

Riksdagens protokoll

2005/06:131

Tisdagen den 30 maj

Kl. 09.00 – 16.00
18.00 – 19.12



Protokoll
2005/06:131

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 24 maj.

2 § Meddelande om information om kammarens sammanträden i andrakammarsalen

Tredje vice talmannen meddelade att *fredagen den 2 juni efter dagens sista votering* skulle talmannen ge en kortare information om vissa praktiska frågor med anledning av att kammarens sammanträden från och med den 5 juni skulle äga rum i andrakammarsalen.

Meddelandet hade delats ut till kammarens ledamöter.

3 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Skrivelse
2005/06:175 till socialutskottet

Framställning
2005/06:RRS28 till finansutskottet

Motion
2005/06:U11 till utrikesutskottet

4 § Förnyad bordläggning

Föredrogs och bordlades åter
Finansutskottets betänkande 2005/06:FiU22
Justitieutskottets betänkanden 2005/06:JuU21, JuU26 och JuU30
Kulturutskottets betänkanden 2005/06:KrU14, KrU28 och KrU30
Lagutskottets betänkanden 2005/06:LU31, LU34, LU37 och LU28
Trafikutskottets betänkande 2005/06:TU16
Socialutskottets betänkande 2005/06:SoU31 (förnyad behandling)

5 § Beslut om ärende som slutdebatterats den 19 maj

JuU34 Ingripanden mot unga lagöverträdare

Punkt 3 (Brott av unga – allmänna utgångspunkter)

1. utskottet
2. res. 3 (fp, m, kd, c)

Votering:

158 för utskottet

125 för res. 3

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 21 v, 12 mp, 1 -

För res. 3: 44 m, 39 fp, 26 kd, 16 c

Frånvarande: 20 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Punkt 48 (Drogtester på barn under 15 år)

1. utskottet
2. res. 45 (fp, m, kd, c)

Votering:

158 för utskottet

125 för res. 45

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 21 v, 12 mp, 1 -

För res. 45: 44 m, 39 fp, 26 kd, 16 c

Frånvarande: 20 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

6 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 29 maj

FöU9 Samverkan vid kris – för ett säkrare samhälle

Punkt 2 (Den nationella krishanteringsförmågan)

1. utskottet
2. res. 1 (m, fp, kd, c)

Votering:

158 för utskottet

125 för res. 1

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 21 v, 12 mp, 1 -

För res. 1: 44 m, 39 fp, 26 kd, 16 c

Frånvarande: 20 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Punkt 4 (Den lokala krishanteringsförmågan)

1. utskottet
2. res. 2 (m, fp, kd, c)

Votering:

158 för utskottet

125 för res. 2

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 21 v, 12 mp, 1 -

För res. 2: 44 m, 39 fp, 26 kd, 16 c

Frånvarande: 20 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Punkt 6 (Frivillig medverkan i säkerhetsarbetet)

1. utskottet
2. res. 4 (m, fp, kd, c)

Votering:

158 för utskottet

125 för res. 4

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 21 v, 12 mp, 1 -

För res. 4: 44 m, 39 fp, 26 kd, 16 c

Frånvarande: 20 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

JuU36 Personssäkerhet

Punkt 1 (Personssäkerhetsarbete beträffande hotade kvinnor och barn)

1. utskottet
2. res. 1 (c)

Votering:

265 för utskottet

18 för res. 1

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 43 m, 39 fp, 25 kd, 21 v, 12 mp, 1 -

För res. 1: 1 m, 1 kd, 16 c

Frånvarande: 20 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Punkterna 2 och 3

Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 4 (Skyddad identitet i folkbokföringen)

1. utskottet
2. res. 3 (fp, m, kd, c)

Votering:

158 för utskottet

125 för res. 3

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 21 v, 12 mp, 1 -

För res. 3: 44 m, 39 fp, 26 kd, 16 c

Frånvarande: 20 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

JuU31 Kvalificerad skyddsidentitet

Punkt 1 (Avslag på propositionen)

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

Votering:

249 för utskottet

34 för res. 1

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 44 m, 39 fp, 26 kd, 16 c

För res. 1: 21 v, 12 mp, 1 -

Frånvarande: 20 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Punkt 4 (Lagreglering vid användande av kvalificerade skyddsidentiteter)

1. utskottet

2. res. 2 (c)

Votering:

245 för utskottet

16 för res. 2

22 avstod

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 44 m, 39 fp, 26 kd, 12 v

För res. 2: 16 c

Avstod: 9 v, 12 mp, 1 -

Frånvarande: 20 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Berit Jóhannesson (v) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

JuU35 Auktorisation av värdetransportverksamhet, m.m.

Kammaren biföll utskottets förslag.

JuU38 Schweiz associering till Schengenregelverket, m.m.

Punkt 1 (Godkännande av avtalet om Schweiz associering till Schengensamarbetet)

Associeringsavtalet förutsatte i viss begränsad utsträckning att förvaltningsuppgifter som innefattade myndighetsutövning skulle föras över till Schweiz. Beslutet måste därför fattas i den ordning som föreskrivits i 10 kap. 5 § fjärde stycket regeringsformen, vilket krävde att riksdagens beslut skulle fattas antingen med tre fjärdedels majoritet eller i den ordning som gällde för stiftande av grundlag. Av förslaget framgick att beslutet önskades bli antaget i ett enda beslut. För bifall krävdes därför att *minst tre fjärdedelar* av de röstande förenade sig om beslutet.

Enligt RO 5 kap. 4 § andra stycket skulle beslut fattas genom omröstning.

Votering:

277 för bifall

5 avstod

67 frånvarande

Tredje vice talmannen konstaterade att *minst tre fjärdedelar* av de röstande hade röstat ja och kammaren hade således bifallit utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För bifall: 123 s, 44 m, 39 fp, 26 kd, 18 v, 16 c, 10 mp, 1 -

Avstod: 3 v, 2 mp

Frånvarande: 21 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Punkt 3 (Ändringar i lagen om internationellt polisiärt samarbete och utlänningslagen)

Eftersom propositionen innehöll förslag till ändringar i utlänningslagen (2005:716) och lagen (2000:343) om internationellt polisiärt samarbete som innebar att förvaltningsuppgifter som innefattade myndighetsutövning skulle överlåtas till Schweiz måste beslutet fattas i den ordning som föreskrivits i 10 kap. 5 § fjärde stycket regeringsformen, vilket krävde att riksdagens beslut skulle fattas antingen med tre fjärdedels majoritet eller i den ordning som gällde för stiftande av grundlag. Av förslaget framgick att beslutet önskades bli antaget i ett enda beslut. För bifall krävdes därför att *minst tre fjärdedelar* av de röstande förenade sig om beslutet.

Enligt RO 5 kap. 4 § andra stycket skulle beslut fattas genom omröstning.

Votering:

277 för bifall

6 avstod

66 frånvarande

Tredje vice talmannen konstaterade att *minst tre fjärdedelar* av de röstande hade röstat ja och kammaren hade således bifallit utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För bifall: 124 s, 44 m, 39 fp, 26 kd, 18 v, 16 c, 9 mp, 1 -

Avstod: 3 v, 3 mp

Frånvarande: 20 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

SoU26 Nationell utvecklingsplan för vård och omsorg om äldre

Punkt 7 (Läkemedel)

1. utskottet
2. res. 9 (kd, m, fp, c)

Votering:

158 för utskottet

124 för res. 9

1 avstod

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 21 v, 12 mp, 1 -

För res. 9: 44 m, 38 fp, 26 kd, 16 c

Avstod: 1 fp

Frånvarande: 20 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Torkild Strandberg (fp) anmälde att han avsett att rösta nej men markrats ha avstått från att rösta.

Punkt 18 (Fritt val)

1. utskottet
2. res. 23 (kd, m, fp, c)

Votering:

158 för utskottet

124 för res. 23

67 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 21 v, 12 mp, 1 -

För res. 23: 43 m, 39 fp, 26 kd, 16 c

Frånvarande: 20 s, 12 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Punkt 19 (Omsorgsgaranti)

1. utskottet
2. res. 25 (fp)

Votering:

199 för utskottet

39 för res. 25

45 avstod

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 25 kd, 21 v, 16 c, 12 mp, 1 -

För res. 25: 39 fp

Avstod: 44 m, 1 kd

Frånvarande: 20 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Punkt 30 (Stöd till anhöriga)

1. utskottet
2. res. 41 (kd, m, c)

Votering:

159 för utskottet

86 för res. 41

38 avstod

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 1 kd, 21 v, 12 mp, 1 -

För res. 41: 44 m, 1 fp, 25 kd, 16 c

Avstod: 38 fp

Frånvarande: 20 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Ulf Nilsson (fp) anmälde att han avsett att avstå från att rösta men markrats ha röstat nej.

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

SoU25 Försöksverksamhet med komplement till färdtjänst

Punkt 3 (Gränsdragning mellan statligt och kommunalt bilstöd m.m.)

1. utskottet
2. res. 1 (kd, m, fp, c)

Votering:

158 för utskottet

125 för res. 1

66 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 124 s, 21 v, 12 mp, 1 -

För res. 1: 44 m, 39 fp, 26 kd, 16 c

Frånvarande: 20 s, 11 m, 9 fp, 7 kd, 7 v, 6 c, 5 mp, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

SoU27 Fågelinfluensa (H5N1)

Kammaren biföll utskottets förslag.

SoU29 Genomförande av EG-direktivet om kvalitet och säkerhet hos blod och blodkomponenter

Kammaren biföll utskottets förslag.

UbU21 Anpassningar av studiestödet till vissa EG-direktiv, m.m.

Kammaren biföll utskottets förslag.

UbU23 Kvalitet och samverkan – om utbildning för barn, unga och vuxna med utvecklingsstörning

Kammaren biföll utskottets förslag.

7 § Moderna transporter

Föredrogs
trafikutskottets betänkande 2005/06:TU5
Moderna transporter (prop. 2005/06:160).

Anf. 1 CARINA MOBERG (s):

Fru talman! En stor del av trafikutskottets ledamöter ska nu debattera den efterlängtade propositionen som har fått namnet *Moderna transporter*. Det gör vi utifrån det betänkande som tre av riksdagens partier står helt bakom, Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Betänkandet behandlar 606 motionsyrkanden. Fogat till betänkandet finns 40 reservationer och 2 särskilda yttranden.

Politikområdet transportpolitik omfattar sex verksamhetsområden: vägar, järnvägar, sjöfart, luftfart, interregional kollektiv persontrafik samt forskning och analys. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver finns sex delmål.

De nuvarande målen har i huvudsak sitt ursprung i det transportpolitiska beslutet från 1998. Det är alltså åtta år sedan riksdagen senast fattade beslut om transportpolitikens mål och utgångspunkter utifrån ett brett och genomgripande perspektiv.

Utskottet menar i betänkandet att transportsystemet måste framtidsanpassas och bidra till att samhällsutvecklingen blir långsiktigt hållbar såväl ekonomiskt, miljömässigt som socialt. Betänkandet innehåller viktiga signaler och inriktningsbeslut för den svenska transportsektorn avseende alla transportslag. Det slås fast att staten har ett ansvar för att tillgängligheten till flygplatssystemet är god i hela landet, men att det finns anledning att se över hur behovet förändras över tiden.

I betänkandet understryks betydelsen av en konkurrenskraftig åkerinäring och att sjöfarten ges likvärdiga konkurrensvillkor i förhållande till andra länders handelsflottor.

Strategiska logistiknoder, till exempel kombiterminaler och hamnar, bör utvecklas för att de olika transportslagen ska kunna samverka bättre.

I betänkandet ställs också högre krav på kollektivtrafikoperatörer när det gäller såväl samordning som biljettsystem, tidtabeller och resegarantier. Det ska bli enklare för människor att åka kollektivt till studier och arbete även om de passerar en länsgräns.

Betänkandet behandlar också frågor om fritidsbåtar, förarbevis och register, gång- och cykeltrafik, färdtjänst och riksfärdtjänst, transportforskning, infrastrukturplanering, internationellt samarbete och en rad ytterligare frågor.

Med dessa inledande ord, fru talman, överlåter jag till de anmälda talarna att framföra argumenten för och emot majoritetens ställningstaganden.

Anf. 2 ELIZABETH NYSTRÖM (m):

Fru talman! Först av allt vill jag rikta ett stort tack till utskottskansliet som har gjort en utomordentlig insats med det betänkande som vi nu ska debattera.

Under en lång rad år har infrastrukturen varit underprioriterad resursmässigt. Många av problemen pockar på en lösning. Det kan gälla till exempel frågan om vilka hamnar som ska prioriteras eller frågan om hur järnvägen ska hantera den förestående avregleringen inom EU som EU kommer att besluta om.

Det var därför många som hade högt ställda förväntningar på att regeringen skulle lägga fram en proposition som angav färdriktningen för transportpolitiken, den efterlängtrade, som Carina Moberg uttryckte det. Men vi blev besvikna. Den proposition som ligger till grund för det betänkande som vi nu debatterar kan snarast beskrivas som på stället marsch. I stället för att fortsätta framåt gör man halt, och följaktligen har riksdagen ett synnerligen innehållsfattigt betänkande att ta ställning till.

Vi i alliansen har därför 40 reservationer där vi beskriver hur vi vill se infrastrukturen i framtiden. För att undvika upprepningar har vi i alliansen delat upp betänkandet, och mina alliansbröder kommer att inrikta sig på olika avsnitt i betänkandet.

Den trafikpolitiska proposition som kom 1998 innehöll 189 sidor för att ge 20 beslutspunkter, vilket ska jämföras med 351 sidor i föreliggande proposition som så småningom utmynnar i 9 konkreta förslag för riksdagen att ta ställning till. I kvantitativa termer har samarbetspartiernas vedermodor svällt vad gäller antalet producerade sidor med 54 %, medan de skarpa förslagen har minskat med 55 %.

Ur ett kvalitativt perspektiv är propositionen om möjligt sämre än föregångaren. Den är tryffrad med till intet förpliktande åtaganden såsom: främja, avser, bör, återkomma, anser, utreda. Svårigheten att komma överens med Vänstern och Miljöpartiet avspeglas också i de många självklarheter som används för att brodera ut texten och skyla över bristen på substans.

Men vi i alliansen delar i stort regeringens beskrivningar av den svenska infrastrukturen. Men vi saknar de konkreta förslag som följer på bedömningar såsom att ”transporterna och därmed också transportpolitiken får en allt större betydelse för Sveriges utveckling”.

Fru talman! Infrastrukturen är av avgörande betydelse för att skapa tillväxt i vårt land. Vi är fortfarande det gamla Industri-Sverige med skog och malm som fortfarande är beroende av att kunna transportera insatsprodukter inom Sverige och sedan transportera färdigvaror utomlands. Vi har också det nya Sverige som försöker växa, trots de begränsningar som vänsterkartellen lägger på framväxten av småskaliga företag inom tjänstesektorn.

Turismsektorn är ett exempel på var framtidens arbetstillfällen står att finna. Den har vuxit i Sverige, men det återstår mycket att göra för att denna sektor ska kunna nå sin fulla potential. Då kan man inte, som vänsterkartellen har gjort, införa skatt på flygresor, underfinansiera välbehövliga satsningar på vägnätet och ständigt öka drivmedelsskatterna. För att inte tala om den höga beskattningen av arbete som effektivt motverkar att många får arbete inom till exempel turismsektorn.

Vi borgerliga partier inom Allians för Sverige anser därför att målstrukturen för transportpolitiken ska utvidgas med ytterligare ett mål om att främja en fortsatt utveckling av turismen.

Jämställdheten är ett annat kapitel som är oerhört viktigt. Det är viktigt för mig och för hela alliansen. Jämställdheten utgår från alla männi-

skors lika värde och varje människas rätt till respekt för sin person, sina val och sina känslor. Ingen ska särbehandlas på grund av kön eller av andra skäl. All form av diskriminering, förtryck och generalisering måste motverkas. Människor har rätt att betraktas som individer och inte som delar av en viss grupp som godtyckligt tillskrivs vissa egenskaper, behov eller förutsättningar.

Därför är det stötande att regeringens jämställdhetsanalys är så grund som den kommer till uttryck i propositionen. Exempelvis konstaterar man att kvinnor och män skiljer sig åt vad gäller resmönster. Man konstaterar också att vägmärken inom transportsystemet i vissa fall återspeglar stereotypa könsroller. Är verkligen skyltningen på våra vägar det största jämställdhetsproblemet i dag? Grundanslaget är att kvinnor inte klarar av att stå på egna fötter utan behöver staten till hjälp om det så gäller tillgången till bussar eller hur skyltar ska utformas. Jag tycker att det är trams.

Vår utgångspunkt är att potthål i vägarna drabbar kvinnor såväl som män. Om kollektivtrafiken inte passar in i resmönstret är det till lika stort förtret för kvinnor som för män. Många av de problem som präglar trafikmiljön är så att säga könsneutrala och åtgärdas lämpligen genom konkreta åtgärder såsom ökade anslag till vägarna i stället för en mängd utsvävningar om kvinnors särart visavi män.

Det finns problem med jämställdheten i Sverige, och det är problem som förtjänar att tas på allvar. Den kanske allra viktigaste formen av oberoende är att kunna leva på sin lön. Jämställdhetspolitiken handlar till stor del om att ge kvinnor lika möjligheter som män att skaffa sig ekonomisk makt. De svenska kvinnorna kommer aldrig att bli verkligt jämställda utan ekonomiskt oberoende, vare sig det är från en man eller från staten. Genom sänkta skatter och mer pengar till offentliga verksamheter inom vård och omsorg, som vi föreslår, kan kvinnor få större ekonomiskt oberoende och därmed bli mer jämställda.

Större ekonomiskt oberoende kan för kvinnor på det transportpolitiska området leda till att de i större utsträckning än i dag kan bestämma sina resvanor själva utan att få villkoren dikterade av vare sig män eller politiker.

Avslutningsvis, fru talman, yrkar jag bifall till reservation 1, men jag står naturligtvis bakom våra övriga reservationer.

Med detta mitt sista anförande i denna kammare ber jag att få framföra mitt tack till all trevlig personal som under mina elva år i riksdagen har bidragit till den positiva atmosfär som finns här i riksdagen, och jag önskar alla en trevlig sommar.

Anf. 3 RUNAR PATRIKSSON (fp):

Fru talman! Jag tycker att det är roligt att se att infrastrukturministern är här och deltar i vår debatt. Det är glädjande.

Jag yrkar för tids vinnande från Folkpartiet bifall endast till reservation 1, men vi står naturligtvis bakom alla reservationer där Folkpartiet finns med.

Propositionen *Moderna transporter* som vi ska diskutera i dag är kraftigt försenad. Den skulle ha kommit för ett år sedan. Den innehåller endast några få skarpa förslag. Det enda nya som säkert sker är utlovade nya utredningar. Propositionen utgör ett slående exempel på de rödgrönas handlingsförlamning, den förlamning som vi sett under de gångna åren. Och detta är tydligen de rödgrönas förslag även för framtiden.

Det som behövs, vilket jag brukar uttrycka i de debatter som jag deltar i, är färre debatter och sammanträden och fler grävskopor. Detta är alliansens alternativ.

I min sista infrastrukturdebatt i riksdagen ska jag koncentrera mig på vägar och alternativa finansieringar av infrastrukturen.

Den nuvarande regeringen och dess stödpartier Miljöpartiet och Vänsterpartiet har i synen på infrastrukturens finansiering sitt stora problem, anser vi. Just därför blir vägnätet allt sämre i stora delar av Sverige, och tillväxten både i storstadsområden och på svensk landsbygd utvecklas negativt med dåligt fungerande åtkomlighet.

Kom ihåg att hundratals mil stängs av i Sverige fortfarande år 2006 när tjälén slår till i de delar av Sverige där råvaran till pappers- och träindustrin finns! Tänk om Norge skulle stänga kranarna till oljefälten på grund av snö och kyla! Det sker inte.

Vi i Allians för Sverige talar åter i vår gemensamma motion, fru talman, om PPP-lösningen. Det betyder, med ett nytt uttryck som jag anser vi ska använda i framtiden, offentligt och privat kapital i samverkan. Bygg infrastruktur i samverkan med det privata kapitalet! Därmed tillförs infrastrukturen kapital snabbare på de stora stråken som till exempel utbyggnad av den Nordiska triangeln, kringleder vid storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö samt till exempel Trollhättepaketet och E 45:an, som jag hoppas vi kan uttrycka oss från och med i dag. Flera liknande projekt ligger och väntar på byggstart till och från orter som lider av att ingenting händer med orternas tillgänglighet och åtkomlighet.

Då kan pengar i budgeten gå till större underhåll av de mindre vägarna och stoppa sönderfallet av det statliga vägnätet – kom ihåg vad jag sade: stoppa sönderfallet av det statliga vägnätet – som sker i dag. Dessutom skulle bidraget till de enskilda vägarna kunna ökas. Det enskilda vägnätet som betyder så mycket för åtkomligheten i Sverige behöver betydligt större stöd, anser vi i alliansen.

Det byggs vägar runtomkring i Sverige när vi åker fram. För egen del körde jag väg 61 i går via Arvika till Karlstad. Det är en byggplats. Problematiken är bara att den byggs med kommunala förskotteringar, pengar som skulle användas i vården av äldre och barn eller i skolans viktiga verksamhetsområde som är kommunernas ansvar. Inte ska kommunerna förskottera vägnätet åt staten. Många, även sossestyrd, kommuner anser sig piskade till förskotteringar när den rödgröna regimen sätter fast sig i en ideologisk låsning som omöjliggör samverkan mellan offentligt och privat kapital för en snabbare utbyggnad av den svenska infrastrukturen.

Fru talman! Detta vill Allians för Sverige ändra på efter den 17 september. Vi anser att alla möjliga vägar för finansiering måste användas för att bygga vägar för åtkomlighet i hela Sverige året om – året om. Den rödgröna låsningen mot alternativa finansieringslösningar hotar att försena eller rentav omöjliggöra nödvändiga investeringar där det finns stort intresse från näringslivets kapital att medverka. I stället genomförs nu investeringar som tar utrymme i budgetanslagen varför andra angelägna projekt inte får plats eller blir kraftigt försenade och hämmar tillväxt, företagande och därmed skapande av riktiga arbetstillfällen runtom i Sverige, i det Sverige där 140 000 ungdomar är arbetslösa.

Allians för Sverige, Moderaterna, Folkpartiet, Centerpartiet och Kristdemokraterna, är alternativet till svensk infrastrukturpolitik efter valet 2006. Alliansen är alltså alternativet som tror på alternativ finansiering, offentligt och privat kapital i samverkan för ett åtkomligare Sverige. Människor och gods ska färdas väl på Sveriges vägar. Jag säger än en gång: året om. Välfärd är att färdas väl. Det är en sanning för utveckling, arbete och tillväxt i Sverige. Det vill vi i alliansen skapa.

Fru talman! Till sist: Tack för alla goda debatter i åtta år, till fru talman, till er alla trafikvänner från alla partier, infrastrukturminister Ulrica Messing, trafikutskottets personal med kanslichefen Göran Nyström i spetsen. Tack för er hjälpsamhet och er kunskap! Ett speciellt tack till trafikutskottets ordförande Claes Roxbergh och till presidiet Elizabeth Nyström och Carina Moberg för ert rättvisa, kunniga och trivsamma sätt att leda trafikutskottets arbete!

Ännu en gång: Till sist, fru talman, vill jag återge några ord av en av mina favoriter, eftersom jag i den här kammaren ibland sammankopplas med musik. En av mina favoriter heter Carl Anton. Jag tycker att innehållet i mitt sista anförande är otroligt viktigt. Därför lånar jag bara några ord av Carl Anton till sist:

Låt den sista strofen bli till en sång vi minns. Tack för att vi får ha varann. Tack för att alla finns.

Anf. 4 JOHNNY GYLLING (kd):

Fru talman! Jag vill yrka bifall till reservation 1. Kristdemokraterna står givetvis bakom alla reservationer som är märkta med kd.

Min uppgift i den här debatten är att tala om frågor som rör bilismen, såsom alternativa drivmedel, utskrotning av äldre fordon, fordons hobbyn samt kampen mot rattfylleri. Jag kommer att beröra reservationerna 31–35.

Fru talman! I går var jag tillsammans med några riksdagsledamöter och besökte Volvo i Olofström. Jag fick höra en liten historia. En jämsbögsbo utvandrade till Amerika och blev framgångsrik inom fordonsbranschen, så framgångsrik att självaste Henry Ford fick låna pengar av honom i början av sin karriär. Nu är det Ford som äger Volvo. Nu är cirkeln sluten. Volvo i Olofström sysselsätter ungefär 4 000 människor i det lilla samhället.

Bilen, fru talman, är en av de största och viktigaste uppfinningar som har gjorts. Det är många som är överens om det. Till moderna transporter hör bilen. 85 % av persontransporterna utförs med bil. Men i den proposition som regeringen har lagt fram om moderna transporter saknar vi tydliga skrivningar om hur viktig bilen är. Det verkar som om den röd-

gröna vänsteralliansen, Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet, inte riktigt förstår hur viktig bilen är för människor i Sverige i dag.

Varje tal om att lindra skatterna för bilister möts med stor skepsis hos vänsteralliansen trots att vi alla vet att bilister, särskilt på landsbygden, är överbeskattade. Många har inga alternativ som tunnelbana, buss eller tåg utan är beroende av bilen för att kunna sköta sitt jobb, för att kunna umgås med släkt och vänner, för att leva ett bra liv. Vi vill därför se en bil-social utredning för att alla beslutsfattare i Sverige ska förstå bilens betydelse.

Fru talman! Att byta bränslen är av största vikt. Vi i Allians för Sverige vill se mer av stimulans för effektivare motorer och utveckling av alternativa drivmedel. Vi vill se en teknikutveckling där olika alternativ prövas i stället för att tekniken styrs av politiken. En omställning från fossila bränslen måste ske hellre med morot än med piska. Vi vill medverka till en omställning till ett hållbart transportsystem där bilen är central men dess miljöpåverkan ska vara minimal.

Det här var en del om reservationerna 31 och 33.

Fru talman! Nu övergår jag till reservation 32.

En väg till ett hållbart transportsystem är att få bort de största föroreningskällorna från trafiken. De gäller de äldre bilarna utan katalysator. De utgör en mycket liten del av Sveriges bilpark, men ändå står de för de största utsläppen av hälsofarliga avgaser. Vi vill skrota de här bilarna. Vi vill hjälpa bilisterna att ta beslutet att byta till en nyare bil. Därför föreslår vi en kraftigt höjd skrotningspremie från denna höst, från 1 700 kr till 4 000 kr. Sverige har en av Europas äldsta fordonsparker. Vårt förslag leder till omedelbara miljövinster.

Sparsam körning är en annan åtgärd som kan bidra till minskade utsläpp, och därför vill vi se att detta ingår i körkortsutbildningen.

I reservation 35 har vi synpunkter på fordons hobbyn. Vi välkomnar regeringens förslag att förenkla registrering av importerade fordon. Trafikuskottet har tidigare gjort flera uttalanden om hur viktig fordons hobbyn är, men trots detta möter vi ofta privatpersoner och företagare som får problem med myndigheterna. Det exempel som vi pekar på i reservation 35 är företag som bygger specialfordon, såsom till exempel förlängda limousiner. De kan drabbas av stora problem att registrera bilarna trots att de i princip uppfyller alla krav som ställs. Vi vill därför att typgodkännandeprocessen förenklas i detta avseende.

Sedan är det reservation 36. Det allvarligaste tar jag till sist, och det gäller kampen mot rattfylleriet.

Hur många onödiga dödsfall och svåra olyckor som rattfulla personer orsakar kan vi inte säkert veta. Vad vi vet är att i minst en tredjedel av dödsolyckorna är alkohol inblandad. Vad vi vet är också att varje olycka är en tragedi för de familjer som drabbas.

Regeringen har gjort flera missar i kampen mot rattfylleriet. För cirka fem år sedan presenterade regeringen ett så kallat elvapunktsprogram för trafiksäkerheten utan att rattfylleriet var med bland de elva punkterna. Det visar att insikt om problemet saknades.

Av dem som dömts för grovt rattfylleri har färre och färre fått en fängelsestraff de senaste fem åren. Insatserna för att hjälpa de dömda bort från missbruk är otillräckliga.

Droger och bilkörning hör inte ihop! Partierna inom Allians för Sverige anser att ytterligare insatser måste göras för att upprätthålla denna princip.

- Grovt rattfylleri ska leda till frihetsberövande straff som princip.
- Vållande till annans död genom rattfylleri ska kunna tillämpas.
- Obligatoriska behandlingsprogram ska upprättas.
- Alkolås ska krävas för att få körkortet tillbaka efter ett rattfylleribrott.
- En lag mot så kallad eftersupning måste införas.

Fru talman! Det ska sägas att regeringen blivit mer offensiv i kampen mot rattfylleriet de senaste åren, men varför inte då använda fler av de verktyg och metoder som är effektiva i den här kampen? Min fråga till infrastrukturministern blir: Ställer ministern upp på våra krav som jag räknat upp här?

Fru talman! Jag vill liksom föregående talare tacka mina kamrater i trafikutskottet, kansliet och ministern för den tid vi har haft tillsammans i debatter och i arbetet. Jag får också tacka Jan-Evert Rådström för att han tog ett kort i detta ögonblick.

Anf. 5 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Att skapa bra och likvärdiga utvecklingsvillkor i alla delar av landet är en hjärtefråga för Centerpartiet. Bra transporter för människor och gods är i det sammanhanget avgörande viktigt. Det handlar om bra och tillförlitlig infrastruktur, och då menar jag både den fysiska infrastrukturen i form av främst vägar och järnvägar där det går att komma fram under alla delar av året och den digitala infrastrukturen i form av tillgång till bredband i ordets verkliga mening.

Det här betänkandet innehåller 40 reservationer, varav mer än hälften är gemensamma för allianspartierna. Som Elizabeth Nyström nämnde har vi gjort en viss arbetsfördelning, och jag kommer bland annat att tala om järnvägsfrågor, hamnfrågor och Gotlandstrafiken.

En utvecklad järnvägstrafik har sin givna plats i transportsystemet för både person- och godstransporter, särskilt om man som vi i Centerpartiet vill se ett grönare och mer miljöanpassat transportsystem. Vi är övertygade om att flera aktörer och större möjligheter för dessa att faktiskt köra tåg skulle kunna driva på denna utveckling åt rätt håll.

En utvecklad tågtrafik är väldigt viktig både för Sverige som nation, om vi ska klara ambitiösa miljömål, och för olika regioner runtom i landet. Regional snabbtågstrafik har på många håll blivit mycket framgångsrik och haft stor betydelse för en ökande arbets- och studiependling. Jag kan bara nämna Mälardalen men också mitt hemlän Gävleborgs län. Denna positiva utveckling bör främjas ytterligare, och då ska enligt vår mening regionerna ges ökad rådighet över trafiken.

Centerpartiet och övriga allianspartier vill ha en ordning där flera engagerade tågoperatörer kan få vara med och utveckla tågtrafiken i Sverige. Tågtrafiken mår helt enkelt väl av att SJ inte längre blir ensam aktör på rälsen.

Det framgår också av den av regeringen tillsatta Järnvägsutredningen, som jobbade ett par år och var tänkt att vara ett viktigt underlag för den proposition som vi i dag diskuterar. Men regeringen förefaller ha glömt bort eller möjligen förträngt vad Järnvägsutredningen föreslog. Man väljer att ta några små myrsteg i frågan, men det ger ingen mångfald att tala om i tågtrafiken. Dessutom tar regeringen inte alls tag i de strukturproblem som finns när det gäller till exempel fordonsförsörjningen inom tågsektorn.

