul. Jag vill inte moralisera över huruvida det är rätt eller fel att ha blommor i fönstret vintertid. Det är där någonstans vi hamnar eftersom svenska konsumenter önskar sig det. De hemmaodlade blommorna är inte lika gångbara och då får vi de långa transporterna.

Det jag talar om är egentligen möjligheterna för dem som idkar sådan verksamhet att kunna göra det på ett sådant sätt att konsumenterna får den produkt de vill ha.

När det gäller kilometerskatten håller vi oss väl inom ämnet eftersom frågan om kilometerskatt finns med i Miljöpartiets motion. Jag tycker bara att det är lite förvånande att man talar väl om branscherna, om storföretagen och deras förutsättningar, samtidigt som man vill införa en kilometerskatt som förmodligen är betydligt mer kostsam för företagen, framför allt för småföretag och åkerier, än de avgifter vi nu diskuterar.

Anf. 40 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! När det gäller kilometerskatten anser vi den jämförbar med banavgifterna. Varför ska de som kör på spåren vara med och betala för slitaget av spåren medan de som kör på vägarna inte behöver betala för det slitaget? Kilometerskatten är nödvändig för att få konkurrensneutralitet mellan de olika trafikslagen, vilket också regeringen anför som en viktig utgångspunkt för sin politik.

Prot. 2010/11:26
2 december

*Avgifter i
Transportstyrelsens
verksamhet*

Om jag sammanfattningsvis ska säga något om de nya avgifter som är föreslagna tycker jag att det hela är lite märkligt. Som vi har sagt är det ett neutralt förslag; det ger inga ytterligare pengar till statskassan. Man flyttar pengar mellan trafikslagen. Man gynnar de klimatosmarta trafikslagen på bekostnad av de klimatsmarta. Man gör det utifrån någon viktig princip om att dessa avgifter, de som gäller just detta lilla stuprör, ska vara jämställda.

Anf. 41 OLA JOHANSSON (C) replik:

Herr talman! Låt mig konstatera att jag inte tror att kilometerskatten var någon valvinnare för Miljöpartiet. Det är dock en poäng att diskutera den utifrån om vi ska hålla oss till hur Transportstyrelsens verksamhet ska finansieras eller tala i stora drag om hur vi ställer om vår transportpolitik. Då tror jag i och för sig att frågan om kilometerskatter, koldioxidskatter och annat är en mycket angelägnare fråga att diskutera och sätta i fokus än just den lilla detaljfrågan om 42 miljoner, det vill säga 1 promille av järnvägens kostnader.

Det handlar just om att omfördela kostnader från skattekollektivet till avgifts- eller verksamhetsidkarna, vilket jag tycker är rimligt, eftersom man då får en likvärdighet. Det är också något som Socialdemokraterna och Leif Pettersson talar om och säger att det är en bra ambition. Jag noterar att ni på vänstersidan inte har samma uppfattning i den frågan.

När det gäller hur vi värderar klimatsmartheten i olika transportslag vill jag påminna om ett exempel. Vi vill skattefinansiera registreringen av ett diesellok, samtidigt som vi avgiftsfinansierar en biogasbuss, en sopbil som går på biogas eller en elbil.

(forts. 9 §)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.50 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då frågestunden skulle börja.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.

8 § Frågestund

Anf. 42 TALMANNEN:

Jag vill hälsa statsråden välkomna. Utbildningsminister Jan Björklund besvarar såväl allmänpolitiska frågor som frågor inom sitt ansvarsområde.

Anf. 43 ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Runt om i landet huttrar resenärer på perrongerna. De sitter fast i stillastående tåg och evakueras ut på snötäckta banvallar. Kritiken har varit hård och samstämmig.

Riksrevisionen, Trafikverket och inte minst regeringens utredare, den tidigare moderata partisekreteraren Per Unckel, säger samma sak: Det krävs mer investeringar i järnväg.

Desto mer förvånande är det då att regeringen gör motsatt analys. I Sydsvenskan den 7 november 2007 säger finansminister Anders Borg:

En investering i väg är fyra fem gånger viktigare än i järnväg. Vi har överinvesterat i järnvägar.

Och i den budget som lagts på riksdagens bord flyttar Anders Borg mycket riktigt 2,2 miljarder från järnvägsunderhåll och investeringar och satsar dem i stället på vägar. Min fråga till finansministern blir därför:

Vidhåller du, Anders Borg, att Sverige har överinvesterat i järnväg?

Anf. 44 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Anders Ygeman väcker naturligtvis en viktig fråga: Hur fungerar vår infrastruktur under de svåra väderförhållanden vi nu har?

Det är naturligtvis bekymmer. Det var bland annat det vi såg förra året och som vi gav Per Unckel i uppdrag att se över och förbättra samordningen kring. En del av detta handlar naturligtvis om tidigare eftersatt underhåll.

Regeringen valde att göra en kraftig uppskalning av underhållet inom järnvägen. Vi ökade anslagen från 3,7 miljarder när vi tillträdde till i dag 5,2 miljarder. Det är alltså en 40-procentig ökning av anslagen. Huvuddelen av ökningen kommer naturligtvis 2009 och 2010, och det kommer förstås att ta tid innan man med den ökade satsningen på underhåll har betat av de problem som finns.

För att akut hantera den situation vi nu har, med den vinter vi upplever, har vi också i beslut frigjort omkring 500 miljoner för åtgärder på kort sikt.

Sedan måste vi långsiktigt investera i både järnväg och vägar. Vi har lagt fram en mycket bred infrastruktursatsning av det skälet.

Anf. 45 ANDERS YGEMAN (S):

Herr talman! Det är möjligt att jag är okoncentrerad, men jag uppfattade inte riktigt svaret på min fråga: Vidhåller finansministern att Sverige har överinvesterat i järnväg? Det är många där ute på banvallarna som undrar över den frågan.

Anf. 46 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! De som står på banvallarna inser nog att det när regeringen lägger fram en bred infrastruktursatsning på 500 miljarder och ökar anslaget för underhåll och reparationer på järnvägen gradvis kommer att leda till en förbättring.

Men har man eftersatt underhållet under en lång tid, som Socialdemokraterna gjorde under sitt regeringsinnehav, får man problem.

Sedan måste det naturligtvis i den breda infrastrukturplanen finnas en balans mellan järnväg och väg. Där vet vi att Socialdemokraterna i sin allians med de rödgröna partierna tydligt vill nedprioritera vägar. Det är tydligast här i Stockholm när det gäller förbifarten.

För oss som är balanserade är det viktigt att investera i både väg och järnväg. Att återställa ett väl fungerande järnvägssystem med en kraftig ökning av underhållet har varit en viktig del av regeringens infrastrukturpolitik.

Den ekonomiska utvecklingen i Sverige

Anf. 47 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Herr talman! Det går bra för Sverige nu, och vi ser en stark ekonomisk utveckling. Bnp-siffrorna skjuter i höjden. Statistiska centralbyrån redovisade fantastiska siffror i början av veckan med 6,9 procents ökning under det tredje kvartalet.

Det här är förstås fantastiska siffror, särskilt i jämförelse med en orolig omvärld, där många länder tvärtom lider av stora ekonomiska problem.

Min fråga är om finansministern, trots de här positiva siffrorna, ser några risker för den svenska ekonomiska utvecklingen framöver.

Anf. 48 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Ja, låt mig säga att det är alldeles tydligt att vi har risker i den ekonomiska utvecklingen, på väldigt kort sikt kring den europeiska situationen.

Vi har stor osäkerhet. I dag går räntorna upp och ned praktiskt taget var och varannan dag, och vi har betydande bekymmer med statlig upplåning i framför allt Sydeuropa.

På lite längre sikt förvärras det här problemet. Även om vi stabiliserar situationen på kort sikt går man in i nästa lågkonjunktur med mycket stor statlig upplåning. Det är naturligtvis en betydande risk.

Det viktigaste vi kan göra i ett sådant här läge är att säkra att alla delar av den svenska ekonomin står robusta. Det handlar om att staten är robust därför att vi inte skuldsätter oss, att bankerna är robusta därför att de har ett starkt eget kapital och inte tar stora risker och att hushållen är försiktiga och inte belånar sig över husnocken. Det handlar om att man bygger en ekonomi på sunt arbete, sunt sparande och sund företagsamhet och inte på uppblåsta tillgångspriser.

Svensk grisuppfödning

Anf. 49 HELENA LEANDER (MP):

Herr talman! För ganska precis ett år sedan avslöjade Djurrättsalliansen omfattande vanvård av svenska grisar.

Vi fick se bilder på grisar som var sjuka, döda, döende och skadade. Vi fick se grisar som inte ens hade strö att sysselsätta sig med och som tog ut sin frustration genom att bita på gallret, slåss med de andra grisarna eller bita av deras svansar. Det här var någonting som upprörde många.

En av de värsta var Blackstaby gård som sedermera polisanmälades. Nyligen valde åklagaren att lägga ned förundersökningen, trots vittnesmål och omfattande filmmaterial. Senare har nya bilder från den här gården visat på att det fortfarande är dåliga miljöer och att det fortfarande är sjuka, döda och skadade grisar.

Jag är medveten om att landsbygdsministern inte kan ge sig in i att kommentera hur man hanterat enskilda fall i rättsväsendet, även om det finns artiklar, bland annat i Svenska Dagbladet i går, som visar att den här utredningen hade stora brister. Men jag skulle ändå vilja fråga på ett övergripande plan: Anser ministern att svenska grisar har ett fullgott skydd i dag?

Anf. 50 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Herr talman! Det finns ett antal problem som rör djur, djurs hållande, djurs vårdande och liknande. Den här problematiken har vi samlat ihop i ett utredningsdirektiv. Och det har tillsatts en utredning för att vi ska få förslag på åtgärder, förbättringar och lösningar när det gäller situationen med den problematik som vi har tagit upp i vårt utredningsdirektiv. Det handlar om att vi får fram förslag på hur vi kan förbättra saker och ting som behöver åtgärdas.

Jag vill inte specifikt uttala mig om hur vissa djur har det, än mindre om hur besättningar sköts i det enskilda fallet.

Jag beräknar att få resultatet av den utredning jag talar om en kort tid in på det kommande året. Det är alltså inom en relativ närtid i sammanhanget.

Anf. 51 HELENA LEANDER (MP):

Herr talman! Jag var nästan säker på att jag skulle få höra om den här utredningen, för det får jag alltid när jag ställer frågor.

Men jag tänker ändå att ministern nu har varit minister i fyra år, och någon liten tanke måste väl ändå ha förekommit om vad man kan göra för att förbättra djurskyddet i Sverige.

När man ser sådana här bilder måste man ju fundera över: Vad är det som brister? Är lagen otydlig? Är det problem med förordningen, föreskrifterna eller kanske tillsynen? Är det problem med kompetensen i rättsväsendet? Finns det några sådana tankar hos ministern om hur man skulle kunna stärka det här?

Eller har vi helt enkelt ett systemfel inom grisuppfödningen? Är den inte anpassad för att ge djuren utlopp för det naturliga beteende som de ska ha rätt till enligt djurskyddslagen?

Kanske behövs det mer omfattande förändringar, till exempel en mer naturlig hållning där djuren kan gå ute och böka och på så sätt få utlopp för sina naturliga beteenden.

Det skulle vara spännande att få höra några sådana tankar från landsbygdsministern.

Anf. 52 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Herr talman! I det fall som ledamoten refererar till vidtog vi omedelbart ett antal adekvata och skarpa åtgärder för att förbättra den situation som var vid handen och som visades för ungefär ett år sedan i olika sammanhang.

Vad gjorde vi då? Jo, vi såg till att tillföra mer pengar så att kontrollen från samhällets sida kunde bli bättre. Näringen iklädde sig ett ansvar när det gällde att göra egendeklarationer med hjälp av veterinär kompetens. Vår myndighet i sammanhanget, Jordbruksverket, utfärdade en föreskrift som sade att nu ska alla ha en så kallad djurskyddsdeklaration som undertecknas av en legitimerad veterinär – allt för att vi omedelbart skulle få bukt med de eventuella missförhållanden som fanns vad gäller hållandet av den här typen av djur.

Därtill hade vi sedan tidigare tillsatt den utredning som jag refererade till i mitt förra inlägg.

Flyktningmottagandet

Anf. 53 HANS BACKMAN (FP):

Herr talman! I samband med den nya etableringsreformen får Arbetsförmedlingen en central roll och ett huvudansvar för att tydliggöra vikten av en snabb arbetsmarknadsetablering. Man tar över samordningsansvaret från kommunerna för etableringsinsatserna för vuxna. På så sätt förtydligas arbetslinjen.

Även länsstyrelserna, Försäkringskassan och Migrationsverket får förändrade eller nya ansvarsområden, och kommunerna kommer även fortsättningsvis att ha viktiga uppgifter i flyktningmottagandet och för nyanländas etablering, till exempel sfi och annan vuxenutbildning.

