



1 § Avsägelse

Talmannen meddelade att *Sofia Arkelsten* (m) avlagt sig uppdraget som suppleant i EU-nämnden.

Kammaren biföll denna avsägelse.

2 § Anmälan om kompletteringsval till EU-nämnden

Talmannen meddelade att Moderata samlingspartiets riksdagsgrupp på grund av uppkomna vakanser anmält *Sofia Arkelsten* som ledamot i EU-nämnden och *Hillevi Engström* som suppleant i EU-nämnden.

Talmannen förklarade valda till

ledamot i EU-nämnden
Sofia Arkelsten (m)

suppleant i EU-nämnden
Hillevi Engström (m)

3 § Utökning av antalet suppleanter i socialutskottet och EU-nämnden

Valberedningen hade, enligt ett till kammaren inkommet protokollsutdrag, tillstyrkt att antalet suppleanter i socialutskottet skulle utökas från 24 till 25 och att antalet suppleanter i EU-nämnden skulle utökas från 38 till 39.

Kammaren medgav dessa utökningar.

4 § Val av extra suppleanter i socialutskottet och EU-nämnden

Företogs val av en extra suppleant i socialutskottet och en extra suppleant i EU-nämnden.

Kammaren valde i enlighet med valberedningens förslag till

suppleant i socialutskottet

Boriana Åberg (m)

suppleant i EU-nämnden

Anti Avsan (m)

*Särskild debatt
om den svenska
modellens framtid på
svensk arbetsmarknad*

5 § Särskild debatt om den svenska modellens framtid på svensk arbetsmarknad

Anf. 1 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m):

Herr talman! Utgångspunkten för regeringens ekonomiska politik har väl vid det här laget knappast undgått någon. Alliansen blev vald på ett brett jobbprogram som ska leda till att det blir mer lönsamt att arbeta och lättare och mindre kostsamt att anställa och ha anställda. Det var den jobbpolitiken som alliansen fick väljarnas mandat att genomföra och som återkommer i den politik som steg för steg nu genomförs.

Grunden för regeringens ekonomiska politik är arbetslinjen, att bryta utanförskapet på arbetsmarknaden med sikte på full sysselsättning. Alla som vill och kan vara med på arbetsmarknaden ska också ha möjlighet att vara det.

Min utgångspunkt är att arbetsrätten och den svenska arbetsmarknadsmodellen inte är det stora problemet på dagens arbetsmarknad. Det är tvärtom min absoluta uppfattning att vår modell och arbetsrätten på det hela taget fungerar väl. Jag har sagt det förut, men det tål att återupprepas: Den svenska modellen har inneburit ett lugn på arbetsmarknaden som är få länder förunnat.

År 2006 slöts 3 906 lokala avtal på arbetsmarknaden, enligt Medlingsinstitutet. Det var konflikt i 18 av dessa, det vill säga inte ens ½ procent av fallen. Samma år förlorades färre än 2 000 arbetsdagar i strejk av flera hundra miljoner arbetade dagar på svensk arbetsmarknad. Det ska jämföras med ett antal miljoner förlorade arbetsdagar i till exempel Frankrike. Ett gott näringsklimat bygger också på en stabil och lugn arbetsmarknad.

Förra året behandlades drygt 430 ärenden i den svenska Arbetsdomstolen, jämfört med ungefär 100 000 i motsvarande arbetstribunaler i Storbritannien. Den svenska modellen har tjänat Sverige väl.

Herr talman! När vi tillträdde i oktober 2006 var det så kallade Laval-målet i slutskedet av förhandlingarna i EG-domstolen. Den här regeringen valde då att driva samma linje som den socialdemokratiska, eftersom vi är av grundåsikten att svenska kollektivavtal ska gälla i Sverige. Det var med det som utgångspunkt som svenska statens ombud företrädde oss i den muntliga förhandlingen i januari 2007.

I december förra året, precis före jul, kom så EG-domstolens förhandsbesked. Och jag vill inleda med att säga att jag varken kan eller vill ge mig in i en juridisk diskussion om domen. Domstolens avgörande är ju ett förhandsbesked som har lämnats på den svenska Arbetsdomstolens begäran. Det är nu upp till Arbetsdomstolen att med detta förhandsbesked som utgångspunkt slutligen avgöra lovligheten i Byggnads och Elektrikerförbundets stridsåtgärder mot skolbygget i Vaxholm.

Så mycket kan förstås ändå sägas om själva domen att den som bekant inte gick i den riktning som generaladvokaten föreslog i sitt förslag till avgörande och som togs emot positivt från svensk sida. Domen är också tydlig när det gäller den principiella frågan om rätten att vidta stridsåtgärder i förhållande till EU-fördragets regler om fri rörlighet för tjänster.

Domstolen har allvarliga invändningar mot den så kallade lex Britannia och anger tydligt vilka krav och villkor som får ställas i fråga om utstationerade arbetstagare enligt utstationeringsdirektivet och i förlängningen den svenska utstationeringslagen.

Det är dock glädjande att EG-domstolen på ett principiellt plan syns godta vår modell med kollektivavtal när det gäller krav på lön. Problemet i det här aktuella fallet var i stället att det för Laval inte på ett tillräckligt transparent och tydligt sätt framgick av kollektivavtalet vilken lön som skulle gälla om avtalet undertecknades.

Herr talman! Inom Regeringskansliet pågår för närvarande en analys av domen och dess konsekvenser för den svenska arbetsmarknadsmodellen. Helt klart är att något behöver göras åt lex Britannia. Lika klart står det att det inte bara är regeringens utan även arbetsmarknadens parter uppgift att vidta eventuella åtgärder för att komma till rätta med de konsekvenser för den svenska modellen som domen kan ha. Jag tänker här främst på vilka krav man kan ställa på en utländsk tjänsteutövare.

Det är viktigt, tycker jag, att hålla en öppen attityd i fråga om vad som behöver göras och att föra en mycket nära diskussion med arbetsmarknadens parter i detta arbete. Jag noterar att Wanja Lundby-Wedin och Erland Olsson från LO i dagens DN vädjar om sans och balans i debatten. Jag delar den uppfattningen och tycker att det är en god utgångspunkt.

Det är mot den bakgrunden som jag har inbjudit till ett inledande partssamråd med företrädare från de centrala kollektivavtalslutande organisationerna. Det första mötet kommer att äga rum den 28 januari. Där kommer jag med stort intresse att ta del av parternas analys av domen och deras bedömning av vilka konsekvenser domen har och hur de anser att vi bör gå vidare.

Tanken är att så snart som möjligt tillsätta någon form av utredning som kan analysera domen närmare och i nära samråd med parterna föreslå vilka ändringar som behövs och är lämpliga att vidta i svensk lagstiftning i anledning av EG-domstolens dom. Hur denna utredning närmare ska arbeta och vilka frågor den ska titta närmare på är också något som jag vill diskutera med arbetsmarknadens parter den 28 januari.

Herr talman! Lavaldomen innebär definitivt inte slutet för den svenska modellen. De situationer som berörs gäller fall av utstationering av arbetstagare till Sverige från andra medlemsländer. I den mån vår

lagstiftning behöver ses över i ljuset av Lavaldomen kommer vi att göra det.

Men återigen vill jag betona att även arbetsmarknadens parter har ett ansvar genom att det enligt domen ställs krav på transparens och förutsägbarhet när det gäller villkoren i kollektivavtal som utländska arbetsgivare ska tillämpa när de verkar på den svenska marknaden. Jag vill därför återigen understryka vikten av att vi gemensamt och i nära samarbete med arbetsmarknadens parter arbetar fram en lösning på de eventuella problem som uppstått genom EG-domstolens förhandsbesked.

(Applåder)

Anf. 2 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s):

Herr talman! Den här debatten handlar om den svenska modellen. Vad är den svenska modellen och vad innebär Lavalmålet egentligen? Det kan uttryckas på många tekniska och komplicerade sätt. I grund och botten handlar det om det som vi socialdemokrater, svensk fackföreningsrörelse och även arbetsmarknadsministern, åtminstone i ord, står bakom, att vi i Sverige har rätt att hävda att det inte får ske försämringar utifrån svenska kollektivavtal och svenska regler när arbete sker i Sverige, att illojal konkurrens inte får ske genom lönedumpning eller försämrade villkor. Det som den strategiska punkten handlade om i Lavalmålet var att detta ska stå fast.

Domen var kanske på ett sätt förvånande med tanke på generaladvokatens förslag. Men de bedömningar som görs är ändå att det finns möjligheter, trots denna dom, att klara att tydligt hävda den svenska modellen i framtiden. Det här är inte så enkelt att det bara handlar om ett skolbygge i Vaxholm och hur det gick till där.

Om inte regeringen och ytterst arbetsmarknadsministern hanterar den här frågan rätt utifrån regeringens ansvar och lägger rätt förslag till riksdagen kan det här naturligtvis få stora konsekvenser på svensk arbetsmarknad och inom andra områden.

Om ett annat avtal kan hävdas – ett lettländskt avtal med sämre villkor – är det väl ingen som tror att det skulle stanna vid ett skolbygge i Vaxholm. Detta skulle naturligtvis få spridning på hela den svenska arbetsmarknaden, kanske in i sjukvård och tjänstesektor och så vidare.

Det är bra att arbetsmarknadsministern står upp för den svenska modellen. Vi har haft den här debatten här i kammaren många gånger. Det har varit ord så här långt. Nu kommer vi till en punkt där det också krävs handling. Det är bra att arbetsmarknadsministern har kallat till samtal med arbetsmarknadens parter den 28 januari. Det som oroade mig var att när domen föll var arbetsmarknadsministern glasklar på en punkt, nämligen att lex Britannia måste ändras – visserligen inte hur.

Utstationeringslagen kunde man inte göra något åt. Det var arbetsmarknadsministerns blixtnabba kommentar. I utstationeringslagen har vi införlivat sex av de sju direktiven. Det sjunde handlar om minimilöner enligt lag där vi har kollektivavtal som bas. Vi har ju utgått ifrån att det är kollektivavtal som gäller. Det är klart att vi måste titta på detta och se till att det är våra kollektivavtal som gäller. Det här kan ju inte få grusas sönder. Om utstationeringslagen är skriven på ett sådant sätt att man kan tolka det som att det ska vara lagen och inte kollektivavtalet som gäller måste vi göra något.

Jag kan inte den juridiska tekniken. Men jag tycker att arbetsmarknadsministern för tidigt dömde ut möjligheten att även titta på utstationeringslagen. Jag tror att grundproblemet ligger i att vi har en lag men samtidigt har dispositivitet på den svenska arbetsmarknaden. Det innebär att om ett avtal är bättre än lagen är det avtalet som gäller. Det är också en viktig del.

Samtidigt pratar man om att den nordiska modellen är väldigt bra för *flex security*. Jag tror att det ger ett ansvarskännande och det finns ett stöd från samhällets sida när arbetsmarknaden är i förändring. Det är också väldigt viktigt att de här modellerna får leva vidare och inte grusas sönder. Därför måste vi med styrka se till att det här kan gälla också i framtiden. Lex Britannia är därför väldigt viktig.

Svensk fackföreningsrörelse har väl inte haft något intresse av att fösa bort alla utländska avtal om det visar sig att de är bättre. Jag såg en sådan tolkning någonstans. Problemet har varit att de allra flesta avtal har gett sämre villkor och på så sätt inneburit en illojal konkurrens.

Problemet är inte om det kommer ett bättre avtal. Det kan man väl acceptera. Det är inte något bekymmer. Jag vet inte om det råder något missförstånd bland dem som har tittat på det här i EU-domstolen. Det är inte det som är problemet.

Transparensen är viktig, som arbetsmarknadsministern säger. Byggnadsavtal kanske ska vara mer lättläsligt. Om vi ska förstå andra avtal bör ju också ett lettländskt avtal vara transparent. Det kravet måste vi också diskutera. Regeringen måste vara väldigt tydlig med att om våra avtal ska vara tydliga och låta att förstå för ett lettländskt företag som kommer hit måste också deras avtal vara enkla att förstå för oss så att vi kan se om de är likvärdiga med våra, så att man inte automatiskt kan skjuta dem åt sidan. Det är en viktig balans i debatten, tycker jag.

Arbetsmarknadsministern har varit väldigt tydlig kring den svenska modellen. Moderater brukar vara rädda för att blinka till vänster och för vänstersvingar. Arbetsmarknadsministern har haft vänsterblikar på i den här frågan ganska länge, skulle jag vilja säga. Akta sig nu så att inte arbetsmarknadsministern blinkar åt vänster och svänger åt höger. Det är lika farligt att åka med vänsterblikar på och aldrig svänga någonstans.

Med det menar jag att det nu krävs handling. Arbetsmarknadsministern måste visa att han står bakom den svenska modellen. Se till att hitta på de lösningar som behövs så att vi också i framtiden kan hävda svenskt kollektivavtal när arbete sker på svensk mark.

(Applåder)

Anf. 3 ANNIKA QARLSSON (c):

Herr talman! Vi lever i dag i en värld där ekonomin kontinuerligt förändras. Den utvecklas och stärks på gott och ont. Som ett resultat ser vi nya jobb genereras där de gamla jobben blir effektiviserade eller tas över av andra. Kläder, bilar, telefoner, dammsugare, livsmedel – de flesta varor som vi handlar är utsatta för skarp internationell konkurrens.

Som en följd finns det mer och fler att välja på – en del av bättre kvalitet, nästan alla till mycket lägre priser till nytta för alla konsumenter.

Sverige har en lång historia av att vara öppet och därför i framkant av den utveckling som ständigt pågår. Dagens utmaningar berör både ar-

betstagare och företagare och inte bara de stora multinationella företagen, utan de påverkar i hög grad de flesta företag, små som stora.

För inte så länge sedan var järnridån ett faktum. Den delade Europa i två halvor där människors möjligheter i vardagen var som natt och dag. Det fanns de som hade personlig frihet, demokrati, ekonomisk frihet, trygghet, mat för dagen, rättssäkerhet, drömmar och framtidstro. På andra sidan järnridån fanns de som inte hade någonting. Det vill vi inte tillbaka till.

Vi vill att även de bakom järnridån omfattas av samma möjligheter och framtidstro. För det krävs öppenhet och frihet. Den europeiska gemenskapen bygger den framtiden på fri rörlighet över gränserna för varor, kapital, arbetskraft och tjänster.

Syftet med dessa grundläggande principer är fred, tillväxt och utveckling för ett gott liv för oss alla. Viljan att såväl försörja sig som förändra sin tillvaro driver människan och utvecklingen framåt. Den drivkraften måste vi bejaka tillsammans över gränserna, inte kräva stängda gränser eller skandera *go home*.

Herr talman! Centerpartiet anser att den svenska modellen i grunden är bra. Jag vet att Socialdemokrater och fackliga företrädare försöker göra sken av motsatsen. Men vi anser att den måste följa med tiden och moderniseras för att möta dagens utmaningar.

EU-domstolens utslag i Vaxholmsmålet handlar inte om det svenska kollektivavtalssystemets vara eller inte vara. Däremot är det ett tydligt underkännande av Byggnads blockad, helt i linje med vad Centerpartiet sade då. Domstolen slår fast att fackförbund har rätt att tillämpa stridsåtgärder för att försvara den hårda kärnan i arbetstagares rättigheter, det vill säga minimilön, arbetstid, semester och arbetsmiljö. Det är jätteviktigt. Men de har inte rätt att använda stridsåtgärder för att tvinga arbetsgivare att sluta kollektivavtal som innehåller andra saker. Därför anser de att stridsåtgärderna var oproportionerliga.

Krav som går utöver den hårda kärnan tillsammans med ibland mycket komplexa avtal – där håller jag med Sven-Erik Österberg – gör det svårare för företag att utföra bygg- och anläggningsarbeten i Sverige. Därför anser man att blockaden utgör en inskränkning i den grundläggande friheten att tillhandahålla tjänster.

Centerpartiet ser domstolsutslaget som en viktig öppning för att uppradera den svenska modellen. Det här kan vara början på att den svenska tjänstesektorn får samma typ av stimulans från utländsk konkurrens som under årtionden varit till nytta för konsumenterna när det gäller varor. Det går att förena en modern svensk modell med både fri konkurrens, rörlighet och öppenhet.

Det som konkret står på tur är självklart att invänta Arbetsdomstolens utlåtande efter att EU-domstolen nu gett sin syn på konflikten. Vi har också hört att *lex Britannia*, alltså den generella rätten att vidta stridsåtgärder för att tränga undan ett utländskt kollektivavtal oavsett innehåll, måste ses över.

Ett tydligt uppdrag, som jag ser det, är att arbetsmarknadens parter behöver göra grundvillkoren tydligare och enklare att överblicka inom varje bransch.

Herr talman! Dagens konkurrens är både lokal och global. Den stora striden står inte mellan arbetstagare och arbetsgivare, utan den står för

jobben och för utvecklingen tillsammans. Den insikten krävs självklart av både arbetstagare och företagare.

För att fler små företag ska kunna växa och anställa är det viktigt att de stridsåtgärder som används är både lagliga och rimliga. Det är inte rimligt att företag ska tvingas i konkurs som i Vaxholmsfallet eller att företagare ska ge upp som i fallet med salladsbaren i Göteborg.

År 2004 varnade Göran Persson för social turism och krävde övergångsregler för att skydda oss mot medborgare från våra grannländer. Centerpartiet stod då upp för öppenhet och människors lika värde och med en tilltro till människor. Det gör vi nu också.

Både arbetstagare och företagare måste inse och förhålla sig till faktum. Att stänga gränser är att stänga utveckling och framtid ute. Vi är beredda att anta utmaningen att utveckla det här tillsammans. Vi värnar om fri konkurrens, rörlighet och öppenhet.

(Applåder)

Anf. 4 HANS BACKMAN (fp):

Herr talman! Svensk arbetsmarknad står inför stora utmaningar. EU-medlemskapet och friare rörlighet påverkar förutsättningarna. Men min bedömning är ändå att svensk arbetsmarknad är stark med starka parter som kommer att kunna hantera detta.

Dagens debatt har vi med anledning av EG-domstolens utlåtande i Laval-målet, även kallat Vaxholmsmålet, för att diskutera och belysa de frågor som domen väckt, bland annat om den framtida situationen på svensk arbetsmarknad i fråga om aspekter som kollektivavtal och rätt till konfliktåtgärder.

Folkpartiet liberalerna anser att det i huvudsak är arbetsmarknadens parter som genom kollektivavtal ska reglera villkoren på arbetsmarknaden. Det är viktigt att i sammanhanget säga att väl fungerande kollektivavtal är viktiga både för många arbetstagare och för många arbetsgivare. Ett kollektivavtal har som bekant många fördelar också för en företagare, kanske i synnerhet för den som är ovan vid hur frågor hanteras på en svensk arbetsmarknad. Det kan med andra ord vara bra för utländska företag som kommer hit.

Alternativet är att statsmakterna intervenerar mer genom lagstiftning, en ordning som skulle leda till en icke önskvärd politisering av lönebildningen. Den svenska modellen ger därmed betydande makt åt arbetsmarknadens parter.

Det är viktigt att parterna nu tar ett ansvar, agerar omdömesgillt och finner mekanismer för lösningar.

EG-domstolen har meddelat sin dom i det så kallade Vaxholmsmålet. I fallet står två grundläggande rättigheter mot varandra, konflikträtten och rätten till fri rörlighet för tjänster inom EU. Utslaget innebär att grunderna för den svenska modellen ligger fast men att en viss anpassning bör göras.

Nu är uppgifterna för arbetsmarknadens parter att se över dagens avtal vad gäller gästande utländska företag. Regeringen måste förstås också i sin tur överväga förändringar i lagstiftningen.

Herr talman! EG-domstolens utslag i Vaxholmsmålet är ett tydligt underkännande av Byggnads blockad mot skolbygget i Vaxholm 2004. Domstolen slår dock också fast att fackförbund har rätt att tillämpa

stridsåtgärder för att försvara den hårda kärnan i arbetstagares rättigheter, det vill säga minimilön, arbetstid, semester och arbetsmiljö. I Vaxholmsfallet är det lönen som är intressant eftersom detta är det enda i den hårda kärnan som inte är lagreglerat i Sverige.

Fackförbund har däremot enligt domstolen inte rätt att använda stridsåtgärder för att tvinga en arbetsgivare att sluta kollektivavtal som även innehåller andra saker som granskningsavgifter med mera och som ingick i det paket som Byggnads krävde att Laval skulle skriva på.

Domstolen går faktiskt längre än att säga att Byggnads stridsåtgärder var oproportionella. Domstolen slår fast att Byggnads inte hade rätt att tillämpa några stridsåtgärder alls mot Laval eftersom Laval redan hade tecknat ett giltigt lettiskt kollektivavtal med sina anställda. Därmed stred Byggnads stridsåtgärder i detta fall mot den fria rörligheten för tjänster inom EU. Nu går Vaxholmålet tillbaka till Arbetsdomstolen för avgörande.

Jag tycker också att det är väldigt viktigt att i sammanhanget poängtera att EG-domstolens utslag inte strider mot det ursprungliga syftet med lex Britannia, att möjliggöra stridsåtgärder mot lönedumpning.

Som tidigare har tagits upp här i talarstolen i dag säger domstolen att det är svårt för ett utländskt företag att få kännedom om de skyldigheter i fråga om minimilön som åligger företaget på den svenska arbetsmarknaden.

Jag håller helt med Sven-Erik Österberg i det här fallet om att det också är viktigt när det gäller de diskussioner som ska föras med EU att även utländska företags avtal är lika klara så att vi kan hantera dem, på samma sätt som de som kommer hit kan hantera avtal här i Sverige.

Om kärnan i lex Britannia ska kunna överleva måste ett utländskt företag som kommer till Sverige på ett enkelt sätt få ett tydligt besked om vilka grundvillkor för löner, arbetstid och semester som gäller inom den bransch som man verkar i. Det kräver inte statlig reglering, men det kräver att arbetsmarknadens parter nu tar ett tydligt ansvar för att skriva ned och informera om grundvillkoren inom sitt avtalsområde.

Folkpartiet liberalerna välkomnar därför samtalen som nu ska hållas i det partssamråd mellan arbetsmarknadens parter och regeringen som startar den 28 januari.

Med min egen fackliga bakgrund från Posten vet jag också hur långt man kan nå med samtal. Många goda samtal mellan parterna i Sverige har lett fram till många goda lösningar som har varit bra för både anställda och arbetsgivare. Jag tror och hoppas därför att samtalen i partssamrådet blir både konstruktiva och framgångsrika.

Jag tycker också att artikeln i Dagens Nyheter av Wanja Lundby-Wedin och Erland Olausson var bra. Jag tycker att framför allt en passus i artikeln är viktig, nämligen där man slår fast att om EG-domstolen hade levererat ett utslag som hade slagit sönder vår modell hade det stridit mot de grundläggande förutsättningarna för vårt medlemskap såsom de formulerades i Sveriges anslutningsfördrag. Så har inte skett. Den svenska modellen är alls inte sönderslagen. Effekterna av domen behöver inte bli stora. Vi avgör själva vad effekterna ska bli.

Anf. 5 DÉSIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd):

Herr talman! Den här debatten har initierats av Vänsterpartiets riksdagsgrupp i syfte att diskutera den svenska modellens framtid på svensk arbetsmarknad.

Lite grann får man kanske känslan av att syftet är att slå på EU som institution. Kan Sverige vara med i EU och samtidigt behålla den svenska modellen? Jag vill svara ja på det, men jag vill samtidigt säga att vi kan behöva hitta lösningar för att förbättra modellen i en globaliserad kontext.

Vi kristdemokrater menar att den här modellen är värd att värna och att den kommer att stå sig väl även i framtiden. Den har en lång historia som bygger på avtal mellan arbetsmarknadens parter, vilket är bra.

Vi kristdemokrater vill helst inte att lagar ska ersätta dessa avtal, utan vi vill fortsätta med det som vi brukar kalla för den svenska modellen. Den bygger på att parterna tar ett ansvar och kan hantera denna frihet. Den här modellen har fungerat väl, och det finns ingen anledning att ändra på själva modellen.

Alliansregeringen har också varit tydlig med detta budskap sedan den tillträdde 2006, vilket jag tycker är bra.

I Kristdemokraternas principprogram står det att starka och partipolitiskt obundna fackföreningar är en oundviklig del av ett demokratiskt samhälle för att tillvarata löntagarnas rättigheter och intressen och skapa effektiva samarbetsformer mellan arbetsgivare och arbetstagar. Det är vår utgångspunkt även i denna fråga.

Fackföreningarna är nödvändiga för att skapa jämvikt på arbetsmarknaden. Men för att modellen ska fungera krävs det att parterna, både arbetsgivare och arbetstagar, tar ett ansvar.

I och med att Sverige blev medlem i EU och i takt med den tilltagande globaliseringen där rörligheten ökar inte bara i fråga om människor utan också i fråga om varor, tjänster och kapital krävs det naturligtvis att vi har en konstruktiv dialog mellan arbetsmarknadens parter när det gäller hur vi hanterar den nya tiden.

Det måste vara praktiskt möjligt för seriösa utländska företag att arbeta här, precis som vi vill att svenska företag ska kunna göra i andra EU-länder. Det hotar inte svenska jobb utan är tvärtom en förutsättning för att skapa fler jobb. Den ökade rörligheten ger enorma möjligheter för vårt land samtidigt som det också ökar utmaningarna och komplexiteten.

Jag är övertygad om att den här fria rörligheten av varor, tjänster, kapital och människor som EU-samarbetet bygger på är positiv och att fördelarna vida överstiger nackdelarna.

Den här ökade rörligheten och den ökade konkurrensen kan på kort sikt kanske innebära problem för vissa branscher att anpassa sig. Men i det långa loppet kommer detta att vara positivt för vårt lands välfärdsutveckling. Den ökade rörligheten mellan olika länders arbetskraft får naturligtvis aldrig leda till att vi tillåter så kallad social dumpning. Utländska företag ska inte komma hit och konkurrera med villkor som inte är acceptabla, exempelvis låga löner, orimliga arbetstider eller undermåliga boendeformer. Social dumpning ska vi inte acceptera i Sverige.

I det uppmärksammade Laval-målet krävdes att EG-domstolen gjorde en avvägning mellan två grundläggande rättigheter inom EU. Det var rätten till fri rörlighet å ena sidan och rätten till kollektivavtal och strids-

*Särskild debatt
om den svenska
modellens framtid på
svensk arbetsmarknad*

åtgärder å andra sidan. Undantag från den fria rörligheten måste vara motiverade, icke-diskriminerande och stå i proportion till sitt syfte.