Regeringen anför i propositionen att den ”långväga (interregionala) järnvägstrafiken bör fortsatt så långt möjligt drivas på kommersiella villkor och i övrigt kompletteringsupphandlas av staten. Med hänsyn till framtida regeländringar i EU bör en stegvis förberedande modell för marknadsöppning utarbetas.”

Ändå landar regeringen i förslaget på att SJ AB ska behålla sin ensamrätt för interregional trafik som bedrivs på kommersiella villkor, med undantag för den lilla del som utgör charter- och nattågstrafik.

Och så har man det här med Norrlandsförsöket. I propositionen föreslås en försöksverksamhet med upphandling av persontrafik under högst tio år på det statliga järnvägsnätet i delar av Norrland. Vi menar att det föreslagna försöket är steg åt rätt håll, men alltför begränsat. Regeringen sänder negativa signaler till andra delar av landet där intresse också finns att få till stånd en upphandling av de trafikeringsrätter som i dag innehas av SJ.

Utöver att vi inom allianspartierna är positiva till flera aktörer på den svenska järnvägen behövs det också offensiva satsningar på järnvägsinfrastrukturen. Förslagen när det gäller att främja kombiterminaler för smidiga övergångar mellan olika transportslag är bra. Men ska järnvägen utvecklas behövs dubbelspår på många fler sträckor. Ett viktigt krav är också att underlätta tågresandet för svenska folket genom en väl fungerande samordning av biljettsystemen. Oberoende av om resan sker med olika bolag och olika transportslag måste det vara möjligt att köpa en enda biljett från till exempel Malmö till Luleå genom ett enda telefonsamtal.

Fru talman! Den goda utveckling som järnvägen har haft stannar nu upp, och den framtida potentialen tas inte till vara med den förda politiken. Den dynamik och potential för en ökande trafik som finns släpps inte fram med regeringens politik som är alltför försiktig.

Främst från miljösynpunkt men också för att minska belastningen på vägnätet är det angeläget att den långväga godstrafiken i större utsträckning än i dag förs över från vägar till järnväg eller sjöfart. Detta kräver ett fortsatt arbete med att förbättra möjligheterna till kombitrafik. Det är också viktigt att Sverige i EU-samarbetet är pådrivande för en bättre samordning mellan de nationella järnvägarna så att även långväga gods transporter inom EU kan flyttas över till järnväg.

Fru talman! Om man studerar statistik och utvecklingskurvor på transportområdet blir man ännu mer övertygad om att det verkligen behövs krafttag för att påverka utvecklingen. Utvecklingen går nämligen inte alls åt rätt håll när det gäller godstransporterna, som beräknas öka med runt 20 % fram till år 2020 – alltså en ökning av godstransporterna med 20 % på sisådär 15 år.

Vi talar väl om tåg och sjöfart. Men det är lastbilstrafiken som tar hand om det mesta av ökningen, även på de långa avstånden där tåg och sjöfart borde vara bra alternativ. Vägtransporternas andel av transportarbetet beräknas öka med ytterligare några procent, upp till 45 % år 2020. Det betyder att nästan hälften av alla transporter fraktas omkring på våra vägar, medan sjöfarten, som vi säger oss vilja främja, minskar till en tredjedel, till ca 36 %. Järnvägen har en oförändrad andel av transportarbetet, ca 19 % år 2020 – om man nu ska lita på att statens eget institut för kommunikationsanalys, Sika, har rätt i sina beräkningar.

Sikas rapport avslöjar tydligt att även om Ulrica Messing i dag, antar jag, talar väl om sjöfart och järnväg är det landsvägstransporterna som tar hand om ökningen. Skillnaden mellan regeringens retorik och praktiken illustreras nu senast av hur man hanterar industrin och framför allt de mindre och medelstora företagens möjligheter att komma ut på spåren med sitt gods.

Banverket har på regeringens uppdrag utrett bland annat frågan om stickspår till industrier. Efter detta aviseras nu sågverk, verkstäder och andra småindustrier runt om i landet om drastiskt ökande avgifter för att kunna trafikera spåren.

Följden blir att ännu mer trafik flyttas till våra redan hårt belastade vägar. En sådan utveckling måste rimligen hejdas om vi menar allvar med att skapa ett miljöanpassat och grönt modernt transportsystem. Jag tog upp detta med Ulrica Messing för ett par veckor sedan. Hon lovade att titta på frågan om hur det är med stickspåren och industrierna. Jag är tacksam om vi i dag kan få beskedet att det inte blir sådana här drastiska avgiftshöjningar för småindustrin, som då skulle flytta ännu mera gods från järnväg till vägtransporter. Jag ser fram emot ett svar där.

Fru talman! Fungerande hamnverksamheter är av avgörande betydelse för transporterna. Det är viktigt för det näringsliv och de kommuner som berörs att snarast få veta under vilka villkor de ska verka.

Regeringen bedömer i sin proposition att hamnarnas samlade infrastruktur och resurser måste utnyttjas mer effektivt och att vissa hamnar bör prioriteras vad gäller statligt finansierad infrastruktur som en följd av det.

När nu detta liksom mycket annat ska utredas vidare vill jag understryka vikten av att man noga studerar de behov av sjötransporter som finns i olika delar av landet så att ingen blir diskriminerad eller på förhand är utesluten.

Fru talman! Inledningsvis i detta anförande underströk jag vikten av bra och likvärdiga utvecklingsvillkor i alla delar av landet. Staten har ett ansvar för detta. Det gäller inte minst transportmöjligheterna.

Gotland är en del av Sverige, inte bara i semestertider och under Almedalsveckor. Just nu lever hela Gotland i en väldigt stor osäkerhet om hur det blir med den framtida trafiken och kostnaderna för denna.

Vår utgångspunkt är det enkla och ganska självklara att också Gotland ska ha konkurrensvillkor som är likvärdiga med dem för övriga delar av landet. Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de vägar och broar som samhället ställer till förfogande utan kostnad för nyttjarna i övriga landet. Det motiverar att speciella insatser görs av staten för att neutralisera de transport- och konkurrensnackdelar som Gotland faktiskt har. Stödet till Gotlandstrafiken är i grunden en satsning

som förbättrar konkurrenskraften så att även Gotland kan bidra till den svenska tillväxten.

Ansvar för Gotlandstrafiken måste fungera bättre och mera långsiktigt än som varit fallet under senare tid under den socialdemokratiska regeringen. De akuta problem som uppstod kring finansieringen under hösten 2005 och de osäkerheter som nu omger trafikens framtid efter misslyckandet med att upphandla trafik för kommande avtalsperiod är mycket otillfredsställande. Gotlandstrafiken måste ges långsiktigt förutsägbara spelregler med rimliga priser.

Fru talman! Till slut vill också jag instämma i alla tack till höger och vänster som uttryckts här från talarstolen. Till kansliet och till alla ledamöter – vare sig man slutar eller är kvar – vill jag rikta ett tack för ett gott arbete i trivsamt andan i utskottet. Jag vill också rikta ett tack till presidiet i allmänhet och till vår utskottsordförande Claes Roxbergh i synnerhet som nu lämnar oss och som på ett väldigt professionellt och skickligt sätt har lett arbetet och hållit i klubban. Tack ska ni ha!

Anf. 6 JARL LANDER (s):

Fru talman! Det här betänkandet har länge, som vi inledningsvis hörde, varit emotsett av utskottets ledamöter, naturligtvis såväl av majoriteten som av oppositionen.

Som vi hörde inledningsvis av Elizabeth Nyström hade hon sett fram emot och förväntat sig en massa saker. Men betänkandet innehåller ingenting. Det är helt tomt, säger hon. Likafullt finns det 40 reservationer. Man undrar. Det måste ju vara en stor mängd bra förslag eftersom oppositionen reserverar sig på minst 40 punkter.

Det hade nog räckt med hälften av reservationerna därför att merparten av det som sågs antingen i reservationerna eller också i majoritetstexten är ungefär detsamma. I stort sett är vi överens om själva transportpolitiken bortsett från ett antal punkter som jag senare återkommer till.

Inledningsvis ska jag ta ett par exempel. Tre partier har yrkat bifall till reservation 1. Vad säger då den? Jo, den säger att turismutvecklingen ska pekas ut när man tar hänsyn till infrastrukturinvesteringar. Javisst, vi håller med och säger också att *alla* verksamheter inom en region ska vara med när hänsyn tas till vilka infrastrukturinvesteringar som behövs. Det gäller alltså inte bara turismen. Jag tycker att reservationen är ganska onödig utifrån detta.

Det finns fler sådana här exempel. I reservation 2, som man visserligen inte yrkar bifall till, sägs det att det ska vara konkurrensneutralitet mellan transportslagen och att avgifter ska baseras på samhällsekonomiska marginalkostnader. Men säger vi något annat i majoritetstexten? Svaret är nej. Det gör vi inte. Vi säger samma saker. Varför då denna reservation?

Så där kan man fortsätta med flera olika saker. Jag kan bara föreslå er att titta på majoritetstexten om Gotlandstrafiken, på den reservation som finns om kontroll av flygbesättningar, på reservationen om fordonshobbyn eller på den sista reservationen, vilken handlar om körkortsgiltighet och som har rubriken Övriga frågor. Jämför majoritetstexten med reservationerna! Vi är helt överens, så varför denna mängd av reservationer? Kan det vara så att vi måste ha ett antal reservationer bara därför att det är valår? Jag misstänker det.

Fru talman! Till skillnad från vad de andra har sagt skulle jag vilja skumma igenom regeringens förslag som vi har hanterat i trafikskottet – regeringens länge emotsedda proposition så att säga.

Med risk för att jag överskrider talartiden ska jag försöka peka på det mesta av allt bra här – det finns ingenting här som inte är bra. Trots vad vi tidigare hört från talarstolen kommer vi att stärka persontrafiken på järnväg. Resenärerna kommer att sättas i centrum. Det blir en bättre sammanhållen lokal och regional spårbunden trafik, och det kommer att bli ett bra samarbete mellan de tre ansvarsenheterna för järnvägstrafiken. Jag syftar då på länstrafikhuvudmännen, på Rikstrafiken och på SJ. Det blir bättre på grund av att vi nu ger Rikstrafiken bättre förutsättningar att ta fram analyser och skapar en bättre samverkan mellan regional och interregional trafik.

Resenärernas möjligheter att pendla över länsgränser kommer att förbättras. SJ:s roll, Sven Bergström, som stark tågoperatör över hela landet slår vi fast i betänkandet. Någon annan utväg kan vi inte se för att utveckla tågtrafiken ytterligare. Det behövs en utvecklad tågtrafik för att vi ska nå de transportpolitiska målen. Att i ett land som vårt, glest befolkat och med långa avstånd, påstå att ytterligare avreglering skulle gynna tågtrafikens utveckling tycker vi inte är seriöst, till skillnad kanske från alliansens företrädare. Vi säger enbart att ska ytterligare avregleringar ske inom järnvägsområdet ska det i så fall gå parallellt med EU:s utveckling och träda i kraft tidigast, det är vi nog samma med att peka på, vid den tidpunkt EU-parlamentet och rådet fastställt.

På tal om avregleringar, fru talman, vill jag markera att vi från majoriteten säger nej till några ytterligare sådana eller avyttringar av myndigheters enheter inom transportsektorn. Vägverkets och Banverkets produktionsenheter till exempel ska vara kvar inom verken. Även om det är enheter som arbetar på en öppen marknad enligt affärsmässiga metoder har de inte några utträngningseffekter, vilket alliansen påstår. Däremot vill jag påstå att dessa enheter behövs inom myndigheterna som en balans och en kunskapsbank när upphandlingar sker i konkurrens med andra byggnadsföretag. Av samma skäl, av effektivitetsskäl och av trafiksäkerhetsskäl, vill vi inte heller konkurrensutsätta Vägverkets förarprovning. Allt talar för att även Svensk Bilprovning ska vara kvar som ett monopolföretag för att vi ska kunna ha en trafiksäker verksamhet framöver.

Några avregleringar var det inte fråga om, som jag sade, och så ska man inte se den tioåriga försöksverksamheten heller. Det är mer ett sätt att se om det finns möjligheter för regioner att ta ansvar för persontrafik där de marknadsmässiga förutsättningarna inte är så starka. Rikstrafiken får nu i uppdrag att precisera hur det här ska genomföras och på vilka banor det ska gälla.

Vad jag sade förut om att sätta resenären i centrum får vi ett bevis för i detta betänkande. Den 1 januari blir det en tydlig lag om information till resenärerna, information om pris, avgångstider, ankomsttider, ersättningssystem, vem som utför transporter och så vidare. Jag tycker att det är ett bra bevis på att resenären kommer i centrum. Det här tyder på att regeringens förslag verkligen strävar åt att vi ska klara de transportpolitiska målen på sikt.

Frågan om samordning av system för information, biljetthantering och bokning – det Sven Bergström var inne på – finns med i propositionen. Vi stärker också detta. Är det så att transportörerna inte kommer överens säger vi att vi inte är främmande för lagstiftning i denna fråga. Då funderar man varför det finns reservationer om det.

Jag vill vidare hävda att satsningen på kollektivtrafiken gör att handikappanpassningen kommer att klaras av fram till 2010. Målsättningen ligger kvar. Det hänger mycket på hur de olika länstrafiknämnderna och operatörerna ser till den här verksamheten. Men trycket kommer att fortsätta från både riksdag och regering för att klara av den målsättningen.

Vad gäller färdtjänsten vill jag påstå att vi höjer kvaliteten. Vi ställer krav på att de som hanterar färdtjänstären ut i kommunerna har hög kompetens och att de kontinuerligt utvecklar sin kompetens. Det sägs konkret i förslaget att barns ansökningar ska prövas utifrån deras förutsättningar gentemot barn som inte har funktionshinder. Då tycker jag att det är lite beklagligt att oppositionen har reservationer i det här avseendet, med oro för att vissa kommuner kan få för dyr verksamhet vad gäller färdtjänsten. Jag vill påstå att när det gäller barn, i synnerhet barn med handikapp, får det gärna bli lite dyrare för kommunerna. Barn måste få kosta. Som sagt är det beklagligt att ni har en reservation med anledning av detta. Vissa kommuner får naturligtvis en ökad kostnad, men inte alla. Det beror på hur de tidigare har hanterat färdtjänstären.

Nästa förslag i betänkandet, fru talman, som jag vill lyfta fram är det som handlar om godstransportsektorn. Vi har ett antal gånger framhållit betydelsen av att ha en konkurrenskraftig åkerinäring i landet. Den här propositionen innehåller skrivningar om konkurrens på lika villkor, harmoniserade spelregler, att ett samlat angreppssätt behövs för att upprätthålla och utveckla en ekonomiskt sund, konkurrenskraftig, miljövänlig och trafiksäker åkerinäring i landet. Det är helt i överensstämmelse med vad vi i trafikutskottet har sagt förut.

Nu gäller det enbart att gå vidare inom EU för att klara ut de olika förutsättningar som finns mellan olika EU-länder, i synnerhet de förutsättningar som finns för företag utanför EU. Här är bland annat cabotagefrågan väldigt viktig. Jag tycker att det är väldigt positivt att transportminister Ulrica Messing har väckt frågan inom kommissionen och fått med sig några andra länder. Vi ser fram emot ett snabbt beslut. Kommer det inget snabbt beslut tycker vi från majoriteten att svensk lagstiftning ska anpassa definitionen av cabotage efter det förslag som Vägverket har arbetat fram. Det kan bli en svensk tolkning tills man kommer överens i EU.

För att godstransporterna ska kunna bli effektivare, miljövänligare och trafiksäkrare måste vi också peka ut fler godstransportnoder och tala om var de ska läggas och så vidare – Sven Bergström var inne på det – så att samverkan mellan de olika transportslagen blir optimal. Därför tycker vi att det är bra att man utreder var de ska finnas. Det gäller både kombi-terminaler och hamnar. Vi ska inte enbart peka ut dem utan att veta att de kommer att fungera i framtiden.

Ett par ord om sjöfarten. Det sjöfartsstöd som vi införde för ett par år sedan ger det här året en besparing för svensk sjöfart på ca 2 miljarder kronor. Då förutsätter vi att vi kan gå vidare efter den beredning som

finns inom departementet och också klara av frågan om tonnageskatt. Det kommer att ge svensk sjöfart ytterligare konkurrenskraft, anser vi.

När jag nu ändå är inne på sjöfartsfrågor vill jag kommentera Gotlandstrafiken och verkligen betona att staten har, för att Gotlandstrafiken inte ska vara annorlunda, ett stort ansvar för att de boende på ön har tillgång till samma typ av transportmöjligheter som övriga som inte bor på ön. Det var utifrån detta som det kom extra medel i vårpropositionen i våras för att den upphandlande trafiken inte skulle bli dyrare och få genomslag på biljettpriser på grund av bränslekostnadsökningen. Nu är det en ny upphandling på gång från Rikstrafiken. Deras uppgift är att trygga en tillfredsställande, effektiv och miljövänlig trafiklösning mellan fastlandet och Gotland. Som jag sade inledningsvis har staten ett övergripande ansvar för att detta löses.

Jag kan inte låta bli att nämna några ord, fru talman, också om andra sjöfartsfrågor som gäller de mindre båtarna, fritidsbåtsregister och förarbevis, som det finns skrivningar om i propositionen och i betänkandet. Liksom vi har förarbevis eller körkort när vi kör fordon på land tycker jag att det är välmotiverat att ha det även på sjön, i alla fall vad gäller de båtar som går lite fortare, inte de små som vi kanske rör. Var gränsen går och vilka motorstyrkor det ska handla om måste utredas först.

På samma sätt förutsätter vi att båtförare som har lång erfarenhet och kanske rent av har kört båt yrkesmässigt inte ska behöva förarbevis. Vi antar att det kommer att innefattas av olika övergångsregler i det fortsatta utredningsarbetet.

Ska vi dessutom höja säkerheten till sjöss för fritidsbåtägare är det väl motiverat att vi har ett fritidsbåtsregister. Då har man i alla fall lite koll på vem det är som kör för fort, vem det är som åsidosätter sjöregler – för att inte tala om hur enkelt det blir att eftersöka till exempel stulna fritidsbåtar.

Fru talman! Detta var en skumning av propositionen, en mycket bra proposition med alltför många reservationer. Bevisligen är merparten av reservationerna onödiga. Vi ser att det finns skillnader mellan oss i majoriteten och de så kallade allianspartierna. Avreglera mera så blir det flera som det går illa för, vill jag påstå. Inga ytterligare avreglingar och en bättre samverkan mellan de olika transportslagen ska göra att vi får bättre transporter i det här landet framöver.

Som alla andra, fru talman, vill jag tacka för bra debatter, trevlig samvaro, och så vidare. Men jag måste rikta det stora tacket från min och vår sida till trafikutskottets kansli och i synnerhet Martin Palm, för han har på ett utmärkt sätt fångat och fått ned i text allt vad vi sade. Han har dessutom fått med allt som vi inte sade, och det finns också i tryck i betänkandet.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet i dess helhet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 7 PETER PEDERSEN (v):

Fru talman! Även jag vill tacka ledamöterna i trafikutskottet för ett bra samarbetsklimat och bra diskussioner. Även om vi inte alltid tycker likadant är det en trevlig stämning. Jag är förhållandevis ny i trafikutskottet, och jag uppskattar mycket det diskussionsklimat som finns där och att man kan komma fram till olika lösningar vid bordet. Jag vill för-

stås också tacka personalen på kansliet som gör ett fantastiskt arbete. Jag vill faktiskt också tacka – det är inte så ofta jag gör det – socialdemokraterna och miljöpartisterna som tillsammans med oss i Vänsterpartiet har lagt fram den här utmärkta propositionen. Jag vill också rikta ett stort tack till minister Messing och hennes personal på departementet. Vi har jobbat länge med propositionen.

Det började här med att Nyström från Moderaterna gick fram och sade att det inte står någonting i det här betänkandet, att det bara är en massa ord. Även om vi från majoritetens sida skulle ha gett en öppen möjlighet att slå in kilar i majoriteten, tycker jag att det hittills har varit väldigt dåligt med argument.

Ni säger att det inte finns någonting i det hela, men när ni väl börjar gå igenom det kommer ni med lite beröm och säger att det är bra det som står om fordonshobbyn, att det är ganska bra det som står om ditten och datten. Var finns egentligen den grundläggande kritiken? Jag håller med Jarl Lander om att väldigt många av era reservationer känns som tuff-fäktningar i sammanhanget med tanke på de stora orden från början om att det var så otroligt dåligt. Med den goda stämningen i botten får man ta den kritiken, för det tillhör ju spelets regler. Men man kan ju konstatera att andra parter som jobbar med trafik- och transportfrågor har varit förhållandevis positiva till det analyserande anslag som trots allt finns. Det här är inga saker som man löser i en handvändning. Det kräver stora överväganden och handlar om mycket pengar. Det här anslaget skulle man vilja se i ännu fler propositioner och ännu fler betänkanden.

Eftersom Jarl Lander och Carina Moberg har gått igenom de viktigaste sakerna i stora drag tänker jag inte återupprepa det hela, utan jag tänker hålla mig väldigt kort till några punkter som jag och Vänsterpartiet finner speciellt glädjande.

Det handlar bland annat om att vi slår fast kollektivtrafikens betydelse och att det krävs olika åtgärder för att vi ska få fler människor att välja att resa kollektivt. Det innebär i sig inte ett totalt påhopp på alla som åker bil. Jag åker själv bil. Men jag inser att det finns stora problem förknippade med den stora andelen transporter som i dag sker på väg. Kan vi minska denna andel genom att få fler människor att resa kollektivt är det till fördel för miljön, för trafiksäkerheten och en rad andra faktorer. Jag uppskattar att åtminstone Centern i den borgerliga alliansen i olika debatter inser detta och ser en viss fara i att till exempel alltför mycket av godset fortsätter att transporteras på väg. Jag uppskattar att Centern framför den åsikten och hoppas att det kan smitta av sig på till exempel Moderata samlingspartiet så att de inser att det finns vissa problem med att ha så mycket gods som transporteras på väg.

Vi är nöjda med jämställdhetsanslaget i propositionen och i betänkandet, och det kommer Karin Thorborg att prata mer om. Det handlar inte bara om trafikmärken, som någon anför här, utan hela transportpolitiken ska genomsyras av ett jämställdhetsperspektiv som ska få genomslag över hela linjen, inte bara vad gäller trafikmärken. Även i ledningsfunktioner, till exempel de som fattar beslut om de här frågorna, kan man se en tydlig manlig dominans som vi tror har en påtaglig påverkan på den politik som sedan förs.

Vi lyfter fram att det krävs kraftfulla åtgärder och styrmedel för att komma till rätta med framför allt vägtrafikens klimatpåverkan. Jag har

samma fundering som Jarl Lander här. Det framgår väldigt tydligt på ett flertal ställen i propositionen och betänkandet att huvudprincipen är att de olika transportslagen ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader. Då får man stå för det också. Man kan ju inte bara säga det här från talarstolen, utan då måste det också få ett genomslag. Jag märker en viss skillnad här. Om jag uppfattar det hela rätt nu så tycker Moderaterna att vi ska höja banavgifterna för att järnvägen ska bära sina kostnader, medan Centern tycker att det kan få vissa konstiga konsekvenser, åtminstone om man gör det på vissa stickspår. Det leder det till att man i stället för över godset till väg. Även där tycker jag att Centern har en poäng och att de snarare delar majoritetens uppfattning än alliansens.

När det gäller järnvägstrafik är det känt att Vänsterpartiet inte tror att avreglering löser alla problem. Vi har varit i grunden kritiska, skeptiska och negativa till marknadslösningarna. Vi finner det därför mycket glädjande att vi nu slår fast att SJ AB även i fortsättningen ska ha ansvaret för den långväga interregionala trafiken och att vi bygger mer på samarbete mellan de olika aktörerna än på konkurrens.

Vi kan leva med Norrlandsförsöket. Det ska bli mycket intressant att se hur det faller ut. Vi hoppas att det ska fungera på ett bra sätt, men vi tror fortfarande att det ska ske genom att olika aktörer ska samverka för att se till att även de som bor i Norrland får en väl fungerande järnvägs- trafik.

Vi tror att det är en mycket klok linje i det här fallet att dra lärdom av tidigare avregleringar. Vi ska inte gå före i Sverige, vara Bror Duktig och alltid springa först, utan vi bör avvakta och se vad som händer i övriga Europa. I det här fallet ska vi inte sätta ned foten först, avreglera vår marknad och släppa in andra aktörer, medan andra aktörer inte släpper in oss. Det skulle bli en märklig konkurrenssituation i så fall. Vi tror alltså inte på en sådan lösning. Därför är vi glada för att det så tydligt från den här talarstolen framgår att inte heller Socialdemokraterna vill gå vidare i den riktningen utan vill avvakta och se vad som händer.

Vi tycker också att propositionen och betänkandet på ett bra sätt lyfter fram kund- och resenärsperspektivet, inte minst att det bör finnas väl fungerande och attraktiva bytesplatser. Jag kommer själv från Degerfors, där vi har en katastrofalt dålig bytesplats som inte sköts alls. Vi hoppas på att det statliga stationsråd som kommer att tillsättas, där bland annat Banverket och Jernhusen AB ingår, tar ansvar för att se till att det ska kännas kul att komma till en järnvägsstation för att vänta på ett tåg. Man ska inte behöva springa ut ett par hundra meter i snön för att se om tåget är försenat, vilket ju ibland händer, för att sedan gå tillbaka till en eventuellt öppen stationsbyggnad. Stationsbyggnaderna ska vara öppna. Det är en viktig del av infrastrukturen att även stationsbyggnaderna fungerar och sköts med bra service.

Sjöfarten har Jarl Lander på ett bra sätt varit inne på, så jag tar inte upp den. Jag konstaterar att det inte varit någon större argumentation eller några replikskiften hittills. Vi får väl tolka det som att kritiken trots allt inte är så jätteallvarlig mot till exempel båtregistret, även om man i andra sammanhang försöker demonisera oss och säger att vi egentligen är ute efter någonting annat än vad som står i betänkandet och propositionen.

Jag vill hävda att så inte är fallet utan att det handlar om att vi ska ha en säker sjöfart också för dem som framför fritidsbåtar. Det finns ingen anledning att ha någon slags särslagstiftning just på det området.

Luftfarten var ju en av de frågor som vi diskuterade mycket. Det har vi inte hört så mycket om här. Det var ju den här diskussionen om hur vi ska fördela stöd till olika flygplatser. Man kan väl säga att det inte var så där jättekul att komma från Örebro län och konstatera att Örebro flygplats ligger inom den ram där man kan riskera att tappa bort stödet enligt den tvåtimmarsregel vi pratar om. Men man måste ju se till helheten. Med de drygt 100 miljoner som finns till förfogande tycker jag att det är en rimlig princip att prioritera de människor som bor långt ifrån centrum, till exempel i norra Norrland. Om vi måste prioritera är det rimligt att vi prioriterar dem som har de sämsta förutsättningarna att kunna ta sig till exempelvis Stockholm för vidare transport till andra orter inom eller utanför Sverige.

Dessutom tycker jag att det är en riktig princip att vi säger att driftsbidrag i huvudsak ska gå till att stödja interregional flygtrafik. Sedan får man fråga sig om det kan finnas andra sätt att finansiera de företag och andra som tycker att det är viktigt att ha direkt kommunikation ut till Europa. Jag tycker att vi ska använda de statliga pengarna på det sätt som stödet är tänkt för. Vi ska inte hitta på andra alternativ. Då får vi komma på ett nytt stöd för att lösa de problemen.

När det gäller cykeltrafiken finns det också glädjande saker, som Karin Thorborg kommer att lyfta fram. Här vill jag bara nämna en liten men viktig detalj som många har irriterat sig på. Det är att man gärna vill kunna kombinera olika transportslag. Det handlar då inte bara om att gå från lastbil till sjöfart eller från järnvägstransporter till lastbil och tvärtom. Även om man kommer cyklande är det en fördel om man kan ta med cykeln på tåget. Nu framgår det tydligt att det finns en önskan om att Banverket ska ta tag i den biten och undersöka hur man ska kunna lösa det på ett bra sätt.

Vi har också tryckt på ganska hårt för de förhållandevis positiva skrivningar som finns i färdtjänstavnittet. Jarl Lander har här tagit upp detta med att funktionshindrade barns rätt till färdtjänst förstärks. Begreppen "ledsagare" och "medresenär" ställer bland annat till problem för dem som ska utnyttja färdtjänsten om man har alltför snäva definitioner av vad det är. Jag konstaterar att det nu står att vi under nästa riksmöte på nytt ska analysera detta och få förslag om hur det ska kunna fungera på ett bra sätt som gör att man kan känna sig trygg för att man, om man behöver färdtjänst, faktiskt kan få ta med en medresenär eller ledsagare utan att någon som sitter på en kommunal förvaltning har en alltför snäv syn på vilka krav som ska ställas. Vi tror att det är viktigt att samma krav ställs i hela landet så att det inte beror på var man bor, så att det inte avgör vilken bedömning som görs.

Fru talman! Jag ser att jag har överskridit min talartid med en minut. Det förvånar mig. Jag vill bara säga att det är med stor glädje jag konstaterar att vi har en enig majoritet, s, v och mp, som står bakom ett stort och viktigt betänkande. Det är inte alltid det sker att vi inte ens har ett litet särskilt yttrande. Jag tycker att det visar att vi har gjort ett bra arbete. Därmed, fru talman, vill jag yrka bifall till förslaget i betänkandet i dess helhet.

Anf. 8 CLAES ROXBERGH (mp):

Fru talman! Den här propositionen har ju haft en lång resa. För mig började väl resan för drygt två år sedan, när vi började diskutera den här propositionen. Gudarna ska veta att man i en sådan process inte alltid får det precis som man vill, utan det blir kompromisser. Jag tycker ändå att det har blivit en bra proposition. Det har blivit ett bra betänkande. Jag ska inte gå igenom det. Det har Jarl Lander gjort på ett bra sätt. Men jag vill ta upp ett par saker, och jag vill teckna en bakgrundsbild som jag tycker är viktig när det gäller transportsektorn.

Det är ju så att det är en rad kurvor som går åt fel håll. Antalet transporter med lastbilar ökar kraftigt. I och för sig ökar järnvägstransporterna också, men den relativa andelen av godstrafiken på järnväg minskar. Också flyget ökar dramatiskt. Vi har en utveckling på personbilssidan som kanske inte är lika kraftig, men vi har ändå en ökning som faktiskt innebär att den teknikutveckling som vi har haft hittills balanseras av den ökning vi har sett. Vi får alltså ingen total förbättring.

Vi har dessutom flera andra faktorer som går åt fel håll. Bullerstörningarna går åt fel håll trots teknikutvecklingen. Vi får fler bullerstörda än tidigare på grund av att trafiken ökar. Trafiken blir tystare. Vi vidtar åtgärder. Men vi lyckas liksom inte hålla trafiken stängden. Sedan har vi olyckorna. Vi gör vissa framsteg, men vi når inte dit vi ville. Det beror också på trafikutvecklingen.

Också på miljösidan får den här ökade trafiken negativa konsekvenser. Teknikutvecklingen räcker inte för att hålla detta stängden. Totalsumman innebär en försämring. Dessutom verkar det ju vara så att effektiviteten i transporterna sjunker, det vill säga att vi har mindre gods på lastbilarna än vi hade tidigare.