I går var jag på Arbetsförmedlingen i Gävle. De var mycket positiva till reformen och hade goda och höga ambitioner. En sak de flaggade för var dock att det är viktigt att samordningen och samarbetet mellan de olika enheterna fungerar bra.

Jag vill därför fråga integrationsministern hur han avser att följa upp hur samarbetet kommer att fungera.

Anf. 54 Statsrådet ERIK ULLENHAG (FP):

Herr talman! Tack för frågan! Det som skedde i går, det vill säga införandet av etableringsreformen i Sverige, är en av de större förändringarna inom integrationspolitiken som vi sett på väldigt många år.

Vi har rader av utmaningar på integrationsområdet, men det vi nu gör är att ställa upp med fokus på arbete och kunskaper i svenska språket. Vi går från en typ av omhändertagandepolitik som har präglat integrationspolitiken till att mer ställa frågan vad människor som flyr eller invandrar till vårt land kan bidra med.

Jag delar frågeställarens och Arbetsförmedlingens i Gävle, kanske inte oro, men ödmjukhet när man sätter i gång ett arbete som omfattar kommuner och ett stort antal myndigheter där alla måste jacka i varandra för att det ska fungera. Vi har ett mer genomtänkt system för hur vi tar emot människor när vi har tydligt fokus på jobb och kunskaper i svenska språket, men ska processen fungera måste svenskundervisning för invandrare finnas på plats i tid och vi måste se till att man har personnummer när man går över från den ena myndigheten till den andra.

Mot den bakgrunden har jag och regeringen tagit initiativ till att Statskontoret och länsstyrelserna följer upp detta och att vi visar en ödmjukhet. Vi ska ha en ödmjukhet när vi genomför större reformer. Det är

klart att även denna säkert kommer att ha en del barnsjukdomar till att börja med.

Prot. 2010/11:26
2 december

Anf. 55 HANS BACKMAN (FP):

Herr talman! En av orsakerna till reformen är att det tar så pass lång tid för många som kommer till Sverige att komma in på arbetsmarknaden. Det handlar om sju åtta år för många. För kvinnor kan det ta ända upp till tio år innan de får ett arbete.

Kommer den här reformen på något vis att kunna förbättra jämställdheten mellan invandrade män och kvinnor?

Frågestund

Anf. 56 Statsrådet ERIK ULLENHAG (FP):

Herr talman! Att vi är i en situation där utrikes födda män efter några år i Sverige har ungefär dubbelt så högt arbetskraftsdeltagande som utrikes födda kvinnor är en av våra stora jämställdhetsutmaningar.

Jag tror att en delförklaring har att göra med att vi tidigare under etableringstiden har haft ett ersättningssystem på kommunal nivå där familjens ekonomi har setts som en helhet. Vi vet historiskt sett från alla möjliga system att om man har kollektivt utbetalda förmåner eller ett kollektivt skattesystem är risken stor att det blir mannen som går ut på arbetsmarknaden och kvinnan som i högre grad stannar hemma.

Etableringsersättningen som ges är individuell, och om jag som kvinna eller man går in i ett program för att komma in i det svenska samhället och får etableringsersättning påverkar det inte familjens ekonomi. Det tror jag kommer att ha mycket stor betydelse ur jämställdhetssynpunkt.

Det finns förstås en del annat att göra där, men för att få ut etableringsersättningen ska man, oavsett om man är kvinna eller man, delta i etableringsinsatser, men det är rätt viktigt att den är individuell. Det är ett sätt att möta den jämställdhetsutmaning vi har på det här området.

Den heltäckande slöjan

Anf. 57 WILLIAM PETZÄLL (SD):

Herr talman! Min fråga riktar sig till utbildningsminister Jan Björklund med anledning av Diskrimineringsombudsmannens senaste beslut och opinionsyttring i fråga om den heltäckande slöjan, även kallad niqab, som också kan jämföras med total maskering.

Att en lärare agerar med förnuft och ber en elev iklädd detta extrema klädesplagg att ta av sig det menar DO utgör diskriminering. Mångkulturalismen och den politiska korrektheten i det här landet känner som bekant inga gränser.

DO:s beslut kommer förmodligen att leda till ännu större förvirring i Sveriges lärarkår om vilka befogenheter man egentligen har när elever kommer iklädda niqab.

Herr talman! I valrörelsen gick Jan Björklund ut med att man ville lagstifta bort niqab i skolan, något som vi sverigedemokrater givetvis applåderade. Vår uppfattning är dock att den här kvinnofientliga klädseln inte har någon som helst plats vare sig i skolan eller i det offentliga rummet.

Min fråga till skolminister Jan Björklund är: Hur ser du på DO:s ställningstagande och vilka förutsättningar har egentligen Folkpartiet att driva igenom en lagstiftning inom Alliansen i den här frågan?

Anf. 58 Statsrådet ERIK ULLENHAG (FP):

Herr talman! Diskrimineringslagstiftningen ligger på mitt bord i regeringen att svara för. Sedan är det flera lagstiftningar som går samman.

Om man börjar bakifrån är det så att vi både från Folkpartiets och från regeringens sida ska vara glasklara med att människor har rätt att klä sig som de vill på sin fritid eller i det offentliga rummet. Det är inte det diskussionen handlar om.

Jag själv och Folkpartiet för diskussioner i regeringen, så detta är inte något svar från hela regeringen. Vi har sagt att det är rimligt att lärare eller rektor i undervisningssituationer ska kunna säga nej till heltäckande klädsel, därför att undervisning till stor del är kommunikation. Det är lättare i en skolsituation ifall man ser människor i ögonen och följer ansiktsmimik.

Mot bakgrund av Diskrimineringsombudsmannens beslut i går och vad det landade i får vi bereda frågan. Min personliga uppfattning är att vi behöver se över lagstiftningen för att göra det möjligt att skapa en situation där lärare och rektor kan säga nej till heltäckande klädsel i klassrummet.

Anf. 59 WILLIAM PETZÄLL (SD):

Herr talman! Jag får börja med att tacka så mycket för svaret, men jag har svårt att tro att Erik Ullenhag tycker att det är okej att man får klä sig hur man vill. Jag tror till exempel inte att någon i den här kammaren tycker att det är okej att springa runt på stan i Hitleruniform till exempel.

Diskrimineringsombudsmannen har på något sätt kommit att fungera som en nyckel till en skattkista där människor som upplever sig vara lite kränkta kan gå och äska pengar. Om man till exempel går och söker arbete och inte vill ta sin kvinnliga arbetsgivare i hand, eller om man till exempel inte följer badhusets direktiv om att man inte får ha kläder på sig kan man gå till Diskrimineringsombudsmannen och få en rejäl ersättning för det.

Det är i alla fall lovvärt att Folkpartiet ser det här problemet. Sverige är ett öppet och jämställt land, och det vill vi vara även i framtiden.

Anf. 60 TALMANNEN:

Detta är inte en partiutfrågning utan detta handlar om statsrådet och ämbetsutövningen. Det är inte en partirepresentant utan en representant för regeringen som ska svara.

Formulera gärna frågan på det sättet.

Anf. 61 WILLIAM PETZÄLL (SD):

Herr talman! Då tar jag om det.

Om jag hade fått bestämma hade Diskrimineringsombudsmannen i dess nuvarande form förpassats till sophögen, men min fråga är: Ser ministern några som helst behov av att reformera Diskrimineringsom-

Anf. 62 Statsrådet ERIK ULLENHAG (FP):

Herr talman! William Petzälls inlägg innehöll en hel del felaktigheter som tar alldeles för lång tid att reda ut när man bara har en minut.

Om jag börjar bakifrån och är lite tydlig är det så att det är viktigt att ha en stark diskrimineringslagstiftning för att vi ska ha ett öppet samhälle där människor kan komma till sin rätt fullt ut. Jag tror att det är rätt många i vårt land som kan vittna om en situation där man möter en krogkö och blir diskriminerad och inte kommer in på grund av sin hudfärg, eller där ansökningshandlingar blir bortsorterade. Att ha en stark diskrimineringslagstiftning är viktigt.

Den nya diskrimineringslagstiftningen trädde i kraft i januari förra året, och det kommer att finnas all anledning från min sida och från regeringen som helhet att följa upp den, för det är klart att det kan finnas situationer där vi behöver se över vår lagstiftning.

Just när det gäller om en lärare eller rektor ska ha möjlighet att säga nej till heltäckande klädsel tillhör jag dem som kommer att argumentera för att man ska ha möjlighet att säga nej. Vi får se var regeringen slutligen landar.

På den punkten behöver vi se över lagstiftningen, men i grunden behöver vi en stark diskrimineringslagstiftning i Sverige.

EU:s jordbrukspolitik

Anf. 63 FREDRICK FEDERLEY (C):

Herr talman! EU-kommissionen har presenterat sin syn på hur den framtida jordbrukspolitiken i Europeiska unionen ska komma att se ut. Det öppnar äntligen för ett välbehövligt reformutrymme kring en marknad som är detaljreglerad på europeisk nivå, där man har skyddstullar runt unionen som försvårar handel vilket framför allt gör att tredje världens länder får svårt att handla med Europa.

Samtidigt vet jag att det finns starka krafter i Europa som vill driva i en riktning där man vill få den gemensamma jordbrukspolitiken att öka i omfång. I Sverige finns ett starkt opinionstryck och ett tydligt mandat från kammaren att vi ska gå i en riktning där unionens jordbrukspolitik minskar betydligt och reformeras grundligt.

Hur avser landsbygdsminister Eskil Erlandsson att agera i de kommande förhandlingarna, och vilka möjligheter och reformutrymme finns i diskussionerna som nu äntligen tar fart?

Anf. 64 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Herr talman! Tiden medger inte att jag går in på alla komplicerade frågor som ryms i Fredrick Federleys fråga. Låt mig emellertid göra ett försök att snabbt redovisa de funderingar jag har.

Den ena delen handlar om pengar, det vill säga budgetfrågan. Där in-tar vi från Sveriges sida en budgetrestriktiv hållning. Vi ska vara rädda om de offentliga finanserna för oss själva och för alla andra medlemsstater i Europeiska unionen.

Frågestund

I sakedelen, den andra delen, tillhör jag de reforminriktade bland ministrarna som samtalar om en kommande reform av vår gemensamma jordbrukspolitik i Europa. Det är viktigt att vi stärker konkurrenskraften för det europeiska jordbruket och att vi marknadsanpassar vår gemensamma jordbrukspolitik ytterligare.

För att komma i förhandlingsläge är det emellertid viktigt att vi inte sätter oss i ett bås vid sidan om och säger att vi absolut vill ha det på det ena eller andra sättet. Då kommer vi inte in i de förhandlingar som kommer att vara under ett à två års tid.

Anf. 65 FREDRICK FEDERLEY (C):

Herr talman! Tack, statsrådet, för svaret på frågan! Samtidigt finns det många delfrågor i den gemensamma jordbrukspolitiken där statsrådet var tydlig med budgetrestriktiviteten. Vi vet att det fortfarande finns tullmurar som skyddar den inhemska produktionen, vilket i förlängningen gör att vi som konsumenter får ett högre pris på de produkter vi handlar i våra affärer. Vi vet också att konsekvenserna för framför allt några av världens fattigaste länder som skulle kunna få en stärkt ekonomi och stärkt möjlighet att handla med Europa inte får den på grund av den protektionism som råder. Det här är en viktig del i jordbrukspolitiken som jag skulle vilja att landsbygdsministern utvecklar lite mer.

Anf. 66 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Herr talman! Att ytterligare marknadsanpassa den europeiska jordbrukspolitiken är viktigt för företagaren, det vill säga bonden. Bonden ska producera det som efterfrågas på marknaden, inte producera något som måste lyftas ur den europeiska kontinenten, kanske till och med med hjälp av exportsubsidier. Jag vill sortera bort exportsubsidierna. Det är viktigt för företagaren i Europa, men det är än mer viktigt för företagaren i någon annan del av världen, till exempel Afrika, som också vill driva ett framgångsrikt företag.

Vad gäller den stora puckeln vill jag att vi ska betala de kollektiva nyttigheterna, alltså sådant som vi inte kan betala för när vi köper mat i affären – till exempel miljön, landsbygdsutveckling. Jag vill lägga en större vikt vid dem i vår gemensamma jordbrukspolitik framöver. Jag hoppas kunna driva den linjen som en svensk position i de kommande förhandlingarna.

Bostadspolitiken

Anf. 67 MARYAM YAZDANFAR (S):

Herr talman! Det byggs på tok för lite i Sverige i dag. Jag är ny ordförande i civilutskottet, och jag är nyfiken på vad det nya statsrådet, bostadsminister Stefan Attefall, ska göra för att åtgärda problemen som många människor upplever på bostadsmarknaden.

Jag har ägnat mig åt att lusläsa vad bostadsministern har för ambitioner de kommande fyra åren, och jag har hittat två åtgärder. Den första handlar om nya regelverket för hyressättning inom allmännyttan, som bostadsministern vurmar för. Det är något som parterna är överens om och som det inte finns någon politisk strid om. Den andra handlar om att

bostadsministern vill höja schablonavdraget för den som vill hyra ut en del av sin lägenhet eller sitt hus.