Lavalmålet visar att Sverige kan fortsätta med sin modell med mellan parterna framförhandlade kollektivavtal.

Stridsåtgärder ska fortsatt vara tillåtna, men självklart måste någon form av proportionalitet finnas i åtgärderna. I den dom som utföll i Lavalmålet ansåg domstolen att åtgärderna från Byggnads inte var proportionerliga eftersom löntagarna haft bra villkor som överensstämde med svenska kollektivavtal. Lönerna var till och med högre än de framförhandlade lägsta lönerna. Att i ett sådant läge sätta ett helt företag i blockad ansåg EG-domstolen inte överensstämde med gällande rätt. Bland annat grundade de sitt beslut på att det lettiska företagens villkor inte berörde vare sig allmän ordning, säkerhet eller hälsa, vilket ska vara grunden för att ta till stridsåtgärder.

Nu är det alltså upp till Arbetsdomstolen att avgöra om den ska följa EG-domstolens utslag, och den processen är inte färdig. Jag hoppas och tror att vi får nya samtal mellan fack och arbetsgivare om hur vi ska använda den svenska modellen i en globaliserad värld. Kristdemokraterna har full tilltro till att fack och arbetsgivare kan hitta lösningar och helst utan statlig inblandning. Men om det kommer att behövas kompletterande lagstiftning ska vi naturligtvis vara öppna för det och för eventuella förbättringar. Vi hoppas som sagt att den svenska modellen blir kvar, men vi ska naturligtvis ha fri rörlighet och konkurrens inom EU.

(Applåder)

Anf. 6 JOSEFIN BRINK (v):

Herr talman! Innan Sverige gick med i EU lovade ja-sidan att EU-medlemskapet inte skulle påverka den svenska arbetsmarknadsmodellen. Regeringen Bildt hävdade att de i medlemsförhandlingarna med EU-kommissionen hade fått garantier för att fackets rätt att vidta stridsåtgärder för att kräva kollektivavtal stod helt ohotad om vi gick med i EU. Det var med de garantierna i bakfickan som ja-sidan vann folkomröstningen.

EG-domstolens yttrande över blockaden i Vaxholm har visat att de här garantierna faktiskt ingenting var värda. Vad EG-domstolen säger är att svenska fackförbund i princip har rätt att vidta stridsåtgärder men bara så länge de inte inkräktar på den fria marknaden. Det är ganska befängt med tanke på att hela idén med kollektivavtal ju är att sätta den fria marknaden ur spel när det gäller priset på arbetskraft. Företag på samma marknad ska inte konkurrera med låga löner och taskiga arbetsvillkor. Den principen måste gälla alla, svenska som utländska, som verkar på samma marknad. Annars faller hela idén, och dörren till dumpning och lönediskriminering är öppen.

Att EG-domstolen har öppnat den dörren råder det en stor enighet om bland arbetsrättsjurister och fackföreningsrörelsen ute i Europa. I den här debatten står det klart att också Centerpartiet, Folkpartiet och Kristdemokraterna gör den analysen och applåderar det. Själv är jag inte lika nöjd.

Jag blir kanske ännu mer förvånad när jag lyssnar på vad både arbetsmarknadsministern och Socialdemokraterna säger i den här frågan. Man får nästan en *flashback* till Tage Danielssons sketch om sannolikhet efter kärnkraftsolyckan i Harrisburg. Det är som att det som EG-domstolen har sagt om Vaxholmsfallet är så otroligt osannolikt att de egentli-

gen inte sagt det. EU skulle ju inte inkräkta på den svenska kollektivavtalsmodellen, och därför har EU liksom inte gjort det, trots att det är just det EU har gjort.

Därför har vi en debatt här som handlar om olika alternativ till hur vi ska förändra och anpassa den svenska lagstiftningen och hur svenska fack ska anpassa sina kollektivavtal för att tillfredsställa EG-domstolen, i stället för att vi diskuterar hur vi ska kunna se till att EG-juristerna håller tassarna borta från de svenska kollektivavtalen. Det var det som lovades när vi gick med i EU, och det är det enda rimliga att kräva om vi vill försvara den svenska kollektivavtalsmodellen.

Att förändra lex Britannia och utstationeringslagen kanske såvitt det går att bedöma kan tillfredsställa EG-domstolen på kort sikt. Men för det första går det inte att genomföra de förändringarna utan att det kostar någonting för den svenska fackföreningsrörelsen och den svenska kollektivavtalsmodellen. För det andra finns det inga garantier för att de här anpassningarna av svensk lagstiftning förhindrar att en ny rättsprocess dras i gång nästa gång ett svenskt fackförbund utlyser en blockad mot ett utländskt företag därför att EG-domstolen har tagit sig rätten att sätta ramarna för när och hur svenska fack får vidta stridsåtgärder. EG-domstolen har, som arbetsrättsprofessorn Ronnie Eklund uttryckte det, satt en snöboll i rullning.

Men det finns vägar att förhindra att EG-juristerna i fortsättningen lägger sig i när och hur svenska fackförbund har rätt att vidta stridsåtgärder, om bara den politiska viljan finns. Det finns ett utmärkt läge för det just nu. Den nya EU-konstitutionen, Lissabonfördraget, som ännu inte har godkänts av Sverige, ligger på bordet. Om Sverige vägrar att godkänna fördraget faller hela förslaget. Det skulle jag personligen inte gråta över, men det skulle definitivt EU-kommissionen göra som har satsat väldigt mycket prestige på att få igenom den nya grundlagen. Det ger Sverige ett väldigt starkt förhandlingsläge. I liknande situationer tidigare har länder som Storbritannien, Danmark, Irland, Tyskland, Polen med flera krävt att få sätta sig ned och förhandla med EU-kommissionen om villkor för att gå med på ett nytt fördrag, och de har också fått omfattande undantag, inklusive sådana som gäller själva kärnan i den inre marknaden.

Med andra ord har Sverige just nu en utmärkt möjlighet att uppfylla ja-sidans svikna löfte från folkomröstningen 1994 genom att kräva ett juridiskt bindande undantag som slår fast att EG-domstolen icke har att bedöma när och hur svenska fackförbund ska vidta stridsåtgärder och att svenska kollektivavtal alltid ska gälla i Sverige. Det kan man sätta upp som ett villkor för att godkänna Lissabonfördraget. Jag hoppas verkligen att regeringen kommer att göra ett försök att åtminstone förhandla sig till detta. Annars har man en hel del att förklara för Sveriges löntagare, och det blir väldigt svårt i fortsättningen att tro på att man verkligen värnar den svenska kollektivavtalsmodellen.

(Applåder)

Anf. 7 ULF HOLM (mp):

Herr talman! Det blev lång näsa för Sverige i EG-domstolen. Den svenska modellen fick inte klart godkänt av EU. Det är helt klart. EU har nu sagt att de också vill säga någonting om den svenska arbetsmark-

*Särskild debatt
om den svenska
modellens framtid på
svensk arbetsmarknad*

naden. Vi har lex Britannia och utstationeringsdirektivet som är beslutade av EU, och därmed ska EU också kunna bestämma när svenska fackföreningar får vidta stridsåtgärder.

Jämfört med generaladvokatens förslag till beslut i maj juni förra året var det en helomvändning som EG-domstolen gjorde. I det förslaget i maj juni verkade det bli godkänt för den svenska modellen. Det var ganska okej, tyckte de flesta i Sverige. Men EG-domstolen gjorde helt om. EU har nu tydligt och klart sagt att de också bestämmer över arbetsmarknadspolitik i Sverige. Den svenska modellen kommer i andra hand.

Den svenska modellen på arbetsmarknaden är näst intill unik. Kollektivavtalen, som är en hörnsten i den svenska modellen, har fungerat mycket bra i Sverige, precis som arbetsmarknadsministern sade i sitt inledningsanförande, såväl för arbetstagare som för arbetsgivare. Det är de fackliga organisationerna som förhandlar direkt med arbetsgivarna kring bland annat löner och arbetsförhållanden, och vi politiker hålls utanför så mycket som möjligt. Det tror jag är bra.

I andra länder i EU ser det dock ganska annorlunda ut. Det är inte ovanligt att det finns lagar som bestämmer både minimilöner och arbetsförhållanden. Eftersom Sverige är i minoritet i denna fråga och EU har mer och mer att säga till om påverkar det givetvis också den svenska modellen på arbetsmarknaden. I det aktuella Laval-målet, som avgjordes i december förra året i EG-domstolen, är det helt klart att EU här ger sig in på den svenska modellen.

Från Miljöpartiets sida beklagar vi givetvis domslutet mycket djupt eftersom det kan komma att påverka den svenska modellen negativt och nu är dömt till det svenska fackets nackdel. Är det så att den svenska modellen med kollektivavtal inte passar in i EU:s övergripande krav på frihet för tjänster? Ja, så är det kanske. Det är i alla fall en rimlig tolkning. Nu hotas fackens möjligheter att agera på lika villkor på den svenska arbetsmarknaden, vilket vi beklagar. Stridsåtgärder är en grundbult i den svenska modellen med kollektivavtal. Är jag då förvånad över domslutet? Nej, egentligen inte. Jag är egentligen inte särskilt förvånad. Det var bara en tidsfråga innan löftet från folkomröstningen 1994 skulle förvanskas även på denna punkt. Det är bara naiva EU-kramare som tror att EU inte påverkar svensk modell och politik. Svenska EU-kramare tror bara att det är vi som påverkar andra EU-länder till att bli bättre. Men här är det så att EU har en majoritet med en annan uppfattning i många av dessa frågor.

Nu låter jag kanske väldigt uppgiven och deppig över EG-domstolens beslut. Ja, jag är deppig över det. Men jag tror därmed inte att det är kört. Jag tror att det finns möjligheter att förändra den implementering av såväl lex Britannia som utstationeringsdirektiv som vi har gjort i Sverige så att vi i princip kan fortsätta med den svenska modellen. Jag tror det. Men jag vill också tillägga att jag tror att det bara är en tidsfråga innan nästa stöt från EG-domstolen kommer, men den dagen den sorgen.

Jag tror inte att den svenska modellen skjuts i sank och håller på att falla ihop. Läser man domen lite noggrannare inser man nämligen att det i första hand är vi själva som måste lösa frågan i Sverige. Precis efter EG-domstolens beslut i december ställde vi från Miljöpartiet kravet till arbetsmarknadsministern: Ni måste kalla till samråd med arbetsmarknadens parter och gå igenom båda lagstiftningarna så snart som möjligt

för att se på hur vi kan förändra dem. Det har nu arbetsmarknadsministern sagt att han ska göra, och det tackar jag för – även om jag ser att den 28 mars kanske är lite väl långt in i framtiden, men bättre sent än aldrig.

Miljöpartiets uppfattning delas uppenbarligen också av LO-ledningen i deras debattartikel i DN i dag. LO-ledningen, Wanja Lundby-Wedin och Erland Olausson, skriver bland annat om att det är just en översyn av utstationeringsdirektivet och lex Britannia som måste till och att det är vi i Sverige som måste agera och bestämma. Den åsikten delar vi i Miljöpartiet.

Det är alltså ett krav från Miljöpartiet att regeringen måste säkra fackens möjligheter att agera på lika villkor på arbetsmarknaden. Oavsett om företaget kommer från ett annat land eller om det är ett svenskt företag måste samma regler gälla. Det är A och O i den svenska modellen. Vi kan inte acceptera social dumpning. Vi kan inte acceptera att det blir olika regler för olika företag. Samtidigt finns det mycket vi kan göra själva, något som tyvärr arbetsmarknadsministern och regeringen också har försummat. Vi ser till exempel neddragningar på Arbetsmiljöverket, som skulle behöva mycket mer resurser för att kunna vara en hjälp för företag, för att få bättre förhållanden i svenska företag och också i utländska företag. Jag hoppas och tror att vi kan lösa detta på något sätt, men det krävs då också agerande från Sveriges regering.

Anf. 8 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m):

Herr talman! Den svenska modellen hotas alltså inte. Det är okej med stridsåtgärder, och den svenska kollektivavtalsmodellen är okej. Det centrala problemet i hela den här diskussionen har ju varit att det inte har gått att avgöra vilket utfall avtalen har för den enskilde. Alltså har man svårt att avgöra om det har varit rimligt att tränga undan ett utländskt kollektivavtal eller inte. Därför ligger ett tungt ansvar på parterna, precis som Wanja Lundby-Wedin och Erland Olausson skriver i dagens tidning, att se över de olika avtalen och hur man formulerar dem för att nå ökad tydlighet och ökad transparens.

Sven-Erik Österberg kommenterar i sitt inlägg vad jag hade sagt om utstationeringslagen. Naturligtvis ska utstationeringslagen också ingå i den översyn som vi kommer att göra och som vi just nu också gör. Referaten av de första kommentarerna från LO, den 18 december, kunde man tolka som att LO ville att den hårda kärnan i utstationeringsdirektivet inte alls skulle gälla för utstationerad arbetskraft i Sverige. Det hade naturligtvis varit helt orimligt. En lettisk arbetare i Sverige måste ju omfattas av samma svenska diskrimineringslagstiftning som svensk arbetskraft i Sverige. Men, som sagt: Man ska inte gå på tidningsreferat, utan man ska höra från hästens mun vad som avses. Därför ser jag fram emot de diskussioner som vi nu kommer att inleda – inte den 28 mars, Ulf Holm, utan den 28 januari. Det tror jag är väldigt viktigt.

Sven-Erik Österberg sade vidare att jag blinkar åt vänster när det gäller den svenska modellen. Nja, det där håller jag inte riktigt med om. Det första förslaget till kollektivavtalslag lades fram redan 1910 av Arvid Lindman, högerledaren. Och det var en borgerlig regering som lade fram propositionen på riksdagens bord om kollektivavtalslag 1928. Då ordnade Socialdemokraterna en tre timmar lång politisk strejk i strid mot

förslaget om kollektivavtalslag. Det har hänt en del på svensk arbetsmarknad sedan dess. Varför lade en borgerlig regering fram förslaget om en kollektivavtalslag? Jo, det var för att man ville ha ordning och reda, lugn och ro, arbetsfred och förutsägbarhet – alltså allt det som jag tror att både Sven-Erik Österberg och jag i grunden bejaktar.

Den svenska modellen känner ingen politisk färg. Den ska inte heller känna någon politisk färg, och det är därför som jag tycker att det är så lätt att försvara den. Här är det, tycker jag, uppenbart av dagens debatt att regeringen och Socialdemokraterna står ganska nära varandra i de grundläggande delarna. Den stora skiljelinjen går i stället mellan oss och Vänsterpartiet, som ryggmargsmässigt kräver utträde ur EU, som Lars Ohly gjorde den 18 december, eller, som Josefin Brink gör i dag, kräver att vi inte ska acceptera det nya fördraget. Min fråga till Sven-Erik Österberg är därmed enkel: Är det hela oppositionens åsikt? Eller är det inte så att i denna för svensk arbetsmarknad och svensk ekonomi så centrala fråga står oppositionen på vänsterkanten totalt splittrad – precis som vanligt. Lite klarhet i den frågan vore bra.

(Applåder)

Anf. 9 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s):

Herr talman! Jag skulle vilja börja med att tacka för det besked som Sven Otto Littorin gav när det gäller utstationeringslagen, att du också kan tänka dig att ta in den. Nu var det inte så att jag läste någon artikel, utan jag hörde det, om inte från hästens mun så åtminstone från Littorins mun på presskonferensen. Då skulle man inte titta på det. Det var det jag utgick ifrån. Men det är ju bra om Littorin har ändrat sig nu och även kan våga in den frågan tillsammans med parterna. Det välkomnar jag, och det tycker jag är bra. Det ligger helt i linje med vad jag sade. Lex Britannia bör, liksom naturligtvis utstationeringslagen, ingå i fråga om hur man ser på den här saken.

Sedan kan jag också vara väldigt tydlig på den här punkten. Att inte jag går till angrepp mot EU i den här frågan beror helt enkelt på att jag tycker att regeringen har ett ansvar. Jag vill inte att regeringen ska komma undan i den här frågan. Littorin har ett ansvar. Vi gör bedömningen att vi, inom de ramar som EU har slagit fast, kan hävda den svenska modellen. Vi kan hävda de svenska kollektivavtalen. Att rusa i väg och kräva undantag är ungefär som att slå av tv:n när det kommer en dålig nyhet. Man vill inte höra den. Jag är helt övertygad om att svensk fackföreningsrörelse blir stärkt, och att de svenska löntagarna blir stärkta, om vi ser till att hantera det här i Sverige och hävda de svenska kollektivavtalen inom ramen för EU. Då kommer vi att stärkas i stället för att begära ett undantag där vi ställer oss vid sidan av.

Det är inte bara vi i Sverige som har intressen i den här lagen. Vi ska inte tro att vi är ensamma. Den här diskussionen finns i andra länder också. Därför ser jag också fram emot ett fruktbart samarbete mellan fackföreningar i Europa, där man har likartade frågor när det gäller det här och kan hävda detta. Därför är jag tydlig på den här punkten. Jag vill att vi ser till att vi klarar det här. Jag kräver, med styrka, att arbetsmarknadsministern tar sitt ansvar, gör allt han kan och lever upp till det som han faktiskt har sagt under hela sin period i regeringen: att det är den svenska modellen som gäller.

Du pekar på någon opposition som tycker något. Jag skulle vilja säga att jag blir ganska road när jag hör dina allianskamrater i regeringen. Alla slår vakt om den svenska modellen, men det är ungefär som domaren sade i den där populära tv-serien *Let's dance: "men"*. Så kommer man till slutpunkten, och då säger man från Centerns sida att det är bra med konkurrens på tjänstesektorsområdet. I klartext handlar ju det om att det är bra att det kommer hit tjänsteföretag som pressar ned lönerna så att även de svenska löntagarna får lägre löner. Det är ju i princip det som Annika Qarlsson säger när jag lyssnar på henne.

Sedan slår man sig för bröstet allt man kan och värnar den svenska modellen. Men det är ju precis detta det gäller. Man blinkar till vänster men svänger till höger så fort man får handlingskraft. Där har du, Sven Otto Littorin, en ordentlig uppgift att se till att det är ordning också mellan regeringspartierna så att alla tycker lika mycket om kollektivavtal som du själv står här och säger. Det ansvaret har du framför dig när du säger så här.

Jag skulle vilja peka på en annan punkt. Vi har aldrig någonsin sett det här som att vi ska fjärma oss från andra länder, att vi ska isolera oss. Vi ska ha ett samarbete med andra länder, och vi ska utvidga det. Det är väl bara den som är satt i exil som kunde tänka sig att vi tror att världen blir mindre globaliserad och att Sverige genom slutenhet skulle kunna värna en framtid. Så är det naturligtvis inte.

Det vi kräver är att när man jobbar i Sverige och är i Sverige ska man ha lika villkor. Om man så kommer från Östersund, Portugal eller Riga ska det vara lika villkor när man gör ett jobb på ett bygge, ett sjukhus eller en annan arbetsplats i Sverige. Det ska vara lika villkor. Det är inte med löner och villkor man ska konkurrera, utan det är med kompetens, kraft och andra delar. Löntagare ska inte utsättas för detta. Det är oerhört viktigt.

Som sagt: Jag bedömer att om man sätter klutarna till och om arbetsmarknadsministern gör sitt jobb kommer vi också att kunna hävda den svenska modellen väl i framtiden tillsammans med parterna på arbetsmarknaden.

(Applåder)

Anf. 10 ANNIKA QARLSSON (c):

Herr talman! Jag pratade inledningsvis om att för inte så länge sedan var järnridån ett faktum. Den delade Europa i två halvor där människors möjligheter i vardagen var som natt och dag. Det fanns de som hade personlig frihet, demokrati, ekonomisk frihet, trygghet, mat för dagen, rättssäkerhet och drömmar eller framtidstro. Och på andra sidan järnridån fanns de som inte hade någonting.

Jag är så glad över att den där ridån har fallit och att öst är på väg att få personlig frihet, demokrati och ekonomisk frihet även om det inte går över en natt.

Och sedan kommer Josefin Brink upp i talarstolen, och då är frågan: Jaha, ville hon att vi skulle ha gått åt andra hållet när järnridån föll, att vi alla skulle ha haft det lika dåligt?

Det är ju det hon säger: Stäng gränsen! Låt inte någon komma hit!

Det är mycket intressant att fundera över vart vi skulle ta vägen då.

Sven-Erik Österberg är oroad över att vi välkomnar konkurrens. Det som är lite intressant i den här diskussionen är ju att det hela tiden handlar om var saker tillverkas – inte att de tillverkas. Om jag tittar på Sven-Erik Österberg och ser hans slips skulle jag kunna tänka mig att den troligtvis inte – nu tar jag i och för sig en väldig risk här – är sydd med svenska kollektivavtal. Kylskåpet hemma i köket är troligtvis heller inte tillverkat med svenska kollektivavtal.

Alltså: När det gäller varor – kläder, bilar, telefoner, dammsugare, livsmedel och slipsar, ja, det mesta vi har på oss – är de tillverkade med andra kollektivavtal.

Det vi har sagt är inte att det ska vara något vilda västern och att det inte ska finnas regler, men det måste finnas någon form av möjlighet att ändå ha en rörlighet över gränserna. Det är därför som det här är viktigt.

Den svenska modellen har en fortsatt framtid i allra högsta grad. Det man säger i domstolen är att man måste kunna försvara den hårda kärnan i arbetstagares rättigheter, det vill säga lön, arbetstid, semester och arbetsmiljö. Men det som gällde i det här fallet var att man krävde hela kollektivavtalet, inte bara delar av det. Det är viktigt att vi har med oss det, för jag tror att om vi inte ser att vi måste ha både rimliga regler för andra som kommer hit och rimliga regler i andra länder när vi tar oss ut blir det protektionism och stängda gränser. Och det som är det absolut allra viktigaste för utvecklingen är att vi tillsammans hittar de här reglerna som vi måste ha för att kunna göra livet till ett gott liv för alla i hela EU.

Anf. 11 HANS BACKMAN (fp):

Herr talman! Jag vill börja med att återigen säga att EG-domstolens dom i Vaxholmsmålet innebär att grunden för den svenska modellen ligger fast. Det är viktigt att ha med sig det.

Lavaldomen innebär att lex Britannia måste förändras så att utländska företag får en tydligare vägledning om vilka avtalade löner som gäller i Sverige. Det här arbetet börjar nu, och regeringen kommer att göra detta i dialog med arbetsmarknadens parter, såsom Sven Otto Littorin har sagt.

Den svenska regeringens ståndpunkt har varit att svenska kollektivavtal ska gälla, och den svenska modellens grunder håller även med hänsyn tagen till Lavaldomen. Detta har också bekräftats i dag av Sven Otto Littorin.

I det aktuella fallet står som sagt de två grundläggande rättigheterna mot varandra: konflikträtten och rätten till fri rörlighet för tjänster inom EU. Nu har EG-domstolen vägt dessa rättigheter så att en viss inskränkning av konflikträtten görs i förhållande till vad som varit praxis i Sverige, framför allt på grund av förutsägbarheten när det gäller lönevillkor som brustit för det gästande företaget.

Jag vill därför också säga att det här inte kräver statlig reglering, men det kräver att arbetsmarknadens parter tar ett tydligt ansvar för att skriva ned och informera om grundvillkoren inom sina avtalsområden.

Det är inte riksdagen som ska lagstifta om minimilöner. Löner är en avtalsfråga mellan arbetsmarknadens parter och inte något som politiska

partier och politiker ska bjuda över eller under varandra om i valrörelser. Det här är viktigt, tycker jag.

Herr talman! Vad krävs då nu? Ja, så här säger TCO:s ordförande Sture Nordh: ”Att ändringar måste ske i den svenska lagstiftningen framstår som klart. Det är därför viktigt att den svenska regeringen tillsammans med arbetsmarknadens parter sätter sig ner och analyserar den uppkomna situationen och gör de ändringar som är nödvändiga.” Precis detta ska nu göras.

Sture Nordh säger också: ”Lite självkritik är nog också på sin plats. Vid sidan av de brister i lagstiftningen som EG-domen indikerar är det enligt min mening rimligt att det svenska kollektivavtalssystemet görs mer transparent och förutsägbart för utländska tjänsteföretag som vill gästa vårt land tillfälligt.”

Enigheten mellan arbetarrörelsen och de politiska partierna är i stort sett väldigt stor.

Jag vill också säga att en viktig iakttagelse i sammanhanget är att EU genom domen tagit ett steg framåt när det gäller fastsländet av den fackliga stridsåtgärden som en grundläggande rättighet. Samtidigt vill jag hålla med om att det är glädjande att domen i Vaxholmsmålet tydligt slår fast principen om den fria rörligheten, för det blir enklare för små och medelstora företag att röra sig på den stora inre marknaden. Det blir därmed också lättare för svenska företag att få verka på den stora inre marknaden. Konkurrensen ökar, och det är sannolikt bra för både svenska företags möjligheter att verka och marknaden men också för oss konsumenter.

Men därmed anser jag inte att en fri rörlighet ska innebära sämre villkor för löntagare. Det är därför vi är så måna om att ha de här kollektivavtalen och ha bra avtal som tryggar och säkrar arbetstagarnas grundläggande trygghet. Det ska gälla både för svenska arbetstagare och för utländska arbetstagare.

Min slutsats är därför att de samtal som nu ska inledas mellan parterna i partssamrådet och regeringen för att möjliggöra ett mer transparent kollektivavtalssystem är det som kan lösa den uppkomna situationen. Jag är också övertygad om att man kommer att nå framgång.

Anf. 12 DÉsirÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd):

Herr talman! Vi tycks alla vara överens om att den svenska modellen ska värnas och att lagstiftning inte ska vara huvudmodellen utan att parterna via förhandlingar sluter avtal om arbetstagarnas villkor. Skulle den här modellen överges skulle staten börja lagstifta om att löntagarna skulle få en rad nya tilläggförsäkringar – pensionsavtal och andra skydd – att själva betala eller betala genom högre skatter.

Det finns dock få modeller som aldrig kommer att behöva modifieras eller anpassas till förändringar i omvärlden. Självklart kommer den ökade globaliseringen och rörligheten över gränserna att ställa nya krav, och avtal kan komma att behöva ta hänsyn till dessa nya förutsättningar.