Vi har alltså en rad saker att ta itu med för att vi ska uppnå våra mål. Då kommer ju frågan: Vilka styrmedel ska vi använda för att nå resultat? Det är det som är den springande punkten. Jag tror att de flesta håller med mig om verklighetsbeskrivningen. Men frågan kommer: Vilka åtgärder är vi beredda att vidta för att få utvecklingen åt rätt håll? Vilka prioriteringar är vi beredda att göra? Vilka skatter är vi beredda att använda som styrmedel och hur är vi beredda att använda våra investeringar för att styra den här utvecklingen åt rätt håll?

Då har vi för vår del drivit att vi ska använda skatteinstrumentet för att styra utvecklingen. Vi ska använda oss av prioriteringar när det gäller investeringarna. Vi ska till exempel investera kraftigt i järnväg för att skapa möjligheter för järnvägstrafiken och för ökad godstrafik på järnväg.

Nu kan man mycket väl säga att behoven är ännu större. Vi hade behövt göra ännu större investeringar, för vi har fortfarande stora trängsel-effekter runtomkring i det svenska järnvägssystemet. Men vi har ändå sett till att vi är upp på nivåer som ur historisk synpunkt är utomordentligt höga. Jag hoppas ju väldigt mycket på kilometerskatten, som nu finns med i propositionen, som ett viktigt styrinstrument. Den kan användas på väldigt många olika sätt. Den kan användas för att styra transporterna på olika vägar. Den kan användas för att styra bort transporter från tjälskadade vägar om man väljer det alternativet.

Om vi ska få den här utvecklingen att gå åt rätt håll är också forskning inom det här området en av nyckelfrågorna. Trafikutskottet ägnade sig åt den här frågan. Trafikutskottet utvärderade också transportforskningen och konstaterade flera brister. Sedan dess har det skett förbättringar på det här området. Det har skett en bättre samordning. Men fortfarande är det en lång väg att vandra. Vi har ett antal områden där vi behöver mer kunskap. Transportsystemets fysiska infrastruktur, logistik, kollektivtrafik, jämställdhet, trafiksäkerhet, transporter och miljö, regelsystem och styrmedel är områden där vi behöver ha mer kunskap.

Inom flera av de här områdena är vi dessutom världsledande. När det gäller trafiksäkerhet har vi både världsledande forskning och världsledande industri. Det här ska vi utnyttja. Det är faktiskt så att vi borde kunna bli EU:s kunskapscentrum när det gäller trafiksäkerhet och trafiksäkerhetsforskning. Vi är egentligen bäst på detta – om vi nu spelar våra kort rätt och ser till att driva detta på rätt sätt. Tyvärr är det så att jag upplever att forsknings- och utvecklingsfrågor drivs väldigt splittrat. Jag tycker att vi missköter frågan i riksdagen, och jag tycker att vi också från svensk sida driver en delvis splittrad linje. Vi måste koncentrera. Vi måste driva det här tillsammans för att komma fram och få till stånd de här kunskaperna, de här anslagen. Däremot är det viktigt tycker jag, och det var väldigt bra, att vi behandlar forsknings- och utvecklingsfrågor i den här propositionen. Det är också, skulle jag vilja säga, lite historiskt, för det brukar inte vara så.

När det gäller nykterhet på väg vill vi ha ökade kontroller. Vi vill att polisen ska stoppa bilarna och kontrollera bilförarna. Hur i hela friden ska man göra till sjöss om man inte har krav på kompetens och om man inte har någon form av registrering på båtarna? Hur ska Kustbevakningen och andra bära sig åt om båtarna är anonyma och personerna är anonyma? Det är oerhört svårt att utreda och sätta fast dem som inte följer sjöreglerna.

Jag menar att förarbevis för snabba båtar och registrering av större båtar är nödvändigt för att man ska kunna upprätthålla ordningen till sjöss.

Vi har sett flera allvarliga olyckor, som jag hoppas inte kommer att upprepas. Med den ökande fritidsbåtstrafiken kan vi, om vi inte genomför detta, få en mycket tråkig utveckling.

Avslutningsvis vill jag tacka utskottsledamöter och personal för ett väldigt fint arbete. Det har varit oerhört trevligt för mig som ordförande i utskottet under den här perioden.

Jag vill yrka bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 9 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag vill börja där Claes Roxbergh slutade och tacka regeringens samarbetspartier, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna, för ett gott samarbete och konstruktiva samtal kring den transportpolitiska propositionen. Det har varit ett omfattande arbete. Jag har uppskattat er delaktighet i det.

Den transportpolitiska propositionen har fått titeln *Moderna transporter*. Vad är då moderna transporter?

För en socialdemokratisk regering är moderna transporter ett transportsystem som går hand i hand med det moderna samhällets krav på hållbara transporter som tar hänsyn till både mäns och kvinnors behov. Moderna transporter sätter kunden och resenären i centrum. Moderna transporter tar till vara den tekniska utvecklingen, använder det trafikslag som är mest lämpat för sträckan och bidrar aktivt till ett växande näringsliv och ökad sysselsättning i hela landet. Moderna transporter är självklart också miljömedvetna transporter.

Med de utgångspunkterna föreslår regeringen nu en rad åtgärder för att stärka det svenska transportsystemet och göra det än mer rustat att möta framtidens utmaningar, krav och behov. Människors resmönster och godsets flöde har varit vägledande för våra förslag.

När det gäller persontrafiken har det varit självklart för regeringen att föreslå insatser som gör det möjligt för fler kvinnor och män att åka kollektivt. Det är positivt både för miljön och för trafiksäkerheten. Det är också en viktig insats för att skapa ökad sysselsättning i hela vårt land. Genom förbättrade pendlingsmöjligheter vidgas arbetsmarknaderna. Kvinnor och män får fler jobbmöjligheter utan att behöva byta bostadsort. Arbetsgivare får en större region att söka kompetenta medarbetare i. Det skapar bättre förutsättningar för tillväxt, för sysselsättning och för välfärd i vårt land.

För att öka det kollektiva resandet föreslår regeringen att resenärernas möjligheter att ställa krav på kollektivtrafiken stärks. En ny lag föreslås riksdagen där den som driver trafiken åläggs att ha ett system för ersättning till resenärerna vid förseningar och andra trafikstörningar. Operatörerna ska också ansvara för att tydlig information ges till resenärerna vid förseningar.

Regeringen vill också öka pressen på kollektivtrafikens olika aktörer att samordna sig. Ett program för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling ska därför tas fram.

En viktig insats kommer att vara att samla de olika aktörerna till ett gemensamt boknings-, informations- och biljettsystem. Det är resenärernas behov som ska stå i centrum, inte operatörernas biljettsystem eller olika tidtabeller. Det ska vara enkelt att boka och köpa en resa, även om olika kollektivtrafikoperatörer kör olika delsträckor.

Resenärernas möjligheter att över dagen pendla till arbete eller utbildning måste förbättras ytterligare. Det krävs en ökad samverkan mellan den regionala och den interregionala järnvägstrafiken så att pendling inom ett större geografiskt område än ett enskilt län blir möjlig.

Staten och de regionala trafikhuvudmännen ska ta ett gemensamt ansvar för att förbättra pendlingsmöjligheterna genom att stödja drift av såväl regional som interregional pendlingstrafik i regioner där det finns transportpolitiska motiv för det. Regeringen avser att ge Rikstrafiken i uppdrag att samordna statens insatser.

Regeringen föreslår också riksdagen att en försöksverksamhet ska möjliggöras genom att berörda trafikhuvudmän erbjuds att ta ansvar för att gemensamt organisera järnvägstrafiken inom ett utpekat större geografiskt område.

Norrtåg har haft ett sådant önskemål för en försöksverksamhet på järnvägsnätet norr om Sundsvall inklusive Botniabanan. I propositionen föreslår regeringen att nattågstrafiken och chartertrafiken på järnväg ska öppnas för konkurrens.

Med dessa förslag sätter regeringen punkt för ytterligare enskilda svenska marknadsöppningar på järnvägsområdet. En socialdemokratisk regering vill ha en sammanhållen nationell järnvägstrafik som håller ihop vårt land. SJ AB kommer därför även i fortsättningen att behålla sin ensamrätt att utföra och organisera långväga järnvägstrafik på kommersiella grunder.

Fru talman! Detta är några viktiga insatser på persontrafikens område. Jag vill också säga något om regeringens syn på de svenska godstransporterna.

Det är regeringens övertygelse att vi för att lyckas med vår ambition om ett växande näringsliv i hela Sverige behöver fokusera och stärka de statliga insatserna. Stråken behöver tydliggöras. De intermodala transporterna behöver underlättas. Mötesplatserna behöver bli fler.

Det är först när vi får ett verkligt samspel mellan spår, väg, flyg och sjöfart som vi får ut maximalt av våra ansträngningar. Regeringen föreslår en rad åtgärder för att stärka och effektivisera en konkurrenskraftig och hållbar godstrafik i Sverige.

I propositionen lägger regeringen fram riktlinjerna för en hamnstrategi för vårt land. Vi vill med detta öka samarbetet mellan staten och hamnarna runtom i vårt land. Genom att peka ut ett antal hamnar som är strategiskt viktiga på olika sätt kan vi fokusera våra insatser och hålla ihop de statliga satsningarna i anslutning till hamnarna.

Strategin innebär att vi kan hitta former för ett ömsesidigt åtagande från såväl staten som hamnägarna. Därför är det viktigt för regeringen att inte ensidigt i propositionen peka ut vilka hamnar som ska ha en strategisk ställning. Det är ett arbete som måste ske i samverkan med lokalt näringsliv, lokala och regionala företrädare och med hamnarna själva.

Vilka behov finns i vårt land? Hur kan godsstråken se ut i dag och i framtiden? Vilka åtaganden kan hamnarna själva ta på sig om de blir prioriterade?

En statlig förhandlare ska nu tillsättas med uppdrag att i dialog identifiera och lägga fram förslag på vilka hamnar som bör pekas ut som strategiska hamnar.

Parallellt med det kommer Banverket att arbeta med att ta fram förslag till regeringen på ett antal kombiterminaler som också är av strategiskt intresse. Dessa två frågor – kombiterminaler och hamnar av strategiskt intresse – ska vara nära sammankopplade.

Det faktum att Sverige är en världsledande IT-nation ska också synas inom transportsektorn. Vi ska använda vårt tekniska kunnande för att utveckla vår transportnäring. Det är en konkurrensfördel som vi måste ta till vara. Ny teknik kan göra navigeringssystem och lotsning ännu säkrare och effektivare. Därför ska en utredare tillsättas för att titta på hur vi kan effektivisera lotsningen och på ett bättre sätt ta till vara ny teknik inom sjöfarten.

Fru talman! Allt detta är viktiga insatser för att stärka svensk konkurrenskraft. Vi behöver också se till att vi har ett regelverk som skapar förutsättningar för likvärdiga konkurrensvillkor. Vi behöver, inte minst, använda EU som en plattform för det.

Internationell samverkan gör det möjligt att vidta viktiga miljöåtgärder som inte snedvrider konkurrensen mellan länder utan leder till en långsiktig och gynnsam utveckling för både näringar, länder och människor.

I propositionen lägger regeringen fram en rad förslag för att driva på utvecklingen mot en mer hållbar och miljöansvarstagande transportsektor. Som jag sade inledningsvis: Moderna transporter är också miljömedvetna transporter.

Ett nytt delmål för god miljö föreslås. Det innebär att höjda ambitioner inom miljöpolitiken får ett direkt genomslag i transportpolitiken. Regeringen uttrycker också en positiv grundinställning till att luftfart och vägtransporter bör in i det europeiska handelssystemet för utsläppsätter för koldioxid. Regeringen föreslår också att ett system för märkning med tydlig information om nya personbilars koldioxidutsläpp införs. Konsumentverket får i uppdrag att i samverkan med Naturvårdsverket och Vägverket föreslå formerna för ett sådant märkningssystem.

Det är ett svenskt framgångsrecept att underlätta rörlighet såväl för människor som för varor. Det gör att vi är framgångsrika i vår handel med andra länder. Det gör oss framgångsrika när det gäller att hålla ihop vårt avlånga land och att ta till vara hela Sveriges utvecklingskraft.

Sverige har all anledning att möta framtiden med självförtroende och framtidstro. Genom att satsa på hållbara transporter, transporter som underlättar resandet i vardagen för kvinnor och män och genom att förbättra våra godstransporter står Sverige än mer rustat inför framtiden. Genom hållbara transporter, där tågen går i rätt tid, från rätt plats och i rätt riktning, skapas sysselsättning och ges förutsättningar för än bättre välfärd.

Genom ett transportsystem där rätt transportslag används för att frakta godset så miljövänligt och energieffektivt som möjligt skapas ett växande näringsliv med konkurrenskraftiga produkter. Det är så jag vill att Sverige ska möta framtiden.

Avslutningsvis, fru talman, vill jag också tacka för ett gott samarbete med utskottets ledamöter. Jag vet att det är många av er som nu ska lämna trafikutskottet. Det är Claes Roxbergh, Karin Thorborg, Runar Patriksson, Erling Bager, Elizabeth Nyström, Tuve Skånberg och Anders G Högmark. De lämnar inte bara utskottet utan också riksdagen. Jag vill tacka er för ett mycket gott samarbete och ett bra diskussionsklimat.

Inte minst vill jag också tacka Jarl Lander, som nu också lämnar riksdagen och trafikutskottet. För mig personligen känns det märkligt. Jarl Lander satt i trafikutskottet när jag kom in som suppleant där 1991. För mig, Jarl, har du alltid varit trafikutskottet. Tack för ett gott samarbete!

Anf. 10 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Jag väljer att ta replik på statsrådets anförande och inte på Jarl Landers anförande eftersom han inte har möjlighet att svara på samma sätt som statsrådet.

Jarl Lander nämnde, vilket också statsrådet har sett, att vi i alliansen har 40 reservationer. Det är inte för att det är valår. I reservationerna lägger vi fram våra förslag; de förslagen saknas på annat håll.

Jag vill fråga statsrådet: Hur kommer det sig att man inte kommer till skott i så många frågor – det handlar om att specificera de prioriterade hamnarna och kombiterminalerna, om det eftersatta vägunderhållet, som Runar Patriksson tog upp, om sönderfallet, om alkoholkontroll av flygpersonal, om eftersupningen, om kassaservicen, om farledsavgifter och om konkurrensneutraliteten. Hur kommer det sig att man inte kommer till skott?

Anf. 11 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Fru talman! Jag tycker att vi har kommit till skott med många konkreta förslag i den transportpolitiska propositionen. Jag uppfattar det snarare som att alliansen hellre vill diskutera infrastrukturen än transportpolitiken, och man kritiserar att detta inte är en ny infrastrukturplan. Det är det inte, och vi har redan presenterat en sådan plan. Under hösten och vintern ska vi börja revideringen av planerna på vägsidan.

Den transportpolitiska propositionen har som utgångspunkt att hålla ihop transportslagen, att vässa dem och att samordna dem mer så att det blir rätt transporter och rätt transportslag. Jag tycker att vi har en tydlig sådan ambition i propositionen.

Att vi inte i propositionen pekar ut till exempel de strategiska hamnar vi ser framför oss beror på att vi vill se ett samarbete mellan näringen, hamnens ägare och staten. Vi ser framför oss ett delat ansvar för utvecklingen i de strategiska hamnarna. Då måste det bygga på ett samtal, en diskussion, med de parter som berörs.

Om riksdagen i dag voterar om propositionen är vi beredda att inom bara någon vecka fatta beslut om den förhandlingsperson som får regeringens uppdrag att påbörja arbetet och komma fram med den viktiga frågan. Jag tycker själv att arbetet med de strategiska hamnarna och kombiterminalerna är en tung och intressant del i propositionen. För första gången närmar vi oss här ett politikområde där andra ansvarar för infrastrukturen men där regeringen tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna nu har en ambition.

Anf. 12 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Tack för det. Vi kan hjälpa till med den ambitionen i höst. Men det är synd att man väntar så länge, för näringen har väntat väldigt länge på att man verkligen ska komma till skott. Därmed är ju inte sagt att alla andra hamnar inte får finnas, men man kommer till skott när det gäller de viktiga hamnarna.

Statsrådet nämnde förut att det skulle bli ett gemensamt biljettbokningssystem. För över fyra år sedan talade man om detta i Kollektivtrafikutredningen. Jag var i England för några veckor sedan, och då kunde jag se att de ordnade det ganska snart. Varför dröjer det i Sverige?

Detta med kassaservicen har vi väntat på hela våren. Varför dröjer det?

Så har vi frågan om eftersupningen. Jag kan berätta för statsrådet att det häromdagen var en person som körde omkull med motorcykel. Han hade kompisar som snabbt kom och hämtade honom. Han var ganska illa

däran, men han hade mod nog att be kompisen tala om att han hade blivit bjuden på en öl efter olyckan! Vi måste komma till skott! Varför gör vi ingenting?

Anf. 13 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Fru talman! Jag känner ett stöd för att staten ska gå in och styra mer här. Det är ju det som Elizabeth Nyström efterfrågar.

Vi har kanske haft för stor tilltro till att de aktörer på marknaden som kör persontrafik kollektivt själva skulle ha ett intresse och se det som sitt uppdrag att faktiskt samordna sig. Vi har litat på att marknads aktörer löser detta själva. Men det går inte.

Vi är nu beredda att gå in och styra detta mer. Vi ska sätta kunden och resenären i centrum. Det är hopplöst om vi som resenärer inte kan samordna vår biljettbokning. Nu går vi fram med det.

Anf. 14 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Det finns två saker som förenar den nuvarande infrastrukturministern Ulrica Messing och den tidigare, Björn Rosengren. De är båda väldigt värtaliga.

Men när det kommer till verkligheten och praktiken händer det inte särskilt mycket. Björn Rosengren sade när han för ungefär fem år sedan presenterade den stora infrastrukturplanen att det var endast bristen på grävskopor och entreprenadmaskiner som satte gränser för hur enormt mycket man skulle satsa. Ulrica Messing talade om jättekälv framåt när man fastställde planen om infrastruktur för något år sedan. Trots detta är det återkommande temat i den transportpolitiska propositionen, *Moderna transporter*, att man ska utreda, utreda och utreda. Det är stora ord i regeringens politik, men det saknas handlingskraft.

Nu ska jag ge Ulrica Messing chansen att vara precis på några punkter som jag har tagit upp med henne tidigare. Hur går det med frågan om stickspåren till industrin? Det är en viktig fråga för att man ska kunna föra över fler transporter från vägar till järnvägar. I mitt anförande redovisade jag att utvecklingen här går åt fel håll. Godstransporter, även på långa avstånd, läggs över på väg. Nu går nästan 50 % av det totala transportarbetet på väg, medan sjöfarten ligger på en tredjedel och tågen har mindre än 20 %. Kan vi få ett besked från Ulrica Messing om att regeringen inte tänker lägga ökade kostnader på småindustrierna för att de ska få använda stickspåren?

Sedan vill jag ta upp detta med avregleringen. Jarl Lander var tydlig om att det nu är tvärstopp för en fortsatt satsning på mångfald i tågtrafiken. Ger regeringen verkligen klara besked i retoriken? I EU bejakar man ju mångfald och fortsatt avreglering, men på hemmaplan i Sverige är det nu tvärstopp.

Tycker inte Ulrica Messing som jag att det har blivit mycket bättre stuns i SJ sedan man fick andra aktörer som satte blåslampan i ändan på dem? Jag minns den tiden man fick stå med mössan i hand och be att få köpa en biljett i bästa fall på SJ:s tågstationer. Nu är det ett helt annat servicetänkande också hos SJ. Det är tack vara att vi har haft Tågkompaniet och BK Tåg och andra som har visat att man kan köra tågtrafik på ett bra sätt.

Anf. 15 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Fru talman! Jag var oerhört tydligt i min inledning i debatten. Jag sade att vi nu föreslår att vi följer de marknadsöppningar som EU:s transportministrar fattat gemensamt beslut om när det gäller chartertrafiken och nattågstrafiken. Men där sätter vi också stopp. Jag ser ingen anledning till att Sverige, som Peter Pedersen uttryckte det, ofta ska vara bäst i klassen och dessutom först att genomföra olika förslag.

Vi har varit väldigt tidiga och snabba att genomföra många stora avregleringar. En del av dem har varit väldigt lyckosamma. Andra har varit lite svårare. All avregleringen kräver också tydliga spelregler. Vi har i efterhand fått gå in och styrt upp just de spelreglerna. Vi kommer inte att genomföra fler avregleringar i Sverige förrän det också sker gemensamt inom de andra medlemsländerna inom EU.

Sedan gäller det frågan om stickspår till industrispår, som Sven Bergström också nämnde tidigare i en frågestund. Banverket har nu remitterat ut ett nytt förslag till kostnadsfördelning till alla dem som har en överenskommelse eller ett avtal med Banverket att använda just stickspår och industrispår. Det har alla företag nu en chans att tycka till om till Banverket.

När Banverket har fått in de synpunkterna kommer det att presentera sin slutliga bedömning för mig och för departementet hur det vill att kostnadsfördelningen ska se ut. Jag har inte tagit del av det material som har gått ut på remiss. Men jag kommer att få ta ansvar för det som sedan ska bli ett beslut.

Där kommer jag att vara noga med att vi inte inför avgifter och kostnader som på något sätt försvårar att få över mer av gods på järnväg. Jag vill se en fortsatt positiv utveckling när det gäller gods på järnväg. Vi ligger ganska bra till i dag i den frågan om man jämför med andra EU-länder, men det är inte tillräckligt bra.

Anf. 16 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Jag tackar för det halva löftet. Det ska inte försvåras, säger Ulrica Messing, när det gäller industrins möjligheter att få ut gods på järnväg. Det är bra det. Men det är ändå lite halvhjärtat när vi ser, som jag tidigare sade, att utvecklingen går åt fel håll. Vi får över mer gods på vägarna och mindre proportionerligt sett på sjöfart och järnvägen.

Vi talar om att vi vill ha över mer gods på mer miljöriktiga transporter, och i synnerhet på långa avstånd. Jag utgår från att Ulrica Messing fortsätter med detta, om hon nu får möjlighet att hantera frågan innan valet. Sedan hoppas jag att det är en annan minister.

När det gäller avregleringen och mångfalden är det en rätt märklig argumentation från regeringens sida. Man har en retorik, men det är under galgen man följer med inom EU på detta med avregleringen. Det är lite märkligt. För nattågstrafik och chartertrafik vill man ha det, och för försök i Norrland kan man också tänka sig flera aktörer.

Man tror ändock inte i grunden på att det är bra med mångfald och flera aktörer när det gäller att främja och utveckla järnvägstrafiken. Är det så att ni tror att det gamla SJ med monopol och statligt ägande är framgångsreceptet på det här området? Då blir jag lite fundersam och orolig. Det är något slags omvändelse under galgen. Om EU tvingar oss till det kan vi tänka oss att vara med men inte annars.

Jag skulle gärna se att Ulrica Messing sade någonting om det Claes Roxbergh var inne på. Det finns faktiskt problem på området. Det gäller utvecklingen totalt sett för långväga transporter. Vi har bullerproblemen. Vi har misslyckats med nollvision och annat. Det är mycket som återstår att göra på transport- och infrastrukturområdet för att vi ska få en god utveckling.

Anf. 17 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Vi har aldrig haft så mycket avreglering på järnvägstrafik som vi har just nu. Vi har genomfört det med måtta och förnuft. Jag har ingen övertro att det skulle bli mycket lättare att åka i järnvägstrafiken om vi hade hundra som konkurrerade om samma spår än vad vi har i dag.

Jag har stor respekt för det största problemet när tågen till exempel inte går i tid i dag. Det beror inte alltid på operatören som kör utan på det faktum att det är trångt på spåren.

Jag hade en bra genomgång i går med Banverket och SJ. Jag kan ta ett exempel. När man byggde järnvägen genom Stockholm på 1870-talet var det byggt och dimensionerat för åtta tåg per dag. I dag på samma räls och med samma kapacitet går det 497 tåg per dag.

Detta är den stora utmaningen. Vi har inte byggt ut spåren i den takt som vi har sett ökningen på framför allt persontrafiken. Det måste vi bygga i kapp. Trafiken på Svealandsbanan har ökat med 600 % de senaste tio åren.

Jag vill bejaka den utvecklingen. Men då måste man också investera i infrastrukturen. Det tror jag är den allra viktigaste satsningen för att öka tilltron och få fler att resa ännu mer.

I propositionen pekar vi på många viktiga åtgärder för att underlätta att få rätt gods på rätt transportslag. En sådan viktig åtgärd är naturligtvis arbetet med kombiterminaler. Det handlar om att knyta ihop godsstråken och att arbeta mycket mer med logistik.

I dag finns det inget annat transportslag som kan konkurrera med vägen när det handlar om *just-in-time*. Vi vet att alla slåss om marginaler, och tidsaspekten är oerhört viktig. Jag vill att man också ska kunna lita på *just-in-time* när man kör gods på järnvägen och på sjöfarten. Vi vill hjälpas åt för att knyta ihop den ambitionen.

Anf. 18 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! I mitt anförande tog jag upp några krav som vi i allianspartierna ställt när det gäller kampen mot rattfylleriet. Det är ett allvarligt problem i trafiken. Droger och bilkörning hör inte ihop. Jag vet att ministern skriver under på det, och jag vet att vi i partierna här i riksdagen är väldigt överens om att vi ska ta avstånd från droger i trafiken.

Varför kan inte majoriteten och regeringen ta till sig de förslag som vi har lagt fram? I trafikutskottet vill inte majoriteten diskutera det, utan man hänvisade till ett betänkande som presenterades tidigare. Jag ska upprepa de kraven som vi har skrivit om i motionen och be att ministern kommenterar dem.

Det handlar om hårdare tag för att markera avstånd mot rattfylleri men också om att hjälpa de människor som har fastnat i missbruk.

Det första gäller att grovt rattfylleri ska leda till frihetsberövande straff som princip.

Det andra är att vållande till annans död genom rattfylleri ska kunna tillämpas i brottsbalken.

Det tredje är att obligatoriska behandlingsprogram ska upprättas som påföljd när man har åkt fast för rattfylleri.

Det fjärde är att alkolås ska krävas för att få körkortet tillbaka.

Det femte är en lag mot så kallad eftersupning. Det hörde vi ett exempel på tidigare här från Elizabeth Nyström vad det innebär.

Min fråga till ministern är: Tänker ministern ta till sig de här tankarna?

Anf. 19 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Jag vill börja med den sista frågan som Johnny Gylling ställer, frågan om eftersupning. Vi har under Justitiedepartementet haft en utredning som tittat på de förslagen. Den landade i att inte föreslå en lagskärpning just i frågan om eftersupning.

Man landade i det efter att ha talat med rättsliga instanser och polisen själv som menade att det är ett oerhört litet problem. För de 1–2 % av alla som åker fast för rattfylleri som hänvisar till eftersupning kan man med modern teknik motbevisa och se om man har gjort rätt eller fel.

Jag är inte rätt person att bedöma om de påståendena är rätta. Men just förslagen om eftersupning är nu ute på remiss. Vi kommer på Näringsdepartementet att följa det arbetet noga. Jag tycker att det är en viktig fråga. Som politisk signal är det ingen tvekan om att en sådan förändring i lagstiftningen skulle vara en stark signal. Jag är i dag inte beredd att ta ställning till det. Jag kommer att läsa vad remissinstanserna pekar på.

Jag är däremot väldigt positiv till det försök vi arbetar med nu att erbjuda kvinnor och män som åker fast för rattonykterhet försök med alkolås och vård och behandling. Man får i stället behålla körkortet under en tid. Men det bygger på att man också har vård och behandling.

Jag tror inte att alkolås i sig hjälper någon som har missbruksproblem med alkohol eller med andra droger. Men det gäller just kombinationen alkolås, vård och behandling. Nu har vi vidgat det försöket från tre län till hela landet. Vi kommer att fortsätta att arbeta med de frågorna i en kombination.

Det pågår också en översyn när det gäller straffskalan. Som Johnny Gylling vet tycker jag själv att vi har varit defensiva och i praktiken underminerat skalans värde eftersom vi inte har ändrat till exempel böter och avgifter i den takt som jag skulle ha önskat.

Nu kunde vi höja en del av bötesbeloppen i den trafiksäkerhetspolitiska propositionen. Men det är inte möjligt för oss att göra en ny bedömning av straffsatserna bara kopplat till trafikbrott. De ska ses i ett sammanhang där man begår andra typer av brott i samhället, till exempel grova våldtäkter, mord eller rån. Straffskalan håller ihop i Sverige.

Anf. 20 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag tackar ministern för svaren. Det är klart att ministern kan låta ganska positiv till förslagen, men jag tycker ändå inte att ministern och regeringen har varit tillräckligt offensiva i kampen mot ratt-

fylleriet. Ta till exempel försöksprogrammet med alkolås, som ministern nämnde. Det ska ju pågå i flera år till. Jag tycker att det nu har pågått så pass länge att man har ett facit. Man borde kunna slå till nu och införa ett obligatorium direkt. Det vill vi i alliansen göra.

Herr talman! Jag ska använda den sista minuten till att ställa en annan fråga, om hur vi ska få bättre miljö. Vi har ett förslag i allianspartierna om att höja skrotningspremien kraftigt för att få bort många gamla bilar från trafiken. Det är de som släpper ut de allra giftigaste avgaserna. Innan producentansvaret träder i kraft 2007 skulle man kunna göra en offensiv denna höst och erbjuda människor 4 000 kr för att lämna in sina gamla skrotbilar till skroten och på så vis få bort dem ur trafiken. På så sätt kan man ge människor en morot för att skaffa sig en lite nyare bil. Vad är ministrerns kommentar till det förslaget?

Anf. 21 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Jag vill börja med att säga till Johnny Gylling att det inte är så att vi inte gör andra saker också när det gäller frågan om alkolås. Om bara några veckor kommer vi att få förslaget om hur man kan införa alkolås i svenska fordon – tunga fordon och personfordon – långt tidigare. Vi har dessutom drivit frågan i EU. I dag är frågan om alkolås en teknisk specifikation som uppfattas som ett handelshinder. Jag vill att vi ska få EU:s hela stöd för att gå fram ensidigt i Sverige och kräva att vi kan införa alkolås i våra tunga fordon.

Jag kommer att ha ett frukostmöte på fredag med kommissionär Jacques Barrot. Vi deltar båda i en internationell sjöfartskonferens. Då ska vi bland annat diskutera just frågan om alkolås.

Vi gör alltså många andra saker, och här pågår en fantastisk positiv utveckling.

Vi har också valt att ha fokus på att stötta och skynda på intresset hos oss konsumenter för att köpa mer av miljövänliga bilar. Vi har gjort det till exempel via skattelagstiftningen, som gynnar handeln med mer miljövänliga fordon. Det har varit vårt fokus i stället för att missgynna dem som inte är miljövänliga.

Det råder ingen tvekan om att det som Johnny Gylling föreslår är sympatiskt. Men jag har inte de pengarna, och därför är jag i dag inte heller beredd att säga att jag kommer att införa det.

Anf. 22 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Herr talman! Det finns så många frågor som man skulle vilja ta upp med infrastrukturministern i dag. Men jag kommer att koncentrera mig på det som var huvuddraget i mitt anförande – alternativa finansieringar.

Jag vill att infrastrukturministern tänker igenom ett svar. Det sades inte ett ord om någon alternativ finansiering. Vi upplever från alliansens sida att det är någon form av låsning här, där vi ser en öppning och en möjlighet att skapa mer byggande av framför allt vägar i Sverige. Detta kommer att vara huvudrubriken på det som jag vill ha svar på tillsammans med frågan om hur infrastrukturministern ser på de kommunala förskotteringarna. Detta är de två frågor som gäller från början.