På vilket sätt hjälper detta den unga som vill ha en ny bostad eller barnfamiljen? Vad ska bostadsministern göra de kommande fyra åren? Det verkar redan klart med bostadsministerns ambitioner.

Prot. 2010/11:26
2 december

Frågestund

Anf. 68 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD):

Herr talman! Tack för frågan! Problemet med bostadspolitiken är att det under nästan 20 års tid har byggts hälften så många bostäder i Sverige som i våra grannländer. Bostadsbyggandet har försumrats under lång tid i Sverige. Bostadsbyggandet har gått lite upp och ned beroende på konjunkturen, men vi har systematiskt byggt färre bostäder än omvärlden. Det är gamla försyndelser och något systematiskt felaktigt i svensk bostadspolitik som också är orsaken till den bostadsbrist vi upplever.

Min ambition är att långsiktigt höja nyproduktionstakten i Sverige, inte bara ett år och inte med hjälp av några tillfälligt dopade subventioner, som ofta förekom under den socialdemokratiska regeringstiden. Det ska vara ett långsiktigt skapande av goda stabila spelregler, och självklart ska bostadsbeståndet nyttjas mer effektivt. Därför är det viktigt med en högre skattefri gräns för uthyrning av en privatbostad som en del i en sådan strategi.

När det gäller att möta det skriande behovet av fler bostäder måste vi självklart jobba på alla fronter. Här måste kommuner, byggbranschen och vi från statens sida göra mycket. Det finns många saker som kommer att göras, men min talartid ger mig inte utrymme att svara på fler frågor än så.

Anf. 69 MARYAM YAZDANFAR (S):

Herr talman! Problemet med bostadspolitiken är inte det som hände för 20 år sedan. Problemet med bostadspolitiken är att den som är ansvarig för bostadspolitiken i dag, Stefan Attefall, inte kan ge mig förslag på en enda konkret åtgärd på hur bostadsministern och regeringen ska se till att det byggs mer.

Man kan använda en minut åt att rabbla en pamflett. Man kan också ägna en minut åt konkreta åtgärder för de människor som är på randen och vill flytta. Det kan vara unga barnfamiljer eller pensionärer. Vad ska de göra med sina bostadsdrömmar? Hur ska de kunna flytta? Ge mig förslag på en konkret åtgärd, Stefan Attefall. Du har en minut på dig.

Anf. 70 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD):

Herr talman! Det jobbas på bred front för att analysera hur vi ska skapa ett långsiktigt mer omfattande bostadsbyggande. Vi tittar på konkurrenssituationen på byggmarknaden. Vi tittar på planfrågor och detaljregler från myndigheters sida och på kommuners tillämpningar. Vi tittar på hur vi ska stärka hyresrättens ställning, som också utlovades i budgetpropositionen. Vi tittar särskilt på de förslag som har kommit gemensamt från Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och de kommunala bostadsföretagen. Det handlar om att gå igenom hur vi använder bostadsbeståndet effektivare. Det handlar om att systematiskt försöka ange problemet så att vi vidtar rätt åtgärder för att skapa långsiktigt goda spelregler på bostadsmarknaden.

Nu ser vi att bostadsbyggandet kraftigt stiger i omfattning, delvis på grund av att det sjönk under finanskrisen, delvis för att det finns en ton av tilltro till att vi har stabila och goda förutsättningar i Sverige med ordning och reda i offentliga finanser, goda räntevillkor och liknande saker. Allt det hänger ihop.

Min ambition är att använda de fyra åren för att lägga grunden för en långsiktigt högre nyproduktionstakt och inte göra om de misstag som gjordes på 90-talet och 2000-talet som har lett till att vi bygger hälften så många lägenheter som våra nordiska grannländer.

Forskningen inom fiskenäringen

Anf. 71 ROLAND UTBULT (KD):

Herr talman! Jag har en fråga till landsbygdsministern.

I samband med att Fiskeriverket läggs ned startas en ny havsmiljömyndighet i Göteborg nästa år. Då kommer forskningen inom fiskenäringen att få en ny huvudman som ligger utanför den nya havsmiljömyndigheten. Det kan till exempel bli Sveriges lantbruksuniversitet, SLU. Det är inte klart eftersom utredningen är ute på remiss.

Oavsett huvudman för forskningen, hur stor betydelse kommer yrkesfiskarnas kunskap och erfarenheter att få när forskningen inom fiskenäringen får ny huvudman?

Anf. 72 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Herr talman! Självklart är yrkesfisket en mycket viktig del av att utnyttja den naturresurs som fisken och fisket utgör i vårt land. Bland annat är det av det skälet som vi har forskning på området för att kunna göra adekvata beståndsuppskattningar, utveckla fångstmetoder och liknande så att vi inte fångar fisk som inte ska fångas eller rent av inte är tillåtna att fånga. En mycket stor del av den forskning som bedrivs är ju ämnad för att utveckla det yrkesfiske som vi har i vårt land men också runt omkring oss, eftersom vi äger den naturresursen gemensamt med många andra nationer som också har möjlighet att utnyttja havets resurser.

Anf. 73 ROLAND UTBULT (KD):

Herr talman! Jag tackar landsbygdsministern. Det finns ofta en väldigt stark betoning på fiskarnas insatser men väldigt lite, tycker jag, betoning på yrkesfiskarnas erfarenhet och kunskap. Jag skulle vilja att man lyfte fram det lite mer.

Jag vet att ministern har fått i gång en ganska bra dialog med de olika parterna inom fiskenäringen. Jag har själv mina rötter i yrkesfisket på Öckerö i Bohuslän, och jag känner folket väl. Deras kunskaper och erfarenheter bör tas till vara när forskningen inom fiskenäringen får ny huvudman.

Hur menar ministern att staten – riksdagen, regeringen och myndigheter – lämpligen bidrar till en sådan utveckling att just yrkesfiskarnas erfarenhet och kunskap tas till vara?

Anf. 74 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Herr talman! Min utgångspunkt när jag med kolleger och andra diskuterar fångstmöjligheter, kvoter och fiskemöjligheter över huvud taget är och måste vara det forskningen tar fram åt mig. Det är orimligt att begära att jag ska få kunskap från någon annan än adekvat forskning.

Men jag brukar alltid säga, till exempel när jag redovisar mina ståndpunkter inför riksdagens EU-nämnd, att jag också lyfter in andra synpunkter. Det kan finnas andra synpunkter att väga in – det som ibland brukar sammanfattas i sociala och socioekonomiska förhållanden, som vi måste ta hänsyn till när vi förhandlar och fördelar de fiskemöjligheter som finns runt omkring i våra hav.

Sjukförsäkringen

Anf. 75 TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Jag tror att alla här är väl bekanta med kritiken mot den sjukförsäkringsreform som regeringen drev igenom under förra mandatperioden. Vi har kunnat se hur svårt sjuka utförsäkras och hänvisas till socialbidrag. Även om nu regeringen har tillsatt en socialförsäkringsutredning som ska titta på de långsiktiga dragen i försäkringen råder det ingen tvekan om att det finns ett antal konkreta bekymmer i dagens försäkring som behöver rättas till skyndsamt. Vi kan inte ha en ordning där svårt sjuka hänvisas till en jobbcoach som ska besöka dem på lasarettet för att se om de har möjlighet att pröva arbetsförmågan, utan vi måste kunna erbjuda både aktiv rehabilitering och ekonomisk trygghet i ett läge där man är hårt utsatt.

Efter valet kunde vi höra hur även företrädare för Folkpartiet, Centern och Kristdemokraterna uttryckte skäl för att göra konkreta ändringar i sjukförsäkringen i närtid. Likväl har nu den borgerliga majoriteten med stöd av Sverigedemokraterna i socialförsäkringsutskottet avstyrkt sådana krav i riksdagen. Ulf Kristersson, socialförsäkringsministern, säger att det inte är aktuellt att nu göra några ändringar, utan det kommer framöver.

Min fråga till vice statsminister Jan Björklund blir därför: Tycker regeringen verkligen att dagens sjukförsäkring fungerar väl? Ser ni inte behovet av att åtgärda ett antal konkreta fel i försäkringen så skyndsamt som det bara går?

Anf. 76 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Herr talman! Huvuddragen i de förändringar som är gjorda i sjukförsäkringen under senare år har varit till gagn för Sverige, för sjukförsäkringen och för de många människor som tidigare satt fast i de här systemen. I dag är det ungefär hälften så många människor som är sjukskrivna i Sverige jämfört med ett antal år tillbaka i tiden, och de är dessutom sjukskrivna ungefär bara halva tiden.

Det var något som var märkligt. Vi var ett land där vi levde längre än någonsin, hade bättre hälso- och sjukvård än någonsin och hade rimligen bättre arbetsmiljö än någonsin, men vi var mer sjukskrivna än någonsin. Det var något märkligt med detta. De förändringar som är gjorda har i huvuddragen varit till det bättre.

Men jag är ödmjuk nog att säga att det finns detaljer och delar i detta som säkert behöver ses över, och det gör vi från regeringens sida. Det pågår ett beredningsarbete i Socialdepartementet för att man under våren ska kunna dra slutsatser. I den mån det behövs riksdagsbeslut för att göra de förändringar som kan komma kommer regeringen att återkomma med en proposition till riksdagen under vårterminen.

Anf. 77 TOMAS ENEROTH (S):

Herr talman! Ja, det är något märkligt att vi i välfärdslandet Sverige ska hänvisa människor som är sjuka i cancer, kol, ms eller andra svåra sjukdomar till att inte ens omfattas av ett gemensamt försäkringssystem utan till att utförsäkras. Vi kan se att kommunernas socialbidragskostnader ökar dramatiskt till följd av det här systemskiftet.

Jag kan vara ödmjuk och säga att det också kan finnas delar i försäkringsreformen som vi ska ta fasta på. Jag ser också fram emot att man i en långsiktig socialförsäkringsutredning kan hitta gemensamma lösningar för att få hållbara försäkringar. Men jag kan inte förstå att regeringen inte ser de tydliga systemfel som drabbar enskilda människor, vare sig det handlar om unga svårt handikappade som nollklassas och hänvisas till socialbidrag eller ytterligare kanske 40 000 som riskerar att utförsäkras till följd av det regelverk som finns just nu.

Det räcker inte med att eventuellt komma till riksdagen i mars med lagändringar om ungefär ett halvår eller ett år. Det gäller att göra akuta förändringar nu. Vi sträcker ut en hand för att få sådana förändringar. Se till att få förändringar nu!

Anf. 78 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Herr talman! Jo, men er utsträckta hand bygger på att vi ska gå tillbaka till det gamla systemet, och det är inte aktuellt.

Regeringen ser att det finns brister, och de behöver åtgärdas. Vi analyserar nu bristerna på ett sådant sätt att när vi väl åtgärdar dem ska vi inte behöva vidta en forcerad åtgärd som leder till ett nytt problem, så att man måste göra en sak en gång till. Vi gör nu en samlad översyn och räknar med att kunna dra slutsatser under våren för att få en stabilitet i systemet.

Att gå tillbaka till det gamla systemet, där människor stämplades till utanförskap resten av livet genom att förtidspensioneras och sjukskrivas utan tidsgränser. Det är inte aktuella förändringar från den här regeringens sida.

Finansiering av klimatåtgärder i fattiga länder

Anf. 79 JONAS ERIKSSON (MP):

Herr talman! Klimatmötet i Köpenhamn blev ett misslyckande och ledde inte till den globala samling kring klimatarbetet som vi hoppades på och som så väl behövs. Förväntningarna på det pågående mötet i Cancún är dess värre också låga.

För att minska risken för ett skenande klimat måste utsläppen vända nedåt, och det är hög tid att vi agerar kraftfullt och att världens rika länder kliver fram och tar ett ansvar för att vända utvecklingen. En stor del i

detta ansvar ligger i att lösa finansieringen av klimatåtgärder i fattiga länder. Vi har en ram om 100 miljarder euro per år, som man lyckades enas om i Köpenhamn. Det är ett första steg, även om det troligen är långt ifrån tillräckligt.

Ett konkret förslag till hur dessa miljarder kan finansieras är inrättandet av en internationell flygskatt. Min fråga till finansministern är hur han ställer sig till detta förslag.

Anf. 80 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Jag delar till fullo Jonas Erikssons vilja och ambition att vi gemensamt i världen ska lösa klimatfrågan. Det är uppenbart att det är en av mänsklighetens stora utmaningar. Vi tror att detta måste lösas i ett genuint globalt perspektiv, och följaktligen är de processer som har löpt från Köpenhamn till Cancún och sedan fortsätter till Johannesburg av yttersta vikt.

Där måste man naturligtvis diskutera ömsesidiga åtaganden som leder till reella minskningar av koldioxidutsläppen. I Europa har vi diskuterat att vi ska försöka föra in hela transportsektorn i det handelssystem vi har, för vi vet att vi inte kan lösa flygproblematiken med beskattning i ett enskilt land. Skulle man som alternativ till detta kunna se en global lösning kan man naturligtvis pröva det. Jag skulle dock säga, utifrån de diskussioner vi har haft i Europa och som vi hade inför Köpenhamn inom G20-kretsen, att det förefaller mindre sannolikt som en global lösning.