Lavalmålet kan kanske innebära att avtal som i dag saknar lägsta lön kan komma att behöva införa det. Och Saco, som har individuella löner, hur ska de hantera situationen i framtiden? Det är något som vi behöver diskutera. Det är något som fack och arbetsgivare själva får fatta beslut om – jag har fullt förtroende för att de klarar den uppgiften.

Lavalmålet säger oss att det är viktigt att parterna tar ansvar. Om man ska blockera och strejka måste det finnas skäl nog att ta till stridsåtgärder. Det gjorde det uppenbarligen inte i detta fall. Jag ser då snarare domen som ett steg att värna den svenska modellen så att den fungerar och inte som ett sätt från EU att sabotera den.

Att lämna EU, som vissa har krävt, eller att säga att EU hotar den svenska modellen på arbetsmarknaden är inte bara överdrivet utan rent felaktigt. Tvärtom har EU sagt att den svenska modellen får fortsätta att finnas och skulle rent av kunna vara en förebild för andra EU-länder.

När Sverige gick med i EU ställde Sverige frågan till EU-kommissionen om vi kunde fortsätta med den svenska modellen. Svaret från kommissionen var att det inte fanns några som helst krav på att behöva ändra denna modell utan att man snarare tvärtom såg det som möjligt att försöka påverka andra i samma inriktning inom EU.

Det nya EU-fördraget innebär också att människors och fackföreningars rättigheter till avtal och stridsåtgärder skrivs in i själva fördraget och görs bindande på unionsnivå. Det måste ses som ett steg i rätt riktning för alla som ser ett värde i kollektivavtalsmodellen.

Ett modernt samhälle klarar av att ta sig an de utmaningar som globaliseringen ger oss. Framtiden kommer att innebära ökad frihandel, ökad rörlighet och ökad globalisering. Jag välkomnar den utvecklingen. Tar vi till vara den förändringen kan fler människor få ett bättre liv. Mitt förtroende för att fack och arbetsgivare via samtal klarar av att handskas med dessa utmaningar är stort. Jag är säker på att vi kan hitta lösningar för att Sveriges modell i sina huvuddrag ska bestå i framtiden och att svenska företag och även svenska arbetstagare kommer att ha en bra framtid i den modellen.

Anf. 13 JOSEFIN BRINK (v):

Herr talman! Det är alltid lite lustigt att när man vågar yppa något som är kritiskt mot EU uppstår en stämning som om man hade förolämpat någons morsa. Överorden verkar aldrig ta slut.

Annika Qarlsso! Det handlar inte om skillnaden mellan protektionism och öppenhet eller att man inte välkomnar utländska företag eller arbetare till Sverige. Tvärtom – de är hur välkomna som helst. Vad detta handlar om är att en timmes arbete som utförs av en estnisk, lettisk eller polsk arbetare ska vara lika mycket värd som en timmes arbete som utförs av en svensk. Står man inte bakom den principen står man inte bakom den svenska modellen! Det var i och för sig klarläggande att Annika Qarlsso associerar den principen med järnridån och jag vet inte allt. Jag undrar verkligen om arbetsmarknadsministern delar den uppfattningen.

Arbetsmarknadsministern å sin sida verkar ha skrivit sitt anförande lite innan han har lyssnat på debatten. Här har inte framförts några ryggmärgsmässiga utträdeskrav, tvärtom. Personligen tycker jag att Lissabonfördraget är uselt på många sätt, men vad jag gör är att jag erbjuder en väg, även för er som tycker om EU, som vill att vi ska fortsätta vara med i EU och som vill att vi ska underteckna Lissabonfördraget oavsett allt annat, att förhandla sig till ett undantag för den svenska kollektivavtalsmodellen för att uppfylla det löfte som man gav 1994. Då fick man

den svenska fackföreningsrörelsen och Sveriges löntagare att rösta ja till EU mot löfte att kollektivavtalen och konflikträtten skulle stå orörda.

Det visar sig att så är inte fallet. Det visar sig att EU-medlemskapet faktiskt har öppnat för att EG-domstolen kan slå svensk fackföreningsrörelse och säga: Visst, ni får vidta stridsåtgärder, men vi sätter ramarna för när och hur ni får göra det. Visst, ni får ha kollektivavtal, men de får inte se ut hur som helst. Det är vi som har rätt att överpröva det. Så skulle det inte bli, men så har det blivit.

Nej, det är inte något utträdeskrav som jag framför utan att vi helt enkelt ska göra det som exempelvis Tyskland har gjort med det fördrag som nu ligger på bordet, Lissabonfördraget. Tyskland har förhandlat sig till, inskrivet direkt i fördraget, undantag från transport- och statsstöd, som också de är kärnområden i den inre marknaden, som handlar om den fria rörligheten för varor, tjänster, arbetskraft och så vidare.

Danmark och Storbritannien har permanenta undantag från EMU-samarbetet – också det ett kärnområde i Europeiska unionen. Storbritannien och Polen har bindande undantag som gäller ekonomiska och sociala frågor som härrör ur rättighetsstadgan. Där har EG-domstolen inget att säga till om; det är deras egna nationella domstolar som bestämmer över detta.

Det är inte omöjligt att förhandla sig till denna typ av undantag. Varför skulle då inte Sverige, med hänvisning till vad Börje Hörnlund snackade om på uppdrag av regeringen Bildt när vi förhandlade om medlemskapet i EU, kunna åka ned dit och säga: Hörni, det var något som gick snett förra gången. Vi blev lovade att kollektivavtalen och konflikträtten skulle stå orörda. Nu har det visst blivit något tokigt. Denna gång vill vi ha inskrivet bindande garantier. Jag begriper inte varför man inte vill genomföra detta!

Definitivt begriper jag inte varför inte den svenska arbetarrörelsen ställer detta som ett samlat krav. Att arbetsmarknadsministern kanske säger en sak och egentligen menar en annan, ja, så kan det vara. Men jag tycker definitivt att alla som värnar om de svenska kollektivavtalen, oavsett vad man tycker om EU, borde tycka att detta är en självklar strategi för att rädda dem i den situation som har uppstått.

Anf. 14 ULF HOLM (mp):

Herr talman! Jag börjar med att säga att Miljöpartiet ser många anledningar att lämna EU. Jag kan stå här i mer än fyra minuter och berätta om dem.

Men just i detta fall tycker jag inte att man kan anföra EU-utträde som skäl. EG-domstolens beslut är inte ett totalt nej till den svenska modellen. Som jag uttryckte mig är det ett hot mot den svenska modellen därför att EU nu lägger sig i stridsåtgärder och så vidare. Men jag ser en möjlighet i att om vi ändrar utstationeringsdirektiv och lex Britannia skulle vi kunna fixa till detta på något sätt. Är det däremot så att det i andra änden inte godkänns av EU är EG-domstolen ett direkt hot mot den svenska modellen.

Det är viktigt att göra denna skillnad och att inte ge upp meddetsamma. Vi har möjlighet att påverka och förändra den lagstiftning vi har redan nu.

Josefin Brink, det stora problemet i denna sak är att ”vi” i detta fall är en borgerlig regering. Det är en borgerlig regering som ska ändra utstationeringsdirektiv och lex Britannia och föra förhandlingar med EU-kommissionen och ministerrådet om dessa saker. Det är det stora problemet! Jag litar inte fullt ut på den borgerliga regeringen i dessa frågor.

När Annika Qarllsson går upp här och börjar prata om järnridån baxnar man. I konflikten i Vaxholm för några år sedan var det arbetsmarknadsministrerns partis ungdomsförbund, Muf, som gav ett hästhuvud till fackföreningen som kämpade för sina stridsåtgärder. Det var Al Capone-maffiametoder. Med ett moderparti med ett sådant ungdomsförbund som största parti i regeringen kan man inte vara säker på att arbetsmarknadsministrern egentligen värnar den svenska modellen. Det är det stora problemet!

När det gäller till exempel Lissabonfördraget skulle man kunna göra ett svenskt undantag för att garantera den svenska modellen. Vi vet att den svenska regeringen inte ändrade något utan sade till Tysklands Angela Merkel: Vi vill ha det som det såg ut förut. Inga saker tog man upp; inget skulle ändras. Inte ens klimatfrågan kunde man lyfta upp, trots att Fredrik Reinfeldt direkt efter valet 2006 började inse att klimatfrågan var viktig. Ingenting skulle ändras. Då kan man inte vara säker på att regeringen verkligen ser till att vi kan fixa detta själva.

LO:s Wanja Lundby-Wedin och Erland Olauson skriver i DN Debatt i dag att vi borde kunna fixa detta själva, att den svenska modellen inte är utfasad, att den är hotad men absolut inte uträknad och att vi kan fixa det.

Detta är det stora problemet. Jag vill därför veta av arbetsmarknadsministrern inte bara att han kallar till samråd redan den 28 januari, vilket jag tycker är bra, utan om det finns något ytterligare som arbetsmarknadsministrern har tänkt göra för att lyfta upp frågan, till exempel att ta kontakt med de andra länderna som stödde i EG-domstolen för att prata med dem. Bör vi göra något i ministerrådet? Bör vi göra något annat för att försvara den svenska modellen?

Arbetsmarknadsministrern kan inte lägga över allt ansvar på arbetsmarknadens parter. Det är du som är arbetsmarknadsminister. Det är du som sitter i regeringen. Det är du som har ansvar för den här frågan. Vi kräver bättre besked än de vi fått hittills.

Anf. 15 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m):

Herr talman! På de senaste tre fyra åren har antalet utländska byggföretag på svensk arbetsmarknad mer än tredubblats. Av över 200 aktiva företag som tidningen Byggnadsarbetaren redovisar är det bara ett par som inte har svenska kollektivavtal.

Vi välkomnar de utländska företagen och de utländska medarbetarna till Sverige. Det betyder oerhört mycket. Det betyder mycket för pris- och kvalitetskonkurrensen på svensk byggmarknad, men inte på lönekonkurrensen eftersom de har svenska kollektivavtal. Det betyder mycket för möjligheten att klara av bristsituationer på den svenska byggmarknaden. Det betyder mycket för den enskilde européns möjligheter att söka levebröd, framtidstro och hopp. Och därmed betyder det oerhört mycket för Europas framtid, för tillväxt och välfärd framöver.

Diskussionen handlar naturligtvis om konkurrens på lika villkor och hur, mot bakgrund av EG-domstolens dom, vi ska uppnå det. Där ska vi

ha en samverkan med arbetsmarknadens parter, en diskussion, och också göra en ordentlig juridisk analys.

Ja, Sven-Erik Österberg med flera, jag tar definitivt det ansvaret. Vi har ett samråd; det börjar nu. Vi har en juridisk genomlysning i Regeringskansliet. Vi kommer att ha en särskild utredare som jag får återkomma till efter diskussioner med arbetsmarknadens parter. Även parternas ansvar är viktigt, och det ska vi också diskutera den 28 januari. Wanja Lundby-Wedin och Erland Olauson sade det på ett rätt bra sätt i dagens DN Debatt: Lite sans och balans i den här debatten är inte fel.

Tänk om Sven-Erik Österberg varit arbetsmarknadsminister och vi haft en vänstermajoritet. Det hade inte varit roligt. Då hade Socialdemokraterna varit tvungna att ge avkall på den kloka pragmatism som Sven-Erik Österberg här ger uttryck för till förmån för den vänsterpopulism som Ulf Holm, Josefín Brink och inte minst Lars Ohly, som ju krävde utträde ur EU den 18 december, givit uttryck för.

Min slutsats är att det inte bara är jobben som blir fler med en borgerlig regering. Med en borgerlig regering värnas dessutom den svenska modellens grundfundament bäst.

(Applåder)

Anf. 16 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s):

Herr talman! Jag förstår att arbetsmarknadsministern oroar sig för en vänstermajoritet, inte minst mot bakgrund av det opinionsläge som råder. Så kan det vara, men kom ihåg en sak: Vi regerade tillsammans, bildade majoritet i denna kammare, under tolv år. Det var den tolvårsperioden som lade grunden för den ekonomiska politiken, för framgången. Det är frukterna av den politiken som arbetsmarknadsministern nu skördar på arbetsmarknaden. Då gäller det att hantera det rätt, vilket vi diskuterat tidigare. Jag tror alltså inte att arbetsmarknadsministern behöver oroa sig särskilt mycket för en vänstermajoritet i den frågan.

Däremot oroas jag av en annan sak där jag tycker att arbetsmarknadsministern kunde göra mer. Arbetsmarknadsministern nämnde hur många utländska byggföretag det finns i Sverige. Nu diskuterar vi om man från laglig synpunkt kan hävda svenska kollektivavtal. Det tror jag att vi ordnar. Jag kommer att fortsätta att debattera frågan med arbetsmarknadsministern i form av interpellationer och så vidare, var så säker. Vi ska se till att frågan blir löst. Vi ska tillsammans med fackföreningsrörelsen pressa regeringen så mycket vi någonsin kan för att få en lösning.

Vad gäller den illegala verksamhet som finns i landet, där byggnadsarbetare från andra länder övernattar i källare och bodar, samtidigt som det skett en neddragning av Arbetsmiljöverkets tillsynsmöjligheter, precis som Ulf Holm säger, tycker jag att arbetsmarknadsministern skulle agera. Det spelar ingen roll om vi har en lag som säger att det ska vara på ett visst sätt ifall vi inte kan ha en tillsyn i landet och se till att det verkligen fungerar på det sättet. Också det är regeringens ansvar. Där tycker jag att regeringen har mycket mer att ge. Det är viktigt att tillfoga detta till debatten så att vi inte får två stadier med en lag som gäller men med en verklighet som ser ut på ett annat sätt. Då får vi inte ett bra Sverige. Den frågan måste också pressas fram, och där har arbetsmarknadsministern ett stort ansvar.

Jag och vi socialdemokrater kommer att följa diskussionen. Vi kommer att se på det som arbetsmarknadsministern gör. Jag är tacksam för beskedet från arbetsmarknadsministern om vad han ska göra. Kom gärna med fler förslag, och sätt i gång processen! Med rätt politik kommer vi att kunna hävda den svenska modellen även i framtiden. Det är jag helt övertygad om.

Anf. 17 ANNIKA QARLSSON (c):

Herr talman! Jag måste börja med att instämma i det som Sven-Erik Österberg sade om den illegala verksamhet som finns runt om i Sverige. I går gjordes ytterligare ett tillslag mot 40 arbetare som befann sig på ett livsfarligt ställe. Detta är totalt oacceptabelt. Det gäller både den som anlitar och ser till att verksamheten snurrar, och den finns på flera ställen, och de som anställs. Jag tror att vi på många sätt behöver hjälpas åt att motverka det. Det tror jag inte att det råder någon oenighet om.

När det gäller regler och villkor för hur man ska kunna etablera sig i Sverige eller hur svenska företag ska kunna etablera sig utomlands och ha rimliga villkor som stämmer överens men inte stänger gränser har just den problematiken blivit tydlig i samband med detta fall. Om man i dag producerar en maskin sker det enligt villkoren i ett visst land. När maskinen sedan ska monteras gäller de regler som montören har här. Det finns olika led i produktionen och hur lång tid man befinner sig på olika ställen. Vi har också åkare från Europa som kör på våra vägar.

Det är alltså oerhört viktigt att vi hittar villkor och ett regelverk som fungerar. Då gäller det att också förhålla sig till det utslag som på begäran av Arbetsdomstolen i Sverige, inte på eget bevåg, gavs. Där sades att Sverige har rätt att värna de hårda värdena, den hårda kärnan, i arbetstagares rättigheter. Däremot kunde man inte kräva hela kollektivavtalet påskrivet. Det är viktigt.

Det gäller att hela tiden komma tillbaka till att vi inte löser problemet genom att stänga gränserna och utestänga andra. Vi måste ha en öppenhet för då finns chansen för hela Europa att tillsammans gå framåt i stället för bakåt.

Anf. 18 HANS BACKMAN (fp):

Herr talman! Dagens debatt visar att det råder en glädjande stor samstämmighet om att den svenska modellen i grunden är bra. Jag håller med Annika Qarlsson och Sven-Erik Österberg om att illegal verksamhet med dåliga villkor för arbetstagare ska bekämpas med all kraft.

Jag vill upprepa att jag tycker att det är bra att EG-domstolen slår fast att ett fackförbund har rätt att vidta stridsåtgärder för att försvara den hårda kärnan i arbetstagares rättigheter – minimilön, arbetstid, semester och arbetsmiljö. Det gör att vi har en god utgångspunkt för att gå vidare med de diskussioner som ska ske i partssamrådet.

Vi är överens om att det i huvudsak är arbetsmarknadens parter som genom kollektivavtal ska reglera villkoren på arbetsmarknaden. Det är också den svenska regeringens ståndpunkt. Systemet med kollektivavtal har gett oss en arbetsmarknad som i mångt och mycket präglas av god samverkan mellan parterna och ger därmed lugn och trygghet på arbetsmarknaden. Det är bra för både arbetsgivare och arbetstagare. Och jag är övertygad om att det även kommer att vara bra för utländska företag som

vill verka i Sverige. Lavaldomen visar på behov av överläggningar om hur man ska få kollektivavtalen att bli mer transparenta. Jag är säker på att vi kan nå framgång i de samtalen.

Avslutningsvis vill jag säga att jag delar Wanja Lundby-Wedins och Erland Olausons synpunkt, den som de för fram i DN Debatt-artikeln, nämligen att vi själva har kraften och möjligheten att hantera effekterna av EG-domstolens dom.

Jag ser fram emot de samtal som kommer att föras och är övertygad om att vi kommer att lösa det hela på ett bra sätt.

Anf. 19 DÉSIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd):

Herr talman! I det uppmärksammade Laval-målet krävdes att EG-domstolen gjorde en avvägning mellan de två grundläggande rättigheterna, rätten till fri rörlighet å ena sidan och rätten till kollektivavtal och stridsåtgärder å andra sidan. Undantag från den fria rörligheten måste vara motiverade, icke-diskriminerande och stå i proportion till sitt syfte.

I den kontexten är det viktigt att tänka på att Byggnads krävde avtal som skulle ge arbetstagarna genomsnittslöner som låg långt över minimilönerna för byggnadsarbetare i branschen.

Jag har inte se annat än att det var väldigt svårt för EG-domstolen att ha en annan hållning än den som den kom fram till.

EG-domstolen vill fastställa att konkurrens och fri rörlighet är viktigt inom EU. Både företagare och fack gynnas av bra konkurrens. Om inte vi i Sverige hänger med i förändringarna i omvärlden kommer vi att förlora jobben hur vi än gör.

Delar av arbetsmarknadsutskottet var nyligen på besök i Indien. Konkurrensen i framtiden kommer inte bara att handla om löner. Det kommer också att handla om konkurrens om hjärnor och den bästa kompetensen. Där ska vi i Sverige fortsätta att följa upp hur vi ska kunna konkurrera i en globaliserad värld.

Jag är övertygad om att den svenska modellen blir kvar men att vi kanske kommer att behöva justeringar i lagar eller avtal för att kunna vara med i Europas framtida arbetsmarknad. Jobben i Sverige värnas bäst om vi inser att vi lever i en konkurrensutsatt värld.

Herr talman! Det tror jag att vi kan göra tillsammans. Med fack och arbetsgivare kommer vi att kunna hitta lösningar som gör det bra för alla på arbetsmarknaden, både arbetsgivare och arbetstagare, för framtiden.

Anf. 20 JOSEFIN BRINK (v):

Herr talman! Arbetsmarknadsministern är helt svarslös inför förslaget att förhandla om ett undantag för kollektivavtalen och strejkrätten och ägnar sig i stället åt att polemisera mot helt andra saker som jag inte har tagit upp i debatten. Det är väl för att det är lite svårt att försvara och förklara varför en regering som påstår sig vilja värna den svenska modellen inte är beredd att ens försöka ta strid för den gentemot EU.

Det är självklart bra att man försöker vända på varenda sten och se över alla möjligheter att skydda den svenska modellen. Det är ingen som har sagt någonting annat. Men faktum kvarstår att det inte finns någon som har kunnat hävda att vi oavsett vad vi gör för anpassningar av svensk lagstiftning därmed kan garantera att den svenska modellen står pall.

EG-domstolen har i och med det här yttrandet givit sig själv rätten att bestämma och överpröva om, när och hur svenska fackförbund får vidta stridsåtgärder. Man har också tagit sig rätten att ställa krav på hur svenska kollektivavtal får vara utformade för att vara giltiga på den europeiska marknaden.

Detta kan inte lösas på ett permanent sätt med mindre än att vi får permanenta och bindande garantier för att detta har EG-domstolen inte med att göra. Det är vi i Sverige som bestämmer när och hur vi ska vidta stridsåtgärder.

Man ser med fasa framför sig vad resultatet skulle kunna bli om vi inte får ett undantag. Peter Lökvist på Transportarbetarförbundet uttryckte det så här: Nu krävs det väl snart att man har en jurist i bakfickan varje gång vi ska vidta en åtgärd för att få fram ett kollektivavtal.

Så ska inte den svenska arbetsmarknadsmodellen fungera. Rätten att vidta stridsåtgärder för att kräva kollektivavtal måste vara självklar.

Anf. 21 ULF HOLM (mp):

Herr talman! Laval-målet innebär i praktiken att EU nu börjar titta på om den svenska modellen kan fungera i enlighet med EU:s regelverk. Inte bara jag utan många med mig är oroliga. Hur mycket ska EU kunna lägga sig i? Hade vi inte fått garantier för detta i den svenska medlemsförhandlingen inför folkomröstningen år 1994?

Jag tror också att vi själva har möjlighet att se över lagstiftningen i Sverige. Jag tror att den möjligheten finns för att kunna utveckla den svenska modellen och se till att den passar också i ett europeiskt perspektiv. Det som bekymrar mig är den borgerliga regeringen som ska göra hantverket.

Jag känner inte att arbetsmarknadsministern på riktigt allvar tar tag i frågorna. Efter EG-domstolens beslut var det plötsligt bara lex Britannia som man kanske skulle se över. Det var svajigt. Nu erkänner arbetsmarknadsministern i dag att också utstationeringsdirektivet måste ses över för att se vad vi kan åstadkomma. Jag saknar egentligen ytterligare initiativ. Vad kan man mer göra?

Man kan inte lägga hela ansvaret på arbetsmarknadens parter. Det är inte de som förhandlar med EU-kommissionen eller ministerrådet. Det gör den svenska regeringen. Det är arbetsmarknadens parter som rättar sig efter det regelverk som finns. Men det är regeringen som ser till att regelverket är okej så att arbetsmarknadens parter kan utföra det uppdrag de har.

Där anser inte jag att den svenska regeringen står upp tillräckligt för att försvara och se till att den svenska modellen också kan finnas i framtiden.

Anf. 22 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m):

Herr talman! Låt mig citera ur dagens DN Debatt där Wanja Lundby-Wedin och Erland Olason säger följande: "Följderna av domen är självklart något som diskuteras mellan parterna just nu. Utgångspunkten för samtalen mellan parterna som påbörjades för en tid sedan är att pröva förutsättningarna för en ny samarbetsanda och en starkare partssamarverkan i syfte att hålla krafter utanför parternas kontroll borta."

Jag misstänker att med ”krafter utanför parternas kontroll” åtminstone ibland avses politiker. Det tycker jag är bra. Det är precis så det borde vara. Det borde ligga i både arbetstagar- och arbetsgivarsidans intresse att samverka för att värna den svenska modellens grundfundament.

Josefin Brink sade någonstans i något anförande här att det handlade om att sätta marknadskrafterna ur spel med kollektivavtal. Det är precis tvärtom. Avtal är grunden för marknadsekonomin. Därför är den svenska modellen också en viktig förutsättning för den svenska marknadsekonomin.

Vad gör då regeringen? Vi reagerade omedelbart och bjöd parterna till oss för ett partssamråd som kommer att gå av stapeln nästa måndag den 28 januari. Vi har inlett och fortsätter en juridisk översyn. Vi kommer att se till att det finns en särskild utredare på plats, och formerna för det kommer vi att diskutera med parterna nästa måndag.

Vi försöker att göra det med den sans och balans som LO och andra parter på arbetsmarknaden efterlyser. Jag tror att det är precis det som behövs. Det handlar om att ta ett djupt andetag, ordning och reda och att värna den svenska modellen. Den är inte hotad.

I samarbete med parterna ska vi nu se över både vad regering och riksdag kan göra och vad de avtalslutande parterna kan och bör göra för att värna den svenska modellen samtidigt som vi välkomnar ökad konkurrens på lika villkor.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

*Svar på
interpellationer*

6 § Svar på interpellation 2007/08:291 om missbruk av dopningspreparat

Anf. 23 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Herr talman! Lars Lilja har frågat mig vilka konkreta åtgärder jag avser att vidta för att stärka kampen mot missbruk av dopningspreparat.

Missbruk av dopningsmedel har med rätta uppmärksammats alltmer under de senaste åren. Av olika riksrepresentativa frågeundersökningar framgår att omkring 1 procent av manliga ungdomar någon gång har provat androgena steroider, AAS, som är de vanligaste dopningspreparaten. Denna andel har varit i stort sett oförändrad sedan 1993.

Den kartläggning av gymbesökare som nyligen har genomförts av Stadsektionen på Beroendecentrum Stockholm visar att ca 5 procent av de manliga besökarna någon gång hade använt anabola steroider, men hela 9,4 procent av männen hade någon gång använt narkotika. För båda typerna av preparat innebär detta en överrepresentation jämfört med jämförbara grupper i den övriga befolkningen.

Av olika studier framgår vidare att de allra flesta som använder dopningsmedel missbrukar också andra droger såsom alkohol och narkotika. Den grupp som enbart använder dopningsmedel är troligen relativt begränsad.

Jag säger detta för att peka på att vi måste söka lösningarna på dopningsproblemet inom samma ramar som insatserna mot alkohol- och narkotikamissbruk. Vi måste utveckla insatser som så långt som möjligt

täcker hela området. Det är också skälet till att dopning ingår som en del i de nationella narkotikahandlingsplanerna.

Redan i dag har en rad insatser kommit i gång mot dopning inom ramen för den nationella narkotikahandlingsplanen. Det är också inom den ramen som jag vill se fortsatta insatser på området. Jag menar att man ska vara försiktig med särlösningar utifrån enskilda preparat.

Som svar på Lars Liljas fråga vill jag därför svara att jag har för avsikt att stärka kampen mot missbruk av dopningsmedel inom ramen för de fortsatta insatserna mot missbruk av alkohol och narkotika.