Jag vill också kommentera ett par tre saker som har kommit fram genom inte minst infrastrukturministerns eget tal om detta med allmänna kommunikationer. Det blir en liten rädsla hos mig. Det har gått ett rykte

nu om att vi ska stärka de allmänna kommunikationerna på ett sätt som innebär att det finns en risk för försämrade bilavdrag i de områden av Sverige där de allmänna kommunikationerna aldrig kommer att kunna fungera på grund av det läge som man har i dessa områden. Är detta rykte sant?

Jag måste också få kommentera en annan liten sak. Det gäller avregleringen av järnvägen. Det är lite festligt ändå. Jag bor åtta mil från närmaste järnväg, som går mellan Stockholm och Oslo. Trafiken där har stoppats. Nu går det fem bussar per dag mellan Stockholm och Oslo förbi mig. Det är Sjöföretaget, som ägs av Norges statsbanor. Tänk på det!

Anf. 23 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Eftersom trafiken ska vara kommersiellt lönsam kan det bli så ibland.

Jag ska först kommentera det som Runar Patriksson frågar om alternativ finansiering. Regeringen har redan i dag flera typer av alternativ finansiering. Det som har varit utgångspunkten när vi ska finansiera en väg, en järnväg eller en bro är alltid att fundera över hur det blir billigast. Vi bygger vår infrastruktur med skattepengar, och jag vill använda varenda skattekrona så effektivt som möjligt. Om vi vill bygga snabbare än via statsbudgeten finns det i dag inget billigare sätt än att låna via Riksgälden. Det är ett sätt att ha alternativ finansiering. Ett annat sätt är till exempel Svinesundsbron eller Öresundsbron, där man betalar infrastruktur via avgifter.

Vi har alltså redan i dag alternativa finansieringsformer. Jag är positiv till dem.

När det gäller kommunala förskotteringar är det oerhört viktigt att säga att det inte finns någon kommun, något län eller någon region som via förskottering köper sig före i kön. Det råder ibland en oro för det runtom i landet. Det är bara de kommuner, de län eller de regioner som har sitt infrastrukturobjekt näst i tur som har en chans att förskottera och därmed börja bygga lite tidigare. Det kan ibland vara tre månader, ibland ett halvår eller ibland till och med ett år. Men man kan inte köpa sig förbi de andra infrastrukturobjekten i kön. Jag tycker att varje kommunal företrädare själv måste bestämma om man tycker att det är värt pengarna att låna ut dem under den tiden till Vägverket. Jag är medveten om att pengarna i en kommun ska räcka till mycket.

Vi kommer inte att försäkra förutsättningarna för bilen. Det gläder mig att Runar Patriksson är mån om det. Runar Patrikssons eget parti står ju bakom de förslag som alliansen har skrivit under. De innebär att man ska föra över kostnader från sjukskadeförsäkringen och den allmänna sjukförsäkringen till en privat trafikförsäkring om det händer dig eller mig något i trafiken. Det om något kommer att kosta oerhört mycket pengar för privatbilister.

Anf. 24 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Herr talman! Det var glädjande att höra det sista. Jag hoppas verkligen att vi får uppleva – om det nu är så att Ulrica Messing får vara kvar på posten som har med infrastruktur att göra – att man klarar att stå emot trycket från Vänsterpartiet och Miljöpartiet i den frågan. Vi har ju kunnat lyssna på en kongress under helgen och blivit oroliga i frågan om av-

dragsmöjligheten. Det är en viktig fråga i svensk glesbygd att bilens möjligheter att frakta oss runt inte försämras. Det är en livskvalitet och en levnadsstandard. Likheten med försäkringsfrågan är en annan fråga som egentligen inte har med avdragsmöjligheten att göra.

Jag vill återkomma till tjälsäkringspengarna, som det inte sades ett ord om i dag. Jag nämnde de alternativa finansieringarna i mitt anförande. Är infrastrukturministern villig att ta fram något stort projekt för till exempel den nordiska triangeln mellan Oslo och Stockholm eller Oslo och Göteborg–Köpenhamn när det gäller byggandet av en vägsträcka med alternativa finansieringar? Då kan vi få loss pengar.

Trots att vi har fått en rubrik i statsbudgeten som lyder tjälsäkringspengar säger man runtomkring i Sverige – speciellt i de län där tjälsäkringsproblemen och bärighetsproblemen är störst – att man inte har fått något speciellt tillägg efter det att denna rubrik kom till. Här står åkarna runtomkring stilla med sina tremiljonersekipage under kanske sex sju veckor per år därför att vägen inte är framkomlig. Ska den nuvarande regimen se till att Sveriges vägar blir åtkomliga och farbara året om?

Anf. 25 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Nu är vi inne på det fjärde året av en tolvårsperiod. Visst ska vi investera i både vägar och järnvägar! Under de här tolv åren har vi avsatt 17 miljarder kronor riktat just till tjälsäkring och bärighet. För första gången någonsin har vi också sagt, erkänt och konstaterat att det inte bara är i norra Sverige som man har tjälsäkringsproblem. Vi viker också pengar till delar av västra Götaland, det vill säga Dalsland, som har stora problem med detta. Så visst finns det mer pengar till tjälsäkring, och därmed också bärighet, i de planer som vi nu har än vad det har funnits tidigare.

Sedan tycker jag att det är bra att Runar Patriksson diskuterar villkoren för bilägare. Nu lovade jag att verka för att inte förändra och försämra villkoren för de enskilda. Jag vill se hur transportslagen kan komplettera varandra. Jag vet att man är beroende av bilen i delar av vårt land. Det innebär inte att jag inte också vill satsa på kollektivtrafiken. Jag vill att de ska komplettera varandra. Men jag tycker att Runar Patriksson hade haft ett utmärkt tillfälle att också lova bilägarna att ta avstånd från det förslag som alliansen har lagt fram om att man ska flytta kostnaderna från den allmänna sjukförsäkringen till en privat. Det betyder flera tusen kronor för enskilda bilägare om det skulle bli verklighet. Det är ett dråpslag mot bilismen.

Anf. 26 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Herr talman! Min kollega Elizabeth har i sitt inlägg i den här debatten tidigare i dag på ett tydligt sätt redovisat tomheten i det här betänkandet. Jag hävdar fortfarande att det är en tomhet, oavsett vad Jarl Lander vill försöka göra gällande.

Vi har tidigare i kammaren beslutat att de samhällsekonomiska kostnaderna för de olika transportslagen ska vara vägledande i utformningen av skatter och avgifter. Det är en bra princip som vi kan ställa upp på, men så är ju inte alls fallet i verkligheten.

Konkurrensneutralitet mellan transportslagen är en förutsättning för ett effektivt godstransportsystem. Det är därför av högsta vikt att åtgärda

obalansen i transportslagens kostnadsansvar så att några transportslag inte belastas med för höga kostnader. En sammanställning av internaliseringsgraden för att belysa konkurrensneutraliteten mellan transportslagen togs fram på uppdrag av Godstransportdelegationen. Detta gjordes av Sika. Beräkningarna visar att järnvägen är det transportslag som betalar minst andel av sina samhällsekonomiska kostnader, medan sjöfarten betalar mest. Spelreglerna måste givetvis vara desamma för de olika transportslagen.

För att upprätthålla konkurrensneutralitet är det viktigt att politiker inte ändrar spelregler hela tiden. Det går inte med den bästa vilja i världen att påstå att regeringens politik syftar till att upprätthålla konkurrensneutralitet mellan våra transportslag. Vi har sett hur exempelvis banavgifter har sänkts för järnvägen, medan flyget påförts extra kostnader i form av skatt på flygresor, och vägtransporter utsätts för ständigt ökade kostnader.

Det är viktigt att samhällsekonomiska analyser görs inför infrastrukturbeslut, men alltför ofta får renodlat partipolitiska hänsynstaganden alldeles för stort inflytande. Analyser av ett antal projekt visar att det finns en skillnad mellan de projekt som är samhällsekonomiskt lönsamma och de som faktiskt genomförs. Det är tveksamt om vänsterkartellens ensidiga fokusering på järnvägen framför vägnätet är samhällsekonomiskt motiverat. Denna ekonomiska prioritering innebär att anslagen till järnvägssatsningar ökar otroligt kraftigt fast de stora behoven enligt Vägverket och Godstransportdelegationen ligger på vägsektorn.

I och med att partipolitiska överväganden alltför ofta får för stort inflytande vid infrastrukturbeslut och förhindrar de mest samhällsekonomiskt lönsamma lösningarna motverkas faktiskt konkurrensneutralitet och valfrihet för kunden.

Herr talman! I betänkandet föreslås att regeringen ska utarbeta en teknisk specifikation av ett möjligt svenskt kilometerskattesystem. Vi vill framhålla vikten av att Sverige inte ensidigt inför en kilometerskatt utan att varje betydande förändring genomförs i samverkan med våra grannländer och den krets av länder som i dag samverkar kring vägavgifter. En harmonisering av skatterna för godstransporter på väg är angelägen med den nödvändiga inriktningen att Sveriges beskattning av vägtransporter inte får medföra konkurrensnackdelar jämfört med övriga EU-länder.

Det är också av största vikt att en förändrad beskattning av vägtrafiken inte innebär ytterligare beskattning. Om och när kilometerskatten blir aktuell bör en motsvarande nedsättning av skatten på diesel och andra skatter genomföras. Skattebördan på trafiken har ökat betydligt på senare år med allvarliga konsekvenser för transportmöjligheterna. Det är väl knappt någon som kan tro att det är aktuellt med skattesänkningar med den majoritet som i dag sitter i riksdagen.

Sverige är inte ett isolerat land. Vi är med i EU, och det har lett till att svenska transportföretag verkar under internationell konkurrens. Trots denna utveckling lyser åtgärder för att förbättra villkoren för svenskt näringsliv med sin frånvaro i det förslag och det betänkande som finns.

Nu senast fick vi veta att regeringen ansökt om anstånd hos kommissionen för förbud mot utländska åkare att tillfälligt köra gods i Sverige, så kallat cabotage. Det undantag som Sverige tillämpar innebär i praktiken att utländska åkare utestängs från den svenska godstransportmarknaden.

Regeringen är naturligtvis oroad över vad som händer när utländska åkare konkurrerar med svensk åkerinäring som har ett väsentligt högre kostnadsläge, inte minst till följd av ett skattetryck som drastiskt avviker från många andra länders.

Även om jag kan förstå regeringens önskan att skydda svensk åkerinäring, kvarstår det faktum att om två år försvinner undantaget. Då kommer svensk åkerinäring att möta konkurrens från omvärlden. Därför efterlyser jag åtgärder från regeringen för att stärka den svenska åkerinäringens konkurrenskraft. Regeringen har totalt missat att komma med förslag som stärker denna viktiga näring under de två år som vi har haft ett svenskt undantag mot cabotage från de nya medlemsländerna.

Även om jag inte tror att någon av ledamöterna från vänstermajoriteten kan komma med några tankar om hur den svenska åkerinäringen ska kunna stärkas, finns det all anledning att lyfta upp frågan, om inte annat så för att klarlägga att den nuvarande regeringen inte har några förslag. Det är två år kvar. Två år har gått, och då hände ingenting. Ni vet att det inte blir någon ny dispens. Tala om vad ni har tänkt göra!

Regeringen kan inte som strutsen sticka huvudet i sanden och hoppas att problemen för den svenska åkerinäringen försvinner. Det kommer inte att hända. Snarare står vi inför en framtid där konkurrensen skärps än mer, och då måste svenska företag få bättre konkurrensvillkor.

I stället för framåtsyftande politiska förslag för att främja transporter lyfts ensidigt vägtransporternas miljöpåverkan fram. Det hade varit tjänstfullt om regeringen hade haft några konkreta förslag för att stärka svensk åkerinäring. Vi i alliansen inser och förstår att Sverige inte kan ha ett skattetryck på transporttjänster som drastiskt avviker från omvärlden. Vi har också förslag på detta område. På sikt måste skattetrycket justeras nedåt så att inte svensk åkerinäring blir prissatt ur marknaden.

Vi har nämnt dieselskattesänkningen som ett konkret exempel för att göra transportnäringen mer konkurrensmässig. Det finns fler förslag.

Eftersom vi inom alliansen tar upp olika delområden avstår jag från att tala om alla de viktiga frågor som vi skulle vilja se förslag på i det här betänkandet, men jag kan ju rekommendera alla, även Jarl Lander, att i första hand läsa reservationerna. Där finns betydligt mer matnyttigt än det gör i själva betänkandet. Det är inte fråga om hårklyverier, utan det är rent konkret vad vi tycker.

Jag vill ändå ta upp vår reservation om trafikforskning och innovation. Där tar vi bland annat upp problematiken kring nya tekniska innovationer. Faktum kvarstår – det har vi framfört i vår reservation – att i dagens regelverk finns inga möjligheter till dispenser från myndigheternas sida för att tillåta nya uppfinningar i vår trafikmiljö. Vi kan i dag se nya typer av transportslag som ser dagens ljus. Ljuset lyser över hela Europa, för där är det tillåtet med innovationer. Jag tänker då exempelvis på den nya Segway som vi kan se i Stockholm vid några enstaka tillfällen och som faktiskt till och med polisen använder i övriga europeiska länder. Tror ni att samma tekniska idéer kan få se dagens ljus i Sverige? Icke! Här går det inte att få dispenser, utan här sätter byråkratin käppar i hjulet. Människor som kanske är handikappade eller människor som i särskilt hög grad vill värna miljön kan inte få möjlighet att köpa dessa och använda dem. Vi har försökt förklara det i trafikutskottet, men majo-

riteten sticker huvudet i sanden och vill på intet sätt kännas vid problematiken. Det är kort sagt bedrövligt.

Som ett litet avslutande exempel kan jag nämna utskottets krav på att polisen borde få göra stickprovskontroller på kabinpersonal. Jag måste ändå ta upp det i det sista inlägget från min sida under den här mandatperioden. Inte ens när det gäller en sådan liten men viktig åtgärd har regeringen förmått sig till att återkomma med konkreta förslag. Det är lätt att prata om visioner men tydligen omöjligt att genomföra den allra enklaste åtgärd. Hur ska vi kunna ha förtroende för en proposition och ett betänkande på många hundra sidor som inte innehåller någonting? Det är tankar och visioner, bör och ska, men när det gäller kabinpersonalen, där vi till och med har ett tillkännagivande, händer ingenting. Men när det händer en tragisk olycka är det lätt att ropa på åtgärder. Nu har vi lagt fram förslag innan något händer, men man bryr sig inte.

Herr talman! Jag sammanfattar detta i ett enda ord: Det är bedrövligt.

Jag står givetvis bakom alla de reservationer där Moderaterna finns med. Elizabeth har också redan yrkat på en reservation för vårt partis räkning.

Jag vill naturligtvis också, i likhet med tidigare talare, tacka för ett otroligt gott arbete från kansliets sida. Jag vill också rikta ett tack till mina kolleger, som ibland tycker – särskilt Brandin – att jag i denna talarstol verkar vara på dåligt humör. Det är jag aldrig, Brandin, men det kan verka så ibland. Jag tycker att vi har en god stämning i utskottet, och jag hoppas att våra framtida debatter kommer att vara lika levande som hittills. Tack ska ni ha allihopa, och särskilt till Claes Roxbergh för det jobb du har lagt ned.

Anf. 27 CHRISTER WINBÄCK (fp):

Herr talman! Kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppnå målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem och att landets resenärer får möjlighet att på ett smidigt sätt resa och så vidare. Detta står i utskottets majoritetstext. Men enligt utskottets majoritet lämpar sig transportsystemet föga för marknadslösningar. Vi i alliansen tycker tvärtom. Vi tycker, och har så angett gemensamt i reservationer, att kollektivtrafiken kan och bör förbättras och att fortsatta avregleringar och ökad konkurrens är viktiga verktyg i detta arbete.

Jarl Lander pratade i sitt anförande om hur stora likheter det fanns mellan majoritetstext och reservationer. Här är väl en av de punkter där vi definitivt inte är eniga. Vi har också många andra reservationer där vi har olika synpunkter. Jarl Lander sade att hälften kunde ha räckt angående antalet reservationer. Vi säger angående propositionen att dubbelt inte hade räckt. Det saknas mycket innehåll.

Jarl Lander pratade en stund om avregleringar och att ytterligare avregleringar inte är till godo för trafiken och sade också att konkurrens mellan trafikslag och inom trafikslagen mellan olika aktörer inte är någon fördel. Jarl Lander talade också om att de flesta monopol bör vara kvar och nämnde ett antal monopol: Bilprovningen med mera. Tyvärr glömde Jarl Lander ta med Konsum, som kanske också är ett monopol.

Frågan är hur mycket statliga aktörer vi ska ha på området. Vi tror att det är viktigt att försöka hitta möjligheter till konkurrensutsättning. Till och med ministern sade, lite en passant men dock, för en stund sedan här

att trafiken ska vara kommersiellt lönsam. För att den ska bli lönsam på kommersiella grunder krävs det också att det finns andra aktörer som man kan mäta sig mot, konkurrera med och tävla med.

Vi tror också att det är viktigt att kollektivtrafiken är anpassad efter de olika förutsättningar som råder i olika landsdelar. Vi har inte, och kanske inte kan ha, samma service och turtäthet i glesbygd som i Stockholm, och det är heller inte nödvändigt.

Detta är ett viktigt steg på vägen mot uppfyllandet av de transportpolitiska målen om miljö, tillgänglighet, trafiksäkerhet, regional utveckling och jämställdhet. Vi anser också att kollektivtrafiken är viktig för att bredda arbetsmarknaderna, öka tillgängligheten till högre utbildning och ge människor bättre förutsättningar att arbeta på annan ort. Det i sin tur bidrar till att arbetslösa får jobb. Det är också viktigt att kollektivtrafiken byggs ut. Staten kan och bör ta ett utökat ekonomiskt ansvar men också, som vi har sagt många gånger, vara öppen för alternativa finansieringar.

Rikstrafiken, som ansvarar för upphandling av olönsam interregional trafik, måste ges långsiktiga och stabila spelregler och ges bättre förutsättningar att utföra sitt uppdrag. Vi anser inte att ökade skattesubventioner är det som långsiktigt är lösningen för driften av kollektivtrafiken. Tvärtom måste ökade intäkter som är nödvändiga för att utveckla kollektivtrafik komma från en ökande skara resenärer. Det förutsätter att kollektivtrafiken görs så attraktiv att medborgarna väljer att resa med den framför exempelvis den egna bilen. Satsningar som förbättrar kollektivtrafikens tillgänglighet och kvalitet är nödvändiga och måste generellt sett prioriteras framför kortsiktigt sänkta biljettpreiser för resenärer.

Vi anser att kollektivtrafiken kan förbättras, som jag sade förut, genom avregleringar och genom att mer trafiktjänster upphandlas av skilda entreprenörer. Ofta kan uppkomsten av privata trafikbolag motverkas av att det finns kommunala aktörer och att upphandlingsproceduren i dag missgynnar små aktörer. Upphandlingar kan vara för stora för att små aktörer ska kunna konkurrera med större bolag. I fall som dessa har uppkomsten av konkurrens motverkats, och vi får alltså en snedvridning av marknaden. Fler privata aktörer måste släppas fram för att förbättra kollektivtrafiken, och konkurrensutsatt näringsverksamhet ska bedrivas av privata företag.

Samarbetet mellan kollektivtrafikhuvudmän och universitet, tekniska institut med mera bör utvecklas och främjas genom gemensamma forskningsprojekt – detta för att stimulera kollektivtrafikforskning och underlätta implementering av befintliga forskningsprojekt i dagens verksamhet.

Herr talman! Funktionshindrade är också viktiga att ha med. Det är ett mycket angeläget område, och ökat fokus på tillgänglighet för dessa måste till. Vi har länge drivit frågan om handikappanpassning av kollektivtrafik. Vi ser det som angeläget att ytterligare åtgärder vidtas för att det ska bli möjligt att uppnå målet om en handikappanpassad kollektivtrafik.

Vi vill också uppmärksamma frågan om möjligheterna att kunna utnyttja en bättre fungerande taxitrafik för färdtjänst, där man kan ställa krav på nyinköpta taxibilars anpassning för funktionshindrade.

Rörlighet och valfrihet hos funktionshindrade är viktigt i alla åldrar, och det är viktigt att man tar den här frågan på högsta allvar. Färdtjänst är

en viktig fråga som måste fungera, men med en ökad ambitionsnivå, som är av godo för dem som behöver den, måste vi också se över kostnaderna. Om vi här i riksdagen antar krav på hur det ska fungera och att kommunerna ska utföra detta är det viktigt att vi också ser till att man får en medelstilleddning. Det är inte rimligt att kommunerna får fler uppgifter utan att pengar följer med.

Det finns mycket att säga om detta, och det har varit en intressant debatt där jag tycker att de skillnader som finns mellan alliansens fyra partier och den majoritet vi har i riksdagen i dag har kommit fram. Trots det Jarl Lander tidigare sade känner jag att vi ändå tydligt har visat på skillnaden mellan oss.

Det här är sista debatten för riksmötet för det här utskottet, och jag tackar alla mina glada och trevliga kamrater i utskottet så mycket. Jag riktar ett tack till utskottets personal och tack till ordföranden Claes Roxbergh för ett mycket gott ordförandeskap. Även jag vill önska alla en glad och trevlig sommar.

Anf. 28 KARIN THORBORG (v):

Herr talman! Rubriken på det här betänkandet är *Moderna transporter*. Jag tänker i mitt inlägg beröra två delar som jag tycker är viktiga inslag i de moderna och framtida transporterna. Från Vänsterpartiets sida har vi också motionerat i de två frågorna.

Den första handlar om cykelpolitik. Det har faktiskt ingen annan lyft fram tidigare så jag kan väl variera debatten lite genom att prata om cykling.

Det är framsynt att det finns med ett avsnitt om cykelpolitik i propositionen, för cykeln är ett framtidsfordon. Cykeln har en given plats i det hållbara resandet. Och cykeln har fått en renässans. Användandet ökar i Europas storstadsområden. Anledningarna till det är många.

Att cykla är billigt. Det är hälsosamt samtidigt som det minskar trängsel, buller och avgaser och kan i storstadsområdena vara det snabbaste färd sättet. Dessutom är det en fantastisk upplevelse att glida fram i landskapet på cykel.

Vi har skrivit in i etappmålen att cyklingens andel av det totala resandet bör öka. Men då bör man också vidta alla åtgärder man kan för att underlätta och för att stimulera människorna att börja eller att fortsätta cykla.

Eftersom dagens nätverk har utformats utifrån bilismens behov krävs det förändringar i infrastrukturen. Utbyggnaden av cykelbanor och sammanhängande cykelbanenät måste prioriteras av Vägverket. Planer måste upprättas för att främja en säker och effektiv cykeltrafik.

Mest prioriterade bör kanske cykelvägarna till skolorna vara, så att det blir möjligt att cykla till skolan på ett säkert sätt. Börjar man cykla i ungdomen brukar man fortsätta även senare.

Även det vanliga vägnätet måste ses över så att möjligheten att använda vägnätet på landsbygden för säker cykling ökar. Hit hör också åtgärder som underlättar för resenärer att kombinera resande med cykel och resande med kollektivtrafik. Att det finns tillräckliga och bra, klimat-skyddade parkeringsplatser vid järnvägs- och tunnelbanestationerna innebär att cykelns användningsområde ökas markant. Och att man ska

kunna ta med sig cykeln på tåget, som man gjorde förr, borde Banverket kunna lösa på ett smidigt sätt.

Jag ser fram emot en snar framtid då jag kan ta med cykeln på tåget när jag ska ut till landet, eller varför inte ta med cykeln till Stockholm? Cyklar man i stadsmiljö inser man snart att framför allt där måste trafiklagstiftningen genomgå en översyn utifrån ett cyklistperspektiv. Reglerna för väjningsplikt i korsningar och vid övergångsställen, cykling mot enkelriktning, omkörningsförbud för bilar i samband med möte med cyklister och så vidare måste ses över. Jag hoppas att Vägverket snart kommer att delge sina resultat från den översyn som pågår så att vi snart kan få se förändringar på det här området.

Någonting som jag vill se mer av är kampanjer när det gäller att uppmana till cykling. Vägverket har ett stort ansvar, men även kommuner, företag och näringsliv kan bidra till att fler cyklar. Någon form av ekonomiskt incitament för att främja cyklandet när det gäller arbetsresor är också önskvärt och behöver därför utredas.

Vi verkar faktiskt vara eniga över partigränserna när det gäller cyklandet fördelar, vilket naturligtvis är mycket positivt för alla cykelvänner.

Det andra som jag tänker ta upp är frågan om jämställdhet i transportsektorn. Vi har ju ett sjätte delmål och nu gäller det att leva upp till det. Målet är fortfarande relevant. Det har inte uppfyllts. Arbetet behöver intensifieras. Att säga att det är trams är ett hån mot de kvinnor och män som vill ha jämställdhet även inom denna sektor.

Eftersom jämställdhet mellan kvinnor och män skapas där normer formas, beslut fattas och där man fördelar resurser måste jämställdhetsperspektivet finnas med överallt där detta sker. Därför blir det viktigt att minska mäns överrepresentation på olika beslutsnivåer och i olika myndigheter och organisationer, där den nästan är total för tillfället. Etappmålet att inget kön i Trafikverkets ledningsgrupper ska ha en representation som understiger 40 % senast år 2010 är ett steg på vägen.

Med tanke på att det under lång tid funnits få kvinnor inom transportsektorn kan det antas att strukturen har byggts upp främst från mäns intressen och behov. Därför krävs det en systematisk genomgång av regler och förhållningssätt för att säkerställa att värderingar och behov hos olika grupper av män och kvinnor får samma vikt. Det kan gälla allt från samhällsekonomiska kalkylmodeller, avdrags- och subventionssystem ända till synen på höga hastigheter eller trafiksäkerhet, där det finns skilda värderingar.

Transportsystemet avspeglar den uppdelning mellan könen som finns i samhället i stort. Det kan ta tid att förändra. För detta krävs medvetenhet hos alla aktörer och en strategi för att komma till rätta med jämställdheten.

Avsnittet i propositionen om ett jämställt transportsystem ger tydliga signaler. Jag tycker att den motion jag skrev i höstas har fått stort genomslag. Det är jag naturligtvis mycket glad över och hoppas att det leder till att skillnader utjämnas.

Även jag instämmer till slut i alla de tidigare tack som har framförts här.

Anf. 29 KARIN SVENSSON SMITH (-):

Herr talman! Jag vill också passa på att tacka utskottet och kansliet för ett intressant arbete. Framför allt vill jag också rikta ett tack för det goda samarbete som Miljöpartiet har haft med Vänsterpartiet och Socialdemokraterna när det gäller att ta fram och åstadkomma den här propositionen.

Inledningsvis diskuterar vi verklighetsbeskrivningen i den här propositionen. Jag noterade att Elizabeth Nyström i sitt anförande ungefär delar uppfattningen om regeringens beskrivning när det gäller den aktuella situationen för svensk infrastruktur. Såvitt jag vet ställer sig också alliansen bakom de mål vi har för infrastrukturen. Det var inga reservationer på något av målen, vare sig när det gällde transportkvalitet, tillgänglighet, positiv regional utveckling, trafiksäkerhet, god miljö eller jämställdhet. Alla riksdagens partier står bakom dessa.

Men frågan är vad det är för åtgärder och förslag som behövs för att man ska nå målen. Då kan jag notera att alliansen är emot i princip alla substantiella förslag som leder till att man kan nå målen. Då undrar jag: Vad är alternativen till detta?

Förvisso säger alliansen i en av sina reservationer att infrastrukturens avgifter ska baseras på samhällsekonomiska marginalkostnader. Man säger också att man vill ha ett ökat inslag av marknadsmekanismer. Men om vi då inför internalisering av externa kostnader i form av en flygskatt är protesterna högljudda. Om vi säger att det är rimligt att skillnaden mellan utbud och efterfrågan när det gäller det asfalterade utrymmet i tätorterna ska regleras med en avgift protesterar och reserverar sig alliansen.

Vi som bor i södra Sverige kan notera vilka oerhörda skillnader det finns i barns hälsa beroende på var de växer upp och hur barn som bor i tättrafikerade miljöer – oavsett om det är Malmö, Hornsgatan i Stockholm eller andra tättrafikerade områden – inte får fullt utvecklade lungor. Vi kan inte fortsätta att se detta ske utan att ta ansvar för att minska risken att barn blir allvarligt skadade under sin uppväxt till följd av trafiken. Då är dessa marknadsmekanismer långt mer effektiva än de åtgärder vi framfört hittills.

Vi måste också ta till oss att befolkningen vill att städerna ska byggas för människor, inte för bilen. De försök vi har sett i Stockholm hittills är också positiva i de allra flesta avseenden.

Vad är det då för alternativ alliansen har, om vi nu är överens om verklighetsbeskrivningen och om målen? Elizabeth Nyström pratade om utbyggnad av vägar. Jag vet inte om det var för att nå jämställdhetsmålet eller för att nå trafiksäkerhetsmålet.

När det gäller trafiksäkerhetsmålet tycker jag att det är en poäng att vi ändå tar till oss den trafiksäkerhetsforskning som finns i landet och som visar att de dödliga olyckorna orsakas av alkohol, för höga hastigheter och avsaknad av bilbälten. Hur någon av dessa parabler skulle kunna minska genom att man bygger ut vägarna är för mig en gåta. Snarare är det ju så att om man breddar och bygger ut vägarna tenderar trafiken att öka och hastigheterna därmed, och ännu fler olyckor med dödlig utgång kan ses på vägarna.

När det gäller att nå jämställdhetsmålet med att bygga ut vägarna undrar jag vad det finns för vetenskapligt stöd för detta. Jag har snarare

sett att ett ökat stöd till kollektivtrafik och ett ökat inslag av trafiksäkerhet bättre uppfyller de normer, värderingar och resmönster som kvinnor har i större utsträckning än män.

Vi kallar den här propositionen *Moderna transporter*. Jag tycker egentligen att det är en rätt bra sammanfattning av det hela. Mot det står nämligen något slags mer gammaldags och bakåtsträvande syn som jag tycker genomsyrar det jag möjligtvis kan förstå är alternativen i alliansens reservationer. Det blir ju ett sätt att cementera det 97-procentiga oljeberoende som svenska transporter har i dag.

Jag tycker att ni i stället skulle ha tagit intryck av det besök vi hade förra eller förrförra veckan från det brittiska utskott som sysslar med miljö och transporter. Ordföranden, som var parlamentsledamot för Tories sedan 23 år och även vad jag förstod minister under Thatchers regering, pratade om en blå politik för en grön miljö. De var här för att resonera om ett eventuellt bilateralt avtal om flygskatt för att på allvar kunna tackla det växande klimathot som vi ser att trafiken i sin nuvarande utformning utgör. Jag tycker att ni skulle ta lite lärdom av det. Detta skulle inte nödvändigtvis behöva vara en blockskiljande fråga. Det behöver inte nödvändigtvis vara vänster att stödja de förslag som leder till miljöanpassning av transporterna. I svensk politik är det dock otvivelaktigt så.

Man måste ställa sig frågan: Varför är det så att vi nu ser ut att få väldigt svårt att nå det klimatmål som propositionen slår fast, det vill säga att vi senast 2010 ska vara nere på den koldioxidutsläppsnivå vi hade 1990? Varför är det så att vägtransporterna tar en större andel av godsökningen än järnvägen och sjöfarten? Varför är det så att vägtrafiken trots stora järnvägsinvesteringar ökar mer än vad kollektivtrafik och andra transportslag gör? Jo, det är helt enkelt därför att det är för billigt att använda vägen jämfört med andra transportslag.