Anf. 81 JONAS ERIKSSON (MP):

Herr talman! Vi vet alla hur lätt det är att i en nationell budget prioritera bort de långsiktiga och svåra frågorna när mer kortsiktiga problem gör sig påminda. Det är fördelen med att flytta nya skattebaser på internationell nivå just för att finansiera klimatåtgärder i fattiga länder. Det är också angeläget att resurser för klimatarbete inte konkurrerar med resurser för fattigdomsbekämpning.

Flygskatter är ju, precis som finansministern nämner, svåra att inrätta på nationell nivå. Det behövs ett internationellt samarbete kring det.

Min fråga återstår: När det nu ändå finns ett konkret förslag från flera länder att flygskatten är en väg framåt i detta område, borde då inte Sverige ansluta sig till detta, vara med och gå före i denna fråga?

Anf. 82 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Låt oss konstatera att Jonas Eriksson naturligtvis har en rimlig utgångspunkt i att ekonomiska styrmedel är en betydande del av lösningen. Skulle andra länder välja att ha en koldioxidskatt på en fjärdedel eller hälften av den nivå vi har i Sverige skulle mycket betydande framsteg göras, om detta kunde bli en bredbaslösning för länder som USA och övriga Västeuropa. Det är klart att ekonomiska styrmedel i andra länder spelar en oerhört central roll.

Det är också sant att erfarenheterna gör att möjligheterna att ta ut en flygskatt bygger på internationellt samarbete därför att flyget är så pass rörligt över gränserna.

Jag tror inte, och det har varit Sveriges hållning under många decennier, på en skattenivå internationellt, vare sig på EU-nivå eller i termer av ett bredare system. Men kan man hitta internationella uppgörelser som

skulle möjliggöra att vi för in flyget i koldioxidbekämpningen skulle det naturligtvis vara eftersträfvansvärt och önskvärt. Men låt mig igen understryka att jag tror att det är en rätt lång väg att vandra innan vi är framme vid denna hållning. Jag tackar Jonas Eriksson för denna viktiga fråga.

Det nya betygssystemet

Anf. 83 OSKAR ÖHOLM (M):

Herr talman! Många ser fram emot införandet av det nya betygssystemet. Fler steg i betygsskalan har efterfrågats av många under lång tid.

Min fråga handlar om de problem som kan uppstå i skarven när man inför ett nytt system. Det är naturligtvis så att om man påbörjar sin utbildning i ett betygssystem får man fortsätta i detta system. Det är rimligt. Men vad händer om man gör ett studieuppehåll? Det gäller framför allt de som gör ett studieuppehåll för att vara utbytesstudent under ett år utomlands, vilket inte är helt ovanligt. Då börjar man i ett betygssystem och kommer sedan tillbaka när det nya har införts. Det har inte kommit några klara besked om hur en översättning till det nya systemet ska gå till.

Jag hoppas att utbildningsministern kan bringa klarhet i detta och berätta hur översättningen ska fungera.

Anf. 84 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Herr talman! Det kommer jag att kunna göra, dock inte precis just nu. Frågan bereds, och vi räknar med att fastställa en ny gymnasieförordning inom några veckor. Då ska detta lösas.

Men precis som frågeställaren tar upp uppstår frågor om hur man gör med de elever och studenter som befinner sig i skarven.

Om man har en normal studiegång och river av gymnasiet under tre år i en följd är det rätt enkelt. De som börjar från och med kommande hösttermin får betyg enligt det nya betygssystemet från första terminen. De som har börjat tidigare, det vill säga nu i höstas, och går i ettan i gymnasiet kommer under sin gymnasietid få betyg enligt det äldre systemet. De läser enligt nuvarande kursplaner och nuvarande program. Det betyder att man har två betygssystem på en och samma gång i skolan. Så gör man alltid när man byter system. Eleverna fortsätter att få betyg enligt samma system som när de började.

Problemet uppstår, precis som Oskar Öholm säger, när någon gör ett studieuppehåll precis vid övergången. Man börjar i det gamla systemet, men går ut i det nya. Jag är naturligtvis medveten om den frågeställningen. Man måste bestämma hur man ska göra. Besked kommer inom kort.

Fördelningsprofilen i den ekonomiska politiken

Anf. 85 MARIE NORDÉN (S):

Herr talman! Riksdagens utredningstjänst har studerat den samlade fördelningspolitiken när det gäller regeringens ekonomiska politik under den förra mandatperioden. Resultatet är att den procentenhet som tjänar bäst har fått lika mycket som 25 procent av svenska folket har fått totalt. Det är alltså klarlagt att den borgerliga regeringens politik har haft en

mycket ogynnsam fördelningsprofil, vilket har lett till ökade klyftor. Men klyftorna har även ökat på grund av att Anders Borgs ekonomiska politik har ökat arbetslösheten och minskat andelen sysselsatta.

Vi socialdemokrater menar att Moderaterna borde ha satsat mer på jobben och mindre på stora skattesänkningar med dålig fördelningsprofil. Det hade Sverige tjänat på.

Jag vill fråga Anders Borg om han avser att presentera några förslag under de kommande åren som ökar sysselsättningen och minskar klyftorna, eller om han tänker fortsätta med samma politik som minskar sysselsättningen och ökar klyftorna.

Frågestund

Anf. 86 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Det är viktigt att Marie Nordén tar upp frågan om fördelningspolitik och frågan om sysselsättning, för de hänger så intimt samman.

Vi har vidtagit en lång rad åtgärder för att minska klyftorna och förbättra fördelningsprofilen. Det handlar om förstärkning av bostadstillägget för pensionärer, flerbarnstillägg, höjd barndel i bostadstillägget, höjt bostadstillägg för förtidspensionärer och sänkt skatt till pensionärerna. Det är en lång rad olika åtgärder som har riktats till grupper som har en svag ekonomisk standard och som har drabbats av krisen.

Den allra viktigaste fördelningspolitiska insats som man kan göra i ett land gäller full sysselsättning. Därför är det naturligtvis så att de länder i Europa som nu tvingas till stora och breda nedskärningar och skattehöjningar kommer att få en sämre och mer besvärlig utveckling på arbetsmarknaden, inte minst med stigande arbetslöshet i riskbilden.

För svensk del ser vi nu att vi har den starkaste sysselsättningsökningen av alla jämförbara industriländer med en 2-procentig ökning av sysselsättningen i ekonomin för närvarande. Det är naturligtvis glädjande. Men vi ska aldrig ge upp kampen för full sysselsättning. I varje proposition och i varje budgetarbete ska inriktningen vara att man ska komma tillbaka till full sysselsättning.

Anf. 87 MARIE NORDÉN (S):

Herr talman! Varje budgetproposition har också haft en fördelningspolitik som har missgynnat just de svagare grupperna, som kvinnor, arbetslösa, sjuka, deltidsarbetslösa och lågavlönade, och klyftorna har ökat under era fyra år i regeringsställning.

Det mest oroväckande är att barnfattigdomen har ökat mest. Ungefär 250 000 barn i Sverige beräknas växa upp i fattiga familjer där brist på pengar är ett ständigt problem. Andelen barn i hushåll med ekonomiskt bistånd, alltså socialbidrag, har ökat under de senaste två åren. Under första kvartalet i år vräktes 180 barn från sina hem. Nu i jultider vittnar Majblomman om hur föräldrar skriver till dem och ber om hjälp för att kunna fira jul med julklappar, gran och julmat.

Därför frågar jag igen: Hur tänker man förändra sin fördelningsprofil när det gäller de som faktiskt behöver jobb och sysselsättning och att man har en profil i den ekonomiska politiken som inte bara gynnar de som redan har?

Anf. 88 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Låt oss till att börja med konstatera att Sverige tillsammans med de andra nordiska länderna går igenom denna kris med större social sammanhållning än praktiskt taget alla andra länder. Det beror bland annat på att vi har en väl utbyggd välfärdsstat med tydliga stödfunktioner för människor som har en otrygg situation.

Nu har vi kompletterat den med en arbetslinje därför att rättvisa, trygghet och välfärd i grund och botten bara kan byggas på att de allra flesta människor är i arbete. Den stora orättvisan i Sverige har varit att vi har byggt upp system som under decennier har lett till växande utanförskap och människor utan förankring på arbetsmarknaden.

Nu går vi igenom denna kris utan att vi ser en kraftig ökning av utanförskapet. Vi ser nu att sysselsättningen ökar tidigare än i andra lågkonjunktioner och starkare än i andra länder. Det måste vi naturligtvis betrakta som glädjande.

Sedan ska vi göra kompletterande insatser. Det kan handla om barndelen i bostadstillägget, SBTP, BTP, pensionärsskattesänkningar eller vad man i övrigt får pröva av det som vi tidigare har gjort. Det är viktigt. Vi måste ha både en aktiv sysselsättningspolitik och en aktiv fördelningspolitik.

Svenska elevers kunskapsnivå

Anf. 89 RICHARD JOMSHOF (SD):

Herr talman! Kunskapsmätningen Timss 2009 visar att Sverige har tappat ordentligt i rankningen vad gäller gymnasieelevernas kunskaper i framför allt matematik och fysik. Andelen elever som har sämre kunskaper än en medelgod kunskapsnivå har nästan fördubblats. Endast 1 procent av eleverna når upp till det högsta resultatet i matematik.

Även till exempel PISA-rapporten har visat att det går utför för Sverige vad gäller ämneskunskaper, problemlösning och disciplin.

Nu har Skolverket presenterat en rapport över svenska grundskoleelevers ämneskunskaper. Provresultatet i matematik sticker ut. Vårterminen 2010 var andelen elever som inte nådde målen i det sammanvägda provresultatet i matematik 17,5 procent. Det är en kraftig ökning sedan 2003 då det var 9,2 procent.

Herr talman! Jag skulle vilja att Jan Björklund svarar på, dels hur detta kan vara möjligt trots regeringens löften att ta tag i skolans problem och trots att regeringen nu är inne på sin andra mandatperiod och således har haft alla möjligheter att vända den svenska skolans negativa resultat, dels vad man tänker göra för att åtgärda dessa problem.

Anf. 90 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Herr talman! Den svenska utbildningspolitiken genomgår nu den största omläggningen någonsin i svensk historia. År 2011 kommer en ny gymnasieskola, nya läroplaner i gymnasiet, nya läroplaner i grundskolan, en ny skollagstiftning, nytt betygssystem, ny lärarutbildning, ny yrkeshögskola och nya lärlingsutbildningar. Det är en lång rad reformer som nu genomförs. Det är ett systemskifte som genomförs i den svenska utbildningspolitiken. Varför gör vi det? Jo, det är precis mot den bakgrund som frågeställaren tar upp, därför att resultaten i den svenska skolan,

trots att vi skjuter in pengar på en nivå som är högre än i de flesta andra länder, är mediokra och sjunker. Det är därför som vi nu lägger om politiken.

De reformer som vi nu genomför borde ha genomförts för 10–20 år sedan i stället för de reformer som då genomfördes med kommunalisering, lärarutbildningsreformer och avskaffande av betyg som var politiken i Sverige under lång tid. Men nu gör vi detta.

Min realistiska bedömning är dock att det kommer att dröja ett bra tag innan det syns i studentbetygen som frågeställaren egentligen refererar till. Det kommer att dröja ett tag innan de reformer som vi nu genomför verkligen syns där. Men jag bedömer att utvecklingen kommer att vända under kommande år till följd av de reformer som nu genomförs.

Frågestund

Anf. 91 RICHARD JOMSHOF (SD):

Herr talman! Jag tackar utbildningsministern för det svaret. Jag håller med om mycket av det Jan Björklund säger men beklagar en sak. Jag menar att Jan Björklund missar en mycket viktig förklaring. Jag vill ta Finland som exempel, ett land som ligger i den absoluta toppen i en rad olika internationella undersökningar genom åren.

Jag skulle vilja citera vad en finsk professor, Matti Klinge, för några år sedan sagt: ”Att nedtona undervisningen i nationens historia eller att göra historieundervisningen internationell, har aldrig varit något alternativ i Finland. Vi har inte, som i Sverige, levt med idéer om varken det gränslösa eller det mångkulturella samhället.” Matti Klinge menar att detta är en mycket bidragande orsak till att Finland ligger i den absoluta toppen i nämnda undersökningar.

Herr talman! Jag skulle vilja höra vad Jan Björklund anser om Matti Klinges slutsats i sammanhanget.

Anf. 92 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Herr talman! Jag har stor respekt för historieprofessorn Matti Klinge, men jag är inte säker på att han skulle uppskatta att bli citerad på det sätt han nu blivit.