Skälet till att Alkoholkommittén och Mobilisering mot narkotika nu ersätts med en ny organisation är bland annat att vi vill integrera arbetet som rör alkohol, narkotika, dopning och tobak. Det är dock viktigt att understryka att handlingsplanerna mot alkohol och narkotika ligger fast och att ekonomiska resurser i samma utsträckning som tidigare har avsatts för dessa ändamål.

Kommittéerna har gjort ett mycket bra arbete och lagt en grund för det fortsatta arbetet. Deras erfarenheter ska självfallet tas till vara, men det måste också till en långsiktigt hållbar lösning inom den ordinarie statliga verksamhetsstrukturen.

Den samordningsfunktion som nu håller på att etablera sig inom Socialdepartementet har därför som uppdrag att fortsätta att driva insatser mot narkotika, dopning samt alkohol och tobak. Den ska samordna de olika myndigheternas arbete över hela detta område.

Det fortsatta arbetet måste självfallet bygga på de erfarenheter som Mobilisering mot narkotika och andra har tagit fram. Att begränsa både utbud och efterfrågan av dopningsmedel liksom att förbättra samarbetet mellan olika myndigheter och mellan myndigheter och organisationer kommer att vara vägledande i det kommande arbetet.

För att börja med de grundläggande regelfrågorna har regeringen tillsatt en utredare för att göra en översyn och analys av nuvarande regelsystem beträffande kontroll av narkotika, dopningsmedel, hälsofarliga varor och lösningsmedel. Utredarens uppgift är att se över hela lagområdet och bedöma om det finns behov av förbättringar av lagen eller tillämpningen av lagen. Utredaren kommer att presentera sitt betänkande i slutet av året.

Ett specifikt problem rör definitionen av vad som är dopningsmedel. Här har Statens folkhälsoinstitut tagit ett initiativ och bildat en grupp med ledande experter som kommer att följa och analysera eventuella nya preparat som kan dyka upp på den illegala marknaden.

När det gäller kontrollinsatserna måste självfallet insatser för att begränsa den illegala handeln med dopningsmedel hanteras inom det ordinarie arbete som polis och tull utför i sitt arbete med att bekämpa alla illegala droger. Ett projekt som har direkt konsekvens också för dopningsproblemen är Rikspolisstyrelsens särskilda projekt med att utveckla insatserna mot olaglig handel med droger på Internet.

Vård och behandling för personer med missbruksproblem måste kunna erbjuda adekvata insatser mot ett dopningsmissbruk. Utöver detta behöver vi också mer kunskap om frågan och ta reda på om det behövs specifika insatser för den grupp som enbart använder dopningsmedel. Ett sådant utvecklingsarbete pågår i dag på flera håll i landet.

Vi behöver också genomföra informationsinsatser som når olika målgrupper. På nationell nivå har Dopingjouren en viktig uppgift i att förutom att stödja missbrukare och deras anhöriga också kunna föra ut sin samlade kunskap och erfarenhet.

Jag har med glädje noterat det starka intresset från gymkedjornas sida. De har med stöd av Mobilisering mot narkotika förstärkt sitt arbete med syftet att få alla gym dopningsfria.

Jag kan försäkra Lars Lilja att jag har för avsikt att även fortsättningsvis driva på insatserna mot dopningsmissbruket.

Anf. 24 LARS LILJA (s):

Herr talman! Jag tackar folkhälsoministern för ett mycket ambitiöst svar på min fråga. Tyvärr tycker jag att svaret är ganska innehållslöst just när det gäller konkreta åtgärder.

Det första som har hänt sedan vi debatterade frågan i våras är att den så kallade Stadsektionen har börjat genomföra sitt projekt med de dopningsfria gymmen i Stockholmsområdet. Det är naturligtvis mycket bra att det har kommit i gång.

Det andra som har hänt är att det har bildats en samordningsfunktion inom departementet för att jobba just med dopningsfrågor. Men jag har några funderingar när det gäller samordningsfunktionen. Vad har den för direktiv? Vad har den för initiativrätt? Vilka krav kan den ställa på myndigheter att på allvar jobba med frågorna? Finns det inte en risk att allas ansvar blir ingens ansvar när man gör en sådan här organisation?

Statsrådet säger i svaret att en rad insatser har kommit i gång när det gäller kampen mot dopning. Vilka insatser är det förutom dem som jag nyss har nämnt? Är det inte så att det under det senaste året i princip inte har hänt någonting vare sig när det gäller arbetet mot dopning eller när det gäller arbetet mot narkotika över huvud taget?

Den aktionsplan som den förre narkotikasamordnaren Björn Fries presenterade den 13 december 2006 är nu över ett år gammal. Där fanns ett stort antal förslag för att motverka användningen av dopningspreparat inom åtta olika områden. Nu har det gått ett helt år, och jag kan inte se att det har hänt särskilt mycket utifrån de förslagen.

Jag vill att ministern berättar för mig vad som konkret kommer att hända det närmaste året. Vad kommer konkret att ske förutom att arbetsgruppen ska fortsätta att fundera? Hur ska ni göra? Vad ska ni göra? När ska ni göra det? Det tycker jag är relevanta frågor.

Att detta är viktigt framgår inte minst av en artikel i DN som publicerades i höstas. Precis som ministern säger ser man nu en annan bild, nämligen att de som missbrukar dopningspreparat också missbrukar olika narkotikapreparat. Dopingjouren säger att detta inte alls stämmer med den bild man har haft tidigare. Enligt polisen finns missbrukarna i alla områden – innerstaden och förorterna. De anabola androgena steroiderna – som det rätta namnet är, vilket för övrigt inte står korrekt återgivet på något ställe i svaret – är den fjärde största drogen i Sverige. Det är vanligare än både kokain och heroin. Polisen säger att den gör stora beslag, ofta i samband med narkotikabeslag.

Psykologer och rättsmedicinare oroar sig kraftigt för kombinationsmissbruket, som kan leda till extrema våldshandlingar. Vi har sett ett flertal sådana under tidigare år.

Än en gång: Vad kommer i praktiken att hända det närmaste året? Vi har redan nu förlorat ett år i praktisk handling.

Anf. 25 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Herr talman! Problematiken är allvarlig, och arbetet – framför allt det preventiva arbetet – när det gäller alkohol, narkotika, dopningsmedel och tobak måste pågå intensivt hela tiden. Det är en oerhört viktig prioritering för regeringen.

Det är därför vi för första gången har avsatt pengar för en hel treårsperiod framåt. Vi har anslagit 260 miljoner kronor till det drogprenativa arbetet. Det har aldrig gjorts en sådan treårsattsning tidigare, utan det har ofta varit ett eller två år i taget som arbetet har funnits och varit prioriterat också i ekonomiska termer. Det känns tryggt och bra att vi kan arbeta utifrån de omständigheterna.

Jag beklagar att Lars Lilja inte tycker att det hände någonting förra året. Mobilisering mot narkotika fanns som organisation kvar till årsskiftet. Jag måste nog säga att också Björn Fries som narkotikasamordnare gjorde en hel del. Jag vill därför inte riktigt hålla med om kritiken.

Men det finns naturligtvis mycket mer att göra. Vi har nu omorganiserat detta. Målsättningen är att få en verksamhetsstruktur som kan vara långsiktigt hållbar. Det är bra en tid att jobba med en projektorganisation, men sedan måste det hela in i en ordinarie myndighetsstruktur. Det arbetet håller vi på med nu.

Vi har tillskapat en organisation inom departementets ram som ska kunna samordna myndigheterna på ett bra sätt och göra en hel del av det utåtriktade arbetet, det samordnande arbetet och samarbetet med Organisations-Sverige, som inte är det minst viktiga. Det arbete som har lagts ned tidigare i form av projekt inom Mobilisering mot narkotikas ram tas till vara.

Jag har inte med mig direktiven här och nu, men målsättningen är till exempel att vi här i riksdagen ska presentera årliga planer för vad som ska komma det närmaste året. Här ska hela riksdagen, inte bara en projektgrupp, involveras i arbetet och kunna ta ställning till prioriteringarna. Det tycker jag är en väldigt viktig nyordning. Det kommer också att sätta det här arbetet i fokus på ett annat sätt än det har varit hos det stora flertalet folkvalda. Jag tror att det är en stor fördel.

Det görs också en hel del utvecklingsarbete i landet. Det pågår utvecklingsprojekt som vi följer med stort intresse och där vi funderar på fortsättningen. Vid Beroendecentrum i Örebro och vid Resurscentrum för hormonmissbrukare vid Sahlgrenska har man till exempel inrättat specialistbehandlingar för personer med just dopningsmissbruk. Vi följer detta med stort intresse för att se hur det resultatet faller ut. Dopingjouren här i Stockholm har inlett ett samarbete med Maria Beroendecentrum som också handlar om specialiserade behandlingsprogram.

Just nu pågår, som Lars Lilja säkert vet, diskussioner i Stockholm om det är möjligt att utveckla ett kompetenscentrum. Jag är naturligtvis positiv till att titta på en sådan idé förutsatt också landstinget är med eftersom det här måste byggas på ett samarbete mellan de olika parterna. Det har kommit en ansökan till regeringen. Jag vet dock inte om den har kommit till landstinget ännu. Det är en intressant tanke att se om vi kan öka vår kunskap ytterligare på det här området samtidigt som vi måste söka lös-

Anf. 26 LARS LILJA (s):

Herr talman! Jag tycker också att det är bra att man nu gör en treårs-satsning och att det preventiva arbetet sker på längre sikt. Däremot handlar det om ungefär lika mycket pengar per år som Mobilisering mot narkotika hade. Det är inte mer pengar i kronor och ören, men satsningen är däremot lite långsiktigare. Det tycker jag är mycket bra.

Jag tycker också att det är viktigt att vi har kunskap sådana här gånger. Det är viktigt att vi jobbar med kunskapsinhämtning. I andra sammanhang vill den här regeringen gärna fatta beslut på vetenskaplig grund. Jag tror att det är minst lika viktigt i de här sammanhangen. Kunskapsbehovet är oerhört stort i de här sammanhangen. Vi vet otroligt lite om behandlingsmetoder och metodutveckling. Vi har inga bra sätt för kunskapsspridning. Det förekommer en bra verksamhet i Örebro, Göteborg och Stockholm, precis som statsrådet säger, men det är där. Och det sker inte på regeringens initiativ, utan det är på intresserade personers egna initiativ som detta händer. Det är en av de saker som bekymrar mig i det här sammanhanget.

Björn Fries gjorde ett bra arbete och presenterade aktionsplanen mot missbruk av hormonpreparat, precis som statsrådet säger. Men den presenterades den 13 december 2006. Det har gått 13 månader sedan dess. Det fanns ett antal förslag, och jag kan inte se att några av dem har blivit verklighet sedan dess annat än det här gymprojektet, som jag tycker är oerhört viktigt.

Om man famlar i mörkret lite grann och inte riktigt vet var man ska börja hade man faktiskt kunnat satsa på kunskapsinhämtning. Man kunde ha avsatt lite forskningsresurser för att försöka ta reda på hur man jobbar effektivt med prevention och framför allt hur man jobbar med behandling. Det är också avgörande för de personer som hamnar i det här missbruket.

En annan fundering som jag har är om statsrådet har några kontakter med Justitiedepartementet när det gäller straffsatser och liknande för illegal hantering av dopningspreparat. Vi vet att polisen ser att mängden dopningspreparat ökar väsentligt i tillslagen, men det är inte tillräckligt prioriterat därför att straffvärdet är för lågt. Här kommer vi in på kriminella ligor och kriminella gäng som använder den här typen av preparat när de ska begå våldsbrott och annat. Här är vi fortfarande inne på kunskapsinhämtningen. Jag tycker att man borde ha kunnat komma i gång med det betydligt tidigare. Sedan inser jag naturligtvis att det tar tid att få fram resultat. Men jag hävdar ändå att vi har förlorat minst ett helt år när det gäller att skaffa oss kunskap för att kunna bedriva ett effektivt anti-dopningsarbete.

Anf. 27 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Herr talman! Lars Lilja och jag är fullständigt överens om att det behövs mycket forskning, kunskap och evidens i de här frågorna. Kunskapsläget har varit alldeles för bristfälligt när det gäller metodutveckling och verksam behandling. Vi börjar få en del på bordet. Då handlar det också om att kunna föra ut det som vi får på ett bra och effektivt sätt så

Svar på
interpellationer

att det får spridning i landet. Vi jobbar med allt detta. Mobilisering mot narkotika fanns, som sagt var, fram till den 31 december. Forsknings-satsningar gjordes under hela förra året också. Det är ingenting som avslutades i samband med årsskiftet. Forskningen har självfallet en fortsatt viktig plats, men vi befinner oss också i ett läge där vi på ett strukturerat och effektivt sätt måste föra ut det som vi har fått fram forskningsvägen. Det handlar om sådant som har evidens och som kan vara användbara metoder i det preventiva arbetet och också i det behandlande arbetet. Det kommer vi att storsatsa på. Målsättningen är att vi, med det kunskapsläge som finns, ska kunna använda oss av det som är evidensbaserat. Det är oerhört viktigt att vi fortsätter utvecklingen mot alltmer evidensbaserade metoder som vi vet har avsedd effekt.

Lars Lilja säger att beslagen ökar. Det är alldeles riktigt. Beslagen ökar och är större till sin omfattning. Däremot visar CAN:s data ingen större ökning i konsumtion eller förbrukning. De uppgifter som vi har visar att läget är ungefär detsamma som 1993. Ökade beslag verkar så här långt inte ha något samband med ökad konsumtion, men målsättningen är ändå att nedbringa konsumtionen till noll. Det här är en polisiär uppgift som är väldigt viktig och central.

Det är många frågor som inte löses inom enbart ett departement. Behovet av samarbete över departementsgränser är väldigt stort, inte minst i olika typer av drogfrågor. Här finns det pågående samtal på en mängd olika plan mellan Justitiedepartementet och Socialdepartementet. Det finns också fler involverade departement. Det är oerhört viktigt att det finns en samsyn och ett samarbete mellan departementen. Det finns inga som helst hinder för detta i den här regeringen.

När det gäller de planer som lades fram vill jag säga att vi har haft den nya organisationen sedan årsskiftet. Fram till dess hade vi Mobilisering mot narkotika. Vi arbetar med de förslag som är framlagda. En del av dem var ganska kostnadskrävande. Jag tror att Lars Lilja har erfarenhet från sitt eget partis regeringsarbete att man inte alltid kan omsätta allting i praktiken omedelbart. En hel del kan behöva utredas ytterligare. Man kan behöva titta, vända och vrida på det.

Jag kan trösta Lars Lilja med att det kommer att presenteras årliga planer, som naturligtvis ligger i linje med den övergripande handlingsplanen för narkotika och alkohol, som riksdagen kommer att diskutera och ta ställning till. Här kommer de konkreta förslagen att finnas. Det pågår ett intensivt arbete på departementet med alla de förslag som lagts fram och också med en hel del andra saker som vi ser som viktiga och prioriterade i det framtida arbetet. Det handlar mycket om att arbeta på ett preventivt sätt och även på ett effektivt sätt när det gäller behandling.

Anf. 28 LARS LILJA (s):

Herr talman! Statsrådet hänvisar till CAN:s statistik kring bruk av anabola androgena steroider. Här har vi ett metodproblem åter igen. Vi pratade om kunskapsinhämtning. Det visas, åtminstone i tidigare erfarenheter, att debuten när det gäller missbruk av hormonpreparat ofta sker i åldern mellan 20 och 30 år. CAN:s analyser grundar sig ofta på yngre åldersgrupper, alltså gymnasiet. Vi vet också att antalet män som numera mönstrar och gör värnplikten minskar kraftigt. Därför har vi ett metod-

problem när det handlar om att få relevanta siffror på hur stort det här missbruket är.

Jag skulle ändå vilja veta hur mycket pengar regeringen har avsatt för forskning kring de här frågorna under det gångna året. Statsrådet hävdar ju att det pågick en hel del kunskapsinhämtning. Då vill jag veta: Hur mycket har regeringen avsatt för att det ska bli resultat och bra behandlingsmetoder när det gäller missbruk av hormonpreparat?

Visst är det så att man inte alltid har pengar att göra det man vill. Det känner vi till både statsrådet och jag. Däremot tror jag att man möjligtvis inom ramen för Mobilisering mot narkotika hade kunnat använda lite mer än 2 miljoner för att utveckla den verksamheten.

Jag har ganska mycket kontakt med folk som jobbar med de här frågorna. Alla känner en frustration över att vi inte vet tillräckligt. Vi saknar kunskap, och vi saknar ekonomiska resurser för att kunna gå vidare. Man upplever helt enkelt en kraftig frustration över att ingenting har hänt på ett helt år.

Anf. 29 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Herr talman! Förra året var Mobilisering mot narkotika i full gång och delade också ut forskningsmedel, eftersom de ansvarade för den budgeten. Jag har inte i Socialdemokraternas budgetmotion sett skrivningar om en annan organisationsform. Det som Lars Lilja nu framställer finns inte i några skrivningar någonstans vad jag har kunnat se. Jag har inte heller sett någon annan ekonomisk satsning än de medel som nu regeringen avsätter för 2008.

Inom ramen för det måste naturligtvis en mängd åtgärder rymmas. Det handlar om den sammanlagda summan till både alkohol-, narkotika-, dopning- och tobaksprevention. Exakt hur de siffrorna kommer att fördelas redogör jag inte för i dag, utan det kommer vid ett senare tillfälle. Det är precis det här som vi håller på att arbeta med på departementet just nu.

Lars Lilja och jag är fullständigt överens om behovet av evidens, metodutveckling och statistikutveckling. Jag kan också se brister i statistikinhämtandet, att det handlar om olika åldersgrupper, samtidigt som de anabola steroiderna kan tänkas användas av yngre personer som befinner sig på gymmen. Så någon höjning i statistiken borde man ändå ha kunnat iaktta om det var mycket påfallande.

Det finns skäl att utveckla kunskapen på det här området. Det finns också skäl att hela tiden ha en intensiv debatt och diskussion om vad som är rätt åtgärder, vad som är prioriterade åtgärder.

Jag kan i alla fall avsluta debatten med att trösta Lars Lilja med att vi arbetar väldigt intensivt med frågeområdet på departementet just nu.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Svar på interpellation 2007/08:293 om insatser för att motverka prostitution

Anf. 30 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Herr talman! Josefin Brink har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att motverka prostitution genom att ge stöd och hjälp till de människor i prostitution som vill ta sig ur situationen.

Det är sant att det behövs insatser från samhällets sida för att stödja och hjälpa många av de personer i prostitution som vill upphöra att sälja sex och förändra sitt liv. Socialtjänsten har enligt socialtjänstlagen det yttersta ansvaret för att de som vistas i kommunen får den hjälp och det stöd de behöver. Detta generella ansvar gäller naturligtvis även de kvinnor, män och ungdomar med prostitutionserfarenheter som behöver stöd och hjälp.

De tre storstadskommunerna har särskilda prostitutionsgrupper för att erbjuda stöd till dem som behöver. Socialtjänsten ska dessutom verka för att barn och ungdomar växer upp under trygga och goda förhållanden. Vidare finns möjlighet att omhänderta unga enligt lagen med särskilda bestämmelser om vård av unga om den unges eget beteende medför en påtaglig risk för att den unge själv tar skada.

Mot bakgrund av den komplexitet som ligger till grund för att människor hamnar i prostitution är det en förutsättning att socialtjänsten har kunskap på området för att lyckas i arbetet med dem som befinner i prostitution. Därför har Institutet för utveckling av metoder i socialt arbete, IMS, vid Socialstyrelsen i uppdrag att inventera vilka metoder och arbetssätt som används i socialtjänstens, hälso- och sjukvårdens och andra aktörers, exempelvis frivilligorganisationers och kyrkors, arbete med personer med erfarenhet av prostitution och med offer för människohandel för sexuella ändamål. Inventeringen ska vara separat för barn och vuxna. Socialstyrelsen ska även ha ett internationellt perspektiv vid inventeringen.

Med utgångspunkt i denna inventering ska Socialstyrelsen föreslå hur metoderna och arbetssätten kan utvärderas för att visa om de är verkningfulla. Därefter ska resultaten av Socialstyrelsens arbete spridas till socialtjänsten och hälso- och sjukvården. Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2008. Avsikten är att inventeringen i förlängningen ska kunna leda till att vi kan hitta väl fungerande metoder på området.

När det gäller barn och ungdomar har en rad initiativ tagits inom olika verksamheter för att bland annat sprida kunskap om sexuell exploatering, till exempel prostitution, av barn. Arbetet beskrivs närmare i *Uppföljning och uppdatering av Nationell handlingsplan mot kommersiell sexuell exploatering av barn* från december 2007.

Regeringen arbetar dessutom med en handlingsplan mot prostitution som planeras att färdigställas under 2008.

Det är min förhoppning att vi med stöd av ökad kunskap inom prostitutionsområdet bättre ska kunna såväl förebygga att människor hamnar i prostitution som att hjälpa människor som vill lämna den.

Anf. 31 JOSEFIN BRINK (v):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på min fråga. Jag tycker självfallet att det är jättebra att man genomför inventeringar

och kunskapsinhämtning och försöker kartlägga vilka metoder som används i dag. Det är naturligtvis också positivt att arbetet med den handlingsplan mot prostitution som Vänsterpartiet var drivande i att få i gång under förra mandatperioden fortsätter. Jag hoppas att det kommer en sådan handlingsplan under 2008.

Tyvärr är det bara att konstatera att ända sedan sexköpslagen antogs har den del av lagen som handlar om att stödja och hjälpa människor som vill ta sig ur prostitution behandlats väldigt styvmoderligt. Där får man säga att samhället hittills har misslyckats. Fokus har mest legat på de polisiära insatserna.

Den konkreta fråga som jag ställde handlade om huruvida ministern har några konkreta förslag på vad man faktiskt ska göra. Det är klart att metodutveckling och sådant inte i sig är någon konkret metod. Det handlar ju om att jobba vidare och utveckla det man redan vet och kartlägga och så vidare.

Vi vet redan att stora problem finns. Prostitutionsenheten i Stockholm har påtalat dem, liksom en hel rad kommuner och myndigheter som har uttalat sig i Socialstyrelsens senaste kartläggning *Kännedom om prostitution*. Det handlar om att det saknas både kunskaper, arbetsmetoder och resurser, framför allt utanför storstadsområdena, för att över huvud taget på ett korrekt sätt bemöta personer som befinner sig i prostitution och definitivt för att stödja och hjälpa personer som vill lämna prostitutionen. Det här är inte ett problem som är så enkelt att man kan lösa det genom att vid något enstaka tillfälle ha lite utbildning.

Prostitutionsenheten i Stockholm säger att prostitutionens karaktär är komplex, att den förändras över tid och att det inte är så enkelt att bara för att de flesta sexköpen sker i storstäder det betyder att de som säljer sex bor i storstäderna.

Prostitutionen är i dag inte bara gränsöverskridande, som vi pratar ganska mycket om, utan den är också kommunöverskridande. Det gör att det ansvar som socialtjänsten har, som Maria Larsson mycket riktigt säger, inte alltid kan tas på något enkelt sätt. Det är inte alltid så enkelt att socialtjänsten i en kommun känner till eller har möjlighet att hjälpa en person som kanske bor i den kommunen och säljer sex i en annan eller vice versa.

Det som Vänsterpartiet därför har föreslagit är att man ska inrätta ett nationellt resurscentrum mot prostitution, enligt samma modell som det nationella centrumet för kunskap om mäns våld mot kvinnor, NCK, i Uppsala. Vi vet nämligen att det här är en nationell fråga där det saknas kunskaper och där det kan vara väldigt svårt för enskilda kommuner att upprätthålla en hög professionell nivå på det här arbetet.

Min konkreta fråga till ministern är om man i arbetet med att ta fram den här handlingsplanen överväger att inrätta ett sådant här nationellt kunskapscentrum som enligt vad de som arbetar med de här frågorna, i bland annat prostitutionsgrupperna, är det som kanske behövs för att man ska få en samlad kunskap och ett ställe där den här kompetensen finns, som också kan komma människor till godo utanför storstadsområdena.

Anf. 32 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Herr talman! Att kunskapsläget är så bristfälligt vill jag verkligen beklaga. Jag tycker, precis som Josefin Brink, att det är beklagligt att vi inte

vet mer om vare sig prostitutionens orsaker eller hur vi ska möjliggöra för människor att lämna prostitutionen och ägna sig åt annan verksamhet. Här finns ett kunskapsläge som inte är tillfredsställande med tanke på hur länge vi har haft lagstiftningen på plats.

Socialstyrelsen kom med en rapport kring det här den 13 december – den kom på själva luciadagen. Man har verkligen försökt samla den befintliga kunskapen. Ändå blir det i mitt tycke ganska magert. Man har provat med enkäter till kommuner och till polis. Man har haft uppföljande intervjuer. Man har intervjuat socialtjänsten. Man har intervjuat frivilligorganisationerna. Man har intervjuat personer med egen erfarenhet av prostitution. Man har också försökt att göra en systematisk Internetkartläggning. Ändå kan vi inte ens få en uppgift om hur många som i dag arbetar som prostituerade och hur många som köper sex i Sverige i dag. Kartläggningen gick inte att göra med tillfredsställande resultat, bland annat därför att uppgifter inte fanns att få från alla polismyndigheter och från alla kommuner.

Det här är ett kunskapsläge som jag starkt beklagar. Jag kommer att ha en träff med Socialstyrelsen där vi diskuterar möjligheten att förbättra kunskapsläget inom en ganska nära framtid. Det måste nämligen alltid börja där. Jag skulle ändå vilja säga det, Josefin Brink. Det måste alltid börja med att vi faktiskt vet hur det ser ut och att vi samlar den kunskap som är nödvändig för att kunna säga att detta är en metod som har avsedd verkan.

Vi kan jobba jättemycket med och satsa resurser på trial-and-error-verksamhet, men det är inte rimligt att göra det med statliga medel. Vi måste med statliga medel satsa på att få en kunskapsutveckling inom det här området som gör att vi får fram evidensbaserade metoder som blir verksamma, som vi kan ge som redskap till kommunernas socialtjänst.

Precis som Josefin Brink säger är det här inte enbart ett storstadsproblem. Det är ett problem som finns på många håll i landet. Det behövs också redskap till de mindre kommunerna för att de ska kunna hantera det här, för att man ska ge dem möjlighet att erbjuda någonting annat till kvinnor som säljer sex och inte minst till män som köper sex.