Det är det som gör att industrin kan rationalisera, flytta saker och ting längre och längre bort, koncentrera till färre enheter och utarma glesbygden. Det är det som gör att Magnumglass i dag tillverkas i Italien – oavsett var i världen vi köper Magnumglass kommer den från Italien. Bröd fraktas hundratals mil. Mycket lågvärdiga produkter kan koncentreras i sin produktion till få ställen och sedan transporteras i mer eller mindre fyllda lastbilar över hela landet och över hela världen. Vågar man inte ta itu med detta är man faktiskt inte seriös om man säger att man vill miljöanpassa transporterna.

Därför var det mycket glädjande att notera vad Transportindustriförbundet hade att säga till oss i trafikutskottet när vi bjöd in dem för att ge synpunkter på propositionen. De hade faktiskt inte en enda kritisk synpunkt. De inser också att oljan inte är ett förnybart bränsle och att man måste hitta praktiska sätt att få fram de varor vi behöver i Sverige utan att påverka miljön negativt.

Jag skulle också vilja notera det som här sägs om Gotlandstrafiken, något vi har diskuterat rätt mycket i utskottet. Det har också varit, och är fortfarande, stor oro på Gotland kring detta. I utskottet blev vi överens om följande:

”Utskottet vill inledningsvis understryka att staten har ansvar för att det finns likvärdiga transportmöjligheter i hela landet samt att detta gäller även Gotland. I detta avseende får Gotland inte ges sämre villkor än övriga landet. Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ersätter de

vägar och broar som samhället ställer till förfogande utan kostnad för nyttjarna i övriga landet. Det motiverar att speciella insatser görs av staten för att motverka de transport- och konkurrensackdelar som Gotland har. Stödet till Gotlandstrafiken är i grunden en satsning som förbättrar konkurrenskraften så att även Gotland kan bidra till den svenska tillväxten. Denna trafik måste ges långsiktiga och stabila förutsättningar.”

Jag är väldigt nöjd med att vi ger den signalen till dem som bor på Gotland i dag.

En annan sak som är viktig att ta itu med om vi ska klara av att anpassa transporterna till det som är långsiktigt hållbart ur ekologiskt perspektiv är att öka kollektivtrafiken. Vi lägger en grund för detta i propositionen, men jag måste säga att vi här har rätt så mycket kvar att göra. Vi säger förvisso att staten ska ta ett ökat ansvar och att resenärernas möjligheter att pendla över dagen till arbete och studier inom länet samt över länsgräns bör förbättras och att Rikstrafiken fortsatt bör kunna göra insatser i olika form för att komplettera trafik som i huvudsak faller under trafikhuvudmännens ansvar, men här är det återigen också fråga om att det krävs mer resurser.

I dag lägger vi 97 % av de medel vi förfogar över i den statliga budgeten på infrastruktur – att bygga nytt och att upprätthålla. Ska vi få ett miljöanpassat transportsystem på riktigt och inte bara på låtsas måste vi se till att fördela stödet så att trafiken, det som är intressant för resenären, blir bättre – att utbudet blir större, att kvaliteten blir högre och att det blir billigare för dem som behöver det.

Anf. 30 BJÖRN HAMILTON (m):

Herr talman! Det går en skarp skiljelinje i denna kammare när det gäller flygets framtida roll. Socialisterna och Miljöpartiet vill göra allt för att begränsa vårt flygande, medan vi tror att flyget har en viktig roll för tillväxten både i och utanför Sverige.

En snabb titt på kartan visar vilken betydelse luftfarten har för ett så geografiskt vidsträckt land som Sverige, ett land som dessutom ligger i utkanten av Europa. Flyget knyter samman landet både nationellt och internationellt. Staten har därför ett grundläggande ansvar för att säkerställa att flygtrafikinfrastrukturen fungerar. Det hade varit bra om detta ansvar närmare definierats i den trafikpolitiska propositionen.

I stället för en sammanhållen politik som syftar till att utveckla flyget beskrivs flyget nästan enbart i negativa termer. När man läser regeringens proposition får man intrycket av att flyget bara är en stor miljöbov. Sedan kan man läsa att luftfartens miljöpåverkan globalt endast utgör 3,5 % av den totala påverkan på klimatet. Men, herr talman, flygindustrin måste fortsätta arbetet med att minimera sina utsläpp och sin miljöpåverkan, och den måste ges bättre incitament än de som finns i dag för att ytterligare minska utsläppen.

Jag kan inte bespara kammaren den måhända ofrivilliga humor som regeringens proposition bjuder på. Där står: ”I någon mån påverkas även uppkomsten av cirrusmoln genom flyg på hög höjd. De vetenskapliga bevisen saknas men det finns forskning som tyder på att flygets största klimatpåverkan sker genom molnbildning.” Om nu flygets största miljöpåverkan sker genom molnbildning, vilket det tydligen saknas vetenskap-

liga bevis för, då undrar man vilken grund regeringen har för övriga beskrivningar av flygets miljöpåverkan. Det verkar snarast som om vänsterpartierna desperat letar efter argument för att försvara för flyget.

Nu senast fick vi beslut om en ytterligare skatt på flygresor. Det är ännu ett led i kriget mot flyget. Konkurrensen från lågprisflyget har lett till billigare transporter med både inrikes- och utrikesflyget. Det är positivt att fler kan resa när det blir billigare att flyga. Därmed uppstår bättre förutsättningar för näringslivet, inte minst för turistsektorn. Det är en utveckling som är värd att bejaka och stimulera. Det vore positivt om fler flygbolag etablerade sig i Sverige och därigenom kunde sätta press på biljettpriserna. Men det önskar inte regeringen och dess stödpartier utan i stället drämmer de till med en skatt utan annat syfte än att minska resandet med flyget.

Då kan man naturligtvis också ge sig på flygplatserna. Om vi inte tror på ett ökat resande med flyg behövs inte heller några flygplatser på sikt. Ökad molnbildning kan kanske enligt vänsterpartierna så småningom tvinga oss att ta båten till Kanarieöarna på semestern, men besöket i Las Palmas blir i så fall rätt så kort. Jag tror inte att det är så våra barn tänkt sig sitt framtida resande.

Det är också angeläget att slå vakt om de regionala flygplatserna. På många håll spelar dessa en viktig roll för kontakterna mellan storstadsregionerna och övriga delar av Sverige. De har stor betydelse för turistnäringen. Inte minst lockas utländska turister, särskilt från de tätbefolkade delarna av Europa, av möjligheten till fjällvandring och skidåkning och att få uppleva Sveriges unika natur och kultur.

Även av arbetsmarknadsskäl är det nödvändigt med flygförbindelser mellan olika regioner och omvärlden. Det ger näringslivet förutsättningar att skapa en ökad tillväxt. Sverige bör således leva upp till en väl fungerande flygtrafik i enlighet med det transportpolitiska målet.

Herr talman! Trots att riksdagen begärt att regeringen ska lägga fram ett förslag om att införa ett system som säkerställer att flygbesättningar uppfyller krav på nykterhet och drogfrihet har man inte ens nämnt detta i propositionen. Luftfartslagen innehåller bestämmelser om befälhavare på luftfartyg och tjänstgöringen ombord. Besättningen på ett flygplan får inte tjänstgöra ombord om de på grund av sjukdom, uttrötning, påverkan av alkoholhaltiga drycker eller andra medel eller av andra sådana skäl inte kan fullgöra sina uppgifter på ett betryggande sätt.

Nykterhetskontroll av pilot sker i dag genom att de personer piloten träffar under incheckningen kontrollerar om han är nykter. Om de tycker att piloten uppträder onyktert ska polis tillkallas, och i så fall sker en nykterhetskontroll. Polisen kan genom stickprov kontrollera nykterheten hos bilförare och lokförare. Om en flygkapten kör sin bil till flygplatsen kan polisen utan vidare kontrollera hans nykterhet vid en stickprovskontroll, men sedan han lämnat bilen för att flyga 350 passagerare får polisen inte utföra stickprovskontroll av hans nykterhet om inte någon anmält honom.

Anställda inom luftfarten ska självfallet utsättas för samma kontrollsystem som vägtrafikanter. Nykterhetskontroller i form av stickprov kommer att ha en starkt brottsförebyggande effekt.

Trots att riksdagen beslutat i denna fråga har regeringen valt att inte lägga fram förslag om det. Utskottsmajoriteten har avstyrkt en upprepad

uppmaning från alliansens sida att regeringen ska återkomma med förslag i enlighet med tidigare beslut. Motivet är att det inte gått så lång tid sedan riksdagen fattade beslut i denna fråga och att något initiativ därför inte är nödvändigt.

Det är en klen ursäkt. Ska det behöva ske en olycka innan ni inom vänsterkartellen vaknar upp och inser behovet av att ställa krav på nykterhet för personal som har ansvar för hundratals människors liv? Kan vi inte här och nu lägga partiprestigen åt sidan och säga att vi är eniga, och sedan får regeringen skyndsamt återkomma med ett förslag?

Herr talman! Avslutningsvis vill jag önska herr talman, mina riksdagskolleger och kanslipersonalen en skön, avkopplande och trevlig sommar!

Anf. 31 KARIN SVENSSON SMITH (-) replik:

Herr talman! Jag skulle vilja att Björn Hamilton läste i betänkandet lite grann. Vi har ju ställt oss bakom det, och i bilaga 3 utvecklas detta med molnbildningen. Där noteras att flygets klimatpåverkan är större än de koldioxidutsläpp som sker till följd av bränsleförändringar eftersom kväveoxid och vattenånga på hög höjd bildar kondensdimmor. Det som vetenskapen är osäker om är hur mycket flyget står för; det handlar om mellan 1,6 och 5 gånger mer växthuspåverkan än CO₂. Detta står på s. 314 i betänkandet. Läs det!

Man måste kunna använda vetenskap även om man inte till punkt och pricka vet allt i detalj. Det man nu vet är att om man summerar svenskars inrikes och utrikes flygresande står det för en fjärdedel av de växthusgaserna som trafiken ger upphov till.

Har Moderaterna någon annan uppfattning än regeringen när det gäller vilket koldioxidmål vi ska ha? Tycker ni att man ska öka utsläppen? I så fall kan jag förstå att ni protesterar mot detta. Men om man har samma uppfattning som vi, nämligen att vi ska vara nere i 1990 års nivå senast 2010, inser man att vi måste göra något åt flyget. Alternativet är att helt strypa privatbilismen, och jag har svårt att tänka mig att det är moderat politik.

Anf. 32 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Herr talman! Nej, det verkar som om det vore vänsterpolitik att helt strypa privatbilismen och flyget. Både flyget och bilismen är trots allt oerhört viktiga transportslag som folk uppskattar, som folk vill ha, och de ger den utveckling som vi så väl behöver. Säger vi nej till flyget och nej till bilen kommer inte vare sig Sverige eller övriga världen att kunna utvecklas. Vi kommer till exempel inte att kunna bekämpa fattigdom i fattiga länder, vilket jag vet att även Miljöpartiet ställer upp på att vi ska göra.

Flygets roll i den globala utvecklingen är alltså oerhört viktig. Då måste vi naturligtvis hitta modeller för att få ned miljöpåverkan, att förbättra flygets möjligheter vad gäller miljön. Det måste ske genom en teknisk utveckling, och vi måste ge incitament till detta. Det gör vi inte genom att införa en flygskatt som tar ut ett pris per flygstol och därmed enbart försvårar eller försämrar ekonomin för flygbolagen så att de inte kan delta i eller genomföra den tekniska utveckling som behövs just för att förbättra miljön.

Jag tycker att det är oerhört viktigt med flyg, men jag tycker också att det är oerhört viktigt att vi får ett miljövänligare flyg. De medel och styrsystem som regeringen, Vänsterpartiet och Miljöpartiet väljer anser jag emellertid inte vara de rätta eftersom de bara förbjuder i stället för främjar utvecklingen.

Anf. 33 KARIN SVENSSON SMITH (-) replik:

Herr talman! Ska jag tolka inlägget så att Moderaterna står bakom de mål som finns i propositionen när det gäller klimatet? Det är bra om Björn Hamilton svarar tydligt på den frågan, för i så fall skulle jag vilja veta vilka andra medel Moderaterna har att anvisa.

Jag sitter själv i Vinnovas forskningsråd för innovativa transportsystem. Vi utlyste forskningsanslag för anpassning av flyget, det vill säga teknisk utveckling – precis som du säger. Vi fick inga ansökningar. Det finns i dag ingen annan teknik än den för fossilbaserade bränslen. Den kan göras mer effektiv, men det går inte att göra flyget långsiktigt hållbart med vad man vet i dag.

I valet mellan dessa saker och vad som är viktigt att begränsa får man hitta något slags sammanvägt system. Jag tror att människor fortfarande vill kunna både flyga, åka bil och använda andra transportslag. Men man får hitta det som är en rimlig fördelning inom ramen för det som är långsiktigt hållbart. Det är motivet till att inte bara Sverige utan också många andra länder lägger fram förslag på beskattning av flyget.

Från Miljöpartiets sida hade vi föredragit en skatt på bränsle, men det har av olika skäl inte varit möjligt. Tog du inte intryck av dina brittiska partikamrater när de var här och pratade om en blå politik för en grön miljö? De hävdar att det är en ödesfråga att bromsa flygets klimatteffekter om inte fattigdomen i världen ska öka och om vi inte ska föröda kommande generationers möjligheter att leva ett bra liv.

Anf. 34 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Herr talman! Jag tycker att Karin Svensson Smith har ungefär samma approach till det här som partikamraten Claes Roxbergh hade. Den är pessimistisk. Det finns ingen framtidstro. Det finns ingen tro på hur vi ska hantera detta framöver. Det är fråga om att lägga på skatt, förbjuda och förhindra. Det är grundinställningen.

Man bör göra detta i ett internationellt sammanhang. Jag vet, precis som Karin vet, att EU jobbar med detta. Man vill hantera detta med hjälp av handel med utsläppsrätter och så vidare. Jag är alldeles övertygad om att om vi i stället kan arbeta den vägen får vi ett konkurrensneutralt instrument och också betydligt bättre effekter av miljöarbetet vad gäller flyget. Jag satsar och tror på att vi inom EU:s ram säkert kan lösa detta.

Anf. 35 ERLING BAGER (fp):

Herr talman! Då det sannolikt är min sista debatt i trafikutskottet vill också jag passa på att tacka kolleger, kansliet och presidiet för ett mycket gott samarbete. Vi har haft det hela tiden i utskottet – med något undantag, kanske.

Jag tycker i och för sig att trafikutskottet inte kan åka hem och fira sommar utan att ha fixat en bättre transportpolitik. Vi har väntat i två år på propositionen om moderna transporter. Så kom den, och så ”bidde”

det bara en tumme. Jag har funderat på hur det kunde bli så efter alla långa förhandlingar. Vi har frågat Jonas Bjelfvenstam, statssekreterare hos statsrådet Ulrica Messing, när han har varit i utskottet, och han säger att när beredningen är färdig kommer den. Det har varit som att höra på en bandspelare: När beredningen är färdig kommer den. Så blev det bara en tumme!

Vi har inom alliansen funderat på varför det blir så. Men det är klart att en minoritetsregering får hoppa från tuva till tuva. Men vi har också några observatörer inne på departementen. Vad jag nu har fått veta är att det inte är båda stödpartierna som har bromsat. Vänsterpartiet har inte gjort det så mycket utan det är Miljöpartiet som har varit den stora bromsklossen i arbetet. Jag vet inte om Claes Roxbergh vill kommentera detta, men hade Ulrica Messing velat lägga fram en bättre proposition än denna? Miljöpartiet har påverkat mycket trots att partiet är litet. Norrbotniabanan är det värsta skräckexemplet.

Det ”bidde” bara en tumme.

Jag vill betona det Runar Patriksson tog upp, nämligen att det måste ske kraftfulla investeringar i infrastrukturen. Det har vi i alliansen lagt fram i våra motioner. Det är viktigt för att skapa tillväxt. Det är också viktigt när det gäller transporter, till exempel järnväg, att investera där samhällsnyttan och miljönyttan blir störst, inte uppe i Norrbotten. De kan kanske få sin järnväg senare, men nu är prioriteringen helt fel.

Vi i Folkpartiet vill att privata investeringar, till exempel PPP, bättre ska utnyttjas. Tony Blairs regering i England jobbar med PPP. Det gäller Frankrike, Danmark och Norge också. Men här har vi en trött socialdemokratisk minoritetsregering som inte orkar ta vara på möjligheterna.

Det står mycket vackert i propositionen om sjöfartens betydelse och att det är viktigt med konkurrensvillkor. Sverige är sämst på sjöfartspolitik inom EU. De andra länderna har haft tonnageskatt i fyra år. Men på Finansdepartementet bromsade först Ringholm – och nu Nuder. Utredningen är färdig, och man skjuter på det hela. Det finns två länder till i EU som inte har tonnageskatt, nämligen Luxemburg och Österrike som inte har några båtar. Och så är det Sverige. Det är skamligt!

För att sjöfarten ska få den betydelse det talas om i propositionen, ge då sjöfarten rättvisa konkurrensvillkor. Sverige har de högsta färleds- och sjöfartsavgifterna inom EU. Finland har också höga avgifter, men de är lägre än i Sverige. Danmark har avskaffat sina sjöfartsavgifter och tar kostnaderna på statsbudgeten. Göteborg, som Nordens och Nordeuropas största hamn, tappar nu fartyg till Århus och andra danska städer. Det är en skandal att detta inte har lösts i propositionen.

Jag går nu över till hamnpolitiken. Regeringen Messing orkar inte prioritera frågan om sju eller nio hamnar. Det är kanske för att hon kommer från Gävle, och Gävle vill också vara med. Jag vet inte. Även om vi självklart har 50 hamnar i Sverige går det inte att sträcka ut statligt stöd till alla. Vi måste koncentrera oss och ge de hamnar som skapar tillväxten och möjligheterna för svensk sjöfart chansen.

Jag vill gå över till frågan om fritidsbåtar. Nu är inte Peter Pedersen här längre, men han konstaterade att det inte fanns några reservationer om förarbevis för fritidsbåtar. Varför skulle det vara så? En jättemajoritet i trafikutskottet – det var bara Moderaterna som hoppade av vid justeringen – står bakom detta viktiga förarintyg. Antalet båtar som går

mycket fort, över 40 knop, ökar kolossalt mycket. Det sker fruktansvärda olyckor inte minst på västkusten och i Stockholms skärgård. Dessutom har nästan alla polisbåtar tagits bort. När solen går upp utefter västkusten kan vi långt upp på klipporna hitta folk som har kört ihjäl sig.

I Sverige kan ett barn på kanske åtta år köra en båt som gör 50 knop. Det är ett laglöst samhälle. Självklart ska förarbevis införas fort. Det är riktigt som Jarl Lander sade förut, nämligen att det måste finnas viktiga undantag. Folkpartiet och Centerpartiet har drivit att gamla yrkesfiskare som har legat på Nordsjön i 20 år och fiskat inte ska sitta på skolbänken. Det var fint att Jarl Lander nämnde detta eftersom det har lugnat skärgårdsbor utefter våra kuster.

Men jag har en annan åsikt när det gäller fritidsbåtsregister. Socialdemokraterna har tagit upp denna fråga gång på gång med Vänstern och Miljöpartiet. Senast vi hade en alliansregering avskaffade Mats Odell registret. Sedan har s under alla dessa år inte orkat ta upp frågan. Det ska de inte göra heller. Alliansen säger nej till fritidsbåtsregister. Vi ser det bara som ett dolt försök att få in en ny skatteintäkt. När registren väl finns där, kommer det att bli en båtskatt.

Exempelvis Claes Roxbergh sade här tidigare att detta är viktigt när båtar blir stulna. Då kan jag berätta att den nya tekniken har skapat mycket bättre möjligheter. Man kan komma överens med försäkringsbolagen om en liten GPS-sändare i varje båt. Man kan då spåra exakt var båten finns och om den ligger i hamn. Satsa på det, och inför inte fler skatter.

Jag yrkar bifall till reservation 1. Jag ser att trafikutskottets kanslichef Göran Nyström har kommit in i kammaren. Jag vill tacka honom för det fina arbete som han och kansliet gör.

Anf. 36 ANDERS G HÖGMARK (m):

Herr talman! En modern trafikpolitik's största utmaning i ett glest befolkat och stort land som Sverige är egentligen att kunna tillhandahålla en rimlig tillgänglighet i hela landet. Det är den stora utmaningen, och det är en utmaning som är lite annorlunda än i ett tätbefolkat område som nere på kontinenten.

Mitt inlägg blir någon form av tillgänglighetens höga visa, ett credo till betydelsen av tillgänglighet.

Rent historiskt kan man nämligen konstatera att det inte finns några exempel på framgångsrika regioner, länder eller områden i Europa eller någon annanstans i världen som inte har en utomordentligt god tillgänglighet. Och omvänt gäller att regioner som har den bästa tillgängligheten alltid har visat den största utvecklingen ekonomiskt, socialt och kulturellt. Dessutom kan det i tider som dessa finnas anledning att peka på att de också har präglats av öppenhet och tolerans, ett mångkulturellt samhälle, eftersom tillgängligheten för människor med olika etniska bakgrunder har varit möjlig att uppnå.

Tillgänglighetsbegreppet är alltså helt centralt när man diskuterar en modern och framtidsinriktad trafikpolitik. Då är det viktigt att kunna dra nytta av varje enskilt trafikslags möjligheter att skapa denna tillgänglighet, enskilt eller, givetvis, i samverkan. Då är det också viktigt att man med regler, avgiftssystem och skattesystem stimulerar den här formen av

tillgänglighet och inte på olika sätt med skatter och avgifter försvårar eller direkt omöjliggör tillgänglighet.

Herr talman! Den nuvarande trafikpolitiken visar på stora brister. Och man hade, som många av talarna har varit inne på, hoppats att det beslut som riksdagen om några timmar ska ta skulle vara sådant att det om några år skulle kunna karakteriseras som ett stort och viktigt beslut och som en milstolpe i svensk trafikpolitik. Jag tycker att väldigt lite av debatten och väldigt lite av det som sker runtomkring pekar på det.

Om några dagar ska vi flytta de resterande överläggningarna till andrakammarsalen. Om man läser protokoll från de trafikpolitiska debatterna i andra kammaren på 50- och 60-talen är det ingen tvekan om att de präglas av en kolossal och obändig optimism och framtidstro om att man ska bygga Sverige för välfärd inom alla trafikslag. Överallt skulle man satsa för att just skapa möjligheter att utveckla landet överallt. Jag tycker att vi borde fundera lite grann över det.

Jag är alldeles säker på att om vi hade besökt den kammaren för 40–50 år sedan och frågat om man trodde att vi skulle bygga en motorväg Oslo–Göteborg, så hade man sagt: Självklart, det gör vi om ett par årtionden.

Tidigast 2012–2015 är motorvägen klar. Under dessa årtionden har hundratals människor dött, lemlästats och skadats helt i onödan på grund av att det har funnits en oförmåga att göra de satsningar som politikerna på 50- och 60-talen var besjälade av och till stora delar genomförde. Jag är alldeles övertygad om att de hade blivit chockerade om vi hade berättat för dem att vi fortfarande har problem med E 6:an. Man kanske hade funderat över varför det inte har byggts något tredje eller fjärde spår vid getingmidjan. 1874 blev det två spår. Jag tror att det var statsrådet eller någon annan som var inne på detta. Och det var gjort för åtta transporter per dag. I dag är det över 400 transporter, och det är fortfarande två spår. Det visar en väldigt begränsad handlingsförmåga när det gäller att genomföra olika saker.

Jag kan peka på hur man i miljontals timmar sitter till exempel i Tingstadstunneln i Västsverige. Man sitter där i miljoner timmar, arbetstimmar och fritidstimmar. I stället för att ägna sig åt något konstruktivt så gör man detta på grund av dålig framförhållning i infrastrukturen.

Människor på landsbygden får resa på vägar som är drabbade av tjuvlösning och som har dålig standard. Det är en helt oacceptabel utveckling.

Flyget har många varit inne på här tidigare, inte minst Björn Hamilton. Man kan bara konstatera att flyget har en unik möjlighet att i en globaliserad värld binda samman världen och att föra samman människor.

Flera har sagt att väldigt lite av det moderna vetenskapssamhället med all den dynamik och den tekniska och intellektuella utveckling som det innebär hade fungerat utan flygets möjligheter att föra samman människor och institutioner.

Modern IT-teknik kan backa upp det hela men aldrig ersätta det personliga mötet. Det förutsätter att man tar sig till och från varandra. Och det förutsätter flyget på de stora avstånden. Flyget spelar en helt avgörande roll och viktig roll i Sverige.

Jag har tidigare pekat på betydelsen av just den sociala dimensionen och hur många tusen barn som varje vecka eller varje månad tar sig till eller från sina föräldrar som av olika skäl bor på skilda orter och som aldrig hade kunnat träffa sina föräldrar så ofta om inte ett effektivt fungerande flyg med god vilja att hjälpa enskilda små resenärer hade funnits. Hur många hade skickat i väg sina gamla anhöriga, och hur många gamla anhöriga hade vågat resa fem–sju timmar med tåg? Nu har man möjlighet att med flyg ta sig till och från kära anhöriga. Flyget har alltså en kolossalt stor social dimension.

Vi ska tala om moderniteter här. Och på samma sätt har unga och moderna familjer möjlighet att kombinera familj och förvärvsarbete, många gånger kanske av ett kvalificerat slag som kräver fram- och tillbakatransporter under en dag. Utan flyget i Sverige hade detta aldrig fungerat. Flyget har alltså en kolossalt viktig roll också utifrån ett jämställdhetsperspektiv som kan vara viktigt för dem som tror att cykeln är det enda jämställda transportslaget.

Min fru och jag cyklar ofta ute, och det är väldigt trevligt. Hon cyklar i allmänhet lite för långsamt, tycker jag. Men det är väldigt jämställt. Även mina döttrar och jag cyklar. Så vi har ett levande exempel på hur cykling kan vara jämställt. Men vid mer långväga transporter finns ofta behov av andra transportslag.

Detta sagt med lite skämt men också med ett uns av allvar.

Herr talman! Det finns också anledning att fundera lite grann över varför regeringen inte tidigare har kunnat presentera en utredning om det nationella ansvaret för luftfartens infrastruktur. Ett par talare har varit inne på detta. Jag sällar mig till dem som efterlyser detta. Alliansen efterlyser också mycket tydligt i en reservation att detta snarast preciseras. Det är viktigt för olika aktörer, inte minst för kommuner och län, att veta vad som gäller framöver – vem som ska äga, vem som finansiellt kan backa upp en flygplats. Man behöver ju inte äga detta för att det är ett nationellt ansvar. Det finns många olika dimensioner. Sammantaget har man ute i landet lärt sig att denna tillgänglighet, som är en förutsättning för att olika delar ska leva och växa, inte skapas utan flyget.

Många kommunalmän och kommunalkvinnor har nogsamt fått argumentera för att de sista miljonerna ska satsas på en flygplats i stället för på, som många andra har tyckt, till exempel äldreomsorg, dagisplatser etcetera. Man har valt det därför att man vet hur viktig denna satsning är. Det tycker jag mycket tydligare skulle ha framgått av detta betänkande och de beslut som vi ska fatta i dag.

Ett annat transportslag som betyder kolossalt mycket för vår tillgänglighet, både ut ur landet och in i landet när det gäller varor, är självfallet sjöfarten. Även detta har flera berört här.

Jag kan bara understryka att det finns få transportslag som kommer att betyda så mycket framöver, givet att man med större framgång kan hantera miljöproblemen, som sjöfarten. Jag är alldeles övertygad om att det där finns en potential som vi dessutom dåligt drar nytta av i dag med den struktur som vi har när det gäller taxor och avgifter. Vi har brister. Vi har inte infört tonnageskatten etcetera. Här finns en stor potential, och det borde man ta fasta på.

I just detta sammanhang har olika organisationer, till exempel Sjöfartsforum, varit en väldigt bra partner för riksdagens ledamöter och

näringsen att föra en dialog med för att skapa större förståelse för branschens problem men framför allt för dess möjligheter.

Herr talman! Jag tror också att det är angeläget att frågan om vilka hamnar som ska prioriteras och vilka hamnar som ska ingå i det nationella ansvaret preciseras. Det är viktigt bland annat av den anledningen att många aktörer runt Östersjön i andra länder med stor skärpa efterlyser att Sverige och Sveriges riksdag och regering uttrycker en uppfattning om vilka hamnar det är så man kan bygga förbindelser mellan viktiga system och bygga upp ett system. Det är också någonting som känns angeläget att understryka.

Alla trafikslag har med andra ord, herr talman, en viktig roll att spela när det gäller att skapa tillgänglighet. Det är då viktigt att man fattar beslut inom ramen för en modern transportpolitik som inte försvårar utan framför allt underlättar detta. Då skulle vi med lite grann av den framtidstro som fanns på 50- och 60-talen i den andra kammaren som vi om någon vecka ska göra ett kort gästspel i kunna få de människorna som var med då att känna en viss stolthet över den riksdag som 2006 tar beslutet om en ny trafikpolitik.

Herr talman! Vi kommer till det avsnitt som nästan har varit obligatoriskt för alla talare, nämligen tackavsnittet. Jag konstaterar efter den 27-åriga riksdagsresan, som nu närmar sig sitt slut, att jag har haft förmånen att få sitta i många utskott, varit i olika funktioner och lärt känna många kolleger och kanslier av olika slag. Jag vänder mig till dessa utskottskanslier och till riksdagsförvaltningen med dess chef Anders Forsberg i spetsen. Jag satt i arbetsmarknadsutskottet och var med och anställde honom som lovande föredragande en gång i tiden. Kanslichefen då hette Gunnar Grenfors, så det har i det utskottet funnits en tradition att utse prominenta personer inom riksdagsförvaltningen. Det är klart att det finns många minnen. Dessa ska jag inte tynga kammaren med nu. Men ett stort tack till alla er och till den fantastiska service som finns och har funnits här på riksdagens förvaltningskontor! Jag tror att det finns en och annan ledamot som på söndagarna framöver kommer att tänka: Vad skönt det var när man kunde ringa Helpdesk och få backup! Men *those were the days*. Tiden går vidare med nya resor och nya resmål förhoppningsvis. Ett stort tack till alla och envar!

Anf. 37 KARIN SVENSSON SMITH (-) replik:

Herr talman! Jag tänkte inledningsvis att de nivåer som Anders G Högmark var på kanske var något under den debattnivå jag normalt brukar befinna mig på för att diskutera flyget och jämställdheten. Men när du berättade att vissa kommuner avstår från äldreomsorg och barnomsorg och minskar dessa konton för att kunna behålla sin kommunala flygplats kunde jag inte sitta kvar längre i min bänk. Försök leda i bevis att jämställdheten ökar om man drar ned på anslagen för äldreomsorgen och barnomsorgen för att behålla en kommunal flygplats! Hur ser orsakssambanden ut? Är det så att kvinnorna, särskilt från Växjö, helt dominerar i flygplanet? De få gånger som jag är tvungen att åka flyg har jag inte vid något tillfälle sett att vi är i majoritet, utan vi är i minoritet. Jag beklagade djupt den gången regeringen beordrade flygtrafikplikt till ett antal kommuner och Rikstrafiken sedan handlade upp detta flyg så att man hade mindre pengar över till kollektivtrafik där kvinnor bevisligen domi-

nerar. Har Anders G Högmark helt andra uppgifter om vilka resenärer som befolkar kollektivtrafiken respektive flyget än vad jag har tillgång till?