Att tro att de sjunkande resultaten i Sverige beror på invandring är att göra det för lätt för sig. Självklart har de elever som kommer till Sverige och som inte kan svenska en uppförsbacke i början i skolan och behöver mycket hjälp och stöd för att lära sig svenska. I början presterar de självfallet sämre än den som är född här därför att de inte behärskar språket. Det är just därför vi satsar så mycket på att dessa elever ska lära sig svenska. Men det är inte så att de sjunkande svenska resultaten förklaras med detta, utan det är en generell nedgång över hela linjen i den svenska skolan. Matematik har ingenting med nationell identitet att göra, om det är vad frågeställaren är ute efter. Men det är i matematik som resultaten sjunker allra mest.

Att alla problem förklaras på samma sätt av Sverigedemokraterna är något förvånande – eller kanske inte förvånande; jag vet inte. Det har i alla fall ingen relevans för den här diskussionen.

Vi har för låg kvalitet på undervisningen i svensk skola och för låga resultat. Dessa måste höjas. Det är de reformer som vi nu slår in på som kommer att bryta den här utvecklingen.

Frågestund

Anf. 93 JENNIE NILSSON (S):

Herr talman! I ett anförande i höstas lyfte vice riksbankschefen Svante Öberg fram att bristen på arbetskraft stiger snabbare än arbetslösheten faller. Det tyder på att matchningsproblemet på arbetsmarknaden kan bli påtagligt långt innan arbetslösheten har kommit ned på en normal nivå. I klarspråk betyder det höjda räntor trots hög arbetslöshet.

Jag vill fråga Anders Borg hur han ser på det faktum att hans politik leder till att arbetslösheten fastnar på höga nivåer samtidigt som arbetskraftsbrist inom framför allt tillväxtsektorer riskerar att pressa upp räntorna för villaägare i Sverige.

Kommer man att försöka göra något åt den höga arbetslöshet som nu existerar parallellt med arbetskraftsbrist och vad i så fall?

Anf. 94 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Låt oss vara noggranna när vi beskriver hur den svenska modellen fungerar. Jämfört med de flesta andra europeiska länder har Sverige klarat den här krisen väl. Jag har sett att Handelsbanken i dag lagt fram en tillväxtprognos på över 5 procent. Det är naturligtvis väldigt få länder i Europa som kan uppvisa detta. Handelsbankens ekonomer räknar med en arbetslöshetsminskning om i storleksordningen 2 procent under åren 2011–2012.

Det är naturligtvis djupt otillräckligt att vi inte växer snabbare än alla andra och att sysselsättningen inte ökar tidigare än i andra länder. Naturligtvis vill vi nå ännu längre därför att full sysselsättning är avgörande. Det då avgörande är hur väl arbetsmarknaden fungerar – att vi har jobbskatteavdrag som gör att det lönar sig att arbeta, att vi har förstärkt arbetslinjen i sjukförsäkringen och arbetslöshetsförsäkringen, att vi har en arbetsförmedling som underlättar matchning samt att det finns en sådan rörlighet att människor är beredda att söka jobb brett utanför sitt yrkesområde och sin region. Nyckeln till att kunna ha en snabb tillväxt är att vi förstärker ekonomins långsiktiga funktionssätt och arbetsmarknadens funktionssätt i synnerhet.

Anf. 95 JENNIE NILSSON (S):

Herr talman! Jag blir lite bekymrad. Ett akut problem lyfts fram som de flesta bedömare ändå ser framför sig, inte minst exempelvis en sådan expert på området som Svante Öberg, just när det gäller matchningsproblemet på arbetsmarknaden. Där är det en situation med en arbetslöshet på höga nivåer, vilket det faktiskt handlar om. En arbetslöshet på 6 procent kallade Anders Borg för massarbetslöshet innan han själv fick ansvar för politiken. Samtidigt visar en del branscher på en stor arbetskraftsbrist – en situation som flera påpekat skulle bli resultatet av den förda politiken.

När man ställer frågor om det kommer en uppräknning av vad som redan har gjorts. Ska det tolkas så att finansministerns lösning på problemet är mer av samma misslyckade politik?

Anf. 96 Finansminister ANDERS BORG (M):

Herr talman! Låt oss konstatera att Riksbanken i sin senaste inflationsrapport lyft fram att förändringar när det gäller jobbskatteavdrag, akassa och sjukförsäkring har bidragit till att svensk ekonomi fungerar bättre och till att vi därigenom kan växa med mer av sysselsättningstillväxt och tillväxt utan inflation.

Konjunkturinstitutet gör samma reflexion när man diskuterar att arbetskraften i denna lågkonjunktur inte har fallit på det sätt som vi tidigare upplevt. Samma resonemang har sedan återfunnits hos de flesta bedömare: De avgörande reformerna för hur länge ett land kan ha hög sysselsättningstillväxt och sjunkande arbetslöshet är hur väl arbetsmarknaden fungerar, hur väl det lönar sig att arbeta samt hur väl arbetsmarknaden och lönesättningen fungerar. Där är det ändå de grundläggande strukturförändringarna som har störst betydelse. Det är naturligtvis det som också regeringens politik framöver ska inriktas på.

Det vore en fara om vi backade från de här reformerna och gjorde det mindre lönsamt att arbeta och började avveckla arbetslinjen. Då skulle vi snabbt komma in i obalanser och få den typ av flaskhalsproblem som vi tidigare upplevt och som gjort att Sverige tidigare haft en stigande arbetslöshet också i tider med god tillväxt.

Underhållet av järnvägarna

Anf. 97 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S):

Herr talman! Min fråga går till vice statsministern och handlar om tåg.

Lämpligt nog har vi här i riksdagen denna vecka fått ett brev från Ulf Adelsohn, styrelseordförande i SJ där det står: Vår ägare, staten, har i årtionden sparat på anslag till underhåll av och investeringar i järnvägsnätet. Följaktligen har Sverige i dag det sämst underhållna järnvägsnätet av jämförbara länder. 2011 försvinner också extraanslaget på 600 miljoner som utgått de senaste åren. Detta kommer enligt Trafikverket att leda till ännu sämre punktlighet och större risk för kaos vid till exempel snöoväder.

Just nu är det oerhört många människor runt om i vårt land som är drabbade av detta. Mot bakgrund av det samt alla signalfel och faktiskt den dåliga beredskapen blir min fråga: Vilka är de konkreta åtgärder som vice statsministern och regeringen har för avsikt att vidta?

Anf. 98 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Herr talman! Låt mig först bara uttrycka den känsla jag tror att vi alla har, vare sig vi suttit fast på tåg eller inte. Jag förstår att ett antal ledamöter häromdagen fastnade på något tåg under ett antal timmar. Det är naturligtvis bedrövligt att det ska behöva vara så. Jag tror att vi alla känner att det inte borde vara så här i ett modernt samhälle.

Jag tror att SJ:s ordförande har rätt i att underhållet av järnvägar i Sverige under en mycket lång tid varit eftersatt. Dock får man nog gå tillbaka till en tidigare regering med det parti som frågeställaren själv tillhör för att hitta de stora försvanderna. Underhållet har varit eftersatt under en mycket lång tid.

Därför har den här regeringen ökat anslagen till drift och underhåll från nivån 3,8 miljarder per år till nu ungefär 5 miljarder per år. En mycket kraftig ökning har skett. Dessutom har vi inför den här akuta situationen frigjort ytterligare en halv miljard omedelbart. Det vi i regeringen kan göra är att vi tar fram pengar. Naturligtvis inser också Trafikverket allvaret. Man jobbar nu för fullt. Anslagen har alltså ökat från den låga nivå som gällde under tidigare regeringar.

Anf. 99 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S):

Herr talman! Jag tror inte att de resenärer som nu runt om i Sverige står där och har problem med resandet är nöjda med det svar vi här får av vice statsministern. Dessutom håller det inte skylla på en regering som avgick för mer än fyra år sedan. Vi lever här och nu. Det är nu det krävs åtgärder.

Herr talman! Vice statsministern skyller här på en tidigare regering, men vi ska komma ihåg att Socialdemokraterna tog över i en tid då det var ett mycket fattigt Sverige. Då levde vi med en situation liknande vad vi nu kan se i andra länder i Europa. Vi städade upp efter den då senaste borgerliga regeringen. Man får inte glömma bort det.

Vi vill ha konkreta åtgärder här och nu för att få ett stopp på alla tåg-förseningar när det är oväder i Sverige.

Anf. 100 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP):

Herr talman! Jag berättade just om vad som görs. Anslagen är högre än på mycket länge – kanske någonsin; jag vet inte. De är uppe på 5 miljarder per år, och vi har dessutom frigjort en halv miljard till.

Det var frågeställaren själv som läste upp ett brev från SJ:s ordförande, som pekade på de historiska försyndelserna. Jag instämde bara i detta. Här finns mycket stora historiska försyndelser som skedde för 5–15 år sedan. Man behöver inte gå tillbaka till Socialdemokraternas maktovertagande 1932 för det, utan det handlar om försyndelser som har skett under de senaste decennierna. Det är därför vi har lyft anslagen. Det frigörs också ytterligare medel i den situation vi nu är i.

Anf. 101 TALMANNEN:

Därmed är veckans frågestund med regeringen avslutad. Vi tackar deltagande statsråd och ledamöter.

*Avgifter i
Transportstyrelsens
verksamhet*

9 § (forts. från 7 §) Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet (forts. TU6)

Anf. 102 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Det blir lite märkligt när man har en timmes avbrott mellan anförande och replik, men vi ska väl göra så gott vi kan i alla fall.

Jag får för det första hälsa Ola Johansson välkommen till talarstolen. Det var tydligen hans första anförande som ny ledamot i riksdagen, och det är alltid trevligt när vi får börja med en sådan här liten debatt. Ändå tycker jag nog att det var lite märkligt när man säger sig vilja föra en debatt i en fråga men sedan far i väg till Belgien. Lite märkligt blir det

allt. Det är ändå den svenska Transportstyrelsens avgifter vi ska diskutera.

Jag måste ställa samma fråga till Ola som jag ställt till de andra, herr talman: Varför vill ni inte lyssna till näringslivet? Varför är näringslivets synpunkter så lågt värderade i den borgerliga alliansens politik på detta område? Vi socialdemokrater säger som sagt inte nej till detta system, men vi vill se en helhet. Vi vill se hur även de andra avgifter som kommer att påföras transportområdet kommer att slå, så att man kan göra en helhetsbedömning av alltihop. Det är mycket viktigt att vi får en sådan helhetsbedömning.

Sedan hade vi den andra frågan, om museijärnvägarna. Då tog Ola Johansson upp frågan om båten Isa. Ja, det hade väl gått att undanta även denna båt. Det hade varit fullt möjligt för majoriteten att lägga fram ett förslag att ingen av de verksamheter som lyder under Transportstyrelsen och som har ett kulturhistoriskt värde skulle behöva ha några avgifter utan att dessa i stället skulle tas bort. Det är ändå så att avgifterna inte inbringar speciellt mycket pengar till vare sig statskassan eller Transportstyrelsen. Det hade alltså gått alldeles utmärkt.

Anf. 103 OLA JOHANSSON (C) replik:

Herr talman! Jag får tacka Leif Pettersson för orden kring mitt första inlägg. Det är alltid lite spännande och alltid lite anspänning, och det är desto roligare att man får hålla på hela eftermiddagen.

Ja, jag tog upp Belgien. Vi måste nämligen se på transporter ur ett globalt eller åtminstone europeiskt perspektiv. Detta handlar om att de transportkedjor som finns från odlare ändå ut till konsument av just aza-leabloomor, som odlas i Fjärås, är en aspekt på hur det svenska näringslivet ska kunna vara konkurrenskraftigt. Där är naturligtvis avgifterna och kostnaderna för transporter helt avgörande, och i fallet Belgien handlar det om hur denna särskilda växt kräver en viss typ av transport för att nå kunderna – även uppe i Leif Petterssons hemtrakter.

Jag tog också upp behovet av att se till att Transportstyrelsen utnyttjar den kompetens som finns hos de stora klassningssällskapen som utför inspektioner och kontroller av fartyg i hamnar över hela världen. Detta är det oerhört viktigt att Transportstyrelsen tar till sig. Vi fick också veta på ett möte med Transportstyrelsen på trafikutskottet tidigare i dag att de arbetar aktivt med att se till att få hjälp med detta. Det innebär att Transportstyrelsen idkar verksamhet i hela världen, och då tycker jag att det är helt okej att tala om Belgien.

Sedan nämner Leif Pettersson behovet av att ha en helhetssyn inom detta område, och så talar han dessutom om att vi värnar företagen speciellt. Ja, företagarpolitiken är viktig. Det är framför allt jobben i både stora och små företag som skapar arbete i hela landet. Då vill jag också påminna om det rödgröna förslaget om kilometerskatt, som var ett dråpslag emot företagen i hela landet just vad gäller deras transporter.

Anf. 104 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Varken förslaget om kilometerskatt eller andra förslag är uppe till debatt just nu. Vi kan gärna ta en diskussion om det, men kanske inte inom ramen för detta ärende.