Därför är ändå min prioritering att få en ökad kunskapsutveckling på området, att få ett bättre kunskapsläge när det gäller hur situationen ser ut. Det är också det som ett nationellt kunskapscentrum skulle kunna svara upp emot. Det skulle naturligtvis kunna bli steg två, vilket jag inte alls avvisar. Frågan får vi återkomma till, kanske i första hand när vi har fått ett bättre kunskapsläge när det gäller Socialstyrelsen.

Nationella kunskapscentrum är någonting som vi har anlagt på en mängd olika områden när vi har sett att vi har ett visst kunskapsläge som vi skulle kunna marknadsföra. De nationella kunskapscentrumen är ju som stora trattar. De ska samla in all befintlig forskning, och de ska sedan sprida den till den vardagliga verksamheten ute i socialtjänsten och så vidare. Det har visat sig vara väl fungerande. Vi inrättar nu i vår kunskapscentrum när det gäller demensvård, när det gäller anhörigvård. Det kan vara ett verksam sätt. Vi är inte framme där än. Men att förbättra kunskapsläget är det absolut centrala just nu.

Anf. 33 JOSEFIN BRINK (v):

Herr talman! Jag tycker kanske inte att det ena utesluter det andra här. En kartläggning av omfattningen av prostitutionen, exempelvis, behövs ju inte för att man ska kunna stödja de personer som faktiskt vill lämna och ta sig ur prostitutionen.

Som Maria Larsson säger är det alldeles riktigt att vi menar att ett sådant här nationellt resurscentrum bland annat skulle kunna syssla med kunskapsinhämtning och kartläggning och allt sådant här. Det handlar också om att de ska få ordentliga resurser för det. Det har ju lite grann varit problemet, att det inte har avsatts tillräckligt mycket resurser. Man har, som sagt, fokuserat framför allt på de polisiära åtgärderna, och man har kanske inte ens gjort det alla gånger i den omfattning som man skulle behöva.

Men när det gäller att börja arbeta med att stödja personer som vill lämna prostitutionen tror jag kanske inte att man behöver vara så orolig för kunskapsläget. Där finns det nämligen väldigt bra kunskaper hos dem som har arbetat med detta på prostitutionsenheterna i storstadsområdena.

Prostitutionsenheten i Stockholm säger exempelvis att deras del av verksamheten handlar om ett ganska akut skede. En person kommer in och är ofta i dåligt skick. Personen behöver ofta stödsamtal och väldigt konkret hjälp för att över huvud taget kunna överväga att lämna prostitutionen.

Sedan handlar det om nästa steg, när man ska gå vidare. Vad händer när man kanske behöver ett boende, när man ska söka sig ett nytt jobb eller kanske söka till en utbildning? Det handlar om att försöka bryta med sociala kontakter, som kan vara helt nödvändigt för att ta sig ur prostitutionen och så vidare. Det handlar helt enkelt om att bygga upp ett annat liv och en annan identitet. Det är ju det som är det svåra efter det första beslutet, att kanske lämna prostitutionen.

Det är där det brister. Det behövs personer som kan stödja den som har fattat det här beslutet, i kontakter med myndigheter och så vidare. Myndigheter behöver också ha kunskaper, så att de kan bemöta de här personerna på ett respektfullt sätt.

Det är klart att det inte är så himla roligt om man kommer till Arbetsförmedlingen och ska redogöra för vad man har gjort de senaste tre, fyra eller kanske tio åren när man har sålt sex på gatan i Stockholm eller via Internet eller vad det nu kan vara. Det är väldigt många människor som då stannar framför dörren till Arbetsförmedlingen och tänker: Det kommer att bli så förnedrande och så kränkande att det är bättre att jag håller mig därifrån.

Det är den här typen av bryggor, som handlar om att bygga upp livet efter den första fasen, som behövs.

Jag tror kanske inte att kunskapsläget när det gäller de behoven är så pass dåligt. Tvärtom är, som sagt, både kommunerna och prostitutionsenheterna och polismyndigheterna och andra ganska medvetna om exakt vad det är för svårigheter man möter. Inte minst vittnar de kvinnor som själva har uttalat sig i Socialstyrelsens kartläggning, som jag tycker är väldigt bra, om att prostitutionsidentiteten hänger kvar under en lång tid efteråt. Det är då man behöver stöd och hjälp. Där skulle ett sådant här nationellt resurscentrum kunna spela en väldigt viktig roll som stöd direkt till de här individerna men också som stöd till myndigheter och

Prot. 2007/08:54
18 januari

Svar på
interpellationer

andra institutioner som kommer i kontakt med människor i den här situationen.

Anf. 34 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Herr talman! Det är ett väldigt komplext problem vi diskuterar. Det är alltid så här när man ska göra stora omställningar i livet. Vare sig det handlar om prostitution eller missbruk krävs det ett arbete under en väldigt lång tid, med coachning, med matchning, med en kontaktperson. Det behöver vara många parter inblandade för att det här ska bli en väl fungerande verksamhet.

Det är så, Josefin Brink, att Socialstyrelsen just nu har uppdraget att titta på vad som görs ute i kommunerna, hur socialtjänsten arbetar, hur prostitutionsenheterna arbetar och fråga efter deras erfarenheter och utvärdera olika metoder. Alla jobbar nämligen inte på samma sätt i dag, och vi vet att en del är mer framgångsrika än andra. Då handlar det faktiskt om att utvärdera systemen och sprida det som är gott och värt att sprida så att det kommer till allas kännedom och leder till en mycket bättre verksamhet i alla kommuner som är berörda.

Detta är ett uppdrag som Socialstyrelsen ska redovisa för oss den 15 juni 2008, så det är inte så avlägset. Med det får vi en inriktning på vilka metodverktyg som är mest användbara och som också bör spridas vidare.

Jag ser fram emot denna inventering från Socialstyrelsen och tror att den kan vara ett viktigt led i kunskapsbyggandet ute i kommunerna till gagn för kvinnor som i dag säljer sex, som är prostituerade, men som har en vilja att sluta. Vi vet att det är ett oerhört stort steg att ta, och vi behöver ha en organisation ute i socialtjänsten som på ett riktigt sätt kan matcha dessa kvinnor.

Detta är ett av sätten att minska prostitutionen. Den andra sidan är naturligtvis att arbeta med männen som köper sex. Vi ska inte heller glömma den delen.

Vi får säkert anledning att återkomma till ämnet, inte minst med anledning av att nya rapporter tickar in som ger oss ett förbättrat kunskapsläge. Jag tror att både Josefin Brink och jag välkomnar detta.

Anf. 35 JOSEFIN BRINK (v):

Herr talman! Maria Larsson, jag välkomnar de nya rapporterna som ska komma från Socialstyrelsen, och jag tycker som sagt var också att det är väldigt viktigt att fortsätta med kunskapsarbetet.

Men nu har det gått lång tid sedan vi införde sexköpslagen, och man har ännu inte gjort de sociala insatser som till och med står inskrivna i lagen. Därför är det nu dags att skrida till handling. Jag tycker att det är bra att man jobbar vidare med handlingsplanen mot prostitution som har varit på gång alldeles för länge. Det är jag den första att erkänna, trots att vi under den förra mandatperioden var med i arbetet och försökte driva på det så gott det gick. Men vi rodde det inte i land.

En viktig del i den handlingsplan som Vänsterpartiet har föreslagit är, förutom naturligtvis metodutveckling, kunskapsinhämtning, fortbildning av myndighetspersoner och allt det som självklart ska ingå, att ett resurscentrum också ingår som en del.

Jag nöjer mig med att konstatera att Maria Larsson i varje fall inte avfärdar idén utan säger att det är någonting man kan tänka sig att över-

väga. Jag hoppas att man också kommer att göra det med tanke på hur värdefullt Nationellt centrum för kunskap om mäns våld mot kvinnor har varit i Uppsala, både för arbetet med att sprida kunskaper och för att ge konkret stöd och hjälp. Det vore väldigt bra om man kunde använda detta som en förebild för att leva upp till de krav vi ställde på oss själva när vi antog lagstiftningen.

Prot. 2007/08:54
18 januari

Anf. 36 Statsrådet MARIA LARSSON (kd):

Herr talman! Lagstiftningen som kriminaliserar sexköp i vårt land vet vi är unik också i ett internationellt perspektiv. Det är något vi ska vara stolta över och som innebär att kampen för mänskliga rättigheter faktiskt har gått ett steg längre i vårt land än i många andra länder.

Det är naturligtvis jätteviktigt att lagen också efterlevs i praktiken och att vi gör allt vi kan för att hjälpa de kvinnor som i dag prostituerar sig att kunna frigöra sig och hitta en annan försörjning och en annan inriktning på sina liv. Bilden av det liv de lever är ju ofta komplex.

Jag är också väldigt glad att handlingsplanen mot prostitution är på gång. Många departement är inblandade, för det finns en komplexitet kring problematiken. Huvudansvaret för propositionen ligger dock hos integrations- och jämställdhetsministern, och den kommer att läggas fram därifrån. Den kommer att färdigställas under 2008, och det är bra att den nya regeringen nu genomför en mängd saker som aldrig kom till skott. Förhoppningsvis ges en inriktning som kan möjliggöra ett bra förebyggande arbete för kvinnor som vill bryta med prostitutionen.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på interpellation 2007/08:288 om utförsäljning av Telia samt accessnätet

Anf. 37 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Börje Vestlund har frågat statsrådet Mats Odell vilka åtgärder han ska vidta för att det inte ska uppstå ett privat monopol vad gäller accessnätet. Han har också frågat om det är förenligt med EU:s regler att göra de förändringar som krävs för att få ett regelverk som inte leder till ett privat monopol av Telia Sonera AB oavsett om man väljer strukturell eller funktionell separation. Eftersom frågorna till stor del berör regeringens kommande lagförslag, Funktionell separation för bättre bredbandskonkurrens, har de överlämnats till mig att besvara.

Jag vill börja med att konstatera att de av Post- och telestyrelsen rapporterade konkurrensproblemen på bredbandsmarknaden har funnits under en längre tid. Förra regeringen vidtog inga åtgärder för att komma till rätta med problemen, vilket vi gör nu.

Det stämmer, som Börje Vestlund uppger, att det finns olika former för vertikal separation och att två modeller, strukturell och funktionell separation, främst har förekommit i debatten. Den modell som har förordats av regeringen – och PTS – är funktionell separation. Det måste dock klargöras att den berörda operatören skulle behålla äganderätten till nätet vid en sådan funktionell separation.

Förslaget som regeringen avser att lämna till Lagrådet ger Post- och telestyrelsen ytterligare ett verktyg för att komma till rätta med konkurrensproblemen på bredbandsmarknaden. Verket ska bara få användas efter erforderlig utredning och samråd med marknadens aktörer. Ett beslut om funktionell separation ska också först godkännas av Europeiska kommissionen.

Ett eventuellt beslut om funktionell separation syftar till att bidra till målen som uppställs i EG-regelverket. Dessa mål är att främja dels konkurrensen på området, dels den inre marknaden och slutanvändarnas intressen. Regelverket bärs upp av en allmän strävan att marknaden för elektronisk kommunikation ska utvecklas så att den generella konkurrensrätten ska vara ett tillräckligt instrument för att värna en effektiv konkurrens.

De föreslagna reglerna om funktionell separation innebär i och för sig ytterligare regler, men ett beslut om funktionell separation kommer att medföra förbättrad likabehandling och större insyn, vilket på sikt innebär ett minskat behov av reglering. Åtgärder som vidtas med stöd av lagen om elektronisk kommunikation, till exempel ett beslut om funktionell separation, får inte vara mer ingripande än som framstår som rimligt och besluten ska vara proportionella. Om PTS begär Europeiska kommissionens godkännande av ett skyldighetsbeslut om separation är utgångspunkten alltså att åtgärden har bedömts proportionerlig.

Lagförslaget kommer att vara utformat på så sätt att ett beslut om funktionell separation förutsätter att andra åtgärder enligt lagen visat sig otillräckliga. Under sådana förutsättningar får synnerliga skäl eller, enligt tillträdesdirektivet, exceptionella omständigheter anses föreligga. Regeringen anser därför att förslaget om möjlighet för tillsynsmyndigheten att meddela åläggande om funktionell separation är förenligt med EG-rätten.

Den aktör, oavsett vem det är, som har en så kallad SMP-ställning, alltså ett betydande inflytande, på de marknader som omfattas av förslaget kan komma att träffas av reglerna om funktionell separation. Reglerna som föreslås i lagrådsremissen syftar därför till att komma till rätta med just sådana problem som kan hänga samman med det som Börje Vestlund kallar "privat monopol" samtidigt som reglerna inte gör någon skillnad på operatörer utifrån om dessa ägs privat eller offentligt.

Avslutningsvis vill jag säga att under gårdagen lämnades lagrådsremissen vidare.

Anf. 38 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret. Intressant är att inte en enda av de gånger statsrådet har debatterat med mig har hon *inte* kommit fram till att alltihop beror på bristfälligheter hos den socialdemokratiska regeringen.

Jag har tagit tillfället i akt att titta på vad den dåvarande oppositionen sysslade med förra mandatperioden när det gäller dessa frågor. Det fanns inget förslag som handlade vare sig om funktionell eller om strukturell separation. Vi diskuterade över huvud taget inte begreppen under den perioden, så det kanske inte bara var den förra regeringens fel. Det fanns helt enkelt ingen debatt över huvud taget kring just denna fråga.

Vi talade däremot om någonting vi kallade för samtrafik. Man skulle vara tydlig när det gäller samtrafiken, och det fanns en ganska stor enighet i kammaren om detta. Så jag tror att man faktiskt måste rannsaka vad man själv gjorde under den perioden innan man kommer och säger att det bara var någon annans fel.

Den interpellation jag har framställt gäller inte huruvida man ska välja strukturell eller funktionell separation. Oavsett vilken metod man

väljer överensstämmer den med regelverket. Är regeringen beredd att acceptera ett privat monopol vad gäller infrastrukturen i vårt land?

Låt mig i sammanhanget påminna om den situation som just nu debatteras när det gäller elmarknaden. Det ställs hårda krav på att stamnätet inte får ägas av samma juridiska person som äger produktionen. Det är sunt. Vi har också tillämpat detta vad gäller annan infrastruktur, framför allt vad gäller Banverket och i viss mån andra kommunikationer.

Låt oss gå tillbaka till frågan. Hur ska vi göra så att det inte blir ett privat monopol? Jag har inte tagit del av detta, men jag har läst vad som har stått i medierna. Möjligheten i det här sammanhanget är att PTS kan uppmana Telia Sonera att lägga accessnätet i ett särskilt bolag. Det kan väl i och för sig vara bra. Men frågan kvarstår fortfarande: Överensstämmer detta med just ägandet? Ägandet ska vara kvar hos Telia Sonera, men man ska inte ha hela inflytandet över det nät man själv äger. Överensstämmer det med det regelverk som EU har satt upp om detta? Har regeringen undersökt detta?

Det räcker inte med att göra så. Varför är inte regeringen beredd att försöka lösa detta? Vi har en princip som jag alltid har uppfattat att vi är överens om i kammaren, det vill säga att infrastrukturen ägs gemensamt medan produktionen, det som far fram på nätet oavsett kommunikationsformen, gärna ska vara utsatt för hård konkurrens. Det här vill jag gärna ha svar på, herr talman.

Anf. 39 MARGARETA CEDERFELT (m):

Herr talman! Jag kan inte låta bli att reflektera över Börje Vestlunds frågor, speciellt när jag får höra att det inte har funnits någon debatt om Post- och telestyrelsen. Det är möjligt att den inte fanns i riksdagen därför att den dåvarande majoriteten valde att vara tyst. Jag har läst tidningarna, lyssnat på nyheter och varit i kontakt med många småsparare som har diskuterat frågan om Post- och telestyrelsen, bredbandsnät med mera. Den debatt som fördes utanför riksdagen måste väl också Börje Vestlund ha noterat.

Det är väl inte så konstigt varför vi i majoriteten och ministern tar upp frågan om den dåvarande regeringen. Ni regerade under tolv års tid. Det är inte lätt att åstadkomma förändringar, även om jag tycker att regeringen har gjort ett bra arbete och kommit långt på vägen.

Jag är nöjd med det arbete som regeringen gör och har gjort så här långt med Post- och telestyrelsen. Det handlar om att uppfylla vallöftena om privatisering. I arbetet skyndar man i lagom tempo så att man hinner med en lagrådsremiss och ärendet hinner utredas. Jag ser fram emot att ta del av regeringens förslag som så småningom kommer till trafikutskottet för beredning.

Anf. 40 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr talman! Jag skulle vilja kommentera Börje Vestlunds fråga om konkurrens på telekommarknaden. Har det funnits någon tidigare diskussion som skulle ha föranlett att Socialdemokraterna skulle ha vidtagit åtgärder för att stärka konkurrensen? I så fall är det med förvåning som jag konstaterar att Socialdemokraterna tidigare inte har mött den diskussion som jag under ett års tid ständigt har mött. Det har varit ett ständigt uppvaktande av teleoperatörer som, rätt eller fel, har klagat på att de inte

har fått tillträde till Telias accessnät. Samtidigt har Post- och telestyrelsen bett om att få ett verktyg att använda för att bättre kunna främja konkurrensen på bredbandsmarknaden.

Låt oss ha konsumenten i fokus för att skapa en fungerande bredbandsmarknad. Det är lätt att se att bolag som Telia, som har en vertikal integrering med såväl grossist- som slutkundsförsäljning, får starka incitament att diskriminera sina konkurrenter och har en stark monopolsituation.

Att det har funnits stora brister i konkurrensen på ADSL-marknaden har påtalats av många aktörer under lång tid tillbaka. Även om Börje Vestlund inte vill höra det är det så att om någon av de föregående socialdemokratiska regeringarna hade gjort något åt saken hade troligen Sveriges invånare haft ett bättre utbud av snabbare uppkopplingar och lägre priser. Men ingenting av det gjordes förrän den borgerliga regeringen tog över arbetet.

Börje Vestlund frågar om EU-kommissionen. Det är sant att kommissionen måste godkänna ett eventuellt åläggande från Post- och telestyrelsen. Huruvida ett sådant kommer att godkännas går inte att spekulera i. Om Post- och telestyrelsen kommer med ett föreläggande ska det ske eftersom man har bedömt att åtgärden är proportionell mot den skada som den bristfälliga konkurrensen leder till. Det kan poängteras att EU-kommissionen föreslår att EU:s medlemsländer ska införa möjligheter till funktionell separation.

Anf. 41 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Margareta Cederfelt påstod här något som jag inte har sagt. Hon sade att vi inte hade haft en debatt, framför allt att den dåvarande oppositionen inte debatterade bredband och PTS under förra mandatperioden. Det har jag aldrig sagt. Jag sade att vi inte har diskuterat konkurrenssituationen. Förslagen fanns inte om hur man skulle göra. Skulle det vara funktionellt eller strukturellt? Hur skulle man hantera detta? Vi pratade då om samtrafik – ingenting annat. Det är inte riktigt samma sak i sammanhanget. Jag har aldrig påstått att det inte var en debatt. Det var en bred debatt med lite olika ingångsvinklar.

Jag återkommer till statsrådet, som jag är här för att debattera med. Det viktigaste är konsumenterna. Det har kanske varit för höga bredbandspriser – det vet vi egentligen inte riktigt – på grund av att man inte har haft tillgång till accessnätet i alla delar. Eller har man fått betala dyrt för accessnätet? Vad jag har förstått är det detta vi alla i den här salen har velat komma runt. Jag tror inte att det finns någon större oenighet om detta. Oenigheten råder om huruvida man ska särskilja nätet – om det blir bolagsform vet jag inte – precis som alla annan infrastruktur.

Är det detta vi ska göra, eller ska vi fortsätta att ha det på det här sättet? Och framför allt, om vi nu gör den här funktionella separationen: Statsrådet menar att man löser hela problemet genom att säga att vi nu har funktionell separation. Man ger möjlighet för PTS att gå in och uppmåna till att göra en funktionell separation, men då ska man först pröva detta genom EU-kommissionen.

Vad enkelt man gör det för sig i det här sammanhanget! Man prövar inte ens om lagstiftningen håller innan man stiftar lagen. Det var precis det som det här handlade om.

Var kan man gå in och reglera äganderätten på det sätt som Åsa Torstensson här gör? Överensstämmer det verkligen med vad de säger i EU-kommissionen? Det är inte detta att EU-kommissionen i efterhand får möjlighet att pröva det utan just detta om lagen på detta område verkligen överensstämmer.

Fortfarande får jag inget svar på frågan varför accessnätet – det är inte bara bredband – ska hanteras annorlunda än annan infrastruktur. Det förstår jag inte riktigt.

Anf. 42 MARGARETA CEDERFELT (m):

Fru talman! Låt mig börja med att tacka Börje Vestlund för förtydligandet. Jag hörde att Börje Vestlund mycket tydligt påtalade att det inte har varit någon debatt här tidigare, men nu fick jag bekräftat att debatten har förekommit.

Först hör jag Börje Vestlund säga att regeringen inte utreder, att regeringen skyndar på, att regeringen inte tar reda på hur saker förhåller sig. Sedan hör jag ministern klart och tydligt nämna Lagrådet, EU-kommissionen med mera. Därför kan jag inte riktigt se vad problemet är, mer än just en ideologisk fråga. Vänsterpartiet är emot den politik som den borgerliga alliansen för. För mig är det inte förvånande, absolut inte.

Jag kan med glädje se att den politik som alliansen gick till val på genomförs. Det ska bli väldigt intressant att se hur Lagrådet och EU-kommissionen har bedömt separationen när ärendet kommer till utskottet.

Anf. 43 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag vill återkomma till det som är anledningen till lagrådsremissen. Syftet är att skapa en effektiv och långsiktig konkurrens på bredbandsmarknaden. Det bygger på att Post- och telestyrelsen i sig återkommande har rapporterat om konkurrensproblem på bredbandsmarknaden.

När myndigheterna gör en sådan här bedömning har man också gått igenom sin egen lagstiftning som man hitintills har haft och gjort den bedömningen att lagen om elektronisk kommunikation inte ger tillräckligt långtgående redskap för att råda bot på den rådande konkurrenssituationen eller bristen på konkurrens.

Problemen kan främst kopplas till att Telia Sonera har möjlighet att missbruka sin dominerande ställning. Det är det som problematiken främst gäller. Ett bolag som har informationsövertag kan naturligtvis agera på ett annat sätt gentemot sina operatörer.

När det handlar om accessnätet är det just det fasta allmänna telefonnätet som har visat sig vara en väldig tillgång för bredbandsuppkopplingen över landet. Det är accessnätet som når den överlägset största delen av konsumenterna. Det är därför viktigt att tillträdet sker på ett konkurrensriktigt sätt.

Lagrådsremissen i sig, vill jag upprepa, ger Post- och telestyrelsen ett redskap som de kan använda om de gör en bedömning att det behövs. Det är därför som jag hänvisar till att när Post- och telestyrelsen gör en sådan bedömning ska det hanteras av EU-kommissionen. Det är därför som det i dag inte går att hävda att EU-kommissionen kommer att godkänna eller inte kommer att godkänna ett åläggande från Post- och tele-

styrelsen. Det är ett hypotetiskt resonemang, som varken Börje Vestlund eller jag i dag kan ge oss in i.

Återigen: Den lagrådsremiss som nu är skickad till Lagrådet ger Post- och telestyrelsen ett redskap som de kan använda för funktionell separation.

Prot. 2007/08:54
18 januari

Svar på
interpellationer

Anf. 44 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Med all respekt, Margareta Cederfelt, ger jag mig in i en debatt och försöker åtminstone något så när veta vad debatten handlar om. Men det är uppenbart att Margareta Cederfelt inte vet det. Margareta Cederfelt vet inte ens vilket parti jag tillhör. Det är Socialdemokraterna, inte Vänsterpartiet – jag vill bara erinra om det.

Telia har redan gjort den här delningen i två olika bolag, och det tycker jag i och för sig är positivt i ett avseende. Då kan man fråga sig: Skulle inte detta räcka? Det här visste man ju om, för det gjordes den 1 januari 2008. Man kan börja med att ställa frågan om detta. Men det strukturella problemet är fortfarande att ett bolag har monopol på ett nät som ska användas av andra bolag och därmed kan sätta upp villkoren för detta, eftersom detta är just ett monopol, och ett privat monopol. Man kan sätta det inom citationstecken hur mycket man vill, men det är ett privat monopol. Något annat kan man inte kalla det.

Då kommer nästa fråga, och det är det som min interpellation handlar om, nämligen: Kan man göra vad som helst inom ramen för det regelverk vi har inom EU när det gäller att reglera?

Slutligen, fru talman, sägs det i interpellationssvaret att detta skulle minska regelbördan på företagen. Det kan väl ändå inte vara sant? Det måste väl snarare, i varje fall för Telia Soneras del, öka regelbördan ganska ordentligt när man inför det här. Jag är helt förvånad över det, med en regering som säger att man vill gynna företagande.

Anf. 45 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Börje Vestlund och jag har uppenbarligen två olika in- gångar. Jag vill stärka marknaden och lösa situationen så att det kan bli till fördel för konsumenterna – bättre, snabbare och billigare tillgänglighet vad gäller bredbandsmarknaden. Det är det som är avgörande för mig.

Om jag återkommer till äganderätten har regeringen bedömt att förslaget är proportionerligt, med syftet att uppnå en bättre konkurrens på bredbandsmarknaden. Det finns exempelvis i konkurrensrätten ganska omfattande inskränkningar i den privata äganderätten. Det är just för att förbättra konkurrensen, så att bland annat konsumenter inte ska kunna drabbas av höga priser och sämre utbud, vilket ofta hänger samman med bristande konkurrens.

I det här sammanhanget är det snarare Telia Soneras dominerande ställning som är en monopolliknande ställning, precis det som Börje Vestlund egentligen säger att han är orolig för. Då borde han vara nöjd med det förslag som nu går vidare till Lagrådet, just för man ska stärka konsumenten och skapa en bättre marknad.

Överläggningen var härmed avslutad.

Svar på
interpellationer

Anf. 46 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):
Fru talman! Karin Svensson Smith har frågat mig

- hur jag tänker lösa dagens underdimensionerade och dåligt underhållna infrastruktur i Mälardalen,
- hur jag har tänkt lösa trafikförsörjningen i Mälardalen med tanke på den förestående befolkningstillväxten till 2030 då motsvarande ett Storgöteborg, 600 000 invånare, ska inrymmas,
- hur jag tänker göra Sverige mindre oljeberoende samtidigt som mer pengar planeras läggas på väg än på järnväg
- och hur jag avser att minska klimatpåverkan från långväga persontrafik i Sverige när flygtrafikens enda konkurrent, SJ, förlorar sin ensamrätt på stamnätet när det ersätts med regionala monopol.