Anf. 38 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Herr talman! Jag vet ju att Karin Svensson Smith brukar leva på intellektuellt så höga nivåer att få av ledamöterna i kammaren kan komma upp till dem. Men jag pekade på ett par tre exempel där flyget spelar en kolossalt viktig social roll. Jag kallar det för social roll. Man kanske kan ha någon annan beteckning på det. Det handlar till exempel om vårt utbildningsväsende. Det är ett mycket decentraliserat utbildningsväsende i Sverige som förutsätter att man kan ta sig till studieorten, kanske från en gammal hemort, på ett smidigt och bra sätt. Flyget är ett utomordentligt bra instrument för detta.

Man kan skratta och småle, som Karin Svensson Smith gjorde, åt exemplet med att äldre människor kan ta sig över stora avstånd vid de stora helgerna. Man kan tycka att det är futtigt; sådant ska inte en kammare sitta med. Intellektuella människor som Karin Svensson Smith kanske inte bevärdigas att tala om sådana saker. Men jag vill säga och jag säger med stor skärpa att det är många tusen, både anhöriga och äldre människor, som är utomordentligt tacksamma för detta.

Medan vi på 80-talet i denna kammare diskuterade att SJ borde investera mer i att underlätta för människor som har handikapp gjorde flyget detta utan någon form av debatt i kammaren. Man kände ett socialt ansvar på samma sätt som man känner det för att underlätta transporter över stora avstånd med kanske transfereringar över Arlanda för små barn. Det är förklaringen. Det är kanske lite känslor i detta, men det är väl fotat i en social realistisk värld som kanske får med den intellektuella kapaciteten som min motdebattör har bevärdigats titta ned på.

Anf. 39 KARIN SVENSSON SMITH (-) replik:

Herr talman! Det är intressant vad som är socialt ansvar. Jag hävdar att det är viktigt att visa socialt ansvar genom att bedriva äldreomsorg och barnomsorg. Jag tror att i valet mellan att dra ned på dessa och att behålla någon flygplats där man har tämligen nära till snabba tågförbindelser är Anders G Högmark rätt så ensam om att prioritera flygplatserna.

Det vi vänder oss emot i den här propositionen är att flyget hela tiden tar marknadsandelar från andra transportslag. Om inget görs för att EU:s diskussion om handel med utsläppsrätter gäller framtid och inte det som sker nu kommer flyget att stå för så stor andel av växthusgaserna att vi måste dra ned på bilismen alternativt revidera klimatmålet. Jag har faktiskt inte hört någon moderat här stå och säga att vi ska revidera klimatmålet. Då måste vi vidta åtgärder så att man där man har järnvägstrafik som ett godtagbart alternativ använder det i stället.

Anders G Högmark hänvisade till resor. Jag såg världen via järnväg i Europa när jag lämnade gymnasiet. Jag tror att det är minst lika berikande som att flyga samma sträcka – jag kan inte se att det på något sätt ger några andra insikter. Det är både miljömässigt och socialt acceptabelt. Jag förstår inte varför inte järnvägen har en större plats i Anders G Högmarks visioner om effektiva transporter.

Anf. 40 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Herr talman! Jag har både tåguffat i Europa och båtuffat i Grekland. Det är härliga transportmedel – man kanske tvingas flyga mellan en och annan tråkig flygplats.

När det gäller det sociala ansvaret anslår Moderata samlingspartiet ungefär 10 miljarder kronor mer till kommunerna för att just säkerställa basal service för äldre och social verksamhet. Det är det första. Det andra är att det centrala budskapet här är att vi ska ha en politik som sätter klimatmålet i fokus. Jag tror faktiskt att man kan säga att Moderata samlingspartiet var det parti som på 80-talet började diskutera klimatmålet, då utifrån resonemanget om kärnkraftens vara eller inte vara – det är helt riktigt. Men vi var uppmärksamma tidigare än någon annan på just klimatpolitiken. Det tror jag är viktigt. Men det kom snabbt andra partier.

Jag tog illustrationen att man ute i kommunerna diskuterar och är beredd att satsa ett antal miljarder kronor för att backa upp sina regionala flygplatser, i Arvidsjaur, i Sveg, i Torsby – vi kan fortsätta uppräkningsen. De pengar som man satsar där kunde givetvis satsas någon annanstans. Det visar på något sätt hur viktiga man anser att de satsningarna är för att utveckla näringslivet. Ett näringsliv på dekis i Sveg, i Arvidsjaur eller i Storuman gagnar ju inte invånarna där, vare sig unga eller gamla. Med andra ord är det en progressiv satsning, en investering för framtiden.

Tystnaden här om den sociala dimensionen var på något sätt ett sakta och senkommet erkännande av betydelsen för flyget att vara tillgänglighetskapande. Utan de satsningarna, utan de investeringarna i tillgänglighet runt omkring i landet lär vi inte ha en chans att leva upp till det som det har talats så mycket om, att låta hela Sverige leva. Då tvingas människorna lämna de regionerna. Då lämnas kvinnor också att pendla ännu längre än vad de skulle ha gjort. Det är motivet till att det är viktigt för oss att i en transportpolitik som kallas modern satsa på de mindre flygplatserna.

Anf. 41 TORSTEN LINDSTRÖM (kd):

Herr talman! Riksdagen behandlar nu den transportpolitiska propositionen, och Sven Gunnar Persson och jag har väckt en motion om de försämringar som Socialdemokraterna och stödpartierna föreslår i stödet till flygplatserna i Västerås och Örebro.

I söndags kväll landade jag på Västerås flygplats efter en utflykt över helgen. Jag tittade mig omkring på planet och såg att det var fullt av vanligt folk – unga, pensionärer, låg- och medelinkomsttagare – en ganska bred bild av det svenska folket. Det är ganska symtomatiskt. För många som för några år sedan såg flyg som en lyx har det i dag blivit möjligt på ett helt nytt sätt, näst intill vardag, att uppleva sådant man drömmer om, att möta nya människor och att få del av nya upplevelser. Flyget har blivit var kvinnas och var mans möjlighet.

En väl utvecklad möjlighet för flyget att fungera och en väl utvecklad infrastruktur i övrigt är av både strategisk och vital betydelse för en regions och ett lands tillväxt och för utvecklingsmöjligheterna. Inte minst är flygförbindelserna då avgörande. I planeringen av infrastrukturens utveckling krävs hänsynstaganden till utvecklingspotentialen, till miljön och till arbetsmarknaden.

För Mälardalen är därför Västerås flygplats och Örebro flygplats viktiga. Flygplatserna, med stora upptagningsområden, har snabba förbindelser med Köpenhamn och där anslutande linjer till övriga Europa och världen. Där finns också charter- och godstrafik.

De båda flygplatserna hotas nu av två förslag från regeringen. Den nya flygskatt som föreslås införas kommer att leda till minskad trafik och därmed försämrade service för människor och företag i regionen. Den nya skatten är en absurd skatt – en straffskatt som straffar ut jobb från våra städer och vårt land – och tar inte heller hänsyn till miljöaspekterna hos olika flygplan.

Flygskatten lär ändå röstas igenom av majoriteten här på fredag, trots att regeringen själv i den propositionen bedömer att miljövinster är små. Vi som tycker att flyget ska vara en integrerad del i ett regelverk som låter alla transportslag ta sitt ansvar för miljön har sedan bara att fortsätta arbetet för en ny regering efter valet så att skatten avskaffas innan skadorna av den blivit alltför bestående.

Därtill vill regeringen, herr talman, tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet, i den transportpolitiska proposition som i dag debatteras ta bort driftsstödet till flera flygplatser, bland annat i Västerås. I propositionen finns ett antal, faktiskt irrelevanta, motiv till indragningen av driftsstödet. Det hävdas bland annat de ligger så nära Stockholm att det är möjligt med endagsförrättning där utan att behöva flyga. En lite förstulen fråga är: Vet regeringen ens var Västerås ligger? Det är knappast aktuellt att flyga mellan Västerås, eller Örebro, och Stockholm. Däremot är det angeläget att det går att resa från Västerås och Örebro till övriga Europa. När vi ska till Stockholm använder vi oss av andra transportslag.

Regeringen påstår också i propositionen att driftsstödet primärt bör fokuseras på interregionala transporter. Även på denna punkt menar vi att regeringen gör en felaktig bedömning. Det intressanta ur ett mälardalsperspektiv, och även nationellt sett, är transporter till övriga Europa och världen. Det är tillgängligheten till mötesplatser och marknader utanför vårt land som avgör våra företags möjligheter att internationellt fortsätta att utvecklas med fortsatt bibehållen bas i Sverige.

I propositionen föreslås i stället, i motsats till detta, sämre förutsättningar för utveckling i Mälardalen. Det är allvarligt eftersom det leder till sämre utveckling för hela landet. Det är fel väg att gå. I stället borde naturligtvis driftsstödet till Västerås och Örebro flygplatser bevaras och flygskatten avvärjas, så att människor kan fortsätta att färdas tryggt och säkert, möta nya människor, få del av nya upplevelser och på så sätt bli lite rikare som människor, men också så att Mälardalen kan fortsätta att utvecklas för nya jobb och nya företag, som är till gagn för hela vårt land.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till motion 2005/06:T15.

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

Föredrogs

lagutskottets betänkande 2005/06:LU27
Nya vårdnadsregler (prop. 2005/06:99).

Nya vårdnadsregler

Anf. 42 MARIANNE CARLSTRÖM (s):

Herr talman! År 1998 fick vi en ny lag om gemensam vårdnad. Den har sedan utvärderats. En utredning har tittat på lagen, och sedan har man behandlat den i vanlig ordning. Sedan kom det en proposition som vi i dag ska behandla. Till den propositionen väcktes 3 motioner, och från allmänna motionstiden finns det 40 motioner som rör samma fråga. Det är detta vi nu ska behandla i kammaren.

Regeringens förslag innebär ändringar i föräldrabalken om vårdnad, boende och umgänge. Barnperspektivet i lagen är huvudsyftet. Barnens bästa ska vara avgörande för alla beslut om vårdnad, boende och umgänge. Risken att barn far illa ska framhållas i lagen. Detta ska man ha med sig i alla instanser. Propositionen innehåller förslag om ändringar som rör barnens rätt att komma till tals, gemensam vårdnad och umgänge.

Till betänkandet finns 13 reservationer och 3 särskilda yttranden.
Jag överlämnar ärendet till debattörerna.

Anf. 43 INGER RENÉ (m):

Herr talman! Den civilrättsliga lagstiftningen, som vi i lagutskottet har att hantera, omfattar ett mycket brett område sett ur medborgarnas perspektiv, alltifrån det största av företag och aktiebolag till den minsta enheten familjen. Inget kan sägas vara viktigare än det andra, men en sanning som de flesta brukar bejaka är att familjen är och förblir samhällets viktigaste byggsten.

Genom en trygg uppväxt läggs grunden för ett liv där personlig frihet och gemensamt ansvar kan kombineras. I ett samhälle av i dag, präglad av föränderlighet, är familjen och den lilla världen kärnan i de flesta människors trygghet.

Samtidigt slutar hälften av alla äktenskap och än fler samboförhållanden och partnerskap med skilsmässa och separation. I genomsnitt varar äktenskapet – mina siffror är från 2004 – inte längre än elva år. En majoritet av barnen föds inte längre av gifta mammor.

Trots det är kärnfamiljen ett ideal för många, även om den till dels har genomgått förändringar. Vi talar i dag om bonusbarn och bonusföräldrar. Det är begrepp som markerar förändringar i sättet att forma våra liv. Det är bra att människor formaliserar sin ambition att ta livslångt ansvar för varandra. Det är synd att det inte alltid lyckas.

Antalet uppbrott har jag redan nämnt. I de allra flesta fall lyckas man lösa frågor som har med barns vårdnad och tillhörighet att göra utan större problem. Men ett litet antal prövas och avgörs i domstol. Under hela 2000-talet har det varit ungefär 2 700 fall per år där man inte lyckats hantera de här frågorna på egen hand. I det läget är det viktigt med en ändamålsenlig och rättssäker lagstiftning.

Vi moderater tycker att det mesta i regeringens proposition är bra och angeläget. Denna proposition har som utgångspunkt det som är bäst för det enskilda barnet, medan det i 1998 års lagstiftning till exempel ansågs viktigare att barn hade kontakt med båda sina föräldrar än att man fokuserade på det som var det bästa för barnet. Vi moderater var emot 1998 års lag i denna del och välkomnar dagens förändring.

Vi tycker också att det är positivt att det i propositionen talas om ökande möjligheter till samförståndslösning i vårdnadsfall och att medling blir ett verkligt alternativ till formell prövning i domstol. Men detta ställer stora och nya krav på kunskaper och barnkompetens hos såväl domare som medlare och också krav på familjerättsliga kunskaper.

Då kan man bli lite betänksam när, av besparingsskäl, ingen utbildning har skett av domare i vårdnadsfall vare sig under 2003 eller under 2004.

Domstolsverket upprättade år 2002, sägs det i propositionen, en utbildningsplan för att förstärka domarnas kompetens på olika områden. Men av besparingsskäl har denna kompetensutveckling inte kunnat genomföras. Det glömmes man tyvärr att skriva i propositionen.

Häromdagen kom en undersökning gjord av Rädda Barnen, *Inga barn på schemat – blivande socionomer om att möta barn som far illa*. Av den undersökningen framgår att tre av fyra studenter menar att de saknar tillräcklig utbildning för att kunna arbeta med barn i utsatta situationer och erbjuda dem tillräckligt med hjälp och stöd. En tredjedel av de studenter som studerar till att bli socionomer säger att de inte har fått någon kunskap över huvud taget när det gäller våld mot barn. Detta måste man betrakta som illavarslande eftersom det faktiskt är socialtjänsten som spelar en avgörande roll för barn som far illa.

Därför är det mycket viktigt att personer som möter de här barnen har kunskaper om barn i utsatta situationer och har möjlighet att se signaler om ett barn inte mår bra. Det kan vara livsavgörande, säger en våldssamordnare hos Rädda Barnen.

Jag menar att utbildning och kompetens är nyckelfaktorer om dagens lagstiftning ska få den effekt som vi alla eftersträvar. Endast med gedigen utbildning kan domare, socionomer, medlare och kanske andra möta, stödja och hjälpa barn och vuxna i deras problematiska och utsatta situation till att fatta för alla så bra beslut som möjligt.

Alla vi som har privilegiet att få umgås med barn, små eller lite äldre, vet att barn inte är miniatyrer av vuxna, utan barn är på något sätt en särskild sorts människor. Inte många har fångat det så fint som Beppe Wolgers i visan om det gåtfulla folket som bor i ett främmande land dit vuxna inte har tillträde, detta land där en pojke kan finna ett nytt Samarkand. En pojke blir kungen av träd som sitter stilla bland grenar i trädkungens tron. ”Där” – skriver Beppe Wolgers – ”finns det riken som ingen av oss tar ifrån dem.”

Jag nämner detta därför att barns tankeverksamhet och barns sätt att vara är, som vi alla vet, helt annorlunda jämfört med vuxnas. Det är ju därför som det är så roligt och spännande att umgås med små barn. De får också våra vuxna tankar att flyga åt alla håll och kanter.

Herr talman! Den utbildning som är nödvändig gör att reformen måste tillåtas kosta pengar. Det ställs nya krav såväl på dem som har att besluta och döma i vårdnadsfall som på dem som ska medverka i med-

lingsprocessen. Därför begär vi att regeringen snarast återkommer med besked om hur medlarnas kunskapsutveckling kan utformas och också att man gör en utvärdering av hur Medlingsinstitutet i praktiken fungerar.

Sammantaget menar jag att de åtgärder som krävs för att betänkandets regelverk ska få genomslag dels tar tid att genomföra, dels inte kan ske utan ekonomiskt tillskott. Därför bör ikraftträdandet skjutas framåt till den 1 januari i stället för att ske nu i sommar.

Naturligtvis står jag bakom alla våra reservationer. Men för tids vinande väljer jag att yrka bifall endast till reservation 2.

Anf. 44 MIA FRANZÉN (fp):

Herr talman, kära åhörare och riksdagskolleger! I dag behandlar vi lagutskottets betänkande om nya vårdnadsregler.

Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 4, men även övriga våra reservationer står jag givetvis bakom.

Enligt reservation 4 ska barnen få rätt till juridiskt biträde i alla mål i domstol som rör vårdnad, boende och umgänge. I dag har föräldrarna rätt till juridiskt biträde i dessa mål. Men fortfarande saknas ett biträde för barnen. Det finns alltså inget juridiskt biträde, fristående från föräldrarna, för barnen.

Ett sådant juridiskt biträde tror jag skulle kunna verka lugnande i en väldigt konfliktfylld och känsloläst situation, som de flesta skilsmässor där man tvistar om barnen innebär. Det juridiska biträdet skulle alltså bevaka barnets rätt i förhållande till bägge dess föräldrar. Detta är oerhört viktigt.

När den egna livskrisen drabbar en förälder kan det vara svårt att hålla isär å ena sidan sin egen ilska och sorg och å andra sidan vad som är bra för barnet.

Jag skulle vilja passa på att här från talarstolen påminna om det otroligt viktiga att inte tala illa om den andra föräldern. Det gäller både i och utanför domstol, och det gäller såväl bakom stängda dörrar som offentligt. Barnet är ju 50 % av den ena föräldern och 50 % av den andra föräldern. Om man "talar ned" varandra, vad blir då 50 % minus 50 %? Jo, det blir 0. Barnets självförtroende går i botten. Detta är jätteviktigt, och detta borde man tänka på mycket mera vid alla domstolsförhandlingar och i alla olika sammanhang.

Jag tycker att vi ska börja med att tillämpa den fantastiskt fina portalparagrafen i den nya lagstiftningen: Barnets bästa ska vara avgörande för alla beslut om vårdnad, boende och umgänge.

Vi borde tillämpa den paragrafen här i dag. Jag erbjuder er socialdemokrater som våndas i denna del att vara med och stötta reservation 4 vid omröstningen i dag på eftermiddagen.

Ett annat viktigt område handlar om det växelvisa boendet. Det växelvisa boendet är inte den absolut bästa världen för något barn. Nej, det bästa vore om föräldrar träffade rätt, respekterade varandra och levde lyckliga i alla sina dagar. Men ibland tar sagan tragiskt slut. Då är det viktigt att vi har lagar som skyddar barnen i en situation där föräldrarna, som det ibland kan vara, har svårt att se vad som är bäst för barnet. Det här kan liknas vid att ha en krisberedskap. En bra krisberedskap betyder inte att man går och önskar att en kris ska inträffa utan innebär bara en ökad trygghet.

Man kan i dag få för sig att de flesta föräldrar är dåliga för sina barn. Så ser det ju ut när man på kvällarna sitter och tittar på tv. Det verkar som att de flesta föräldrar misshandlar eller begår övergrepp mot barn.

Rapporter om misshandel och övergrepp mot barn griper så fantastisk starkt tag i vårt inre liv, i själen. Fysiskt gör det riktigt ont att se ett barn fara illa. Vi får dock inte börja tro att alla föräldrar är onda, att män är djur eller att kvinnor bakom stängda dörrar blir bestar. Nej, de allra flesta föräldrar är trots allt fortfarande bra för sina barn. De är värdefulla, och de är oersättliga.

Barnen behöver få en nära och fin relation till båda föräldrarna. Det är viktigt eftersom barnet, som sagt, är hälften av den ena föräldern och hälften av den andra föräldern. Om risken finns att barn far mer illa av det växelvisa boendet än av att mista en god kontakt med den ena föräldern ska det växelvisa boendet givetvis inte vara aktuellt.

Det är dock viktigt att alla alternativ är öppna för domstolen och att inte stänga dörren mot en särlosning eller en speciell lösning som passar ett visst barn. Man måste titta på om barnets bästa ska vara avgörande; det hela får inte lämnas till den ena föräldrarnas godtycke genom ett nej. Skulle det räcka med, skulle man alltså nöja sig med, att en förälder i sorg, ilska, besvikelse eller bitterhet säger nej till gemensam vårdnad och nej till det växelvisa boendet, då har hela grundtanken med den nya vårdnadsregelförändringen helt åsidosatts.

Alla barn är olika, alla barn är unika, situationerna ser olika ut, och då måste lösningarna kunna se olika ut.

Nu vill jag att ni tar fram era barnglasögon. Varför ska inte barnets bästa vara avgörande för ett barn som är barn till sambor? Varför ska det hänga på om man har ett vigselbevis eller ej? Reglerna för gemensam vårdnad av sambors barn måste självklart bli enklare. Som vi hörde Inger René berätta är det en alltmer vanlig levnadsform att vara sambor med barn.

Här kommer en tjänstgörande talman som jag inte sett förut. Välkommen!

Vi anser att vi måste modernisera den här delen. Oäktingstatusen, som faktiskt hänger kvar genom att man ger ett sämre skydd till barn till sambor, måste bort.

Med dagens betänkande, som bygger på det som 2002 års vårdnadskommitté har arbetat fram, tar vi stora steg för att bättre skydda de barn som faktiskt sakligt, otäckt och överkligt far riktigt illa. I dag kommer vi att fatta beslut som kommer att få stor betydelse för många barn för lång tid framöver. Med barnets bästa för ögonen är vi i det stora hela nöjda med de nya vårdnadsregler som vi i dag fattar beslut om. Därför vill jag rikta först ett tack till Vårdnadskommittén för den fina grunden, ett tack till regeringen för ett till största delen väl genomtänkt förslag och ett tack till mina kära kolleger som med mig delar omsorgen om barnen – det vet jag att ni gör.

Det är viktigt att vi i riksdagen talar för dem som viskar men samtidigt håller verklighetsförankringen och inte ser misshandlade barn överallt. Barnen behöver sina föräldrar, barnen har rätt till sina föräldrar, men vi alla vuxna är skyldiga att se till och skydda de barn vars föräldrar inte klarar att vara föräldrar. Vi får inte svika de oskyddade barnen.

Folkpartiet har länge drivit frågan om att pröva behovet av en barnbalk där all lagstiftning som rör barn samlas, inklusive barnkonventionen. Nu har regeringen ändå valt att lägga fram förslag om nya regler i föräldrabalken utan att bereda frågan om barnbalk. Folkpartiet har kvar visionen om att så småningom ändå införa en barnbalk om det skulle finnas behov av det. När vi i dag tar det historiska steget och ändrar på perspektiv i föräldrabalken från föräldraperspektiv till barnperspektiv, tycker vi att det är innehållet i lagen som är viktigast, hänsynen till barnets bästa. Det är alltså inte etiketten, vad balken heter, som är det viktiga. På prislappen står det i alla fall något som jag tror att alla kan enas om, och det är att barnen är ovärderliga.

Jag yrkar bifall till reservation 4.

Anf. 45 YVONNE ANDERSSON (kd):

Herr ålderspresident! Välkomsthälsningen kommer från oss alla.

Ett starkt samhälle bygger på och blir till av starka familjer. Men starka familjer måste också byggas. En välfungerande familj blir inte till av sig självt, utan det krävs att människor är överens om att gemensamt bygga dessa familjer. Trots alla goda ambitioner blir det inte alltid som man har tänkt sig. Det går snett, familjen splittras, och de riktigt stora förlorarna är oftast barnen. Det är därför vi behöver vårdnadsregler.

Ärendet från lagutskottet i dag handlar om nya vårdnadsregler, i mycket byggda på gamla idéer som finns. Allt är inte dåligt som finns i dag. Men nu händer saker som gör att det blir mycket bättre. Också jag tycker att Vårdnadskommittén har gjort ett gott arbete. Till stora delar står vi bakom regeringens proposition. Men det finns alltid en del som vi kikar lite på och där vi inte är helt överens eller där man inte har kommit riktigt så långt som vi hade hoppats.

Herr ålderspresident! I propositionen framhåller regeringen vikten av att barnets bästa kommer till uttryck i lagen. Det är jätteviktigt. Frågan om vårdnad och umgängesrätt har aldrig varit så aktuell som nu, med de skeenden som varit de senaste månaderna – alltifrån händelserna i Småland och i Västerhaninge eller var det än är. Det är hemska tragiska händelser som visar att vi ännu en gång måste titta på vad vi kan göra för att skydda de barn som får illa och som på ett tragiskt sätt utnyttjas för att vuxna ska kunna utöva makt över dem. Vi behöver ett starkare barnperspektiv. Som en professor inom området så sent som i går sade till mig behöver vi också en ambition att i varje läge i praktiken utveckla barnets bästa och jobba utifrån det. Det görs inte i dag. Vi talar mycket om det, men när man går in och granskar ser man att det finns ett antal ställen där det inte är till barnets bästa trots att det är det som ska vara vägledande.

Ett första sådant steg där vi ska aktualisera barnets bästa är att barnet får rätt till ett särskilt biträde i mål som rör vårdnad, boende och umgänge. I en departementspromemoria med titeln *Utövandet av barns rättigheter i familjerättsprocesser* från 2002 föreslogs att Sverige skulle ratificera den europeiska konventionen om utövandet av barns rättigheter. Trots att det nu har gått fyra år sedan promemorian kom är den fortfarande på beredning i Regeringskansliet. Vi kristdemokrater ser fram emot vad regeringen kommer att presentera för att stärka barns processuella ställning.

Herr ålderspresident! Om barns bästa ska vara utgångspunkt för alla beslut som rör vårdnad, umgänge och boende krävs det att de människor som utreder just de här frågorna har tillräcklig kunskap om barns speciella situation. Hur barn betar sig, hur de utvecklas, vad de har för möjligheter att ta in och förklara saker och hur man ska tolka deras uttryck har vi numera mycket kunskap och forskning om att ta vara på. Men där det borde finnas, nämligen i våra domstolar, finns den inte alltid.

Därför är jag synnerligen glad för att utskottet har gjort ett ställningsstagande, inte bara för att man ska säkerställa att barnen verkligen blir lyssnade på utan också för att se till att den här kunskapen finns och utvecklas i våra domstolar. Vi ska i utskottet och från riksdagens sida följa upp detta. Det här är någonting riktigt bra. Ingen reform när det gäller klass, status eller aktivitet kan genomföras om man inte är beredd att gå hela vägen. Kunskap är A och O för att vi ska kunna räkna med att barnen lyssnas till.

Herr ålderspresident! Ca 50 000 barn om året är med om att deras familjer splittras. Antalet umgängestvister som avgörs av domstol behöver faktiskt minska. Samhället måste erbjuda mer av resurser, till exempel samarbetsamtal, för att undvika att överenskommelser om barns vårdnad sker i rätten. Alla förlorar, inte minst barnen, på uppslitande rättegångar.

Barn har ett naturligt behov av båda sina föräldrar. I de allra flesta fall är gemensam vårdnad något att föredra för alla parter. Detta gäller dock inte när våld förekommer inom familjen. Om kvinnan väljer att flytta ifrån sin våldsamme make och de har gemensamma barn, uppstår vårdnadstvister eftersom det i allmänhet är gemensam vårdnad som gäller.

Regeringen har nu föreslagit att möjligheten att döma till växelvis boende vid gemensam vårdnad och mot en förälders vilja bör finnas kvar. Regeringen framhåller i propositionen att denna boendeform förutsätter föräldrarnas samarbetsförmåga, men man kan lätt utgå från att samarbetsviljan inte är så stor om det har förekommit hot och våld. Vi menar att barn aldrig ska behöva möta en av sina förövare i hemmet genom påtvingat umgänge vid vårdnadstvister. Erfarna jurister och domare med särskild barnkunskap skulle spela en viktig roll för att rätt utvärdera barns behov och önskningsar.

Herr ålderspresident! Barnens bästa, inte enbart som idé utan som realitet, är Kristdemokraternas paroll, och jag är övertygad om att vi alla vill nå dit.

Jag yrkar bifall till reservation nr 4 men står självklart bakom samtliga de reservationer där Kristdemokraterna finns med i betänkandet.

Anf. 46 TASSO STAFILIDIS (v):

Herr ålderspresident! Det här är en av våra absolut viktigaste debatter. Det är också en av de frågor som jag kanske har slitit mest med under mitt arbete i lagutskottet. Som många av mina kamrater i utskottet känner till har jag jobbat med en fördjupningsstudie i frågan. Jag ville själv med egna ögon och öron se och lyssna på hur den verkliga tillämpningen faktiskt ser ut, hur situationen ser ut för de barn ute i samhället som, precis som Yvonne Andersson alldeles nyss uttryckte det, på grund av dagens vårdnadslagstiftning tvingas att umgås med sina förövare. Vilka vuxna människor skickar vi hem tillsammans med sina förövare? Vi gör

inte det. Men enligt den tillämpning som har utvecklats inom socialtjänst och domstolar är det praxis i dag att se frågan som en jämställdhetsfråga. Man tillämpar ett jämställdhetsperspektiv när det gäller föräldrarnas rätt att umgås med barnen i stället för att se till barnets enskilda bästa och se till att barnet aldrig någonsin ska riskera att utsättas för vare sig kränkningar, övergrepp eller misshandel. Det ska inte ens finnas en risk att barnen utsätts för det här.

Herr ålderspresident! För två veckor sedan deltog jag i en paneldebatt i tv. Det var ett program i fyra delar som handlade om utsatta barn. Det handlar om ett barn hette programmet på TV 4. Vi var flera riksdagsledamöter som var där, och var och en av oss fick 60 sekunder på oss att tala om vad vi ville göra för att förbättra för barn som är utsatta för övergrepp. Det var verkligen ingen lätt uppgift att sammanfatta fyra års arbete och ett antal krav på förändringar under en minut och på en liten griffeltavla.

Herr ålderspresident! Med dagens förslag om nya vårdnadsregler har vi kommit en bra bit på väg. Vänsterpartiet har samarbetat med regeringen om den här propositionen, och vi har fått med en hel del mycket bra skrivningar som syftar till att just stärka barnets rätt i tvister om vårdnad, boende och umgänge. Den allra viktigaste ändringen vill jag påstå är att det inte längre ska vara möjligt för en förälder som misshandlat eller förgripit sig på sitt barn att få gemensam vårdnad. Det gäller också om någon annan familjemedlem utsätts för våld. Det är otroligt tydligt i lagtexten och i förarbetestexterna till lagen, och det är oerhört tydligt i propositionen. Där stärks barnens ställning oerhört tydligt. Det får aldrig förekomma ens en risk, herr ålderspresident.

I lagtexten har risken för att barnet utsätts för övergrepp lyfts fram och placerats före meningen om barnets behov av en nära kontakt med båda föräldrarna. Även här har vi lagt till att detta även omfattar risken för att andra familjemedlemmar utsätts för våld. Den här ändringen gör att även de barn som bevittnar våld i sina hem faktiskt uppmärksammas.

I praktiken handlar det oftast om barn och kvinnor som utsätts för våld och övergrepp från närstående män. Även motsatsen förekommer självklart, men inte i samma stora utsträckning.

Under de år som jag har arbetat med vårdnadsfrågor har jag tagit del av mängder av fall där barn farit oerhört illa i föräldrarnas tvister om vårdnad, boende och umgänge utan att samhället har tagit sitt ansvar. Det är sorgligt att det ska behöva gå så långt att ett barn mördas innan medierna ska reagera och ta upp frågan. Det är det vi ser och har sett under de senaste veckorna. Nu väljer alla att vakna till liv, men vi ska inte behöva vänta så länge, herr ålderspresident.

Det är fruktansvärt att varje gång behöva hamna i en diskussion om män som sitter oskyldigt dömda för incest när det inte handlar om straffrätt utan om vårdnadsrätt och framför allt om barns rätt att slippa bo eller umgås med en förövare.