Möjligen skulle man kunna tänka sig att ett förslag om kilometerskatt, om det finns någonstans ifrån, skulle kunna finnas med i den typ av utvärdering av alla avgifter vi tycker att regeringen ska göra. Nu finns inte detta förslag på er dagordning, men det hade funnits på vår om vi hade varit med i regeringsställning.

Visst måste vi hålla ihop transportkedjor och allt det där, men det är inte heller frågan i det ärende som just nu diskuteras. Just nu diskuterar vi den avgift Transportstyrelsen vill påföra transportområdet. Vi är med på att införa detta, herr talman, men vi vill se en helhetsbedömning. Hur ser helheten ut när vi har lagt på alla de avgifter som ska läggas på transportområdet? Vart tar konkurrensen vägen? Är det järnväg eller väg, flyg eller sjöfart som är vinnare eller förlorare? På vilket sätt kommer helheten att se ut?

När det gäller museijärnvägarna eller de kulturhistoriskt intressanta verksamheter som förekommer på detta område hade ni kunnat lägga fram förslag om att ta bort alltihop. Det hade inte inneburit någon statsfinansiell katastrof utan tvärtom antagligen blivit så att Transportstyrelsen vunnit på det.

Anf. 105 OLA JOHANSSON (C) replik:

Herr talman! Vi börjar med diskussionen om museijärnvägarna kontra andra typer av kulturfrämjande föreningar. Jag tog upp exemplet med Ångbåtssällskapet Isa i Lygnern i Fjärås, som inte är en museijärnväg. Det hade lika gärna kunnat handla om ett fordonsmuseum eller någon annan typ av transportslag – ett flygmuseum eller vad som helst.

När vi diskuterar frågan om museijärnvägar och att begränsa avgifterna till en viss nivå handlar det om just museijärnvägar. Det finns ingen analys av hur brett och vitt detta område är. Vi kan diskutera möjligheten att helt befria ifrån avgifter, men vi har ingen aning hur stor omfattningen av en sådan avgiftsbefrielse är. Därför får vi hålla oss till det frågan gäller.

Det tycker jag också att vi ska göra när det gäller frågan om helhetssyn. Leif Pettersson efterfrågar en helhetssyn och att vi ska diskutera kilometerskatt, gränsdragningar och andra saker. Jag tror att han får bestämma sig för om vi ska diskutera detaljer eller helhet i detta. I och med att Socialdemokraterna efterlyser denna ofantliga utredning på området, som då ska inkludera en i det här sammanhanget så marginell sak som just Transportstyrelsens avgifter, tycker jag att det är lite märkligt att man väljer just denna fråga för att tala om detta.

Jag noterar att Leif Pettersson i sitt anförande i princip ställde sig bakom de förslag som framförs i propositionen, och det uppskattar jag. Jag tror dock att vi har haft denna helhetssyn i debatten inför valet, som gav ett utslag: Alliansregeringen fick fortsatt förtroende att arbeta med infrastruktur på det sätt den gör. Vi kan naturligtvis fortsätta denna diskussion i kammaren, men jag tror att vi ska göra det i ett större perspektiv än just i denna fråga.

Anf. 106 BJÖRN VON SYDOW (S):

Herr talman! Enligt propositionen är skälet att införa en avgiftsfinansiering av Transportstyrelsens verksamhet i form av tillsyn, ärendehandläggning och registerhållning att man därigenom gör konkurrensvillkoren

mellan de fyra trafikslagen jämförbara och att det trafikslagsövergripande synsättet kan främjas i enlighet med gällande transportpolitiska principer. Den saken är inte relevant för museijärnvägar.

Vi kan också gå vidare och titta på andra delar i propositionen. Regeringen understryker också att avgiftens storlek i möjligaste mån ska svara mot den kostnad den offentliga tillsynsverksamheten medför. Hur belyser vi det när det gäller museijärnvägar och, för all del – om det hade varit på riksdagens agenda – andra historiska kulturella delar av transportsektorn?

Museibanornas Riksorganisation har avlämnat ett remissyttrande i den här frågan. Jag har varit med i en arbetsgrupp som har gått igenom det och sett att det bland annat handlar om att söka minska risker vid järnvägstrafik när någonting rör sig, inte står still uppställt på ett museum utan rör sig. För att genomföra uppgiften att minska risker vill man vidta en del riskminskande åtgärder.

Vad det bör handla om är en riskminskning där vinsten blir större än kostnaden för denna åtgärd. Här har mina kolleger gått igenom vad det är som skulle kunna vara risker. Hur ska man kunna bedöma dem? Vad är det för risker med en museijärnväg där tåg med låga hastigheter kör på sommaren etcetera? Vad skulle det kunna handla om? När man ser på den historiska statistiken och räknar enligt Räddningsverkets sätt att belysa vad riskerna är vid ett trafikförlopp finner man att de svenska museijärnvägarnas sammanlagda risk handlar om i storleksordningen ungefär 50 000 kronor om året. Om man kräver att riskminskande åtgärder ska betala sig blir det väldigt små pengar.

Kolleger! Under valrörelsen kom det ett förslag från Transportstyrelsen om avgifter som man kunde förstå skulle vara långt högre än vad som rimligen kan bäras av museijärnvägar, som sammanlagt har ungefär 6 miljoner kronor i trafikinkomster. Det är skillnad mellan ett järnvägs-museum med sina fordon och ett museum där man ställer upp saker som inte rör på sig. 6 miljoner – det ursprungliga beloppet från Transportstyrelsen var alldeles för stort i förhållande till det.

Det blev kritik från dåvarande infrastrukturministern, det blev kritik från den dåvarande socialdemokratiska oppositionen och från andra ledamöter i riksdagen. Man ville inte att museijärnvägarna drabbades av så höga avgifter att deras kulturella verksamhet skulle riskeras.

Transportstyrelsen har ändrat sin uppfattning successivt – augusti, september, oktober. Jag tycker att deras förändringar går i rätt riktning. Men jag saknar ett kvitto från regeringen i den här diskussionen. Det finns ingenting i propositionen som visar vad regeringen står för, och det är ändå regeringen som styr riket, inte Transportstyrelsen.

Jag tycker att det är underligt att regeringen inte kommer till riksdagen med någon egen ståndpunkt, trots att flera av oss parlamentariker tog upp frågan under valrörelsen. Jag menar att ett tydligare ställningstagande från riksdagen i dag i förhållande till regeringen, nämligen i form av ett tillkännagivande, vore på sin plats.

Det hela är ganska underligt, och det har belysts under diskussionen i kammaren. Med en realistisk bedömning av vad Transportstyrelsens tillsynsverksamhet skulle kunna prissättas som, vad den skulle kunna tillföra, når vi upp till ca 50 000 kronor. Det är ändå mer än en promille, till och med någon procent av vad museibanorna över huvud taget har för trafikinkomster under ett år.

Det gör att jag tycker att det är föga motiverat att ha den här formen av avgifter över huvud taget. Det hade varit bättre – det är min slutsats – om vi hade haft regeringens klara ståndpunkt och om riksdagen i sin skrivning från majoriteten i utskottet hade givit regeringen en klar anvisning om hur den här frågan ska styras framgent så att Transportstyrelsen vet vad som ska gälla – hur mycket man än kan uppskatta Transportstyrelsens successivt förändrade förhållningssätt.

Med anledning av detta yrkar jag bifall till reservation 2, Särskilda hänsyn vid avgiftsutformningen.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 13 §.)

10 § Ett sammanhängande system för geografisk miljöinformation

Föredrogs

civilutskottets betänkande 2010/11:CU2

Ett sammanhängande system för geografisk miljöinformation (prop. 2009/10:224).

Talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

(Beslut fattades under 13 §.)

11 § Filmcensuren för vuxna avskaffas

Föredrogs

kulturutskottets betänkande 2010/11:KrU2

Filmcensuren för vuxna avskaffas (prop. 2009/10:228).

Anf. 107 BERIT HÖGMAN (S):

Herr talman! När jag var fyra år fick vi vår första tv-apparat. Det var 1962. Det var en väldigt stor händelse i byn där jag bodde. Många kom dit för att se på den där tv:n hos oss på kvällarna. En film som jag särskilt kommer ihåg var *Bröderna Cartwright*. Mamma ville inte att jag skulle se när man började skjuta. Vänligt men bestämt vände hon mitt huvud så att jag inte skulle se tv-bilden. Det var bara det att i rummet fanns ett vitrinskåp med glasdörr i vilken tv-bilden speglades, så jag lyckades ändå se detta ohyggligt spännande och för dåtiden våldsamma program *Bröderna Cartwright*, även om bilden var i ett vitrinskåp.

Nu finns det en rad sätt att se rörliga bilder och filmer av alla de slag. Det är mot bakgrund av den teknikutvecklingen som vi ska se avskaffandet av filmcensuren för vuxna och den lagstiftning vi i dag tar ställning till.

Jag är säker på att mamma ville så väl då, 1962, och jag vill ha ett samhälle där vi vuxna tar ansvar för barns bästa. I går tog vi här i kam-maren ställning till en ny strategi för att stärka barns rättigheter i Sverige. Den bygger på barnkonventionen. En artikel i barnkonventionen lyder:

Barnets fysiska och psykiska integritet ska respekteras i alla sammanhang. En annan artikel lyder: Beslut och åtgärder som rör barn ska följas upp och utvärderas utifrån ett barnrättsperspektiv.

Kulturutskottet är enigt i sitt förslag att avskaffa filmcensuren för vuxna. Vi socialdemokrater välkomnar propositionen och ställer oss alltså bakom den. Men det jag vill betona med mitt inlägg här i dag är den skyldighet vi har att skydda barn och unga mot skadlig mediepåverkan. Vi ska stärka dem som medvetna medianvändare, för där vet vi att våra barn är mycket duktigare än vi.

Fastställd åldersgräns för film som är avsedd att visas offentligt ska finnas även fortsättningsvis. Det är nödvändigt och bra. Det inrättas en ny myndighet, Statens medieråd, för detta arbete. Rådet ska samverka med andra i samhället just för barns bästa. Det är bra, och det är nödvändigt.

Men ingen lag i världen, herr talman, kan ersätta det ansvar som vi vuxna har i vardagen, och det är ett ansvar som vi måste ta på oss för att ge barn en trygghet och säker uppväxt. Är det någon invändning jag har mot propositionen utan att lägga fram ett motförslag är det att vi inte ska tro att polisen kommer att springa runt på biografier för att se till att barn inte ser barnförbjuden film. Vi måste fortsätta med en aktiv kulturverksamhet i skolan. Vi måste uppmuntra barn att finnas i förskolan och se till att de blir stärkta i sin självbild och i sitt jag så att de därmed har kraft och mod att avstå det som är dåligt.

Vi vet att kulturkonsumtionen följer klassmönster, och i vårt land ökar barnfattigdomen stadigt. Därför är det så viktigt att stärka barns och ungas självkänsla och stärka dem som konsumenter vare sig det handlar om att köpa film, mode eller om att köpa någonting annat.

Föräldraansvaret ska alltid finnas där. Men vi vet också att det sviktar, och det är därför vi har många sköra barn. Då måste samhällets övriga aktörer bidra till barnens rätt till en rik barndom fri från kränkningar, såväl psykiska som fysiska. Vi vet att det som barnen kan se i dag är någonting helt annat än det jag såg som fyraåring, *Bröderna Cartwright*.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag till beslut i kulturutskottets betänkande KrU2.

Anf. 108 GUSTAF HOFFSTEDT (M):

Herr talman! Det här är en glädjens dag för frihetsälskande människor i allmänhet och för dem som törstar efter yttrandefrihet i synnerhet. Vi är alltså på väg att avskaffa filmcensuren. Den här skapelsen föddes i biograförordningen anno 1911, så med det beslut som vi nu är på väg att fatta kommer inte denna baby att få fylla 100 år, och det är jag mycket glad och tacksam för.

Herr talman! Det var med en ganska ruggig känsla som jag besökte en bio senast nu när jag verkligen har satt mig in i de här frågorna. Jag såg filmen *Cornelis*, som naturligtvis handlar om Cornelis Wreeswijks livsgärning, och förstod då att filmen inte fick visas på vita duken förrän den hade granskats av statens öga.

Cornelis själv tycks ha haft en ganska klar uppfattning om det här med censur. I sången *Ballad om censuren* får vi höra det här:

Medborgare, så fort ni ser
att något omoraliskt sker,
eller ni får syn på nåt som inte är kultur;
Vänd blicken bort och blunda och skrik på censur

Det syrliga och det ironiska i de här raderna är naturligtvis alldeles uppenbart.

Att Cornelisfilmen trots allt slapp igenom filmcensuren helt oklippt är väl i och för sig inte alldeles överraskande. I själva verket har ingen film censurerats över huvud taget av Statens biografbyrå sedan 1995; inte en millimeter har klippts bort. Och det ska de ha kredd för, som man säger på modern svenska.