Jag vill börja med att understryka att det råder ett hårt tryck på vårt lands infrastruktur just nu. Fler personer i arbete och växande företag leder till ökande transportbehov såväl på landsbygden som i storstadsområdena. Den av den tidigare regeringen fastställda väg- och järnvägsplanen för innevarande period 2004–2015 präglas av bland annat orealistiska kostnadsbedömningar, ofinansierade projekt och kraftigt eftersatt underhåll av befintliga vägar och järnvägar.

Därför tar nu regeringen ett samlat grepp över kommunikationsområdet, och för att tillgodose de miljösmarta transporter som efterfrågas krävs det ytterligare satsningar på våra vägar och järnvägar. I Sverige går 75 procent av den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg och därför krävs det även investeringar på vägsidan ur klimatsynpunkt. Kollektivtrafiken skulle annars drabbas hårt.

Regeringen arbetar också aktivt för att kollektivtrafikmarknaden ska vara mer dynamisk. Därför är det glädjande att det nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafikens utveckling, Koll framåt, uppvisar ett brett deltagande av statliga, regionala, kommunala och privata aktörer. Handlingsprogrammet visar på en stor uppslutning kring att resenärens ska stå i fokus. Koll framåt ska nu beredas inom regeringen innan åtgärder vidtas.

Regeringen gav i november 2006 Vägverket och Banverket i uppdrag att ta fram revideringsförslag för såväl den nu gällande nationella väg- och järnvägsplanen som banhållningsplanen för perioden 2004–2015 eftersom det fanns brister i dem som den tidigare regeringen fastställt.

Remissbehandlade förslag överlämnades till regeringen under sommaren. Förslagen bereds för närvarande och regeringen har för avsikt att i september 2008 fastställa reviderade väg- och banhållningsplaner för 2004–2015. Regeringen kommer i september också att presentera ekonomiska ramar och inriktning för perioden 2010–2020 i infrastrukturpropositionen. Efter riksdagens beslut under hösten 2008 får trafikverken i uppdrag att i dialog med regionerna fylla ramarna med förslag på konkreta åtgärder och objekt.

En redan beslutad viktig satsning i Mälardalen är Citybanan för pendeltågstrafiken genom Stockholm. Det är det enskilt viktigaste och största kollektivtrafikprojektet för Stockholmsregionen och Mälardalen.

Investeringen är av avgörande betydelse för Stockholmsregionens utveckling och hållbara tillväxt. Väl utformad och integrerad med den övriga kollektivtrafiken i regionen kommer kapaciteten, effektiviteten, pålitligheten och attraktiviteten i kollektivtrafiken att öka. Det kommer att leda till ett ökat kollektivt resande. Jag vill också framhålla de omfattande kraftsamlingsåtgärderna på järnvägssystemet i Mälardalsområdet som Banverket, SJ och SL utför gemensamt med syfte att förbättra kapacitet, framkomlighet och punktlighet. Regeringen har gjort stora satsningar inom detta område under 2007.

Liksom interpellanten är jag mycket angelägen om att minska oljeberoendet i landet och att en större andel av transporter och resandet sker med miljövänliga färdmedel, som kollektivtrafik på väg och järnväg. Det viktigaste är inte att minska oljeberoendet i sig utan att totalt sett minska utsläppen av klimatpåverkande gaser. En sådan förändring tar dock tid att åstadkomma. En ökad andel resande med kollektivtrafik kräver till att börja med att det finns kapacitet i kollektivtrafiken att ta emot fler resenärer. Det kräver investeringar i infrastruktur och fordon. Sådana satsningar görs men det tar ett antal år innan dessa investeringar är klara och får effekt. Därför är ekonomiska styrmedel som ger incitament att agera miljövänligt nödvändiga.

Nyligen beslutade riksdagen på förslag från regeringen att den generella koldioxidskatten höjs med 6 öre per kilo koldioxid samt att energiskatten på diesel höjs med 20 öre per liter från den 1 januari 2008.

Samtidigt fortsätter skattelättnader för koldioxidneutrala drivmedel. I budgetpropositionen för 2008 gjorde regeringen bedömningen att en lagstiftning om generell skattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel bör införas i lagen om skatt på energi och träda i kraft senast den 1 januari 2009. Den generella skattebefrielsen bör gälla längst till och med 2013.

När det gäller åtgärder för att bromsa biltrafikens tillväxt i Sveriges storstadsområden vill jag belysa införandet av trängselskatten i Stockholm som bland annat syftar till att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm.

Slutligen har jag svårt att förstå att SJ:s förmåga att konkurrera med flyget skulle försämrats efter regeringens beslut om försök med ökat regionalt ansvar för Öresundstågstrafiken. Beslutet stärker och förenklar dessutom människors vilja och möjlighet att resa kollektivt. I den nya situationen där regionens Öresundståg tar hand om pendlingen bör SJ få större utrymme att fokusera på de långväga resenärernas behov med snabbare tåg och färre stopp. Det bör öka SJ:s konkurrensförmåga gentemot flyget och därmed minska klimatpåverkan totalt sett. Om det dock mot förmodan visar sig att den interregionala trafiken i området påverkas negativt, kan försöket komma att avbrytas.

Anf. 47 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Tack för det svar som jag har fått från Åsa Torstensson. Jag har fått svaret och läst det, men jag är, inte helt oväntat, inte riktigt nöjd med det.

*Svar på
interpellationer*

Ni säger att ni ska satsa mer på järnvägen. Man måste diskutera trovärdigheten i det påståendet när ni i budgetpropositionen vid flera tillfällen skriver att jämfört med de planer som den tidigare regeringen har fastställt innebär det att en större del av investeringarna ska ske inom vägsektorn.

Ni går i bräschen och pläderar för en gigantisk motorväg väster om Stockholm. Den är kostnadsberäknad till minst 25 miljarder kronor. Hur kan man då påstå att man ska satsa på järnvägen? Hur kan man tänka sig att det finns pengar till det också om ni säger att man ska flytta över medel från järnvägsinvesteringar till väginvesteringar?

I interpellationssvaret skriver ni att man ska klimatanpassa och miljöanpassa transporterna genom att underlätta för miljövänliga drivmedel. Problemet med biltrafiken är inte bara klimatpåverkan och luftföroreningar. Det är ju också trängsel.

Om man tänker sig att lösa transportförsörjningen i Stockholmsregionen när det förväntas flytta dit lika många människor som det nu bor i Göteborg, hur ska människor rent fysiskt komma till och från arbetet om man inte har en ordentligt utbyggd järnväg? Det låter sig inte göras. Jag vill påstå att det är hämmande för både tillväxt och utveckling i Stockholmsregionen om man inte har tillräcklig spårkapacitet.

Jag har frågat om klimatpåverkan och vilka ekonomiska styrmedel regeringen är beredd att vidta. Jag undrar över något som jag saknar i svaret. Var finns kilometerskatten? Klimatmässigt står transporterna för 45 procent av de växthusgaser vi har i Sverige. Det är flyget och lastbilstrafiken som ökar mest. Hur har regeringen tänkt sig att man ska klimatanpassa lastbilarna? Det står ju inte en uppsjö av miljövänliga drivmedel och väntar på att ersätta dieseln i lastbilarna. När kommer förslagen om kilometerskatt?

När det gäller Statens Järnvägar blir jag lite häpen när jag läser i svaret att man vill stärka SJ. Hur kan man tänka sig att stärka SJ:s förmåga genom att ta ifrån dem det som är de mest bärande delarna, de delar av järnvägstrafiken som man behöver för att kunna finansiera delar av de järnvägssystem som kanske inte är lika välbesökta som de som finns mellan Stockholm och Göteborg, Stockholm och Malmö, Göteborg och Malmö?

Ni försöker optimera tågtrafiken på regional nivå. Jag kan förstå ambitionen att låta driftiga lokala eller regionala huvudmän få bättre underlag för sin trafik. Men hur ska man då kunna ordna en transportförsörjning som är klimatmässigt vänlig över de längre sträckorna?

Inrikesflyget har tappat resenärer till SJ det senaste året. Det är väldigt bra. Miljöpartiet vill att den utvecklingen ska fortsätta. Det är det ni saboterar genom ert beslut att ta ifrån SJ ensamrätten på de mest bärande sträckorna.

Anf. 48 STEN NORDIN (m):

Fru talman! Jag tycker att Karin Svensson Smith och Miljöpartiet borde glädja sig över att vi nu har en infrastrukturminister som verkligen engagerar sig hårt för att utveckla järnvägstrafiken. Om man ser tillbaka på de 16 månader som har gått sedan regeringsskiftet har det hänt mycket konkret, konkreta beslut och beslut som omsätts i praktisk handling, för att utveckla järnvägstrafiken.

SJ är i dag ett välskött företag, och det har resurser att konkurrera med såväl andra järnvägsföretag som andra transportslag. Jag tycker att siffrorna visar det svart på vitt. Jag tänker inte bara på att SJ redovisar vinst utan också på att Sikas prognos för år 2010 när det gäller såväl persontrafikens som godstrafikens ökning redan har överträffats.

Jag tycker att det i de debatter som vi nu har om järnvägen är svårt att riktigt förstå hur Miljöpartiet och Karin Svensson Smith egentligen vill utveckla järnvägen. Vi har förstått att man vill ha en järnväg. Det är gott och väl. Vi har förstått att man dock tycker att det bara ska finnas ett statligt monopol, annars får Karin Svensson Smith förtydliga detta. Men jag tycker att det finns en påtaglig rädsla att ta till vara förnyelse och inte minst nya aktörer.

Målet när det gäller konkurrensfrågorna måste ytterst vara ett beslut på europeisk nivå som avreglerar och öppnar för en likvärdig konkurrens inom persontrafiken såsom man gör inom godstrafiken. Men i detta arbete på europeisk nivå känns knappast Miljöpartiet som någon pådrivande kraft.

Regeringen har nu öppnat för en försöksverksamhet i syfte att förbättra för resenärerna och stärka, precis som statsrådet har understrukt, SJ:s konkurrenskraft på den långväga tågtrafiken. Jag tycker att vi prestigelöst ska följa denna försöksverksamhet.

Landets kommuner, oftast i samverkan, känner ett stort ansvar för att få allt större arbetsmarknadsregioner att fungera. De känner och vill ta ansvar för att deras medborgare lätt ska kunna ta sig till och från jobbet. Kommunernas engagemang i dessa frågor är deras mycket viktiga bidrag till regeringens och riksdagsmajoritetens tydliga arbetslinje.

Jag tycker att det är självklart att vi inte eftersträvar att ett statligt monopol ska ersättas av ett fåtal regionala monopol. Det är inte det som är syftet. Då har inget uppnåtts. Detta handlar i stället om att skapa dynamik på järnvägsmarknaden, att fler aktörer ska kunna komma in och att vägen till detta nu har påbörjats eftersom detta är en lång process och en lång resa.

Så särskilt mycket av utvecklingsarbete på järnvägsområdet drevs inte av den tidigare majoriteten i denna kammare. Jag tycker att det egentligen är det yttersta hotet mot järnvägspolitiken, alltså att man vill låta den stelna, föråldras och inte få del av moderniteter.

Jag tycker att vi kan lära en del av vad som händer på flygmarknaden. Jag förstår att Karin Svensson Smith kanske inte så gärna gör det. Men just avreglering och mångfald inom flygmarknaden, även om staten och Sverige fortfarande är delägare i ett flygbolag, renodlar också rollerna där staten kan ägna kraft åt sin huvuduppgift, nämligen att bevaka säkerheten och tryggheten för kunderna och ställa hårda och tuffa miljökrav.

Det behov som vi av miljöskäl har att vinna fler resenärer, och inte minst mer godstransporter, till järnvägen kräver att vi bjuder in andra att delta.

Anf. 49 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Jag tycker att det är fantastiskt. I varje svar när man diskuterar vägar och järnvägar kommer man med den här fantastiska ahaupplevelsen som tydligen ska komma någon gång under året eller nästa år eller när det blir angående den här infrastrukturplanen. Ingen har

sett den, ingen har hört någonting. Det enda som vi vet är att man arbetar med den och att vi socialdemokrater inte gjorde någonting och framför allt att den förra majoriteten inte gjorde någonting. Jag tycker att man tar på sig ett väldigt stort ansvar i det sammanhanget när man kan säga det. Man har ingen aning om vad framtiden har i sitt sköte, precis som vi inte hade en aning om vad framtiden bar i sitt sköte när vi lade fast vår infrastrukturplanering, bland annat Trollhättepaketet med mera.

Det är väl ingen tvekan om att vi inte har sett dessa satsningar på järnvägen. Vi har bara hört regeringen prata om dem. Vi har bara hört Åsa Torstensson med flera hylla hur fantastiskt verksam man är och hur fantastiskt effektiv man är och hur man utvecklar detta. Men ingen har någonsin sett någonting konkret på något papper, och inte ens någon tanke har redovisats vare sig i kammaren eller någon annanstans.

Jag vill också kommentera frågan om kilometerskatten. Jag tycker att det är väldigt konstigt att man inte tar upp den frågan i dessa sammanhang. Sedan måste vi naturligtvis ta en viss hänsyn till att vårt land är väldigt avlångt. Vi har inte minst en skogsindustri som vi måste ta hänsyn till. Men en kilometerskatt skulle kunna innebära att man också får mer transporter på järnväg, vilket alla i alla fall säger sig vilja ha.

Beträffande frågan om SJ känner också jag mig lite bekymrad, precis som Karin Svensson Smith gör, om man nu ersätter ett monopol med ett annat monopol. Det verkar vara som om den här regeringen gillar monopol och tycker att om man har ett monopol kan man ersätta det med ett annat, eller också stugar man om det lite grann, men man har samma monopol kvar. Det är väldigt alarmerande med tanke på den förda debatten. Man vill inte bryta upp monopolen.

Jag tycker att just konkurrensfrågorna på järnvägssidan är intressanta. Om vi ser hur det fungerar i Europa ligger Sverige väldigt långt före, så långt före att vi väldigt ofta, även från moderat håll, vill jag påstå, funderat på om vi ska stanna upp här ett tag och kanske tänka efter hur vi ska ha det och hur detta ska utformas eftersom det inte blev riktigt bra. Det tycker jag verkligen att det finns anledning att fundera på även i detta sammanhang.

Sedan måste jag kommentera det som Sten Nordin sade om flygmarknaden. Var detta så lyckat i alla sina delar? Det är klart att det finns billigt flyg till alla möjliga ställen som har många passagerare. Men jag var i Torsby i går, och jag vill påstå att det bara var den socialdemokratiska gruppen i näringsutskottet som var med på planet. Och vi vet att vi faktiskt får betala ganska mycket pengar till flygets aktörer för att man ska kunna komma till dessa små orter. Detta har alltså inte gynnat alla. Det har gynnat ett fåtal som har haft möjlighet att utnyttja dessa fantastiska rabatter, och man har flugit mycket mer. Det kan man möjligen se som positivt. Men flygmarknaden som sådan har inte blivit så väldigt mycket bättre. Tidigare kunde man säga till Linjeflyg att flyga på de små orterna. Men nu flyger man inte där längre. Det är ingen som flyger på dessa små orter om inte någon betalar för det.

Anf. 50 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Fru talman! Om jag har räknat rätt är detta den 210:e interpellationen som statsrådet svarar på sedan sitt tillträde. Det visar att dessa frågor engagerar väldigt mycket.

Om det finns något ord som passar på infrastrukturen i Sverige just nu, och då vill jag inte alls påstå att den tidigare regeringen inte har gjort någonting och att den här regeringen är perfekt, så är det ordet ”eftersatt”. Det är många saker som är eftersatta i förhållande till behoven, inte minst det som illustreras i den här interpellationen från Karin Svensson Smith, nämligen att det i Mälardalsregionen är många saker som är eftersatta.

Tyvärr var det under de tre tidigare mandatperioderna, då Karin Svensson Smith satt nära makten och i trafikutskottet, väldigt lite som inträffade i denna region. Vi har fått Årstabron och en del andra saker. Men tyvärr har köerna totalt sett ökat i den här regionen, och det beror just på att det är så många saker som är eftersatta.

Jag förstår att statsrådet har ett stort arbete framför sig med att reda upp detta. Det kommer naturligtvis att ta ett antal år att klara det.

En viktig sak som jag tror att man måste beakta mer än hittills är befolkningsflyttningen till Stockholm. Som beskrivs i interpellationen är Stockholm som huvudstad väldigt attraktiv att flytta till. Det gör att mer av de samlade resurserna totalt framöver måste kunna placeras i Stockholmsregionen. Men det finns också en annan orsak till att detta behövs. Det är det att vi måste få en regionförstoring. Annars får vi alltför mycket människor som bor och arbetar just i Stockholm. Om man har ett effektivt nät – Miljöpartiet talar ofta mycket väl om effektiva transporter av framför allt människor till Västerås, Eskilstuna eller vad det nu kan vara – får vi en regionförstoring som är nyttig för båda regionerna.

Fru talman! När jag åkte hit i dag använde jag tre olika transportmedel. Jag åkte först SL:s buss. Sedan gick jag över till att åka pendeltåg, Roslagsbanan. Slutligen åkte jag tunnelbana. Det är en intressant illustration till att det finns olika aktörer inom ramen för att vi har ett system för gemensam finansiering. Det är väldigt bra att det finns olika aktörer. Därför blir jag bekymrad när Karin Svensson Smith säger att det bara ska vara ett företag, nämligen Statens järnvägar, som har de allra bästa linjerna. Det tror jag inte är klokt.

Jag ska återkomma till Förbifart Stockholm i annat sammanhang. Det blir också en viktig fråga för vår region att se till att få bort delar av biltrafiken från Stockholms centrala delar, precis som man har – jag ska återkomma till det – i Lund sedan 40 år.

Anf. 51 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag förstår att Karin Svensson Smith i sig är besviken över den situation som nu råder med tanke på att man har haft stora möjligheter att de facto göra järnvägsinvesteringar och göra någonting åt situationen i Stockholm–Mälardalen men inte har mäktat med det.

Låt oss gå tillbaka och se resenären, pendlaren, i Stockholm–Mälardalen, se och identifiera pendlaren i Skåne och i Västsverige som ständigt är frustrerad. De efterfrågar möjligheter att få åka tåg men möts av förseningar och stillastående. Naturligtvis måste man göra någonting åt det. Det är precis det vi gör. Vi började med det redan i regleringsbrevet under hösten 2006. Banverket ska ha möjlighet att omfördela 150 miljoner till just ökad satsning på drift och underhåll för att förbättra kvaliteten och punktligheten i järnvägssystemet i Stockholm–Mälardalen. I och med satsningen i vårpropositionen 2007 fortsatte vi med det arbetet.

Där gick SJ, SL och Banverket samman för en åtgärdsplan just för järnvägstrafiken i Stockholm–Mälardalen. Ytterligare satsningar på järnvägen och järnvägsunderhållet görs i 2008 års budget.

Den situation som råder för pendlare och som gör att resenärer blir sittande på tågen eller att tågen inte kommer i tid beror naturligtvis på att det saknas kapacitet. Det behövs ytterligare kapacitet. Citybanan byggs. Den kommer tyvärr att ta lång tid att bygga. Det är ett akut läge, och det är resultatet av att man inte har skött underhållet. Det kan Karin Svensson Smith ta åt sig. Man har inte prioriterat det.

Låt oss också för en stund fortsätta att ha fokus på resenären i Öresundstrafiken, mer resenärsfokus än fokus på SJ:s argument. De länstrafikhuvudmän som finns i Skåne och Västsverige har en nära kontakt med resenärer. Det skapas ökade möjligheter för att pendlarna ska få bättre och enklare system så att antalet pendlare ökar genom att viljan att ta tåg ökar. Det är det som är i fokus.

Det finns inga incitament hos Skånetrafiken att fördärva för SJ. Det är naturligtvis precis som jag säger, att SJ borde vara intresserat av att skapa större möjligheter för ett attraktivt X 2000 för den pendlare som vill komma fram snabbt. Det är två helt olikartade system man använder sig av. Vi diskuterar X 2000, och vi diskuterar snabbtåg. Men man ska inte lura resenären att tro att snabbtåg stannar vid varje – nu finns inte mjölkbod längre – station, för då är det inget snabbtåg längre.

Dessutom har regeringen av den anledning som Börje Vestlund tog upp gett en utredare i uppdrag att komma med förslag till hur konkurrensen ska kunna öka när det gäller persontransport på järnväg.

Anf. 52 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Jag är väl medveten om de regionala trafik huvudmännens driftighet, särskilt när det gäller trafiken i Skåne där jag själv bor. Men att de ska sköta trafiken bra borde inte stå i motsättning till att man också har tåg som kan ersätta inrikesflyget. Såväl Sika som Konkurrensverket har avrått från ytterligare konkurrens därför att X 2000 är det enda transportslag som verkligen kan mäta sig och skapa så attraktiva resor att det kan locka inrikes resenärer.

Konkurrensverket och Sika säger att ett antal förutsättningar ska vara uppfyllda för att man ska kunna ha en sjyst konkurrens. Det måste finnas plats på spåret. Det är inte riktigt samma slags konkurrens när det gäller pizzahandlare och när det gäller tåg. Man kan inte köra om, det finns inte utrymme för fler på spåret. Den förutsättningen är inte uppfylld.

Sedan bör man rimligen ha rättvisa spelregler. Man kan inte ha en fotbollsmatch där det ena laget har ena regler och det andra har andra regler. Så kommer det att bli nu därför att den regionala tågtrafiken har hälften av sin fordonskostnad betalad av staten och dessutom en under-skottstäckning från sina huvudmän. SJ sköter sin trafik helt på kommersiella villkor. Det är ingen jämbördig konkurrens.

Sten Nordin pratade om att SJ är välskött. Ja, det är det trots att Moderaterna arbetade mot SJ den gången vi hade en diskussion om ägartillskottet här. Då motsatte sig Moderaterna att man skulle gå in och korrigera det kapital SJ hade för att SJ skulle kunna verka på egna villkor.

När det gäller SJ i förhållande till andra tågoperatörer är Miljöpartiets politik i första hand grundad på att klimatet är det avgörande hotet. Det

är vår generations ödesfråga. Då måste man se till att tåget är bäst på att ta konkurrensen så att vi kan ersätta klimatskadliga transportslag. Vi vill inte röra i de regionala tågoperatörernas möjlighet att sköta konkurrensen med bilen, men vi vill inte heller förstöra för SJ:s möjligheter att sköta interregionala resor.

Jag tycker att Industriförbundet hade en väldigt bra synpunkt innan SJ styckades upp. Då hade man en debatt här i kammaren. SJ menade att järnvägen är ett naturligt monopol därför att det är svårt att skapa ett antal effektiva konkurrenter som kan investera långsiktigt. De hade ganska rätt.

Sedan skulle jag vilja nämna något om investeringar. Jag undrar om Åsa Torstensson har läst Sternrapporten. Där talar man om att investeringar för att undvika klimathotet tydligen är väldigt kostnadseffektiva i relation till den förstöring som är på väg att uppkomma därför att människan släpper ut för mycket växthusgaser. Har du tänkt på det när ni ger Banverket signaler att stoppa över 70 projekt som man var i gång med till följd av den rödgröna majoritetens prioritering av tåg? Har du tänkt på det när det gäller de signaler som går ut till Bohuslän om Bohusbanan? Man kan inte underhålla den ordentligt och signalerar om att på sikt kanske inte köra trafik där. Det blir en ond spiral. Sköter man inte spåren, blir trafiken långsammare, mindre tillförlitlig, och operatörerna kan inte sköta det så att det blir bra för resenärerna. Det enda som har glädje av det här är vägtrafiken, som får ta det som en effektiv regional pendling annars skulle ha skött.

Ni säger att järnvägen har stelnat. Det är ju inte alls sant. När jag blev ny riksdagsledamot 1998 satsade man 2 kronor på väg för varje krona som man satsade på järnväg. Innan ni tog över makten hade vi ändrat den relationen tillsammans. Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet hade sett till att skapa en historisk satsning på järnvägsinvesteringar där relationen snarare var 2 ½ krona till järnvägen och 1 krona till vägen. Det var en satsning i klimatets tecken.

Anf. 53 STEN NORDIN (m):

Fru talman! Jag tycker att Börje Vestlund visar prov på viss humor när han säger att vi har en regering som gillar monopol. Det som ni står och skäller på både regeringen och oss andra för är väl just att vi vågar pröva vägar för att komma ifrån monopolen och bjuda in flera aktörer. Det är det som ni i grunden tycks ogilla.

När jag talar om SJ som ett välskött företag tror jag att det, oavsett debatten om ägartillskottet en gång i tiden, handlar just om medvetenheten om att man arbetar i en konkurrenssituation. Det gör man ju redan i dag, konkurrens med andra trafikslag. Det handlar om medvetenhet om vikten av att locka till sig resenärer och godstrafik på grund av hög kvalitet och effektivitet, inte på grund av politiskt styrning, politiska tvångsmedel som ska tvinga enskilda människor att välja det ena eller det andra. Det är faktiskt en oerhört viktig skillnad, och där ligger också framgången för kollektivtrafik och för järnväg. Det handlar om attraktionskraften.

En gång i tiden pendlade jag själv mellan Uppsala och Stockholm. Jag bodde i Uppsala och jobbade i Stockholm. Det var betydligt sämre kvalitet på tågen då än vad det är i dag, och det var betydligt fler förse-

ningar på tågen då än vad det är i dag. Men redan då hade jag aldrig drömt om – jag hade ingen bil då – att det skulle vara ett alternativ att sitta i bil dagligen mellan Uppsala och Stockholm. Det finns ju en sådan kvalitet och attraktionskraft i att någon annan kör och att man själv då åker väldigt bekvämt. Därför tror jag väldigt starkt på järnvägens förmåga, men vi kan inte stelna. 1990 introducerades X 2000. Det är dags för nya generationer tåg och tågtrafik att komma. Där kan vi inte arbeta ensamma, fru talman. Vi måste bjuda in marknaden att vara med.