Vi är nog många här som arbetar med de här frågorna på olika sätt och som känner en stor vanmakt – en maktlöshet över att inte kunna göra tillräckligt, över att inte få lägga sig i enskilda fall där det är så uppenbart att domstolen eller socialtjänsten kommit fram till något som helt strider mot barnets bästa. Det är därför som vi lagstiftare inte kan nöja oss med den här lagändringen. Det här är en bra början, men det är inte allt.

Vänsterpartiet kommer att följa hur den nya lagen tillämpas i praktiken väldigt noga. Vi kommer också att fortsätta driva fler krav som vi inte fick med den här gången. Ett sådant krav, herr ålderspresident, finns i en av mina reservationer i betänkandet. Det handlar om obligatoriska barnprotokoll, och det är reservation nr 1. Tanken är att varje avgörande som påverkar barnet ska motiveras utifrån barnets bästa i en bilaga till domen eller myndighetsbeslutet. På så sätt skulle vi kunna säkerställa att barnets bästa inte glöms bort i motiveringarna, vilket är ett faktum i dagens domslut. Även Vårdnadskommittén har konstaterat att det är sällan som man ser ordentliga motiveringar med barnperspektivet och barnets bästa när man beslutar om barn.

Utskottsmajoriteten, herr ålderspresident, har valt att föreslå att yrkandet om barnprotokoll avslås. Jag är förvånad att inte en enda annan ledamot och inte något annat parti har valt att stödja Vänsterpartiet i kravet om barnprotokoll. Det är nämligen en möjlighet för oss som lagstiftare att ge domstolarna ett konkret redskap att förbättra situationen och framför allt sina motiv. Enligt utskottet lämpar sig inte frågan om vad domar och beslut ska innehålla för lagstiftning. Jag håller inte med om det.

Domstolar och socialtjänst måste generellt bli mycket bättre på att uppmärksamma och ta hänsyn till barnets bästa. Ett barnprotokoll, herr ålderspresident, handlar inte om att vi som lagstiftare ska gå in och styra hur en dom motiveras utan ska fungera som en checklista där domaren på punkt efter punkt kan kolla av att barnets bästa faktiskt står i fokus i varenda situation.

Ett annat sätt att garantera att barnet får spela huvudrollen i avgörandet om vårdnad, boende och umgänge är att ge varje barn rätt till ett eget juridiskt ombud. I dag är det tyvärr så, precis som Mia Franzén påtalade tidigare, att det ofta är föräldrarna och deras ombud som hamnar i centrum under en förhandling.

Risken för att barnet osynliggörs blir definitivt mindre om barnet har ett eget ombud som förmår att enbart ha barnets bästa för sina ögon utan att ta ställning för eller emot någon av föräldrarna. Eftersom barnet inte kan närvara i rättssalen förutom, i bästa fall, i form av en anteckning i en vårdnadsutredning, krävs det att någon ger barnet en röst, och föräldrarnas enskilda parter är i dag inte bra på det.

Förhoppningsvis kommer den nya lagen att göra att barnets vilja beaktas betydligt mer än vad som ofta sker i dag, men frågan är faktiskt om det räcker. Barnets rätt att komma till tals garanteras som alla vet av FN:s barnkonvention. I dag lever vår lagstiftning inte upp till detta. Därför finns det i dag en reservation i utskottet, och det kommer att bli en majoritet för att riksdagen faktiskt uttalar sig för att vi vill ha särskilda juridiska biträden för barn. Det tycker jag är bra, trots att det i det här fallet ser ut som om det är en ohelig allians som har bildats mellan de olika borgerliga allianspartierna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Jag beklagar att Socialdemokraterna inte har valt att ställa upp på det här kravet, för det är ett krav som står mycket högre än att bara handla om ord. Det handlar om barns situation.

Herr ålderspresident! En annan viktig fråga som inte är löst än men som utskottet tar väldigt stark ställning för är det som utskottet skriver om på s. 22 i betänkandet. Vi skriver att det är otillfredsställande och att

vi i utskottet inte tycker att det är förenligt med barnets bästa att vårdnadshavarnas oenighet kan medföra att ett barn som har behov av hälso- och sjukvård inte får tillgång till den adekvata behandling som barnet behöver. Enligt utskottets mening är denna fråga angelägen och kräver en väldigt skyndsam lösning. Utskottet beklagar vidare att regeringen i förevarande proposition inte kunnat föreslå riksdagen några lagändringar. Utskottet förutsätter att arbetet kommer att bedrivas skyndsamt och att regeringen därefter utan dröjsmål återkommer till riksdagen i frågan.

Det här är så otroligt viktigt! Lagutskottet säger nu tydligt att det här är oacceptabelt. Det är inte förenligt med barnets bästa att en enskild förälder kan motsätta sig att ett barn faktiskt får den vård och den behandling som barnet behöver.

Herr ålderspresident! Min talartid är slut. Därför kommer jag att sluta tala. Med det här vill jag yrka bifall till reservationerna 1 och 4. För övrigt hade jag jättegärna velat prata mycket mer om varför det är så viktigt att vi inför en barnbalk. Men det kanske jag får anledning att återkomma till. I övrigt står jag bakom den här samarbetspropositionen mellan den socialdemokratiska regeringen och Vänsterpartiet och även bakom de andra ställningstagandena från Vänsterpartiet i betänkandet.

Anf. 47 VIVIANN GERDIN (c):

Herr ålderspresident! Ledamöter och åhörare! De nya vårdnadsreglerna är ett område som berör och engagerar oss i Centerpartiet. Att stärka barnperspektivet vid vårdnadstvister har varit vägledande vid våra ställningstaganden. Det är anledningen till att Centerpartiet har sex reservationer, men för övrigt står vi bakom betänkandet.

Det är oerhört viktigt att vi gör vårt yttersta för att minimera riskerna för att barn ska fara illa. Alla som har med barn att göra måste därför bli bättre på att lyssna till vad barnen säger och se vilka signaler som barnen sänder. Och när det finns en misstanke om misshandel, fysiskt eller psykiskt, ska vi även ha civilkurage nog att ingripa. Då först kan vi säga att barnen ständigt står i fokus.

I Vårdnadskommitténs utvärdering framgår ett skrämmande faktum: att barns vilja i många fall inte har redovisats i domstolarnas domar rörande vårdnadstvister. Det tyder på att lagen från 1996 har brister, och de bristerna behöver vi rätta till. Det är också anledningen till att vi i Centerpartiet vill stärka barnens rätt att komma till tals i vårdnadsärenden. Därför yrkar jag bifall till reservation 3.

I vårdnadsreformen från 1998 var det inte tänkt att gemensam vårdnad skulle användas som en huvudregel som till varje pris skulle utdömas när det till exempel fanns inslag av misshandel. Men som vi har hört tidigare är det tyvärr så att det blev en sådan praxis som utvecklades efter dessa år. Detta har också styrkts i de remissvar som Vårdnadskommittén har samlat in, bland annat från Barnombudsmannen. Där det finns misstanke om hot, misshandel och övergrepp ska det alltid göras en misshandelsutredning. Den måste först avgöras, alltså innan vårdnadstvisten utreds och fastställs. Det finns skäl att särskilt uppmärksamma det här eftersom det framkommit att vårdnadsutredningar skett parallellt med misshandelsutredningar. Det anser vi vara mycket olämpligt.

Från Centerpartiets sida vill vi vara mycket tydliga på den här punkten eftersom vi inte vill att gemensam vårdnad ska utdömas i de fall där

våld har konstaterats inom familjen. I de fall där man har gjort det tycker vi att domarna bryter mot intentionerna i FN:s barnkonvention, som Sverige har undertecknat. Jag vill därmed också yrka bifall till reservation 2.

När det gäller juridiskt biträde gläder det oss i Centerpartiet att vi först var samlade inom den borgerliga alliansen, och sedan har även Vänsterpartiet anslutit sig till att det finns fog för att ställa krav på att ett juridiskt biträde ska finnas för att ge barnen en starkare röst i vårdnadstvister. Det har också antytts att även Miljöpartiet kan biträda det här, och det är bra. Det är fyra år sedan Vårdnadskommittén tillsattes, år 2002, och jag tycker att det är något märkligt att den här frågan inte fanns med i regeringens proposition. Det har funnits gott om tid att utreda det här.

Ett juridiskt biträde som företräder barnet kan faktiskt få väldigt stor betydelse för ärendets hantering och domslut. Om föräldrar har en konflikt med varandra tror vi att det kan vara svårt att sätta barnets behov i främsta rummet. I betänkandet framhålls ju också vid ett flertal tillfällen att barnets bästa ska gälla och att barnen ska sättas i fokus. Det sägs vid flera tillfällen. Jag tycker därför att det är mycket märkligt att vi inte har kommit längre. Det hade varit bra om vi hade kunnat vara eniga i den här frågan.

Växelvis boende anser vi inte vara någon bra lösning för barn när det sker mot en förälders vilja. Vi menar inte bara att det ska ske när någon tycker att det inte är lämpligt utan det ska vila på en sådan grund att det finns skäl för det, att det finns starka konflikter mellan föräldrarna. Växelvis boende förutsätter faktiskt att föräldrarna kan samarbeta. Men jag vill också framhålla att i de fall där föräldrarna har en allvarlig konflikt måste vi också rikta in oss på att göra mer på ett tidigare stadium för att hjälpa föräldrarna att komma överens och minska, minimera och helst ta bort de här konflikterna. Det kan man göra på flera olika sätt. Man kan göra det genom att utvidga och erbjuda samarbetsavtal. Man kan också göra det genom att erbjuda någon form av föräldrautbildning där föräldrar får en ökad kunskap om hur barn påverkas av konflikter.

En sak som jag också saknar i betänkandet är att det ingenstans står något om att föräldrarnas goda vilja att samarbeta borde premieras. Det är faktiskt en brist. Vi borde uppmuntra mer till att föräldrar som har en konflikt gör sitt yttersta för att försöka samtala med varandra och på så sätt minska konflikten. Därmed ger man barnet en bättre möjlighet att framöver kunna umgås med båda sina föräldrar.

Jag är övertygad om att alla barn vill umgås med sina föräldrar under förutsättning att barnet inte känner rädsla eller olust. Ett barn kan i dag inte välja bort umgänge med en våldsam förälder, men en förälder kan utan skäl välja bort umgänge med sitt barn. Det visar att barnets rättigheter är svagare än den vuxnes.

I dagens lagstiftning finns brister även angående barns rätt till adekvat sjukvård. Det har också varit uppe här tidigare. Jag vill säga att också Centerpartiet tycker att ingen förälder ska kunna sätta sig emot att den andre föräldern anser att barnet behöver medicinsk utredning eller hjälp av en psykolog. Att få den vård man behöver är en självklar rättighet som även barnet ska ha. Ingen förälder ska, som sagt, kunna motsätta sig det.

Vi får heller inte glömma barnperspektivet. Jag vill än en gång understryka vad FN:s barnkonvention säger om barns hälsa.

Avslutningsvis vill jag säga att regeringens förslag till nya vårdnadsregler tar små steg i rätt riktning, men regeringen passar på några områden. I remissvaren kan vi läsa att några av remissinstanserna frågar sig om de nya vårdnadsreglerna kommer att innebära några förändringar. Den tolkningen gör flera. Det är naturligtvis lite oroande.

Med de erfarenheter vi har från 1998 års vårdnadsreform angående efterlevnaden av riksdagens beslut inom domstolarna finns det fog att befara att det inte kommer att bli några stora förändringar. Särskilt med hänvisning till att barnperspektivet verkar ha en svag ställning inom rättsväsendet behöver vi lyfta fram detta och göra förbättringar i enlighet med de reservationer som vi har från Centerpartiets sida.

Under de senaste åren har flera domar rörande barn också kommit att avskärma sig från folks rättsmedvetande. Det har bidragit till att det finns en ökad klyfta mellan människor och domstolarnas dömande. Många människor har reagerat starkt på att barn inte ges ett bättre skydd än vad ett flertal av dagens domar visar.

Nu återstår det för riksdagen och rättsväsendet att bevisa att barnperspektivet får ett större utrymme.

Anf. 48 TASSO STAFILIDIS (v) replik:

Herr ålderspresident! Det var en bra avslutning på Viviann Gerdins anförande att det nu är upp till domstolarna, rättsväsendet och socialtjänsten att bevisa att de faktiskt tar hänsyn till barnets bästa, gör de här riskbedömningarna och följer intentionerna i lagstiftningen. Mycket bra, Viviann Gerdin.

Det var inte anledningen till att jag begärde replik.

Jag vet inte om det var av slarv som Viviann sade att nu även Vänsterpartiet har gått med i reservationen vad gäller juridiskt biträde för barn. Vänsterpartiet kom ju inte på detta över en natt. Vi har drivit det kravet väldigt länge tillsammans med bland annat Centerpartiet. Det är bra att det blir ett tillkännagivande, men det hade varit ännu bättre om frågan hade funnits i propositionen.

En sak som jag tycker är märklig är reservation nr 2 som Viviann Gerdin yrkade bifall till och som handlar om risken för att barn får illa. Viviann pratade om hur viktigt de här tre partierna tycker att det är att man lyfter fram barnets utsatthet.

Om man läser propositionen innantill ser man väldigt tydligt att det är precis det som propositionen tar fasta på. Det är precis det som hela förslaget handlar om.

Jag vill fråga Viviann Gerdin: På vilka punkter är det egentligen någon skillnad mellan er reservation och utskottets ställningstagande och innehållet i den här mycket välskrivna propositionen?

Anf. 49 VIVIANN GERDIN (c) replik:

Herr ålderspresident! Först vill jag kommentera frågan om juridiskt biträde. Det förslaget har varit uppe tidigare och då har inte Vänsterpartiet bistått det. I så fall hade vi ju redan haft en majoritet. Bättre sent än aldrig, så välkommen till insikt i den frågan.

Reservation 2 finns därför att vi gör en annan tolkning. Regeringen går inte tillräckligt långt i sin proposition. Det är därför vi har skrivit att gemensam vårdnad, enligt vår uppfattning, inte ska kunna förekomma vid konstaterat våld i familjen. Det finns faktiskt en öppning för det som det är formulerat nu.

Jag blev mycket förvånad när jag lyssnade på Tasso Stafilidis inlägg. Han är säkert övertygad om att han tror att det ska bli så. När vi läser förslaget ser vi att det inte är någon säkerhet alls i den skrivning som finns. Risken är stor att man kan döma till gemensam vårdnad även om det är konstaterat våld. Det förvånar mig att Vänsterpartiet har gjort den överenskommelsen med regeringspartiet. Annars hade ni varit välkomna att hålla fast vid det ni tidigare har uttalat så starkt i den här frågan. Nu godtar ni en skrivning som är lite mer ambivalent.

Anf. 50 TASSO STAFILIDIS (v) replik:

Herr ålderspresident! Det var ju trist att detta skulle utvecklas till en pajkastning. Om Viviann Gerdin läser utskottets ställningstagande från början var det så att Moderaterna och Centern hade en egen reservation och vi andra hade en egen reservation. Ni ville något annat. Ni ville att det bara skulle vara i särskilt tvistiga fall som barnen skulle ha juridiskt ombud, medan vi andra tyckte att barnen skulle ha juridiskt ombud i *alla* fall.

Man kan gå tillbaka i tiden och se att det faktiskt har varit oenighet bland er borgerliga partier och att ni inte har haft en gemensam ståndpunkt kring frågan om juridiskt ombud. Kolla innan du har synpunkter på vad Vänsterpartiet har drivit!

Vi har däremot drivit frågan väldigt länge. Viviann Gerdin känner också till den fördjupningsstudie som jag har lett under snart fyra år och som har resulterat i en massa konkreta förslag.

När det gäller frågan om risken för att barn far illa är jag självfallet positiv till den här propositionen. Vi måste från lagstiftarens sida i riksdagen och från den här kammaren vara oerhört tydliga med att det som står i lagändringarna, de intentioner som vi lagstiftare har och det som står i förarbetstexterna måste följas. Vi måste ta för givet att frågan om riskbedömningen måste hanteras på ett professionellt sätt i socialtjänsten och domstolarna. Det innebär att om socialtjänsten och domstolarna gör riskbedömningarna i enlighet med det här förslaget kommer barnen aldrig någonsin att riskera att hamna i händerna på sina förövare. Det är faktum.

Om man ser hur tillämpningen har fungerat med den gamla lagen är det självklart att man kan bli orolig. Förslaget innehåller bra och konkreta åtgärder.

Anf. 51 VIVIANN GERDIN (c) replik:

Herr ålderspresident! Vi har naturligtvis läst propositionen. Vi har diskuterat detta. Vi saknade ett tydligt ställningstagande. Därför har vi en kommittémotion där vi har skrivit att gemensam vårdnad inte ska förekomma vid konstaterat våld i familjen. Vi tyckte att det inte var klart uttryckt i propositionen. Man ska naturligtvis ta hänsyn till en riskbedömning. Det vill vi väl alla. Vi har gjort bedömningen att ni inte gick tillräckligt långt, annars hade vi inte behövt ta upp detta.

Det finns andra ställningstaganden i propositionen som vi har utlämnat eftersom vi var nöjda. Här fanns det en tveksamhet som krävde en extra tydlighet särskilt med tanke på 1998 års reform som faktiskt har utvecklats i praxis och blivit något helt annat än vad avsikten var.

Därför fanns det ännu större anledning att vara ännu tydligare denna gång. Det framgår också i en del remissinstanser som kommenterar detta. Det finns några som befarar att det inte kommer att leda till så stora förändringar i verkligheten. Det är väldigt tråkigt att flera gör den tolkningen.

Anf. 52 RAIMO PÄRSSINEN (s):

Herr ålderspresident! Jag vill börja med att yrka bifall till lagutskottets förslag i betänkandet nr 27 *Nya vårdnadsregler* i dess helhet och avslag på reservationerna. Jag vill också tacka Vänsterpartiet för samarbete med propositionen.

Herr ålderspresident! Äntligen har ett långt och noggrant utrednings- och utvärderingsarbete angående 1998 års vårdnadsreform slutförts och lett fram till ett förslag om förändrad lagstiftning om vårdnad, boende och umgänge. Nu tar vi ett steg framåt som syftar till att stärka barnperspektivet i lagstiftningen. Det är precis detta som regeringens proposition *Nya vårdnadsregler* genomsyras av.

Utgångspunkten i barnperspektivet är respekten för barns fulla människovärde och integritet. Att ha barnperspektiv i beslutsfattandet innebär att man försöker förstå barnet och tar reda på hur barnet uppfattar sin situation och kan se eventuella förändringar med barnens ögon. Som Mia Franzén uttryckte det: Sätt på er barnglasögonen! Och det handlar om att analysera vilka följder olika beslutsalternativ kan få för barnet.

Det är glädjande att höra att många här tycker att det är en bra proposition. Det är också ett bra betänkande som vi levererar. Jag är övertygad om att vi alla här i kammaren vill ha en lagstiftning som främjar det bästa för barnet.

Men vad menar vi då med uttrycket ”barnets bästa”? Det finns ingen klar definition av vad som är barnets bästa. Det finns olika uppfattningar, åsikter och intressekonflikter när det gäller vad som är barnets bästa. Det är uppfattningar som också ändras sig över tiden. Vad som är bäst för ett barn är inte alltid det som är bäst för ett annat barn.

Bedömningar av vad som är barnets bästa måste därför alltid göras individuellt inför varje beslut och bygga på kunskap och beprövad erfarenhet i kombination med att barnet självt får komma till tals. Vid bedömningen måste man ta hänsyn till allt som rör barnets fysiska och psykiska välbefinnande och utveckling.

Utskottet delar regeringens uppfattning om att barnets bästa ska vara avgörande för alla beslut om vårdnad, boende och umgänge.

Herr ålderspresident! Utredningen visade att det finns en generell tendens hos domstolarna att tona ned betydelsen av att en förälder har gjort sig skyldig till övergrepp i familjen. Flera remissinstanser uttrycker en oro för att domstolarna inte uppmärksammar risken för att barn får illa. Detta är synnerligen otillfredsställande. Nu lyfter regeringen fram betydelsen av detta i lagen. Både socialnämnden och domstolen ska vid bedömning av barnets bästa fästa avseende särskilt vid risken för att

barnet eller någon annan i familjen utsätts för övergrepp eller att barnet olovligen förs bort, hålls kvar eller annars far illa.

Vi i lagutskottet vill ännu tydligare markera risken för att barnet far illa. Jag vill citera oss själva, för jag tycker att det ska bli sagt i denna kammare. Vi skriver: "När uppgifter om våld förs fram i ett mål om vårdnad, boende och umgänge måste uppgifterna därför alltid prövas och en riskbedömning göras." Vidare skriver vi: "Om en förälder utsätter barnet eller någon annan i familjen för våld, trakasserier eller andra kränkningar, är det i de allra flesta fall bäst för barnet att den föräldern inte får del i vårdnaden. Prövningen kan också mynna ut i att något umgänge inte alls bör äga rum."

Utskottet anser att det är "synnerligen viktigt att socialnämnden uppmärksammar de fall där insatser till stöd för ett barn kan behövas och att frågan om överflyttning av vårdnaden verkligen övervägs i tillräckligt stor utsträckning. --- Om en förälder har dödat eller försökt döda den andra föräldern, bör socialnämnden normalt väcka talan om överflyttning av vårdnaden. Detsamma kan gälla bl.a. om barnet har utsatts för sexuella övergrepp." Detta står i vårt betänkande.

Herr ålderspresident! Barnens rätt att komma till tals stärks i propositionen. Domstolen bör vara skyldig att ta hänsyn till barnets vilja. Att det i lagen framgår att hänsyn ska tas till barnets vilja markerar att detta är en särskilt betydelsefull omständighet i den prövning som ska göras i målet. Vi vet ju att barnet ibland inte tar ställning mellan föräldrarna, men han eller hon har en uppfattning om vilken skola man vill gå i eller vilka fritidsaktiviteter som man vill ägna sig åt. Domstolarna ska göra en helhetsbedömning utifrån även dessa omständigheter.

Även små barn ska komma till tals om det inte är olämpligt. Men det är inte lämpligt för oss lagstiftare att slå fast en viss ålder när barn kan tillfrågas inom ramen för en vårdnadsutredning. Den som gör en utredning i mål om vårdnad, boende och umgänge ska försöka klarlägga barnets inställning och redovisa den för domstolen. Vidare föreslås, med utskottets gillande, att socialnämnden ska höra barnet innan ett snabbutlåtande lämnas i domstolen vid interimistiska beslut.

Herr ålderspresident! Frågan om juridiskt biträde för barn bereds för närvarande i Regeringskansliet. Frågan är, som Yvonne Andersson nämnde, aktuell i ett konventionsarbete. Det är ett relativt omfattande arbete, och vi tycker att det är viktigt att få en ordentlig beredning för att få den bästa lösningen för barnet. Är det till exempel säkert att ytterligare en jurist i processen är det som är lämpligast? Vad vet jag? Vilka ska uppgifterna vara, och hur avgränsar man i vilka fall det ska utses ett särskilt biträde?

Detta bereds nu och ställning tas senare. Det tycker vi är bra. Vi vill att det ska vara en ordentlig beredning av detta. De nya vårdnadsregler som vi debatterar och som alla hyllar i dag syftar ju till att tillämpas med största möjliga barnperspektiv. Barnens bästa ska vara avgörande i alla beslut om vårdnad, boende och umgänge. Då kan man faktiskt se det som att domstolen är barnets ombud. Det är domstolen som ska se barnet och ha de barnglasögon som Mia Franzén talade om. Men denna fråga bereds som sagt vidare.

Herr ålderspresident! Nu inför vi en uttrycklig bestämmelse i lagen om att domstolen vid bedömning av om vårdnaden ska vara gemensam

särskilt ska fästa avseende vid föräldrarnas förmåga att samarbeta. Har föräldrarna förmåga att sätta barnets bästa framför den egna konflikten? Det är klart att sådant färgar av sig på omvårdnaden om barnet. Barn mår illa av ständiga konflikter mellan föräldrarna. Gemensam vårdnad får aldrig användas som ett medel för att tvinga föräldrarna att samarbeta.

Beslutsfattandet vid gemensam vårdnad innebär i en del fall stora problem. I dag kan den ena föräldern hindra barnet från att få den vård som krävs i till exempel hälso- och sjukvården. Detta är en fråga som kvarstår och bereds i Regeringskansliet. Även på denna punkt är vi i lagutskottet tydliga. Vi tycker att det är otillfredsställande och inte förenligt med barnets bästa att vårdnadshavares oenighet hindrar rätt vård. Vi kräver en skyndsam lösning och förutsätter att regeringen utan dröjsmål återkommer till riksdagen i denna fråga.

Barnets behov av umgänge med andra än föräldrarna lyfts fram i lagen. Socialnämnden ska vid bedömning av om nämnden ska väcka talan särskilt beakta barnets behov av umgänge med mor- och farföräldrar men även med andra som står barnet nära.

Herr ålderspresident! Samförståndslösningar för barnets bästa ska alltid i möjligaste mån eftersträvas av domstolen. Domstolen ska kunna uppdras åt en medlare att försöka få föräldrarna att nå en samförståndslösning. Det betyder att insatser kan sättas in tidigare. Medling kan vara ett sätt att nå ett hållbart samförstånd mellan föräldrarna.

En vårdnadsutredning bör innehålla en rekommendation till beslut. Den ska vara väl motiverad. Det ska göras en konsekvensanalys. Den ska tydligt redovisa hur man har resonerat i det enskilda fallet. Vad har barnet för relation till båda föräldrarna, och vilken är barnets egen inställning? Hur ser man på föräldrarnas lämplighet som vårdnadshavare, som boförälder eller som umgängesförälder? Det är också naturligt att man redovisar risken för att barnet ska fara illa.

Vårdnadstvister kräver god kunskap om barn. Det pågår ett arbete för att öka kompetensen hos domarna i handläggning av familjemål. Men även här vill vi i lagutskottet i vårt fina betänkande betona vikten av detta.

Precis som Yvonne Andersson sade utgår vi från att regeringen följer frågan om kunskap om barn vid domstolarna och vidtar de nödvändiga åtgärderna, genomför dem och återrapporterar till oss här i riksdagen.

Herr ålderspresident! Slutligen föreslås att verkställighetsmål om vårdnad, boende och umgänge och liknande frågor flyttas från förvaltningsdomstolarna till de allmänna domstolarna för att höja både kvalitet och effektivitet.

Jag är glad över att det är en så stark konsensus i en sådan viktig fråga. Jag vill tacka Mia Franzén för ett lysande anförande. Jag vill tacka Tasso Stafilidis för ett gott samarbete. Jag vill tacka övriga i utskottet.

Anf. 53 MIA FRANZÉN (fp) replik:

Herr ålderspresident! Jag kan inte låta bli att gå upp i debatten när jag får ett så fint tack för ett fint anförande. Det är inte varje dag man får ett sådant fint tack. Jag vill också gratulera Raimo för att hans barnglasögon fungerar väldigt fint. Grattis till det!

Men du har en liten fläck, och den kan vi ta bort! Jag kan tala om för dig att vi föreslår i det ställningstagande som är i reservation nr 4 att

juridiskt ombud ska ges till alla barn i alla mål. Det är inte det förslag som Vårdnadskommittén tidigare hade om särskilt konfliktfyllda situationer. Det finns ingen tveksamhet kvar där.

Jag vill bara klargöra det, så vi får bort den lilla fläcken, och Raimo Pärssinen kan rösta för bifall till reservation 4 i dag.

Anf. 54 RAIMO PÄRSSINEN (s) replik:

Herr ålderspresident! Jag tycker att det är trevligt att debattera med Mia Franzén. Om det är en fläck på mina barnglasögon tas den i så fall bort via kunskap.

Jag sade i anförandet att eftersom frågan bereds, och den är ganska bred när det gäller särskilt ombud för barn, är åtminstone jag beredd att invänta det. Men samtidigt är också jag otålig i detta.

Låt oss komma fram och se vad är bäst. Är det så att det är bäst tar vi ställning för det, och då är jag gärna med på det. Då kanske fläcken försvinner där också.

Anf. 55 MIA FRANZÉN (fp) replik:

Herr ålderspresident! Nu ser det ut som att riksdagen kommer att fatta beslut i den linjen. Då får regeringen chansen att återkomma med ett konkret lagförslag på området. Det är vad som faktiskt kommer att hända i dag, i varje fall om alla följer det som de har talat om hittills.

Det känns fantastiskt fint. År 2002 lade jag fram en egen motion om juridiskt ombud för barn. Jag dök ned bakom talarstolen och skrämde vettet ur stackars tredje vice talmannen som satt i kammaren. Det var Helena Höij som satt för första gången. Hon blev alldeles nervös och trodde att jag mätte dåligt. Men jag ville illustrera hur barnen inte blev hörda i domstol.

Lite hjärtklappning hade jag väl, och nog mätte jag ganska illa också, eftersom jag var så nervös. Men nu fyra år senare är vi åtminstone på god väg. Det känns jättestort att få en så härlig avslutning före sommaren. Tack!

Anf. 56 RAIMO PÄRSSINEN (s) replik:

Herr ålderspresident! Jag hade förmånen att få vara med i Vårdnadskommittén. Det är en fantastisk resa som vi fått göra, även kunskapsmässigt. Men framför allt har jag lärt mig att alla dessa frågor måste mötas med stor ödmjukhet. Barnglasögonen hoppas jag verkligen att också mina barn hemma ständigt kan putsa så att de hålls rena. Tack för samarbetet, Mia!

Anf. 57 INGER RENÉ (m) replik:

Herr ålderspresident! Också jag är glad över det resultat som Vårdnadsutredningen har kommit fram till i vårt betänkande. Men jag är lite orolig. Vi får se om också jag kan sudda ut någon fläck.

När jag hör Raimo Pärssinen tala säger han väldigt mycket fina och riktiga saker. Man ska ha ett barnperspektiv, förstå barnet, och det ska ske med kunskap och beprövad erfarenheter. Man ska göra en helhetsbedömning, man ska klargöra barnets inställning, och tillämpa med största möjliga barnperspektiv.

Sedan kommer barnglasögonen, som domstolarna ska ha. Till slut sade Raimo Pärssinen att vårdnadstvister kräver god kunskap om barn. Det är naturligtvis ingen som inte håller med om allt detta.

Men om man tittar i vad Vårdnadsutredningen skriver ser man att den skriver att Domstolsverket år 2002 upprättade en utbildningsplan för att förstärka domarnas kompetens just på dessa områden. Men på grund av besparingsskäl har detta aldrig kunnat genomföras.

Kan man då inte bli lite ängslig när lagen ska träda i kraft om bara en månad, och den månaden dessutom innehåller två helger? Hur ska man på den tiden kunna förstärka domarnas kunskaper och i och för sig också socionomernas, som spelar en stor roll, på denna korta tid?

Det är på grund av den oron som jag och Moderaterna säger: Låt oss vänta med ikraftträdandet till den 1 januari 2007 i stället.

Anf. 58 RAIMO PÄRSSINEN (s) replik:

Herr ålderspresident! Låt oss säga så här, Inger René. Vi utgår inte ifrån att det inte finns någon kompetens. Självklart finns det kompetens i domstolarna att handlägga sådana ärenden. Det vet vi. Men den kan bli mycket bättre.

Det har vi också uttryckt i betänkandet. Vi är väldigt nyfikna på att höra vad som nu händer ute i domstolarna, så regeringen får återrapportera till riksdagen.