Den senaste och av allt att döma sista filmen som censurerades var Martin Scorseses film *Casino*. Året var alltså 1995. Däromkring, alltså i mitten av 1990-talet, hände det någonting spännande med vårt sätt att konsumera film – ja, att konsumera och kommunicera över huvud taget. Vi fick nya medieplattformar. I dag känner vi till det som SVT Play, Ipad, Youtube och så vidare. Och runt hörnet väntar för oss ännu okända sätt att konsumera film.

Det gemensamma för alla de här sätten är att ingen av dem på något sätt behöver underkastas någon statlig granskning innan de ska visas. Att då ha en speciallagstiftning med en anhängande myndighet enbart för film som visas på biograf känns faktiskt ganska mossigt, framför allt av grundläggande skäl som medborgerliga fri- och rättigheter men också för att det är så tekniskt passé. Att se på film på biograf är för många unga människor inte det naturliga sättet att titta på film.

Herr talman! Det känns rätt symtomatiskt att den sista filmen som censurerades av Statens biografbyrå var Martin Scorseses *Casino*. Filmen är ett episkt mästerverk. Att klippa i Scorseses film borde vara lika främmande som att klippa bort kvinnokroppar i Anders Zorns målningar eller arkebuseringen i Fransisco de Goyas mycket kända arkebuserings-tavla *Den 3 maj 1808*. Allt detta är ju främmande för oss.

Då kan man fråga sig: Kommer allt som är naket eller våldsamt att vara lika högkvalitativt som alster från Scorsese, Goya eller Zorn? Nej, sannerligen inte. Men ett demokratiskt samhälle kännetecknas av en stor tolerans, inte bara för det okända utan faktiskt också för det osmakliga. Vi som är lagstiftare behöver inte gilla allt som vi tillåter.

Med dessa ord, herr talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag till beslut i betänkandet.

(Applåder)

Anf. 109 CHRISTER NYLANDER (FP):

Herr talman! Jag måste säga att tryckfrihet och yttrandefrihet är något av det finaste vi har. Därför ska det vara väldigt starka skäl för att man ska få göra undantag från dessa principer. I tryckfrihetsförordningen är censurförbudet därför också totalt. I yttrandefrihetsgrundlagen finns däremot ett undantag, det undantag som möjliggör förhandsgranskning av film. Men censur är aldrig lösningen på ett samhällsproblem. Det är

därför en stor dag när riksdagen i dag fattar beslut om att avskaffa filmcensuren för vuxna.

Samtidigt måste man erkänna att det är ett något bekymmersamt faktum att Sverige är bland de sista demokratiska staterna som tar bort möjligheten till förhandsgranskning. Danmark avskaffade den 1969, Finland 2001, Norge 2004 och Island 2006, och till detta kan nu läggas Sverige 2010. Det finns en internationell utveckling mot att ta bort förhandsgranskning och i stället använda sig av åldersgränser. Det är naturligtvis en utveckling som jag välkomnar och som Sverige nu också följer efter.

Herr talman! Det är nu 100 år sedan de här reglerna trädde i kraft, år 1911, som ger möjlighet för staten att censurera biografbilder. Staten ikläder sig då rollen som en potentiell förhandsgranskande sensor, och det är en roll som staten inte ska ha i ett demokratiskt land.

Därefter har filmsekvenser klippts bort med motiveringar som att de är alltför upphetsande, alltför förvillande av rättsbegreppen, alltför fantasieggande. Som Gustaf Hoffstedt sade var filmen *Casino* den sista som det klipptes i, förhoppningsvis. Om dagens beslut blir som vi hoppas blir det den sista, men det är i alla fall den senaste än så länge. Det som klipptes bort, som inte fick visas, var en dödsmisshandling i slutet av filmen. Ungefär 100 sekunder klipptes bort. Nu hör det till saken att filmen baserar sig på en bok som i sin tur baseras på verkliga händelser, det vill säga att maffiaverkligheten förmodligen ibland är till och med värre än det som skrivs i böcker och visas på film. Censur löser inte samhällsproblem.

Den här propositionen är alldeles utmärkt, och Folkpartiet stöder den helhjärtat. Samtidigt finns det framöver en del frågor att diskutera på det här området, till exempel om det kan användas en ökad grad av självreglering när det gäller åldersgränser. Man kan fundera på om man ytterligare kan förtydliga föräldraansvaret när det gäller underårigas möjlighet att följa med och se film med åldersgräns. Till detta får vi återkomma. Jag vill bara markera att det fortfarande finns några frågor på det här området att diskutera.

En viktig sak som följer av avskaffandet av filmcensuren är också att Statens biografbyrå försvinner. De funktioner som finns kvar måste skötas av den nya statliga Mediemyndigheten, som har nämnts tidigare. Där ska de också fundera mycket över och följa ungdomars och barns användande av medier. Det är en väldigt intressant och viktig uppgift som de nu får och som jag förutsätter att kammaren och kulturutskottet kommer att följa mycket noggrant framöver. Vi behöver veta mer om ungdomars medievanor och medieanvändande, så det blir spännande att följa deras arbete.

Herr talman! Den 7 december 1995 beslutades att filmen *Casino* skulle klippas ned. 15 år senare, den 2 december 2010, avskaffas förhoppningsvis filmcensuren.

(Applåder)

Anf. 110 ANDREAS CARLSON (KD):

Herr talman! Vi kristdemokrater har haft en tendens att ta till politikens redskap för att styra upp och lägga till rätta. Men vi har ett utmärkt verktyg i subsidiaritetsprincipen, som i korthet innebär att beslut ska fattas så nära människor som det är praktiskt möjligt. Och i ärlighetens

namn har vuxna människor möjligheten att själva stänga av tv:n eller gå ut från biografen. Det ansvaret och den tilltron måste vi ge och ha till vuxna människor i vårt samhälle.

I vår partiintern diskussion om politikens gränser har vi kristdemokrater börjat se över gamla ståndpunkter som kan ha varit nyttiga tidigare men som i dag inte har någon verkan. Filmcensuren är en sådan fråga. Traditionellt har Kristdemokraterna varit förespråkare för en statlig filmcensur för vuxna människor, men vi har ändrat uppfattning i den frågan.

Det är omöjligt att upprätthålla en fungerande censur med den teknikutveckling som finns, men vi ser framför allt att en stark värdegrund och ett tydligt föräldransvar är det främsta skyddet mot den negativa påverkan som vi tidigare har velat förhindra med censur.

Det finns i huvudsak tre starka skäl till att filmcensuren bör avskaffas.

För det första: Tekniken har utvecklats snabbt och mycket. Endast 3 procent av all film som ses i dag ses på biografier. Främst konsumerar vi film via Internet, dvd och tv.

För det andra: Många andra länder har gått före och omprövat sin filmcensur. Som Christer Nylander talade om tidigare är Sverige ett av de sista demokratiska länderna som håller fast vid detta.

För det tredje: Senast en vuxenfilm censurerades var 1995, alltså för 15 år sedan.

Biografbyråns arbete har under dessa 15 år varit verkningslöst. Censuren är dessutom kontraproduktiv. Det finns redan en lag för olaga våldsskildring, men den lagen blir tandlös på grund av att Justitiekanslern inte kan fälla någon för olaga våldsskildring om filmen har godkänts av Biografbyrån.

Herr talman! Det är viktigt att åldersgränserna och granskningen av filmer som riktas till personer under 15 år finns kvar. Det betänkande vi i dag har att ställning till gäller filmcensur för vuxna, märk ordet ”vuxna”. I betänkandets förslag stärks skyddet för barn och unga, vilket jag är mycket positiv till.

När den föråldrade Biografbyrån läggs ned och resurserna flyttas till det nya Medierådet kan vi rikta blicken mot den medieverklighet som barn och unga i allra högsta grad befinner sig i. Rådets uppgift blir utbildning och information och att följa den snabba medieutvecklingen.

Det är alltså inte särskilt konstigt att vi i dag ska avskaffa världens äldsta filmcensur. Det är en censur som inte har tillämpats, inte fyllt den tänkta funktionen och som i vissa fall gett ett sämre skydd då det inte har gått att granska våldsskildringar rättsligt om de gått igenom censuren.

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslagen i kulturutskottets betänkande gällande regeringens proposition *Filmcensuren för vuxna avskaffas – skyddet för barn och unga mot skadlig mediepåverkan stärks*.

(Applåder)

Anf. 111 OLOF LAVESSON (M):

Herr talman! Det här är ett efterlängtat beslut. Jag valde att gå upp i frågan eftersom det var en av de saker som jag arbetade hårt för i kulturutskottet under förra mandatperioden.

Censur är att genom förhandsgranskning hindra information från att nå allmänheten. Den enda svenska myndighet som har rätt att göra detta är Statens biografbyrå. Det är världens äldsta censurorgan, instiftat 1911. Byråns uppdrag var att klippa bort de delar i en film som ansågs vara obehagliga och moraliskt stötande och att sätta åldersgränser. Sedan 1996 gäller dock som principbeslut att man koncentrerar sig på att bestämma åldersgränserna för film. Som nämndes klippte man i den sista filmen 1995.

Icke desto mindre är Sverige än så länge ett av få länder i världen där en myndighet har rätt att totalförbjuda ett filmverk. Efter dagens beslut står Kuba ensamt kvar.

Censurens öde har under lång tid varit föremål för omfattande diskussion, debatt och kritik, inte minst under det senaste årtiondet. Till de mer talande exemplen hör att myndighetens tidigare direktör, Gunnel Arrbäck, länge arbetat för ett avskaffande av censuren. Precis som Arrbäck anser jag och många andra i riksdagen att filmcensuren är förlegad och att den principiellt inte har någon legitimitet i ett land som Sverige med sin starka yttrandefrihetstradition.

Det finns en farlig inkonsekvens i att särbehandla filmen som konstform. Förhandsgranskning gällande övrig konst och andra medier är av naturliga skäl förbjuden. Det är svårt att se varför det skulle vara anorlunda på filmområdet. Systemet strider tydligt mot grundläggande rättigheter som tryck- och yttrandefriheten. Censuren så som den hittills sett ut hör kort sagt inte hemma i ett modernt demokratiskt samhälle. Den har utgjort ett genant undantag i vår grundlag.

Biofilmen utgör i dag en liten andel av den totala mediekonsumtionen. Kabel-tv och dvd är i det närmaste självklarheter. Tittande via Internet ökar explosionsartat, och nedladdningen av film, laglig eller olaglig, är omfattande. I skenet av detta framstår filmcensuren som än mer hycklande.

En bärande del av regeringens proposition gäller ett förstärkt skydd för barn och unga mot skadlig mediepåverkan. Dagens åldersgränser ska bestå, och en ny lag ska reglera förutsättningarna för fastställande av åldergränserna. Även de nuvarande möjligheterna för barn att se film i vuxens sällskap behålls. Det innebär att ett barn i sällskap av vuxen kan se en film med högre åldersgräns än den egna åldern. 15-årsgränsen fortsätter dock vara absolut.

Herr talman! Jag ska inte sticka under stol med att jag helst hade sett en annan lösning på detta område, en lösning där föräldrarna givits ett större ansvar att fatta beslut om vilka filmer deras telningar är mogna att se. För mig är det familjen, inte staten, som bäst avgör vad som eventuellt kan vara skadligt och vad som behöver göras för att skydda barnen. Det är också familjen, inte staten, som eventuellt kan styra över barnens möjlighet att se den där 15-årsfilmen något år senare när den visas på tv eller släpps på dvd. Dit räcker ännu inte statens ögon och fingrar. Att inte föräldrar då fritt kan ta med sig sina barn på bio är en liten plump i protokollet.

Det övergripande beslutet i dag är dock ack så mycket viktigare. Det är därför, herr talman, som jag med glädje yrkar bifall till kulturutskottets förslag.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 13 §.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.37 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 16.00 då votering skulle äga rum.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 16.00.

12 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 1 december

FiU6 Redovisning av AP-fondernas verksamhet 2009

Punkt 2 (Riktlinjerna för miljö och etik i AP-fonderna)

1. utskottet
2. res. (MP, V)

Votering:

265 för utskottet

42 för res.

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 S, 98 M, 23 FP, 15 C, 18 SD, 17 KD

För res.: 2 S, 22 MP, 18 V

Frånvarande: 16 S, 9 M, 3 MP, 1 FP, 8 C, 2 SD, 1 V, 2 KD

Ann Arleklo och Arhe Hamednaca (båda S) anmälde att de avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

Skrivelsen lades till handlingarna

FiU12 Riksrevisorernas årliga rapport

Kammaren biföll utskottets förslag.

Redogörelsen lades till handlingarna.

JuU4 Användning av säkerhetsskannrar vid EU:s flygplatser

1. utskottet
2. utskottets förslag till beslut med godkännande av motiveringen i res.

(MP, V)

Votering:

267 för utskottet

41 för res.

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 96 S, 98 M, 23 FP, 15 C, 18 SD, 17 KD

För res.: 1 S, 22 MP, 18 V

Frånvarande: 15 S, 9 M, 3 MP, 1 FP, 8 C, 2 SD, 1 V, 2 KD

Utskottets utlåtande lades till handlingarna.

NU6 Ny varumärkeslag och ändringar i firmalagen

Kammaren biföll utskottets förslag.