Anf. 54 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru talman! Tänk om vi någon gång i den här kammaren kunde tala lite seriöst om det underhåll som inte har varit. Då skulle vi kanske inte behöva stå och slå så hårt på varandra. Låt mig ta ett exempel som ligger ganska nära till hands just här. Sten Nordin var ordförande i gatu- och fastighetsnämnden i Stockholm när jag var vice ordförande. Mandatperioden efter var det en socialdemokrat som var ordförande, och Sten Nordin var vice ordförande. Så där har det varit i Stockholmspolitiken under väldigt lång tid med något undantag, då borgarna har suttit i ett par mandatperioder. Jag tror att vi kan vara överens om, Sten Nordin och jag, att det är ett ganska stort underhållsberg som vi har i Stockholm också. Någon gång kan man kanske fundera över detta lite mer seriöst. Vad har det berott på att underhållsberget varit så stort hos praktiskt taget alla infrastrukturhållare under så lång tid? Ingen kan riktigt skryta och säga: Vi har klarat det här. Vi kanske skulle ha en sådan diskussion och se vad det beror på. Jag har någon gång framfört några uppfattningar om detta, men jag ska inte ödsla mer tid på det. Jag tror ändå att det skulle vara intressant att föra ett sådant resonemang någon gång.

Jag måste ändå säga en sak. Man gör sig lustig över att jag säger att man ersätter ett monopol med ett annat. Ja – om det hade varit så att man gjort något intressant och provat nya vägar. Men det här är ju bara att ersätta med något som man redan har. Sannolikt innebär det här att X 2000 och den interregionala trafiken tar stryk. Någonstans måste den ju också leva. Det har ju också SJ ganska tydligt sagt.

Slutligen vill jag bara säga att 1990 var det vi som införde just X 2000. Jag delar dock Sten Nordins uppfattning. Man måste försöka hitta nya saker. För att hitta vagnar och nya metoder finns det väl ingen tvekan om att vi måste arbeta med marknaden för att hitta lösningar.

Anf. 55 CHRISTINA AXELSSON (s):

Fru talman! Glädjande nog är både moderater och folkpartister med i den här diskussionen som handlar om järnvägar. Jag har under min tid i riksdagen hört väldigt många moderater och väldigt många folkpartister som har ojat sig över att vi satsar alldeles för mycket pengar på just järnvägar. Nu säger till och med ministern i den moderatledda regeringen att vi ska ta ett samlat grepp för att tillgodose efterfrågan på miljösmarta transporter. Det är jättebra. Samtidigt säger man att det inte har hänt någonting på tolv år. Det var ju också folkpartisten Gunnar Andrén uppe och talade om; att det inte har hänt något i den här regionen.

Jag vet inte om Gunnar Andrén har legat på latsidan under de år som har gått, när vi till exempel har fått kvartstrafik i pendeltrafiken, som Årstabron medförde. Vi har startat Svealandsbanan. Vi har en ny station

som heter Årstaberget, som ansluter pendeltågssystemet till Tvärbanan. Vi kan räkna upp väldigt mycket annat. Men vi fattade också ett beslut om Citybanan under den perioden, ett beslut som den moderatledda regeringen med infrastrukturministern i spetsen sade nej tack till. Man sade: Stopp och belägg, nu väntar vi. Man fördröjde i nästan ett år. Vad kostar det inte, och vad betyder det inte för det här med att resa miljösamt. Jag bara undrar. Det är väl faktiskt så att ni inte kan berömma er av någonting. Äntligen, säger Sten Nordin från Moderaterna, kommer det konkreta beslut. Konkreta beslut om vad då? Det vill jag fråga.

Nu undrar jag också över en annan sak. När ministern nu har fördröjt byggandet av Citybanan under lång tid kommer det naturligtvis att få återverkningar på den här regionen – och på alla andra regioner också eftersom väldigt många tåg ska förbi den så kallade getingmidjan. Då undrar jag över den här propositionen som man har talat så mycket om. Under hela året har man i debatt efter debatt sagt att den här regeringen kan man lita på. Vi kommer med en infrastrukturproposition. Det var stora möten, och det var till och med någon uppvaktning från alla regioner. Det var ett stort möte på Centralen.

Det är gott och väl, men vad bidde det? Det bidde ju ingenting. Det bidde ingen infrastrukturproposition nu, men det blir kanske till september. Vi får väl se om den kommer då. Jag är i alla fall glad att ministern säger att man nu är beredd att tillgodose behovet av klimatsmarta transporter. Men några konkreta beslut har vi som sagt inte sett. Vi har inte sett någonting av det. Det ska bli väldigt intressant att höra vad ministern har i bakfickan. Och, som sagt var: Vad är det vi kommer att få se? Vad kommer att hända? Hur järnvägsvänlig är egentligen den moderatledda regeringen?

Anf. 56 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Låt oss återgå till försvaret av SJ, Karin Svensson Smith. Karin Svensson Smith hänvisar bland annat till Sikas rapport. I Sikas rapport poängterar man att det påverkar SJ, men man beskriver också att detta kommer att förstärka resenärens möjlighet att resa, pendla, på ett betydligt bättre och mindre komplicerat sätt. Man har alltså resenären i fokus. Jag skulle uppskatta om vi också framöver hade just resenären i fokus. Om vi ska diskutera SJ:s monopol är ju uppenbarligen oppositionen inte överens. Den är uppenbarligen inte överens om vare sig SJ eller järnvägssystemet.

Återigen: Den utredare som är tillsatt för att kunna öka marknaden för persontransporttrafik tar naturligtvis till sig de försök som finns i södra Sverige och de kommande försöken i norra Sverige med Norrtåg. Det är naturligtvis intressant för en utredare att också ha konkreta underlag.

Med fortsatt fokus på resenären kommer inom kort ett arbete att påbörjas för lagstiftning av kollektivtrafiken, vilket Karin Svensson Smith själv har varit med och föreslagit i den transportpolitiska propositionen. Här är det återigen i syfte att skapa en lagstiftning som är modern och med pendlaren, resenären i fokus.

Som svar till Christina Axelsson pågår parallellt med detta det breda arbetet med inriktningsmålen till kommande infrastrukturproposition. Till skillnad från vad Christina Axelssons parti har stått för genomför jag

en öppen process där de regionala företrädarna i allra högsta grad måste vara med och vara delaktiga. De har efter gårdagens regeringsbeslut fått i uppdrag att också ta sig an förplaneringarna för att kunna identifiera till exempel transportstråk för att vi också måste bli mycket bättre på att ha fokus på transportslagsövergripande planering. Genom att få bort stuprören och ha bättre samverkan får vi de klimatsmarta transporterna och lösningarna.

Christina Axelsson ställer gång på gång frågan vad det är som har hänt. Vi har lagt pengar i Stockholmsregionen, precis som jag tidigare beskrev, för att stärka den spårbundna trafiken och för att stärka kollektivtrafiken så att Stockholms och Mälardalens resenärer på ett mycket bättre sätt ska kunna lita på att tåget kommer i tid och att man vet när man kan anlända till arbetet. Då krävs det resurser till underhåll nu.

Det är därför, Karin Svensson Smith, som jag är mycket noga med att prata om underhåll, nämligen av den anledning att vi har Bohusbanan och andra banor som inte har erhållit underhållspengar under många år, och därmed skapar man sämre och sämre banor.

Anf. 57 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Regeringen har tillsatt en utredare för att se effekter av ytterligare konkurrensutsättning på spåren. Hur skulle det vara om den utredaren hade fått jobba färdigt innan ni börjar genomföra uppstyckningen och fragmentiseringen av järnvägen? Jag förstår inte vad utredaren ska vara till för om ni börjar med förändringarna innan ni tar reda på konsekvenserna av dem.

Sten Nordin pratade om järnvägens attraktionskraft. Frågar man resenärerna vad som är problemet är det att tågen är försenade och inte kommer i tid på grund av att Banverket inte har tillräckligt stora resurser. Det är ett stort problem, och där har regeringen ett ansvar. Granskar ni riksdagsprotokollen har jag konsekvent pratat om järnvägens underhåll vid vartenda tillfälle jag har varit uppe i talarstolen och pratat om järnvägstrafik sedan 1998.

Jag måste erkänna att problemet här är att Banverket självt inte var tillräckligt duktigt på att äska pengar. I budgetförhandlingarna blev det tyvärr ett argument för Finansdepartementet att säga nej till de högre nivåer som vi äskade från Miljöpartiets sida.

Tittar man framåt handlar det om vem som ska ta fram de nya tågen. X 2000 tillkom på den tiden SJ visste att man hade rådighet över trafiken. Vem ska ta ansvar för framtiden när man inte vet att man har ansvar för trafiken? Det är inte affärsmässigt försvarbart att göra jättestora investeringar om man inte vet att man intäkter framöver. Med den regering vi har är hela järnvägsmarknaden i gungning.

Vi har verkligen resenärernas intresse i fokus. Vi vill att tidtabeller och biljettsystem ska hänga ihop. Att ni plockar sönder järnvägssystemet underlättar inte för resenärerna att ha större möjligheter att planera och genomföra tågresor, utan risken är att det blir mer spill till de klimatdåliga transporterna i stället.

När ministern nu pratar så vackert om att satsa på järnvägen undrar jag om det som stod i budgetpropositionen inte längre stämmer. Jämfört med de planer den tidigare regeringen fastställt innebär det att en större del av investeringarna ska gå till vägsektorn. Har ni ändrat det? Det vore

mycket intressant att få reda på om ni menar allvar med det ni säger om att satsa på järnvägen eller om det bara är bubbel.

Prot. 2007/08:54
18 januari

Anf. 58 CHRISTINA AXELSSON (s):

Fru talman! En öppen process berömmar sig infrastrukturministern om att bedriva. Men denna öppna process handlar också om att man faktiskt måste komma till ett resultat. Man har samtal och berättar att man ska göra detta och att det kommer en infrastrukturproposition i mars. Sedan är det lång näsa och tji fick ni, för det blir inte förrän i september. Vi får väl se om det kommer något då.

Vad har regeringen hittills gjort annat än att gnälla på oss socialdemokrater för att vi inget gjorde när vi gjorde det vi gjorde, som jag räknade upp några exempel på, just på tågsidan i denna region? Jo, man sade att man har försenat Citybanan. Är det att ha resenärerna i fokus att inte släppa igenom den som vi hade ett avtal på i maj innan regeringen tillträdde i september?

Det krävs resurser, säger ministern. Var finns de? Jag vet vart de har gått. De har gått till att ge landets rikaste flera miljarder. Jag har sett i en uträkning att under en tioårsperiod handlar det om 600 miljarder kronor som de rikaste här i landet har fått i skattesänkningar. Samtidigt har man inte råd att ge en extra krona till investeringar i järnvägstrafiken. Det är inte att ha resenärerna i fokus, utan då ställer man, som den borgerliga regering man är, de som redan har i fokus. Och till dem ska vara ännu mer givet. De rikaste får mest, inte de som sitter på tågen.

Anf. 59 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Jag tror att Karin Svensson Smith vad gäller satsningar på järnväg är svaret skyldig även när hon går från kammaren. Menar Karin Svensson Smith och Miljöpartiet allvar med sitt intresse för järnvägsinvesteringar, vilket jag egentligen tror att ni gör, borde ni ha sett till att det hade funnits tillräckliga resurser i de befintliga nationella planer som gäller. Det saknas 50–60 miljarder. Det är där denna regering måste börja. För att till exempel kunna få ut den samhällsekonomiska effekten av de satsningar som görs på Botniabanan måste naturligtvis Ådalsbanan byggas. Det är pengar och resurser som Miljöpartiet inte har sett till att den befintliga planen har erhållit.

Det är därför, Christina Axelsson, som infrastrukturpropositionen helt naturligt måste hanteras tillsammans med ordinarie budget. Det krävs ett omtag för att kunna vidta åtgärder i närtid och för att kunna se vilka möjligheter vi har att vidta åtgärder för planen fram till 2015, så att vi därefter ska kunna ha realistiska inriktningsmål de kommande tio åren som inte bygger på fortsatta socialdemokratiska luftslott.

Regeringen har valt att prioritera att skapa förutsättningar för människor att gå från arbetslöshet till arbete.

Vi har sett resultatet. 164 000 människor har nu lämnat arbetslösheten och gått till ett arbete. Det är vad denna regering satsat på. Det är det som Socialdemokraterna tidigare glömt bort.

Överläggningen var härmed avslutad.

Svar på
interpellationer

*Svar på
interpellationer*

Anf. 60 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):
Fru talman! Karin Svensson Smith har frågat mig

- vad jag avser att göra för att tillförsäkra att fyrstegsprincipen följs i detta och kommande infrastrukturprojekt,
- hur jag tänker säkerställa att de nu införda trängselavgifterna finns med som en utgångspunkt när Förbifart Stockholm och andra alternativ bedöms,
- vad mer jag avser att göra för att bromsa biltrafikens tillväxt i Sveriges storstadsområden.

När det gäller fyrstegsprincipen har tillämpningen av denna successivt utvecklats. Som Karin Svensson Smith förklarar i sin interpellation innebär denna princip att när det uppstår ett behov eller ett problem i transportsektorn är det självklart att genomgå de olika stegen med att först bedöma efterfrågan och val av transportsätt samt om möjligt påverka efterfrågan, sedan ta ställning till om det går att nyttja befintligt transportsystem mer effektivt, i tredje hand undersöka om det är lämpligt med ombyggnad och först i sista hand överväga nybyggnation. Detta bidrar till en mer effektiv resursanvändning och bättre samordning i hela transportsektorn.

Regeringen avser att återkomma till frågan om tillämpningen av fyrstegsprincipen i samband med direktiven om åtgärdsplanering inför den kommande planperioden.

Karin Svensson Smith ställer sin fråga om fyrstegsprincipen mot bakgrund av att hon anser att Vägverket i Vägutredningen för Förbifart Stockholm struntat i principen. Detta förklarar interpellanten i sin tur med att Vägverket med regeringens goda minne helt enkelt bestämt sig för att målet är att bygga en väg och att man med detta som utgångspunkt inte ansett att det finns något skäl att göra någon djupare analys av de tre första olika stegen, utan i stället hoppar direkt till det fjärde steget.

På samma sätt som i den interpellation om Förbifart Stockholm av Karin Svensson Smith som jag besvarade den 18 december 2007 framställs det alltså som att Vägverket driver projektet som ett egenvärde. Jag vill då återigen påminna om att det är de nationella planerna för vägtransportssystemet som är styrande för vilka projekt Vägverket bedriver fysisk planering för. Förbifart Stockholm finns med i den nu gällande planen för perioden 2004–2015 som fastställdes av den tidigare regeringen under tiden för dess samarbete med Miljöpartiet och Vänsterpartiet.

Förbifart Stockholm har inte något sådant egenvärde som interpellanten gör gällande, utan det är effekterna av investeringen som är det viktiga. Regionen växer och har behov av att lösa de transportbehov som uppstår. I Vägutredningen har olika alternativ prövats ingående: åtgärder i befintligt system, vägutbyggnader och ett alternativ med mycket kollektivtrafik. Resultatet av Vägutredningen visar att de enda alternativ som klarar arbetsuppgiften och som bäst uppfyller målen är en vägutbyggnad

över Saltsjö-Mälarsnittet. Region Stockholm har därför rekommenderat Förbifart Stockholm.

Betydelsen av projektet lyfts också fram av Stockholmsförhandlingen där den bristande kapaciteten i Saltsjö-Mälarsnittet beskrivs som ett av transportsystemets huvudproblem. Förhandlingens trafiklösning ökar kapaciteten i Saltsjö-Mälarsnittet, spårkapaciteten i regionen och mot Mälardalen, kapaciteten på Europavägarna samt tillgängligheten till kärnor och knutpunkter. De allra viktigaste infrastrukturåtgärderna är Citybanan, Förbifart Stockholm och övriga kollektivtrafiksåtgärder.

Vägverkets planeringsprocess från förstudie till arbetsplan i kombination med tillåtlighetsprövning, miljöprövning, kommunernas detaljplanering med mera är dessutom mycket strikt reglerad och ger inte utrymme för godtycke.

När det gäller hur fyrstegsprincipen tillämpats i Vägutredningen för Förbifart Stockholm har ärendet ännu inte inkommit till regeringen. Jag vill därför inte i nuläget kommentera enskildheter vad gäller innehållet i Vägutredningen.

Karin Svensson Smith har vidare frågat mig hur jag tänker säkerställa att de nu införda trängselavgifterna finns med som en utgångspunkt när Förbifart Stockholm och andra alternativ bedöms. Jag tolkar det så att frågan är ställd mot bakgrund av antagandet att kollektivtrafiklösningar avfärdades i Vägverkets vägutredning med motivet att trängselskatt, som då skulle behövas, vore negativt för regionens utveckling.

Som jag tidigare nämnde har ärendet ännu inte inkommit till regeringen. Av samma skäl är det således i nuläget för tidigt att besvara även denna fråga.

Karin Svensson Smith har slutligen ännu en gång frågat mig vad jag avser att göra mer för att bromsa biltrafikens tillväxt i Sveriges storstadsområden. Interpellanten ställde samma fråga till mig i sin förra interpellation om Förbifart Stockholm. Jag anser att transportsektorn måste bli mer miljövänlig. För att förändra beteenden och skapa en vilja att investera i ny teknik behövs ekonomiska styrmedel som ger incitament att agera miljövänligt. Nyligen höjdes dels den generella koldioxidskatten, dels energiskatten på diesel. Jag vill också lyfta fram införandet av trängselskatten i Stockholm som bland annat syftar till att begränsa trafiken i innerstaden för att förbättra framkomligheten och miljön i Stockholm.

Utöver detta har regeringen som en klart uttalad ambition att alla transportslagen måste samverka. Då kan vi få över en del av det som går på vägarna till järnväg och sjöfart. Gods måste föras över till det mest miljösmarta transportsättet.

Regeringen har för avsikt att återkomma till denna fråga i den infrastrukturproposition som kommer att överlämnas till riksdagen i samband med budgetpropositionen i september 2008.

Anf. 61 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Innan man vidtar åtgärder i transportsystem bör man fundera på vad som är problemet. Det finns massor med problem, men man måste fundera på vilka problem som är viktigare än andra.

Vi har ett antal transportpolitiska mål, och när det gäller dessa mål undrar jag om regeringen verkligen vägt vart och ett av dem mot Förbi-

Prot. 2007/08:54
18 januari

Svar på
interpellationer

fart Stockholm för att se om de underlättar att lösa problemen eller om de försvårar det hela.

Ett delmål handlar om regional utveckling. Är Förbifart Stockholm bättre på att tillgodose det målet än alternativet som är att bygga ut kollektivtrafiken? Om man tänker sig att en stor andel människor flyttar hit och man har en viss summa i infrastrukturmedel blir frågan hur de används effektivast om man vill öka arbetsmarknadsregionen och öka folks möjligheter till tillgänglighet i trafiken. Är det genom kollektivtrafikinvesteringar eller genom väginvesteringar?

Vi har ett jämställdhetsmål. Får kvinnor större möjligheter att transportera och förflytta sig om man satsar pengarna på Förbifart Stockholm jämfört med att öka kapaciteten i kollektivtrafiken?

Vi har trafiksäkerhetsmål där utvecklingen går spikrakt åt fel håll. Underlättar det för fler människor att ta sig fram utan att riskera att skadas eller omkomma i trafiken om man satsar pengarna på vägar jämfört med att satsa dem på kollektivtrafiken?

Vi har ett miljömål. Skapas det större möjligheter att få trafikens volymer och effekter att vara i paritet med de klimatmål som just nu utreds i Klimatberedningen om man satsar pengarna på motorvägar jämfört med att satsa dem på kollektivtrafiken?

Ni bör tänka över detta mycket noggrant när ni tar fram den transportpolitiska propositionen och infrastrukturpropositionen. För oss är svaret enkelt. Vi måste använda alla medel till att satsa på kollektivtrafik. Inte en krona till ska gå till sådant som förstör klimatet.

Fyrstegsprincipen innebär att ni först ska analysera efterfrågan på trafik. Då är det intressant att se hur Vägverkets kalkylsystem och efterfrågeanalyser ser ut. Man utgår fortfarande från att oljepriset är 24 dollar per fat. Det är rätt länge sedan det priset gällde. Inga prognoser talar för att man kommer ned i den nivån igen. Med det som utgångspunkt gör man bilder av större biltrafikvolymerna än vad som sedan visar sig bli fallet. Men om man investerar i att volymerna ska bli större får man också det. Det blir en självuppfyllande profetia.

Man skulle också titta på valet av transportsätt, men det har inte gjorts. Vägverket erkänner, klädsamt nog, i sin utredning att järnvägstrafiken som ett alternativ inte är deras fackområde. Hur vore det om Torstensson, som talar så fint om transportslagsövergripande sätt, såg till att göra om hela processen genom att låta Banverket och Vägverket tillsammans utreda hur man bättre kan ordna med kommunikationerna i Stockholmsregionen med utgångspunkt från de transportpolitiska mål vi beslutat om i Sveriges riksdag?

Ni säger att man enligt fyrstegsprincipen ska utnyttja befintligt transportsystem bättre. Vi har i Stockholmsregionen problem med trängseln under högtrafik. Det har gjorts ett försök som visat sig vara synnerligen effektivt när det gäller att ta hand om trängseln. Genom att ha avgifter fördelas trafiken i både tid och rum och mellan transportslagen på ett mer effektivt sätt. Varför går ni inte vidare med det och har högre nivåer? Varför ska pengarna användas till att bygga sådant som ger ännu mer trängsel, det vill säga ett vägsystem, i stället för att använda intäkterna till att bygga ut alternativet, nämligen kollektivtrafiken? Jag tycker att det är ett svek mot väljarna som i en folkomröstning fick ta ställning till ett

Anf. 62 STEN NORDIN (m):

Fru talman! Det uttrycktes i en tidigare debatt glädje över att Nya moderaterna var engagerade i järnvägsdebatten. Jag kan uttrycka motsvarande sorg över att ingen socialdemokrat tycks vara intresserad av diskussionen om Förbifart Stockholm.

Den politiska debatten om förbifarten kan väl vi som företrädare för de politiska partierna föra med varandra. Att ge sig på den statliga myndigheten, som bara fullföljer de uppdrag den fått enligt liggande planer, vilka dessutom togs fram av den tidigare majoriteten, tycker jag inte bär någonvart.

Låt mig så gå över till sakfrågan om förbifarten. Jag noterar att Miljöpartiet gjort det till en nationell huvudfråga att stoppa Förbifart Stockholm. Det är något som Stockholmsregionens invånare har anledning att notera. Egentligen tycker jag att alla i vårt land har anledning att notera Miljöpartiets inställning till vägar; de säger nu nej till alla nya vägsatsningar. Det visar på antingen bristande insikt eller bristande hänsyn till den otroligt dåliga vägstandard som många delar av vårt land har.

I Stockholm har vi stor kapacitetsbrist. Även i andra delar av landet har man kapacitetsbrist, men man har dessutom en så dålig standard att det är ett hot mot både transporter och säkerhet. Vidare väljer Miljöpartiet att glömma bort busstrafikens stora betydelse för kollektivtrafiken.

Förbifart Stockholm är ett stort, komplicerat och kostnadskrävande projekt, det ska vi vara alldeles klara över, på samma sätt som Citybanan är det inom järnvägstrafiken. Vi kan se alla konflikter som uppstår nu när byggandet ska komma i gång. Båda projekten är emellertid, som jag ser det, nödvändiga både för det nationella nätet av vägar och järnvägar och för att Stockholmsregionen ska fungera.

Östersjön och Mälaren, fru talman, är Stockholms rikedom, men vattnet skapar också välkända barriärer mellan regionens södra och norra delar. Det är ett viktigt uppdrag för politiken att se till att den barriären kan passeras såväl med tåg som med buss och bil.

Obalansen mellan Stockholms södra och norra delar är välkänd, men jag vill ändå påpeka och understryka den. Det skiljer mer än 200 000 kronor per år och person i medelinkomst mellan den norrkommun som har högst medelinkomst och den söderkommun som har lägst medelinkomst. Det absoluta antalet hushåll med socialbidrag är 25 procent fler i söderort än i norrort trots att det bor färre människor i söderort. Det finns 16 högskolor och universitet i norrort och fyra i söderort.

Lösningen på detta är inte en politik som innebär att man försöker tvångsflytta människor, företag eller universitet och högskolor. Lösningen på detta är en integration av regionen. Just därför står de 26 kommunerna och landstinget bakom Förbifart Stockholm, och de gör det i bred politisk enighet. Det är därför man alltsedan Dennisöverenskommelsen, därefter i Stockholmsberedningen och sedan i Stockholmsförhandlingen slår fast betydelsen av förbifarten.

Fru talman! Jag tycker att det varit angeläget att understryka dessa delar. Vi måste pröva förbifarten ekonomiskt och ur miljösynpunkt. Allt detta kommer att ske seriöst och ordentligt. Vi ska inte glömma bort var-

*Svar på
interpellationer*

för jag och många andra tycker att det är viktigt att bygga Förbifart Stockholm. Det är inte något okynne från några otyglade tjänstemän på Vägverket som lett fram till dessa planer, utan ett starkt och välkänt behov från regionen.

Anf. 63 MARGARETA CEDERFELT (m):

Fru talman! När jag läste Karin Svensson Smiths interpellation slogs jag av att det finns en negativ inställning till Förbifart Stockholm. Som stockholmare måste jag säga att det bekymrar mig. Det bekymrar mig allvarligt. Jag hoppas innerligt att regeringen orkar ta fram ett seriöst förslag i samarbete inte bara med Stockholms stad utan med de 26 kommuner som finns, att de orkar dra igenom förslaget så att det blir verklighet.

När jag 1980 flyttade till Stockholm diskuterades behovet av en ringled runt staden. Frågan har återkommit gång på gång, oberoende av politisk majoritet. Men det har inte hänt något. Fortfarande finns behovet.

Jag bor söder om stan och är väldigt praktiskt inriktad just nu. Det finns en gemensam arbetsmarknad. Det görs resor runt om i Stockholmsregionen. Många bor, precis som jag, söder om stan och ska till den norra sidan, till exempel till arbetet. Då måste resan gå via Essingeleden. Det går inte att åka en närmare väg runt om. Resan kan förstås också göras med kollektivtrafik, men även kollektivtrafiken måste ha någonstans att ta sig fram, eller hur? Förbifart Stockholm är ett utmärkt alternativ för detta.

När det gäller trängseln – för visst finns det trängsel både i kollektivtrafiken och bland privatbilisterna – tror jag att det behövs många lösningar för att minska den. Behovet kvarstår dock i en växande region som Stockholm.