13 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

FiU15 Bättre förutsättningar för internationellt tillsynssamarbete på värdepappersmarknadsområdet

Kammaren biföll utskottets förslag.

FiU18 Ändring av insättningsgarantins täckningsbelopp

Punkt 1 (Ändring av insättningsgarantins täckningsbelopp)

1. utskottet

2. utskottets förslag till beslut med godkännande av motiveringen i res.

(V)

Votering:

289 för utskottet

18 för res.

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 97 S, 98 M, 22 MP, 23 FP, 15 C, 17 SD, 17 KD

För res.: 18 V

Frånvarande: 15 S, 9 M, 3 MP, 1 FP, 8 C, 3 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 2

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU6 Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet

Punkt 1 (Regeringens lagförslag)

1. utskottet

2. res. 1 (MP, V)

Votering:

263 för utskottet

43 för res. 1

1 avstod

42 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 93 S, 98 M, 23 FP, 15 C, 18 SD, 16 KD

För res. 1: 3 S, 22 MP, 18 V

Avstod: 1 KD

Frånvarande: 16 S, 9 M, 3 MP, 1 FP, 8 C, 2 SD, 1 V, 2 KD

Hans Ekström (S) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Punkt 2

Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 3 (Särskilda hänsyn vid avgiftsutformningen)

1. utskottet

2. res. 2 (S, MP, V)

Votering:

171 för utskottet

137 för res. 2

41 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 98 M, 23 FP, 15 C, 18 SD, 17 KD

För res. 2: 97 S, 22 MP, 18 V

Frånvarande: 15 S, 9 M, 3 MP, 1 FP, 8 C, 2 SD, 1 V, 2 KD

Punkt 4 (Samlad analys av kostnader på transportområdet)

1. utskottet

2. res. 3 (S, MP, V)

Votering:

171 för utskottet

135 för res. 3

43 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 S, 98 M, 23 FP, 15 C, 18 SD, 16 KD

För res. 3: 95 S, 22 MP, 18 V

Frånvarande: 16 S, 9 M, 3 MP, 1 FP, 8 C, 2 SD, 1 V, 3 KD

KrU2 Filmcensuren för vuxna avskaffas
Kammaren biföll utskottets förslag.

14 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställdes

den 2 december

2010/11:109 Beredskap för att hantera akuta stopp i tågtrafiken
av *Carina Adolfsson Elgestam* (S)
till statsrådet *Catharina Elmsäter-Svärd* (M)
2010/11:110 Vintertrafikproblem på E4:an i Gävleborg
av *Elin Lundgren* (S)
till statsrådet *Catharina Elmsäter-Svärd* (M)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 7 december.

15 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 2 december

2010/11:136 Regeringens köp av utsläppskrediter
av *Jens Holm* (V)
till miljöminister *Andreas Carlgren* (C)
2010/11:137 Tågproblemen och regeringens agerande
av *Ingela Nylund Watz* (S)
till statsrådet *Catharina Elmsäter-Svärd* (M)
2010/11:138 Visbykorvetterna
av *Allan Widman* (FP)
till försvarsminister *Sten Tolgfors* (M)
2010/11:139 Den skogliga utbildningen i Umeå
av *Helén Pettersson* i Umeå (S)
till utbildningsminister *Jan Björklund* (FP)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 7 december.

Prot. 2010/11:26
2 december

16 § Kammaren åtskildes kl. 16.08.

Förhandlingarna leddes
av andre vice talmannen från sammanträdet början till ajourneringen
kl. 13.50,
av talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.37 och
av andre vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

LARS FRANZÉN

/Eva-Lena Ekman

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Avsägelse.....	1
3 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	1
4 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen.....	2
5 § Bättre förutsättningar för internationellt tillsynssamarbete på värdepappersmarknadsområdet.....	2
Finansutskottets betänkande 2010/11:FiU15.....	2
(Beslut fattades under 13 §.).....	2
6 § Ändring av insättningsgarantins täckningsbelopp	2
Finansutskottets betänkande 2010/11:FiU18.....	2
Anf. 1 ULLA ANDERSSON (V).....	2
Anf. 2 BO BERNHARDSSON (S).....	3
Anf. 3 JÖRGEN ANDERSSON (M).....	4
Anf. 4 ULLA ANDERSSON (V) replik.....	5
Anf. 5 JÖRGEN ANDERSSON (M) replik.....	5
Anf. 6 ULLA ANDERSSON (V) replik.....	6
Anf. 7 JÖRGEN ANDERSSON (M) replik.....	6
(Beslut fattades under 13 §.).....	6
7 § Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet	7
Trafikutskottets betänkande 2010/11:TU6	7
Anf. 8 LEIF PETERSSON (S).....	7
Anf. 9 STINA BERGSTRÖM (MP)	8
Anf. 10 SIV HOLMA (V).....	9
Anf. 11 MALIN LÖFSJÖGÅRD (M).....	11
Anf. 12 LEIF PETERSSON (S) replik.....	14
Anf. 13 MALIN LÖFSJÖGÅRD (M) replik.....	14
Anf. 14 LEIF PETERSSON (S) replik.....	15
Anf. 15 MALIN LÖFSJÖGÅRD (M) replik.....	15
Anf. 16 STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	16
Anf. 17 MALIN LÖFSJÖGÅRD (M) replik.....	16
Anf. 18 STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	17
Anf. 19 MALIN LÖFSJÖGÅRD (M) replik.....	17
Anf. 20 SIV HOLMA (V) replik.....	17
Anf. 21 MALIN LÖFSJÖGÅRD (M) replik.....	18
Anf. 22 SIV HOLMA (V) replik.....	18
Anf. 23 MALIN LÖFSJÖGÅRD (M) replik.....	19
Anf. 24 LARS TYSKLIND (FP).....	19
Anf. 25 LEIF PETERSSON (S) replik.....	21
Anf. 26 LARS TYSKLIND (FP) replik.....	21
Anf. 27 LEIF PETERSSON (S) replik.....	22
Anf. 28 LARS TYSKLIND (FP) replik.....	22
Anf. 29 STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	22
Anf. 30 LARS TYSKLIND (FP) replik.....	23
Anf. 31 STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	23

Anf. 32 LARS TYSKLIND (FP) replik	23
Anf. 33 SIV HOLMA (V) replik.....	24
Anf. 34 LARS TYSKLIND (FP) replik	24
Anf. 35 SIV HOLMA (V) replik.....	24
Anf. 36 LARS TYSKLIND (FP) replik	25
Anf. 37 OLA JOHANSSON (C).....	25
Anf. 38 STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	27
Anf. 39 OLA JOHANSSON (C) replik.....	27
Anf. 40 STINA BERGSTRÖM (MP) replik.....	27
Anf. 41 OLA JOHANSSON (C) replik.....	28
(forts. 9 §).....	28
Ajournering.....	28
Återupptagna förhandlingar	28
8 § Frågestund	28
Anf. 42 TALMANNEN	28
<i>Investeringar i järnväg.....</i>	<i>29</i>
Anf. 43 ANDERS YGEMAN (S)	29
Anf. 44 Finansminister ANDERS BORG (M).....	29
Anf. 45 ANDERS YGEMAN (S)	29
Anf. 46 Finansminister ANDERS BORG (M).....	29
<i>Den ekonomiska utvecklingen i Sverige</i>	<i>30</i>
Anf. 47 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	30
Anf. 48 Finansminister ANDERS BORG (M).....	30
<i>Svensk grisuppfödning.....</i>	<i>30</i>
Anf. 49 HELENA LEANDER (MP).....	30
Anf. 50 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C)	31
Anf. 51 HELENA LEANDER (MP).....	31
Anf. 52 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C)	31
<i>Flyktningmottagandet.....</i>	<i>32</i>
Anf. 53 HANS BACKMAN (FP)	32
Anf. 54 Statsrådet ERIK ULLENHAG (FP).....	32
Anf. 55 HANS BACKMAN (FP)	33
Anf. 56 Statsrådet ERIK ULLENHAG (FP).....	33
<i>Den heltäckande slöjan</i>	<i>33</i>
Anf. 57 WILLIAM PETZÄLL (SD).....	33
Anf. 58 Statsrådet ERIK ULLENHAG (FP).....	34
Anf. 59 WILLIAM PETZÄLL (SD).....	34
Anf. 60 TALMANNEN	34
Anf. 61 WILLIAM PETZÄLL (SD).....	34
Anf. 62 Statsrådet ERIK ULLENHAG (FP).....	35
<i>EU:s jordbrukspolitik</i>	<i>35</i>
Anf. 63 FREDRICK FEDERLEY (C)	35
Anf. 64 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C)	35
Anf. 65 FREDRICK FEDERLEY (C)	36
Anf. 66 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C)	36
<i>Bostadspolitiken</i>	<i>36</i>
Anf. 67 MARYAM YAZDANFAR (S).....	36
Anf. 68 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD)	37

Anf. 69 MARYAM YAZDANFAR (S).....	37
Anf. 70 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD).....	37
<i>Forskningen inom fiskenäringen</i>	38
Anf. 71 ROLAND UTBULT (KD).....	38
Anf. 72 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	38
Anf. 73 ROLAND UTBULT (KD).....	38
Anf. 74 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	39
<i>Sjukförsäkringen</i>	39
Anf. 75 TOMAS ENEROTH (S)	39
Anf. 76 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	39
Anf. 77 TOMAS ENEROTH (S)	40
Anf. 78 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	40
<i>Finansiering av klimatåtgärder i fattiga länder</i>	40
Anf. 79 JONAS ERIKSSON (MP).....	40
Anf. 80 Finansminister ANDERS BORG (M).....	41
Anf. 81 JONAS ERIKSSON (MP).....	41
Anf. 82 Finansminister ANDERS BORG (M).....	41
<i>Det nya betygssystemet</i>	42
Anf. 83 OSKAR ÖHOLM (M).....	42
Anf. 84 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	42
<i>Fördelningsprofilen i den ekonomiska politiken</i>	42
Anf. 85 MARIE NORDÉN (S).....	42
Anf. 86 Finansminister ANDERS BORG (M).....	43
Anf. 87 MARIE NORDÉN (S).....	43
Anf. 88 Finansminister ANDERS BORG (M).....	44
<i>Svenska elevers kunskapsnivå</i>	44
Anf. 89 RICHARD JOMSHOF (SD).....	44
Anf. 90 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	44
Anf. 91 RICHARD JOMSHOF (SD).....	45
Anf. 92 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	45
<i>Situationen på arbetsmarknaden</i>	46
Anf. 93 JENNIE NILSSON (S).....	46
Anf. 94 Finansminister ANDERS BORG (M).....	46
Anf. 95 JENNIE NILSSON (S).....	46
Anf. 96 Finansminister ANDERS BORG (M).....	47
<i>Underhållet av järnvägarna</i>	47
Anf. 97 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S).....	47
Anf. 98 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	47
Anf. 99 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S).....	48
Anf. 100 Utbildningsminister JAN BJÖRKLUND (FP).....	48
Anf. 101 TALMANNEN.....	48
9 § (forts. från 7 §) Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet (forts. TU6).....	48
Anf. 102 LEIF PETTERSSON (S) replik.....	48
Anf. 103 OLA JOHANSSON (C) replik.....	49
Anf. 104 LEIF PETTERSSON (S) replik.....	49
Anf. 105 OLA JOHANSSON (C) replik.....	50
Anf. 106 BJÖRN VON SYDOW (S).....	50

(Beslut fattades under 13 §.)	52
10 § Ett sammanhängande system för geografisk miljöinformation	52
Civilutskottets betänkande 2010/11:CU2	52
(Beslut fattades under 13 §.)	52
11 § Filmcensuren för vuxna avskaffas	52
Kulturutskottets betänkande 2010/11:KrU2	52
Anf. 107 BERIT HÖGMAN (S)	52
Anf. 108 GUSTAF HOFFSTEDT (M)	53
Anf. 109 CHRISTER NYLANDER (FP)	54
Anf. 110 ANDREAS CARLSON (KD)	55
Anf. 111 OLOF LAVESSON (M)	56
(Beslut fattades under 13 §.)	58
Ajournering.....	58
Återupptagna förhandlingar	58
12 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 1 december	58
FiU6 Redovisning av AP-fondernas verksamhet 2009	58
FiU12 Riksrevisorernas årliga rapport	58
JuU4 Användning av säkerhetsskannrar vid EU:s flygplatser	59
NU6 Ny varumärkeslag och ändringar i firmalagen	59
13 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde.....	59
FiU15 Bättre förutsättningar för internationellt tillsynssamarbete på värdepappersmarknadsområdet	59
FiU18 Ändring av insättningsgarantins täckningsbelopp	59
TU6 Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet	60
CU2 Ett sammanhängande system för geografisk miljöinformation	61
KrU2 Filmcensuren för vuxna avskaffas	61
14 § Anmälan om interpellationer	61
15 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	61
16 § Kammaren åtskildes kl. 16.08.	62

Tryck: Elanders, Vällingby 2010