Jag vill i detta sammanhang också säga att det finns många andra städer som har en ringled. Karin Svensson Smith har hört dessa argument tidigare, men jag upprepar dem ändå. När jag åker förbi Gävle slipper jag åka genom staden. Det finns en ringled runt staden. Vad jag förstått är gävleborna oerhört nöjda med den. Min gamla hemstad Malmö har en ringled runt staden. Nu pågår diskussioner om behovet av ytterligare en ringled eftersom tillväxten i regionen är stor. Ur det perspektivet kan jag inte se att behovet av en ringled runt Stockholm, inklusive Förbifart Stockholm, minskat sedan 1980. Snarare har behovet ökat.

I interpellationen förs också en debatt om miljöförstöringen. Här vill jag lyfta fram att det faktiskt hänt mycket när det gäller bilar och marknadens intresse av att bidra till en bättre miljö. Om jag inte har fel var förbrukningen på 70- och 80-talen för en vanlig bil en liter per mil. I dag har förbrukningen sjunkit avsevärt. Det är ofta konsumenterna som ställer just sådana krav. Regeringen har också höjt skatterna på bränsle, vilket ytterligare trycker på behovet av bränslesnåla bilar. Detsamma gäller forskningen.

Förbifart Stockholm är välkommen. Det gäller inte bara för mig utan för en stor grupp stockholmare. Jag hoppas att Miljöpartiet kan hjälpa till så att vi hittar långsiktiga lösningar som bidrar till att Stockholmsregionen kan växa, att Stockholm blir en miljövänlig stad, att avgaserna minskar, att kollektivtrafiken kan köra samt att det även blir möjligt för den som så önskar att köra bil.

Anf. 64 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Det är för närvarande för tidigt för denna regering att ta ställning till frågan om Förbifart Stockholm. För det första vill vi gå igenom resultatet av det arbete som Carl Cederschiöld genomfört om Stockholms infrastruktur. För det andra måste objektet i sig gå vidare till tillåtlighetsprövning och miljöprövas. Jag har förstått att Vägverket troligen inom det närmaste halvåret kommer att inkomma till regeringen med en ansökan om tillåtlighet. Dessutom ska den naturligtvis värderas ekonomiskt.

Låt oss stanna upp en stund vid Förbifart Stockholm och den demokratiska processen kring den. Jag har med mig regeringens proposition 2003/04 om utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015. Propositionen gällande de kommande tio åren arbetades fram av den förra regeringen. I den står följande: ”Regeringens beslut om den nationella väghållningsplanen innebär en fortsatt utbyggnad av vägnätet med åtgärder som visar på en god avvägning mellan det transportpolitiska målet om samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet samt de olika delmålen i transportpolitiken.” Därefter räknas vägprojekten upp – och toppas av Förbifart Stockholm. Det sägs också att besluten är utformade i samarbete med Vänsterpartiet och Miljöpartiet.

Som Sten Nordin också sade försöker Karin Svensson Smith och Miljöpartiet i sin iver att komma in i miljödebatten använda sig av Förbifart Stockholm som den stora boven i både miljöpolitiken och trafiksäkerhetspolitiken.

Man beskyller den här regeringen för att vi har valt Förbifart Stockholm. Det är till och med så att man anger att Socialdemokraterna inte är riktigt pålitliga därför att de är för Förbifart Stockholm.

När sedan riksdagen fattade beslut i frågan röstade samtliga närvarande riksdagsledamöter från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet för planen och för Förbifart Stockholm. Om inte Karin Svensson Smith minns så var hon närvarande och röstade för, även om det var för ett annat parti än det som hon i dag representerar i debatten.

Är det detta demokratiska arbete som Karin Svensson Smith ifrågasätter? Är detta det nya sätt som Miljöpartiet försöker arbeta med i miljöfrågor?

Anf. 65 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Jag börjar med det sista. Jag förstår inte alls passningen om demokrati och vägplanering.

Vi gjorde detta i två omgångar. Vi utredde det först och var ute på resor i landet. Det var väldigt många resor som Ulrica Messing, Claes Roxbergh och jag deltog i där vi frågade människor vad de ville ha, och vi hade uppvaktningar.

Det intressanta med uppvaktningen från Stockholmsregionen var att sju län gick ihop och sade: En sak är viktigare än allt annat för oss oavsett var vi bor i Mälarenregionen, och det är Citybanan. Den var det viktigaste. Allt annat kom längre ned.

Vi lyssnade på det och gjorde också fördelningen av pengar utifrån det. Det gällde dels relationen och förhållandet mellan järnväg och väg, dels tidsmässigt när saker och ting skulle genomföras. Det gjordes precis i enlighet med de äskanden som Mälardalsrådet lade fram till oss.

Vi var i samklang med den opinion som fanns. Det var det viktigaste för att lösa problemen på arbetsmarknaden och trängselproblemen. Citybanan var i paritet med klimatfrågan och miljöfrågan.

Vad gjorde ni när ni kom till makten? Ni fördröjde hela processen för det som var det absolut viktigaste önskemålet för människor runt omkring huvudstaden.

Jag skulle vilja kommentera något av det Sten Nordin sade. Det är klart att Vägverket är en statlig myndighet. Men den arbetar efter de direktiv som regeringen utfärdar. Det har talats mycket om kollektivtrafik här. Vägverket är sektorsansvarig för kollektivtrafiken i Sverige.

Var finns direktiven att Vägverket ska redovisa konkreta åtgärder till förbättringar så att busstrafiken kan få ett större utrymme och större möjlighet att tillgodose resenärernas behov och framför allt bli snabbare?

Var finns de anslag som Vägverket får för att göra just detta? Det borde ni precisera. Det är ni ansvariga för. Sedan ska Vägverket göra det ni ber om. Det förutsätter jag också att det gör.

Sten Nordin har alldeles rätt i att vi vill sätta fokus på förbifarten. Varför vill Miljöpartiet göra det? Det är för att vi liksom många andra invånare i det här landet är otroligt oroade över vad som håller på att hända med klimatet.

Vi tycker att investeringarna ska gå till att underlätta människans fortsatta levnad på den här jorden. Då måste man hitta transportslag där människor kan komma till och från arbetet utan att underminera för kommande generationer.

Förbifarten är ett fossilt projekt i dubbel bemärkelse. Det utgår från en gammal omvärldsanalys, och den bygger på fossilbränslebaserade transporter.

Åsa Torstensson säger väldigt tydligt att man har hela resan kvar. Hon har uttryckt det vid flera tillfällen. Varför investera i det transportslag där hela resan är kvar?

Margareta Cederfelt är uppe i debatten och talar om förbifarten och pläderar för den. Jag skulle vilja veta om Margareta har någon mer möjlighet att yttra sig här: Hur ser den samhällsekonomiska kalkylen ut för Förbifart Stockholm? Den bygger på gamla oljepriser som aldrig mer kommer att finnas. Den bygger på en värdering av klimatskadan till 1 krona och 50 öre.

Är det inte rimligt att regeringen som inte precis är tillskyndare av högre skatter och mer samhälleliga medel använder pengarna till det som ger en större återbärning för insatta medel? Så är det inte med förbifarten.

Ska man se det som ett instrument för att minska klyftorna mellan norr och söder, mellan de mer bemedlade och de mindre bemedlade? På vilket sätt skulle inte kollektivtrafiken mycket bättre lösa de integrationsproblem som finns i regionen?

Har ni frågat människor? Har ni bland annat tittat på Aftonbladets hemsida? Där frågar man människor: Vad tycker ni att regeringen ska satsa på? De får välja mellan väg, järnväg och flyg.

Det är en öronbedövande majoritet av människor som vill satsa på kollektivtrafiken. De har insett att det är ett mycket mer rationellt sätt för människor att förflytta sig.

Anf. 66 STEN NORDIN (m):

Fru talman! Jag vill göra en kort kommentar om Citybanan. Jag är väl medveten om den processen, eftersom jag var vice ordförande i Mälardalsrådet som var hårt engagerat i Citybanan. Det är riktigt att den var mycket hårt prioriterad. Det har regeringen uppfyllt. Citybanan är beslutad och byggs. Det är den som byggs först av dessa två projekt. Den diskussionen tycker jag att vi kan lämna bakom oss.

Det påstås att regeringen fördröjde processen därför att man gjorde en ny analys av kostnaderna och hållfastheten. Det visade sig att ni från den gamla regeringens och majoritetens sida flera gånger om hade underskattat kostnaderna för Citybanan. Det är inte projektet betjänt av. Man måste ha en korrekt kostnadsberäkning från början.

När det gäller förbifarten är det precis som statsrådet sade. Vi ska göra en ordentlig och seriös miljöprovning och naturligtvis också en ekonomisk provning av detta projekt.

Jag delar inte alls Karin Svensson Smiths underkännande av Vägverkets arbete med frågorna utan man har gjort ett gediget arbete. Man har också anpassat projektet gång efter gång till bland annat ökade miljökrav.

Stockholmsmiljön mår med all säkerhet inte bra av bilköer som vi i dag har till exempel på Essingeleden, som verkligen är i kapacitetstaket. Det går inte bara att önska bort de bilarna. Då kommer människor inte att kunna ta sig till sina arbeten. Det skulle få förödande konsekvenser för ekonomin och utvecklingen inte bara i den här regionen utan i hela landet.

Vi har behov av ett transportsystem med väg och järnväg som kan fungera tillsammans för att människor ska kunna fungera i den här regionen. Vi vet att människor inte alltid kan flytta nära sin arbetsplats. Det är ingalunda realistiskt. Resandet till jobbet är nog någonting som har kommit för att stanna.

Anf. 67 MARGARETA CEDERFELT (m):

Fru talman! Karin Svensson Smith tog upp frågan om ekonomiska kalkyler. Jag kan inte återge exakt på kronan. Men de kalkyler som jag har tagit del av visar att Förbifart Stockholm fortfarande är ekonomiskt bärkraftig.

Jag ser Förbifart Stockholm som oerhört angelägen. Vi behöver här i regionen binda samman norr och söder och göra det möjligt för människor att expandera sin arbetsmarknad. Arbetslösheten kan minska ytterligare med detta. Det gäller oberoende av om personerna åker med kollektivtrafik eller åker i en egen bil.

Karin Svensson Smith har inte med ett ord berört att bränslena har blivit bättre, något som jag här vill betona. Stämmer inte det? Det finns mer miljövänliga alternativ: el, metanol och etanol. Det finns också forskning om ytterligare alternativ plus snålare motorer.

Varför ska vi tita om detta? Vi ska bejaka utvecklingen, bevaka forskningen och göra det möjligt för människor som bor här i Stockholmsregionen att få en större arbetsmarknad. Vi ska också göra det möjligt att se till att klyftorna mellan norr och söder minskar. Detta kan vi göra med stöd av infrastrukturen.

Anf. 68 CHRISTINA AXELSSON (s):

Fru talman! Den här debatten handlar inte om huruvida vi ska ha någon västerled, Förbifart Stockholm eller bypass-Stockholm, som den också heter. Den handlar om Förbifart Stockholm och fyrstegsprincipen.

Det handlar om vikten av att man utreder den stora väginvesteringen i den anda som man ska utreda saker och ting. Jag har stor förhoppning om att så kommer att göras. Det gäller särskilt som vi nu har fått höra flera inlägg där man säger att så kommer att ske.

Samtidigt är det viktigt att man ser till regionen och hur vi ökar befolkningsmässigt här. När den här vägen någon gång står färdig kommer vi att vara lika många som om ett Malmö hade flyttat hit eller kanske till och med ett Göteborg.

Man måste också se till sårbarheten. En kran som heter Lodbrok körde på Essingeleden vilket höll på att få förödande konsekvenser. De klimatförändringar vi ser ändrar också sårbarheten i regionen, så man måste självfallet ta dem på största allvar och väga in den typen av aspekter.

När jag var yngre rev man halva min skola – Blommensberg – för att bygga Essingeleden. Min pappa sade att jag inte skulle vara ledsen. Han sade: På den här vägen kommer bilarna att åka under många år utan att åka igenom stan. Det var faktiskt så att Gröndal inte riktigt räknades till stan. Det låg ju utanför tullarna även på den tiden. Nu, kanske speciellt tack vare Tvärbanan, tycker man mer att också Gröndal ligger mitt i smeten.

Men det har gått 40 år sedan den tiden. Mycket vatten har runnit under broarna. Det är självklart att man också behöver se över kapaciteten för Essingeleden. Jag vet att det inte alls fanns lika många bilar när den byggdes, och den var inte heller ämnad för så många bilar som åker där i dag.

Det allvarliga i dag är hur man nu ska finansiera den här vägen. Det har pratats om Cederschiöldsutredningen här. Staten ska skjuta till pengar, som man en gång gjorde för att man skulle bygga Essingeleden. Då var det självklart. Det var också självklart att även den här regionen skulle få del av statliga investeringar. Men här kommer man nu och säger att man ska ha en regional medfinansiering som är av stora mått. Alla de pengar som man får in av trängselskatterna ska tydligen också gå till det här. Det tycker jag är konstigt. Samtidigt som man nu säger från regeringen som leds av nya eller gamla moderater – jag vet inte vilket det är, men det finns väl både–och – att man är så mån om kollektivtrafik, järnvägsinvesteringar och så vidare vill man inte låta folkomröstningsresultatet vad gäller trängselskatten få ett genomslag. I så fall borde pengarna gå både till väg och järnväg. Men nu säger regeringen att det här bara ska gå till väg. Det tycker jag är något som regeringen, oavsett om man känner sig ny eller gammal, borde ta sig en rejäl funderare på. Hur ska man ha det med den saken för framtiden?

Anf. 69 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Den här debatten har trots allt präglats av Karin Svensson Smiths och Miljöpartiets syn på Förbifart Stockholm. Man gör nu ett stort nummer av att det är den stora miljöboven. Man talar om att lösa alla investeringsbehov på järnvägen. Man lägger ansvaret på den sittande

regeringen för att vi skulle ha prioriterat stora vägprojekt som Förbifart Stockholm.

Jag upprepar, Karin Svensson Smith, att du i sann demokratisk anda har röstat för den proposition som har Förbifart Stockholm som prioritet ett i den nationella vägplanen. Det är inte seriöst att i dag börja angripa sittande regering för att satsa på för stora vägprojekt som man själv mycket aktivt har varit med och förhandlat om. Du gjorde det i ditt sammanhang när du var vänsterpartist. I dag, som miljöpartist, försöker du komma undan. Men det hjälper inte eftersom jag kan se att också Peter Eriksson har röstat för det här.

Jag tror att det är dags för till exempel Aftonbladets chattare som har chattat med språkröret Maria Wetterstrand om Förbifart Stockholm häromsistens att förstå att Miljöpartiet i allra högsta grad har varit aktivt i att driva fram att Förbifart Stockholm finns i den nationella vägplanen för 2004–2015.

Anf. 70 KARIN SVENSSON SMITH (mp):

Fru talman! Vi hade ett samarbete mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet från 1998 till 2006. Vi hittade en hygglig deal när det gällde vad som var våra respektive partiers prioriteringar. Den gick i samklang med det som väljarna ville ha av oss.

Men vi måste också inse att agendan har ändrats för oss allihop. Den borgerliga majoriteten satt konsekvent och röstade mot förslagen som vi hade på ytterligare järnvägsinvesteringar – det som var grunden till att Banverket över huvud taget kunde planera för att utvidga kapaciteten för järnvägstrafik. Det satt ni och röstade emot.

Nu hävdar du att ni går i bräsch för järnvägstrafiken. Det stämmer inte med vad ni skrev i budgetpropositionen i alla fall, och det stämmer inte med vad finansministern har sagt om att man borde ändra fördelningen mellan väg och järnväg och att väganslagen borde få tre fyra gånger så stort utrymme.

Klimatet ändrar dagordningen för oss allihop. Ni skriver i er regeringsdeklaration att klimathotet är vår generations ödesfråga. Men skillnaden mellan er och oss är inte det, utan det är att vi tar saken på allvar. Vi låter de investeringar vi verkar för stå för att man ska ha en klimatvänlig transportinfrastruktur.

Ni väljer att satsa allt på ett jättestort projekt. Förbifart Stockholm kommer att kosta 25 miljarder eller mer. Jag undrar om ni bara satsar på Stockholm. Jag skulle vilja erinra om att det finns folk runt om i landet som är rätt frustrerade över att de inte får sin mittvajer uppsatt eller trafiksäkerhetsproblemen åtgärdade för att Vägverket i dag måste lägga allt krut på Norra länken. Det kommer att bli mycket värre om ni får fortsätta på det här viset.

Vattendelaren i svensk klimatpolitik går mellan regeringen, som prioriterar vägar och lättnader för flyg och andra transporter som är dåliga för klimatet, och oss i den rödgröna oppositionen som verkar för järnvägsinvesteringar och kilometerskatt. Skillnaden går mellan bubbel och konkreta åtgärder i klimatfrågan. Vi står för det sistnämnda. Förhoppningsvis ska väljarna se till att vi kan genomföra det efter 2010.

Prot. 2007/08:54
18 januari

Svar på
interpellationer

Anf. 71 CHRISTINA AXELSSON (s):

Fru talman! Jag har också röstat för propositionen och det betänkande som ministern just viftade med här. Men jag tycker att det är märkligt att ministern nu smiter undan trängselskatten och investeringsbehovet och vad man ska satsa på. Det är märkligt att ministern gör så. Hon har ju under så lång tid talat om att nu kommer det kraftiga satsningar och nu ska det bli någonting. Men så bidde det inte nu utan det bidde sedan, för då kommer man tydligen tillsammans att lägga fram pengar till det här.

Samtidigt kan ni inte säga annat än att man röstar, har en demokratisk vilja och säger ja eller nej. Folket i Stockholm har sagt ja till trängselskatter under förutsättning att pengarna går till kollektivtrafik och vägar. Men se det bryr ni er inte om! Då kan man undra var det demokratiska i det beslutet finns.

Anf. 72 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! Miljöpartiet och Karin Svensson Smith har valt att kommunicera miljöfrågorna i ett Stockholmsperspektiv och utifrån de vägar som berör stockholmarna.

Fru talman! Jag tror att debatten har klarlagt en del och spritt ljus just för stockholmarna och för dem som har chattat med Miljöpartiets företrädare i tron att de aktivt har varit emot Förbifart Stockholm.

Jag kan avslutningsvis bara konstatera att Karin Svensson Smith själv har ansvar för orsakerna till att vi för dagens debatt om Förbifart Stockholm. I aktivt arbete i riksdagen och tillsammans med Socialdemokraterna har man sett till att Förbifart Stockholm är prioriterad i befintlig vägplan. Det är det som jag tror att det är viktigt att väljarna i Stockholm är medvetna om.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Hänvisning av ärende till utskott

Föredrogs och hänvisades
EU-dokument
KOM(2007)807 till finansutskottet

12 § Bordläggning

Anmälades och bordlades
Näringsutskottets betänkande
2007/08:NU5 Sveriges handlingsprogram för tillväxt och sysselsättning –
uppföljningsrapport 2007

Justitieutskottets betänkanden
2007/08:JuU4 Ändrade regler om gallring av åtalsunderlåtelse för unga
lagöverträdare
2007/08:JuU6 Några ändringar i kriminalvårdslagstiftningen

13 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställdes

den 18 januari

2007/08:320 Problemen med F-skattsedel

av *Raimo Pärssinen* (s)

till finansminister Anders Borg (m)

2007/08:321 Åtgärder för att säkerställa lagligheten i upphandling av rekryteringskonsulter

av *Berit Andnor* (s)

till statsrådet Mats Odell (kd)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 22 januari.

14 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 18 januari

2007/08:593 Samhällsnyttiga jobb

av *Josefin Brink* (v)

till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

2007/08:594 Konsttillhörighetsutredningen

av *Anna König Jerlmyr* (m)

till socialminister Göran Hägglund (kd)

2007/08:595 Ursprungsfolkens rättigheter i Chile

av *Hans Linde* (v)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2007/08:596 Riksrekrytering till gymnasieskolor

av *Patrik Forslund* (m)

till utbildningsminister Jan Björklund (fp)

2007/08:597 Tidskriften Mana

av *Marianne Berg* (v)

till kulturminister Lena Adelsohn Liljeroth (m)

2007/08:598 Åklagarmyndigheten

av *Thomas Bodström* (s)

till justitieminister Beatrice Ask (m)

2007/08:599 Kontraktsvård

av *Thomas Bodström* (s)
till justitieminister Beatrice Ask (m)

2007/08:600 Lagändringar för sms-lån under 1 000 kronor

av *Christina Axelsson* (s)
till justitieminister Beatrice Ask (m)

2007/08:601 Jämlika villkor för svenska idrottsklubbar och kulturinstitutioner i förhållande till andra EU-länder

av *Holger Gustafsson* (kd)
till kulturminister Lena Adelsohn Liljeroth (m)

2007/08:602 Ekonomikontoret i Karlskrona

av *Peter Jeppsson* (s)
till försvarsminister Sten Tolgfors (m)

2007/08:603 Polisen

av *Anneli Särnblad* (s)
till justitieminister Beatrice Ask (m)

2007/08:604 Drivmedelsförsörjningen

av *Ann-Kristine Johansson* (s)
till näringsminister Maud Olofsson (c)

2007/08:605 Särskola – ett förlegat begrepp

av *Lennart Axelsson* (s)
till utbildningsminister Jan Björklund (fp)

2007/08:606 Nämndemän som återspeglar befolkningen

av *Margareta Cederfelt* (m)
till justitieminister Beatrice Ask (m)

2007/08:607 Arlandabanan

av *Lars Mejern Larsson* (s)
till statsrådet Åsa Torstensson (c)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 22 januari.

15 § Kammaren åtskildes kl. 13.09.

Förhandlingarna leddes
av talmannen från sammanträdets början till och med 8 § anf. 41 (delvis)
och
av tredje vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

CHARLOTTE RYDELL

/Eva-Lena Ekman

1 § Avsägelse.....	1
2 § Anmälan om kompletteringsval till EU-nämnden	1
3 § Utökning av antalet suppleanter i socialutskottet och EU-nämnden	1
4 § Val av extra suppleanter i socialutskottet och EU-nämnden	2
5 § Särskild debatt om den svenska modellens framtid på svensk arbetsmarknad.....	2
Anf. 1 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m).....	2
Anf. 2 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s)	4
Anf. 3 ANNIKA QARLSSON (c).....	5
Anf. 4 HANS BACKMAN (fp).....	7
Anf. 5 DÉSIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd)	8
Anf. 6 JOSEFIN BRINK (v)	10
Anf. 7 ULF HOLM (mp).....	11
Anf. 8 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m).....	13
Anf. 9 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s)	14
Anf. 10 ANNIKA QARLSSON (c).....	15
Anf. 11 HANS BACKMAN (fp).....	16
Anf. 12 DÉSIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd)	17
Anf. 13 JOSEFIN BRINK (v)	18
Anf. 14 ULF HOLM (mp).....	19
Anf. 15 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m).....	20
Anf. 16 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (s)	21
Anf. 17 ANNIKA QARLSSON (c).....	22
Anf. 18 HANS BACKMAN (fp).....	22
Anf. 19 DÉSIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd)	23
Anf. 20 JOSEFIN BRINK (v)	23
Anf. 21 ULF HOLM (mp).....	24
Anf. 22 Arbetsmarknadsminister SVEN OTTO LITTORIN (m).....	24
6 § Svar på interpellation 2007/08:291 om missbruk av dopningspreparat.....	25
Anf. 23 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	25
Anf. 24 LARS LILJA (s).....	27
Anf. 25 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	28
Anf. 26 LARS LILJA (s).....	29
Anf. 27 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	29
Anf. 28 LARS LILJA (s).....	30
Anf. 29 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	31
7 § Svar på interpellation 2007/08:293 om insatser för att motverka prostitution	31

Anf. 30 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	31
Anf. 31 JOSEFIN BRINK (v)	32
Anf. 32 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	33
Anf. 33 JOSEFIN BRINK (v)	34
Anf. 34 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	35
Anf. 35 JOSEFIN BRINK (v)	36
Anf. 36 Statsrådet MARIA LARSSON (kd)	37
8 § Svar på interpellation 2007/08:288 om utförsäljning av Telia samt accessnätet	37
Anf. 37 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	37
Anf. 38 BÖRJE VESTLUND (s)	38
Anf. 39 MARGARETA CEDERFELT (m)	39
Anf. 40 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	39
Anf. 41 BÖRJE VESTLUND (s)	40
Anf. 42 MARGARETA CEDERFELT (m)	41
Anf. 43 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	41
Anf. 44 BÖRJE VESTLUND (s)	42
Anf. 45 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	42
9 § Svar på interpellation 2007/08:279 om järnvägsinvesteringar och SJ	43
Anf. 46 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	43
Anf. 47 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	44
Anf. 48 STEN NORDIN (m)	45
Anf. 49 BÖRJE VESTLUND (s)	46
Anf. 50 GUNNAR ANDRÉN (fp)	47
Anf. 51 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	48
Anf. 52 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	49
Anf. 53 STEN NORDIN (m)	50
Anf. 54 BÖRJE VESTLUND (s)	51
Anf. 55 CHRISTINA AXELSSON (s)	51
Anf. 56 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	52
Anf. 57 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	53
Anf. 58 CHRISTINA AXELSSON (s)	54
Anf. 59 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	54
10 § Svar på interpellation 2007/08:304 om Förbifart Stockholm och fyrstegsprincipen	55
Anf. 60 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	55
Anf. 61 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	56
Anf. 62 STEN NORDIN (m)	58
Anf. 63 MARGARETA CEDERFELT (m)	59
Anf. 64 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	60
Anf. 65 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	60
Anf. 66 STEN NORDIN (m)	62
Anf. 67 MARGARETA CEDERFELT (m)	62
Anf. 68 CHRISTINA AXELSSON (s)	63
Anf. 69 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	63
Anf. 70 KARIN SVENSSON SMITH (mp)	64
Anf. 71 CHRISTINA AXELSSON (s)	65

Anf. 72 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	65	Prot. 2007/08:54
11 § Hänvisning av ärende till utskott.....	65	18 januari
12 § Bordläggning.....	65	<hr/>
13 § Anmälan om interpellationer.....	66	
14 § Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	66	
15 § Kammaren åtskildes kl. 13.09.....	67	

Prot. 2007/08:54
18 januari

Tryck: Elanders, Vällingby 2008