Rikspolisstyrelsen har tillsammans med Domstolsverket också genomfört bra utbildningar. Men då har det inte handlat om, såvitt jag vet, att det har varit resursbrist. Då var det andra saker som var skälet till att domarna inte i samma utsträckning har deltagit i den utbildningen.

Det kan också vara så, om jag sticker ut hakan lite grann, att det handlar om prioriteringar och värderingar. Det handlar kanske om att de värderingarna måste genomsyra alla domstolar bättre framöver.

Jag kan i viss mån dela den oro som Inger René nu talar om. Men samtidigt är det viktigt att vi får den här lagstiftningen på plats så fort som möjligt. Det finns domstolar som kommer att klara det bra, och det finns de som kanske kommer att klara det lite sämre.

Vi är gemensamt övertygade om att barnens bästa och riskbedömning är oerhört viktigt, och vi vill sätta det i sjön på en gång. Då vill jag inte vänta, utan då väljer jag att göra det nu.

Anf. 59 INGER RENÉ (m) replik:

Herr ålderspresident! Det är till och med så att Domstolsverket självt uttrycker oro för hur man ska kunna klara av detta. Jag refererade också till en undersökning som socionomerna har genomfört. Där visar det sig dessvärre att de oftast inte – tyvärr kan man säga, eftersom det var två tredjedelar – hade de så kallade barnglasögonen.

Alla vi har naturligtvis stora förhoppningar om att det ska bli en bra lagstiftning. Men om lagstiftningen inte får stöd och förankring i dem som ska effektuera lagstiftningen menar jag att det är en backlash som kan göra lagstiftningen skada.

Där är jag orolig. Här finns inga extra pengar tillsatta för detta, och inte några utbildningsinsatser heller. Är inte Raimo Pärssinen det minsta lilla orolig?

Anf. 60 RAIMO PÄRSSINEN (s) replik:

Herr ålderspresident! Det låter på Inger René som att det inte genomförs några utbildningsinsatser vare sig på det ena eller det andra hållet. Det stämmer inte. Det görs insatser.

Det handlar väldigt mycket om att myndigheterna prioriterar. Det är precis som polisen gjorde när man gjorde en fantastisk satsning på familjevårdsutredare. Man använde mycket medel till det för att kunna vidareutbilda polisen, kunna möta barn och ta dessa samtal. Det är samtal med barn i väldigt låga åldrar, och det fungerar bra. Det går bättre. Det är en ständig process.

Som de socialdemokrater och reformister vi är tar vi de stegen framåt. Jag vill inte vänta med en lagstiftning, när vi är så rörande överens om att lagen blir ett bättre skydd mot att barn kan fara illa, genom att säga att det finns för dålig kompetens i domstolarna.

Jag dömer inte heller ut domstolarna på det sättet. Kompetensen varierar. Vi säger nu att regeringen ska återkomma till oss och berätta. Domstolarna i sin tur ska rapportera till regeringen vad det är som händer därute. Vi är väldigt nyfikna på det. Vad gör man för prioriteringar? Det är inte säkert att allting löses via pengar.

Dessutom flyttas en del processer. Verkställighetsmålen flyttas till exempel till allmänna domstolar, om du har medling tidigare. Det kan vara andra saker som gör att det i totalramen kanske inte blir så mycket mer pengar.

Vad jag vet är att en vanlig reflexion och reaktion från myndigheter när vi vill tillföra nya saker är att de säger att de kanske har för lite resurser. Men vi ska som sagt följa detta noga.

Anf. 61 TASSO STAFILIDIS (v) replik:

Herr ålderspresident! Även jag vill tacka Raimo Pärssinen både för hans engagemang och för hans insatser i den här frågan. Tack, Raimo!

I diskussionen om juridiskt ombud för barn har Raimo redogjort för både Socialdemokraternas och regeringens ståndpunkter. Det har jag så klart full respekt för.

Men då är frågan: Varför i all sin dar stöder ni inte kravet på barnprotokoll? Vi vet ju vilka brister det finns både ute i domstolar och i socialtjänst. Jag är helt överens med Raimo vad gäller frågan om att det från samhällets sida är domstolarna och socialtjänsten som ska vara barnens väktare. Det är de som ska ta till vara barnets bästa.

Men både jag och Raimo vet att tillämpningen tyvärr inte visar det. Nu har vi den här kunskapen, och Raimo har också suttit i Vårdnadskommittén och arbetat med frågan genom den statliga utredningen. Jag kan därför inte låta bli att fråga en sak. Nu föreslår vi en så enkel metod som att införa ett obligatoriskt barnprotokoll. Där måste domstolarna och även myndigheter och socialtjänst gå igenom en checklista och på varje punkt motivera precis i domstolens beslut på vilket sätt de har tagit hänsyn till barnets bästa. Om det nu är tio punkter så gäller detta varenda punkt. Varför kunde ni då åtminstone inte ställa upp på ett barnprotokoll, om nu frågan om juridiskt biträde var för stor och håller på att beredas?

Anf. 62 RAIMO PÄRSSINEN (s) replik:

Herr ålderspresident! Vad säger då regeringen, och vad säger vi i utskottet om barnprotokollet? Som jag ser det är det egentligen en administrativ åtgärd som Tasso Stafilidis frågar efter.

Men vi säger att det ska föras ett uttryckligt resonemang, som jag sade tidigare här. Det är precis som i en vårdnadsutredning om barnets relation till föräldrarna – till boförälder och till umgängesförälder. Det ska också redovisas hur domstolen ser på risken för att barnet far illa. I domarna ska man även peka på möjligheten att bäst tillgodose barnets behov av en nära och god kontakt med båda föräldrarna, föräldrarnas vilja och förmåga att samarbeta, individuella förhållanden och barnets eventuella behov av särskilt stöd.

Allt detta och mer därtill ska domstolarna redovisa i sina utsagor. Det är jättebra. Precis som Tasso Stafilidis sade var det en brist som också Barnombudsmannen uppmärksammade. Man redovisar inte skälen. Ibland kan det finnas skäl för att inte göra det, i speciella fall. Men regeringen skriver att de här sakerna ska framgå. Det är ungefär i samma linje som när vi säger att man ska redovisa när man gör en vårdnadsutredning. Och inte nog med det – man ska också tycka till. Man ska säga vad man själv tycker är bäst för barnet utifrån sin professionella situation.

Tasso Stafilidis! Jag hoppas verkligen att det här kommer att bli någonting som både du och jag kan säga kanske motsvarar det som Tasso ville ha en gång när han pratade om administrativt barnprotokoll.

Också jag vill tacka för ett gott samarbete, om jag inte redan har gjort det. Men jag gör det gärna en gång till!

Anf. 63 TASSO STAFILIDIS (v) replik:

Herr ålderspresident! Tack, Raimo – vi är helt överens! Jag hoppas också mycket på den här lagstiftningen. Jag kommer att utveckla det under de två minuter som jag har begärt att prata ytterligare här.

Men det finns något som vi samtidigt inte får glömma bort. Det som jag tycker är vitsen med hela idén om barnprotokoll är att det blir och skulle kunna vara ett redskap för domarna.

Vi vet att många domare inte frivilligt deltar i utbildningar. Det är några som gör det; de är jätteduktiga och lysande stjärnor på himlen. Men vissa domare väljer att inte delta i utbildningarna. Bara för att inte från statens eller lagstiftarens sida gå upp och ta dem i örat och säga att så här var det inte tänkt, så tycker vi från Vänsterpartiet att det här är ett ypperligt, litet och enkelt redskap för domarna och för dem som ska tillämpa lagstiftningen. På så sätt kan man se till att få en checklista där man har skyldighet att bocka av om man har fullföljt intentionerna eller ej. Man behöver inte riskera att falla tillbaka och säga: Oj, missade vi någonting där? Man har en skyldighet att på ett så enkelt sätt som ett obligatoriskt barnprotokoll kunna föra fram motiven.

Precis som Raimo Pärssinen hoppas jag att det som vi nu säger i propositionen och i utskottets ställningstaganden och skrivningar och i alla de förarbetestexter som finns är tydligt när det gäller förändringarna. Redan i lagtexterna går vi in och talar om att det som har varit har varit. Nu ska det ske förändring, och vi lägger fram konkreta förslag på förändring i grunden.

Anf. 64 RAIMO PÄRSSINEN (s) replik:

Herr ålderspresident! Det handlar egentligen om metodutveckling, Tasso Stafilidis. Det är ungefär som när de som jobbar inom familjerätten ska låta barnen beskriva sin verklighet. De ska rita kartan runtomkring barnen och säga vad det är som fungerar bra, vad barnen vill ha av detta och vad de inte vill mista. Så är det när man för samtalen med barnen.

Det måste bli likadant för domstolarna. De stora saker som är nämnda här ska absolut vara med. Men sedan är det upp till Domstolsverket att hela tiden se till att man har en metodutveckling i samarbete med Socialstyrelsen och så vidare. Då kan man så småningom kanske landa i det som du, Tasso, kallar för ett barnprotokoll. Det är en metodutveckling som ska säkerställa att man fångar upp precis det som du efterfrågar – att barnet inte riskerar att fara illa och att det hela tiden så långt som möjligt som man når är barnets bästa som man har för ögonen.

Jag vill inte kalla detta för en stor fråga. Det är en viktig fråga, men det handlar inte för riksdagen om att teckna ned detta i ett protokoll och sedan säga: Varsågod, tillämpa detta! Det måste också ligga i den professionella organisationen att ständigt bli bättre. Men den ska naturligtvis påminnas av ett gott lagutskott om vad som är de tunga sakerna i det hela.

Anf. 65 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Herr ålderspresident! Miljöpartiet de grönas grundsyn är att samhället måste genomsyras av ett barnperspektiv. Barnets rättigheter måste tillgodoses utifrån barnets egna utgångspunkter och få stort utrymme i allt beslutsfattande. I en barnvänlig värld tillgodoses barnets grundläggande behov av kärlek, mat, sömn, trygghet, utveckling, kultur och hälsa. Barn och unga ska ha möjlighet att i växande grad påverka samhället och det som sker runtomkring dem.

All samhällsplanering ska utgå från barnets bästa och FN:s barnkonvention. Alla barn och ungdomar ska ha möjlighet till en trygg uppväxt, sin eller sina vårdnadshavares tid och ansvar och rätt till en god utbildning. Det är viktigt att man i frågor som rör umgänge och vårdnad alltid ser till barnets bästa och inte i första hand utgår från vårdnadshavarnas eller föräldrarnas rättigheter. Vid rättstvister där barn är inblandade ska barnets bästa sättas i främsta rummet och vara överordnat inblandade vuxnas intressen. Därför ska barnet oavsett ålder få ett eget ombud vid tvister som rör vårdnad, boende och umgänge.

Jag yrkar härmed bifall till reservation 4.

I allt väsentligt tycker jag att de förslag som presenteras i propositionen är steg i rätt riktning. Men det är inte alltid verkligheten är i enlighet med principen om barnens bästa för ögonen. Det har med tydlighet visats i ett antal aktuella fall som har engagerat hela Sverige under den senaste tiden.

Det som är viktigt att ha som grund vid arbetet med barn är att barn tar tid på sig att berätta. De skannar först av om personen är förtroendeingivande och orkar lyssna till just deras berättelse samt att de inte springer i väg och gör en massa andra saker som barnet inte vill eller orkar med. Det är viktigt att barnen vet att de kan lita på vuxenvärlden. Samhället ska komma till barnen och inte tvärtom. Barnen ska inte be-

höva slussas runt och uppsöka den ena eller den andra samhällsfunktionen för att få hjälp och stöd. Det är samhällets skyldighet att sluta upp kring barn och unga som behöver hjälp. Kommuner bör till exempel satsa mer resurser till socialtjänsten. Det har ju dragits ned där. De har för mycket att göra och är för få. Nu har de i princip inte tid att agera innan det blir ett omhändertagande av barnet, och då har det gått långt. Det är viktigt att de kan ingripa i tid redan när det kommer en anmälan och innan det blir en katastrof.

Det är också viktigt att man vet att om man anmäler något till socialen tas det på allvar och det händer något. Annars kommer man inte att orka eller våga anmäla. Skolan, förskolepersonalen och BVC anmäler i dag missförhållanden i alldeles för låg grad till socialen. De har visserligen anmälningskyldighet, men de måste bättra sig. Det kräver också att det finns några som har tid och resurser att ingripa. Vi i de gröna vill till exempel öka antalet platser inom BUP, få en bättre elevhälsovård med god tillgång till kuratorer, psykologer, läkare och skolsköterskor och se till att det finns ungdomsmottagningar i alla kommuner som också kan plocka upp signaler och vara förtroendeingivande och lyssnande vuxna.

Vi bör också möjliggöra för frivilligorganisationer och andra att starta fler särskilda stödgrupper, till exempel för barn och unga som varit utsatta för incest och sexuella övergrepp.

Herr ålderspresident! Detta är bara några åtgärder på vägen.

Anf. 66 JAN ERTSBORN (fp):

Herr ålderspresident! I ett så viktigt ärende som att fastställa att barnets bästa ska vara avgörande för vårdnad, boende och umgänge kan jag bara inte avhålla mig från att delta lite i debatten.

Jag har, som säkert utskottsledamöterna vet, erfarenhet av att ha handlagt ett stort antal skilsmässor med ett stort antal tvister om vårdnad, boende och umgänge.

Låt mig inleda med lite historik, men den går inte längre tillbaka än vad jag kunnat överblicka själv under min advokattid. Så sent som i slutet på 60-talet hade vi en regel om otrohet som grund för äktenskapskillnad. Låt oss tänka tillbaka lite grann på barnen när mamma och pappa processade i domstolen och förde bevisning om otrohet, vem förlorade den processen om inte barnen i den familjen. När riksdagen i början på 70-talet ändrade dessa regler tog man det första steget för att förbättra barnens situation. Man tog bort otroheten och även en del annat och fick in en betänketid och så vidare.

När vi kommer till 90-talet och de förändringar som då sker kommer naturligtvis det allra största genombrottet för barnen, för det var ett genombrott när vi införde gemensam vårdnad om barnen som huvudregel. Att pendeln sedan svängde lite för hårt och att vi måste vända den lite grann tillbaka är ju just anledningen till att vi har den här debatten och att vi har de här förändrade reglerna i dag.

För att visa hur svårt det kan vara i de här ärendena skulle jag vilja uppehålla mig någon minut vid ett fall som inträffade för inte så väldigt länge sedan. Det var en mycket besvärlig och infekterad tvist mellan en mamma och en pappa. Det handlade inte bara om vårdnaden om barn. Det handlade om allt från vem som skulle ha villan till vem som skulle ha köksgardinerna. Sådana här ärenden tar ganska lång tid när man

kommer in i domstolarna. Tvisterna blev bara större mellan de här föräldrarna. Det här fallet som jag tänker på slutade med att det träffades en överenskommelse mellan föräldrarna med domstolens hjälp, kanske med advokaternas hjälp och med familjerättspersonalens hjälp. Mamman fick vårdnaden och pappan fick en mycket generös umgängesrätt med pojken som då var fyra år gammal.

Men vad hände sedan? Jag kontrollerade det. Tio år senare talade jag med mamman. Då hade pappan inte träffat sin son en enda gång efter det att man skrev under det här avtalet. Jag berättar det för att vi ska se vilka enorma svårigheter det finns i de här vårdnadsmålen. Förloraren i det här fallet var möjligen pappan, men framför allt barnet naturligtvis.

Med min utgångspunkt från den praktiska erfarenheten är jag oerhört tillfredsställd över den proposition som ligger på riksdagens bord och de förändringar som vi nu gör. Till skillnad från några andra talare här sätter jag större tilltro till verksamheten i våra domstolar och även hos våra familjerättsenheter i de olika kommunerna. Visst är det, som Raimo uttryckte sig, skiftade kvalitet, men det är ingen tvekan om att kvaliteten är på väg uppåt i mycket hög utsträckning. Om man talar med advokater som sysslar med detta får man klart besked om att antalet tvister minskar.

Vad är det vi vill åstadkomma med det här nya förslaget i dag? Det handlar inte om att vi ska höja kompetensen hos domarna för att de ska skriva bra domar och kanske till och med så kallade barnprotokoll, som Tasso vill. Vi vill åstadkomma ett underlag som gör att vi får färre tvister i domstolarna. Där tror jag faktiskt att vi har tagit ett väldigt bra steg framåt.

Jag ser inte det förslag som ligger på riksdagens bord och som vi förhoppningsvis klubbar igenom om en liten stund som ett litet steg framåt för barnen utan som ett mycket stort steg framåt för barnen i vårt land.

Anf. 67 TASSO STAFILIDIS (v):

Herr ålderspresident! Jag vill börja med att instämma i det som Jan Ertsborn sade. Tack ska du ha, Jan! Det var mycket bra talat.

Sedan vill jag också passa på att rikta ett stort tack till regeringen och de tjänstemän i Regeringskansliet som har slitit otroligt för att få fram den här produkten. Vissa partier i lagutskottet har ofta klagat över hur lång tid beredningsarbetet i regeringen har tagit innan man lagt fram olika förslag, men det här är ett typexempel på hur bra och hur snabbt det har gått att faktiskt få de första stegen genomförda. Det var i somras som Vårdnadskommittén lade fram sitt betänkande, och redan nu beslutar vi om en ny lag som träder i kraft den 1 juli, om drygt en månad, herr ålderspresident. Jag tycker att det här är ett oerhört gott betyg.

Mikael Johansson var inne på en viktig fråga. Det gäller någonting som vi har mötts av under de senaste veckorna, nämligen uppmaningen att anmäla. Så fort man misstänker att barn utsätts för någonting ska man anmäla. Så fort skolan upptäcker missförhållanden ska man anmäla. Då är det oerhört viktigt att anmälan också hanteras på ett adekvat och professionellt sätt. Jag har tagit del av alldeles för många fall där anmälningarna aldrig har blivit utredda och undersökta.

Herr ålderspresident! Avslutningsvis är detta en lagstiftning som ger stora möjligheter. Genom den nya lagen, utskottets betänkande och alla förarbetestexterna säger vi i praktiken att praxis ska ändras. Tillämpning-

en ska ändras. Det är med den utgången som vi ska få en vårdnadslagstiftning som ser till barnets bästa.

Prot. 2005/06:131
30 maj

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

9 § Vissa frågor rörande Stiftelsen Riksbankens Jubileumsfond

Föredrogs
utbildningsutskottets betänkande 2005/06:UbU17
Vissa frågor rörande Stiftelsen Riksbankens Jubileumsfond (redog.
2005/06:RJ1, redog. 2005/06:RJ2 och redog. 2005/06:RRS12).

Ålderpresidenten konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under 12 §.)

10 § Kvalificerad yrkesutbildning som uppdragsutbildning

Föredrogs
utbildningsutskottets betänkande 2005/06:UbU20
Kvalificerad yrkesutbildning som uppdragsutbildning (prop.
2005/06:74).

Ålderspresidenten konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under 12 §.)

11 § Vissa frågor om vuxnas lärande, m.m.

*Vissa frågor om
vuxnas lärande, m.m.*

Föredrogs
utbildningsutskottets betänkande 2005/06:UbU22
Vissa frågor om vuxnas lärande, m.m. (prop. 2005/06:148).

Anf. 68 MARGARETA PÅLSSON (m):

Herr ålderspresident! Det är trevligt med ett nytt ansikte här, även om det inte är något fel på de vanliga!

Vi ska nu debattera propositionen *Vissa frågor om vuxnas lärande, m.m.* och den motion som vi i alliansen har skrivit. Mest anmärkningsvärd är naturligtvis reservation nr 4, eftersom det är Socialdemokraterna som har reserverat sig. Återigen får regeringen bakläxa av en ny majoritet i utbildningsutskottet, och nu är det sex partier, med andra ord även Vänsterpartiet, som går emot regeringen. Vi i de sex partierna vill också att folkhögskolor ska få möjlighet att anordna sfi-undervisning, dels för att folkhögskolorna med sin speciella pedagogik är särskilt lämpade, dels för att sfi-undervisningens kvalitet måste förbättras. Språket är invandrarnas nyckel till framgång i Sverige, och vi måste tänka om och tänka nytt så att många, många fler av våra nya svenskar blir integrerade här i Sverige.

Det finns en rad stora problem med dagens sfi-undervisning. I många kommuner sker utbildningen i blandade grupper. Det är långsam genomströmning och många avhopp. Sfi kan nog utan konkurrens kallas för det största utbildningspolitiska misslyckandet i Sverige. Det är ett svek mot ett stort antal människor i vårt land. Konsekvensen är en orättfärdig och meningslös utslagning av människor. För många deltagare är undervisningen i dagsläget svår att kombinera med andra studier eller arbete, vilket leder till att människor blir kvar i bidragsberoende helt i onödan.

Skillnaderna i kvalitet och genomförande av sfi är mycket stor mellan kommunerna, och även detta är naturligtvis ett problem. Enligt vår mening måste den sfi-undervisning som erbjuds hålla hög kvalitet oavsett var eller hur den erbjuds. Precis som vi riksdagsledamöter åker på språkresa och lär oss ett språk bättre genom internatboende kan sfi på folkhögskola fungera på ett liknande sätt.

Sfi-undervisningen är en viktig utmaning för det svenska utbildningsväsendet. Det måste ske en reformering som leder till en modern individanpassad utbildning som i sin tur möjliggör utveckling och ett snabbt inträde på den svenska arbetsmarknaden för dem som kommer till vårt land, oavsett om de kommer hit som flyktingar eller som arbetskraftsinvandrare.

En del av förslagen i propositionen går i rätt riktning. Jag tänker till exempel på att sfi ska kunna kombineras med andra aktiviteter. För mig är det obegripligt att vuxna människor som kanske har jobbat sju dagar i veckan i ett annat land år efter år här bara förväntas studera på halvtid. Ja, halvtid – det kanske inte ens en gång är det, med tanke på förslaget om att vi nu ska ha en minimitid för undervisningen. Jag tycker att det sänder helt fel signaler till de nya svenskarna, och det försenar deras möjlighet att komma in på arbetsmarknaden.

Herr ålderspresident! Jag yrkar bifall till reservation nr 1, den viktiga reservation som allianspartierna står bakom. Vi accepterar inte sådan diskriminering av vuxna personer med utvecklingsstörning som regeringen fortsätter att bedriva. Det är för oss självklart att de ska ha en lagstadgad rätt till gymnasial utbildning.

Den socialdemokratiska regeringens allt överskuggande mål har varit att få fler och fler till högskolor och universitet. Etiketten har varit viktigare än innehållet, och de som strävat efter något annat har lämnats därhän. Därför har vi nu en situation med många svenskar som inte behärskar det svenska språket, där utvecklingsstörda inte får någon gymnasieutbildning, och där alltfler lämnar grundskola och gymnasium utan att få godkänt i ett eller flera ämnen.

Utbildningssektorn är viktig, och vi moderater skjuter till 10 miljarder kronor mer än regeringen under perioden. Men vi gör också en viss omfördelning.

När jag studerade resultaten på komvux blev jag väldigt förvånad. En femtedel är ungdomar under 25 år som kompletterar eller läser om tidigare gymnasiekurser trots godkända betyg. Det handlar främst om elever från de studieförberedande programmen. Slutsatsen borde bli en höjning av utbildningsnivån, men resultaten är oerhört nedslående. Hälften fullföljer inte ens kurserna. 41 % får inte betyg eller får IG på kurserna. 45 % får inte betyg eller får IG i matematik A, som alla har läst på gymnasiet. Jag skulle kunna fortsätta rabbla fler nedslående siffror.

Kostnaden för komvux är hög, dels för direkta utbildningskostnader, dels för försenat inträde på arbetsmarknaden. Frågan är: Varför går alla dessa människor på komvux, när de alldeles nyligen har läst kurserna på gymnasiet, och hur kommer det sig att resultaten är så dåliga? Ett svar är den höga ungdomsarbetslösheten. Ungdomarna får inget jobb, och därför går de på komvux och får sin försörjning. Dessutom kvalar de in till akassan. Återigen sänder politiken fel signaler. Den lurar människor att inte satsa fullt ut redan på gymnasiet och till att hålla sig kvar på samma nivå i utbildningssystemet längre tid än nödvändigt. Men är det det som vi ska ha komvux till? Här finns ett stort utrymme för en omfördelning till gymnasial särvux och möjlighet att ge vuxna med utvecklingsstörning en ny chans.

Anf. 69 ANA MARIA NARTI (fp):

Herr ålderspresident! Det här kommer inte att bli en dramatisk, revolutionerande debatt. Vi vet alla var vi står. Det sker heller inga stora förändringar i och med att det här betänkandet går igenom. Jag ska nöja mig med att nämna några saker som kanske börjar förändras nu i och med alliansens reservationer och som vi inom borgerligheten hoppas kunna gå vidare med.

Vi vill ha vuxenutbildning i samma form som vi har också andra varianter av utbildning, alltså som friskola för vuxna. Detta skulle betyda att flexibiliteten inom vuxenutbildningen, möjligheten att anpassa utbildningen till de vuxnas behov, skulle vara mycket större än vad den är i dag.

Det vuxenutbildningen behöver är både en decentralisering på anordnarnivån och en centralisering när det gäller styrningen. Vi har väldigt många myndigheter som sysslar med vuxenutbildning, och det pågår en utredning om detta just nu. Men det betyder att problemet med olika styrgrupper och olika inriktningar kommer att fortsätta. Vi skulle behöva en mycket snabbare möjlighet att svara upp mot arbetsmarknadens behov i olika situationer som är viktiga i utvecklingen av kunnande hos vuxna människor. Hade vi samma system för vuxenutbildningen som vi har genom införandet av friskolereformen så skulle det också finnas möjlighet till att konkurrensen mellan olika studieanordnare skulle växa. Vi vet att ett av resultaten, som absolut ingen i dag kan förneka, av införandet av friskolereformen har varit stimulans för alla skolor, nya impulser, inspiration. Allt detta behövs inom vuxenutbildningen också.

Jag kan helt enkelt hänvisa till min egen erfarenhet. När jag lärde mig svenska fanns det konkurrens mellan olika studieanordnare. Det var studieförbunden och folkhögskolorna som höll i sfi. Det var jättebra. Var man inte nöjd med en kunde man gå till en annan.

Det fanns intensivkurser. Jag gick sex timmar om dagen på ABF. Jag älskade ABF i fortsättningen på grund av den mycket goda utbildning jag fick då. De lärare som var mina lärare på ABF är i dag lärare på universitetet i svenska som främmande språk. Det bevisar vilken fantastisk potential som fanns i det här systemet, med många anordnare och väldigt många olika typer och strukturer av utbildning.

Det skulle vara bra för hela samhället om vi hade detta inom vuxenutbildningen. Därför är jag väldigt glad över att vi har kommit överens nu och att folkhögskolorna kommer att kunna ordna sfi. Men det borde

finnas på många andra områden, inte bara när det gäller svenska för invandrare, och det borde finnas en möjlighet för många olika studieranordnare. Tänk bara på en sak, att kunskapen växer lavinartat i vår tid. Alla yrken påverkas av det. Men på väldigt få områden kan en vuxen yrkesarbetande människa hämta ny kunskap medan han eller hon arbetar.

Detta borde också vuxenutbildningen kunna svara mot. Men då borde alla dessa konstiga gränsdragningar mellan olika nivåer i utbildningar försvinna. Då borde en mycket större flexibilitet finnas i systemet. Framför allt borde inte systemet hela tiden försöka kopiera utbildningar som redan finns inom det vanliga utbildningssystemet. Just vuxenutbildningen behöver mycket större skapande kraft.

Vi har inom borgerligheten pratat mycket om kompetenskontot som försvann, det kompetenskonto som skulle användas för att alla människor som arbetar själva skulle kunna finansiera sina vidare utbildningar under sitt yrkesliv. Vi hoppas att kompetenskontot kommer tillbaka.

Jag ska också tala om svenska för invandrare. Detta är en lång historia. Jag har redan blivit trött på mig själv medan jag har pratat och skrivit om det här under många år, och så lite har hänt.

Vi har två reservationer som jag yrkar bifall till. Den första är reservation 3 under punkt 4 som talar om svenska för akademiker. Den andra reservationen är reservation 5 under punkt 6 som talar just om behovet av en förnyelse inom själva systemet. Där talar vi om möjligheten att införa vuxenutbildning som fri utbildning, så som vi har gjort på andra områden.

När det gäller sfi, en gång till, har monopoliseringen inom kommunal sfi varit en katastrof. Jag har personligen haft möjlighet att jämföra mina studier med de studier som folk har fått bedriva efter det att det kommunala monopolsystemet infördes. Alla har förlorat på det. Alla är missnöjda, de som studerar, de som undervisar och de som sitter utanför och tittar på och inte förstår varför det går så trögt, varför det tar så lång tid och varför resultaten blir så kläna.

Att diskvalificera ett helt utbildningssystem, svenska för invandrare, betyder att man vållar en oerhört stor social skada. Om människorna inte tror på den utbildning de har möjlighet att följa kan de inte känna sig motiverade. Då kommer de aldrig någonsin att lära sig språket ordentligt.

Sedan vill jag bara, innan jag avslutar, påminna om att i alliansens reservation om svenska för akademiker talar vi också om Internetkurser. Det naturliga skulle vara att dessa Internetkurser i skriftspråk för olika yrken skulle finnas på datortek, på centrum för flexibelt lärande och att akademikern själv skulle öva och öva och öva. Högskolorna skulle komma in i sista ögonblicket och utfärda ett intyg när kursen var avslutad.

Anf. 70 TORSTEN LINDSTRÖM (kd):

Herr ålderspresident! Det har blivit dags för mandatperiodens sista kammardebatt för utbildningsutskottet. Det är bra att den handlar om ett så pass framåtsyftande område som vuxenutbildning. Vuxna människors möjlighet att lära – att förverkliga sina drömmar och skapa sina egna liv, att komma igen och att gå mot nya mål i livet – är verkligen något framåtsyftande. Vi kristdemokrater vill ta vara på människors kreativitet och förmågor, kända som okända. Vi ser på vuxenutbildningen som något

långt mer strategiskt och framåtsyftande än den röda sidan, som mest verkar ta till vuxenutbildning när det handlar om att skyla över arbetslösheten, som en Amsåtgärd bland andra. Vi kristdemokrater vill något mer. Vi ser möjligheterna och kraften i en väl fungerande vuxenutbildning, i möjligheten att hela livet få lära nytt, i det livslånga lärandet, så att ingen hålls tillbaka och hindras att förverkliga sitt inre hopp, så att ingen lämnas efter i en tillvaro där hopplösheten står för dörren.

Synen på utbildning och kompetensutveckling har förändrats. Förr förknippades utbildning ofta med en begränsad studieperiod i barndomen och i unga år. Dagens och morgondagens arbetsliv är mer föränderligt och ställer krav på ständig kunskapsinhämtning, kompetensutveckling och rörlighet. Nytt lärande sker – och behöver ske – ständigt och livet igenom både i formella studiesituationer och genom vardagens lärande.

Behovet av kunskap ställer nya krav. Då är flexibilitet och personlig anpassning i vuxenutbildningen viktigare än någonsin. I dag har vuxna som saknar utbildning på grundskolenivå laglig rätt att komplettera sin utbildning i vuxen ålder. Det är bra, men det är inte tillräckligt. Rätten till utbildning för vuxna bör utsträckas och gälla inte bara grundläggande utbildning utan även utbildning motsvarande gymnasienivå. Rätten till utbildning borde också gälla dem som lämnat gymnasiet och som behöver komplettera för att få rätt behörighet för vidare studier.

Kristdemokraterna har länge drivit frågan om att utveckla ett väl fungerande system för validering. Det behövs både för personer med låg formell utbildning och en hög grad av erfarenhetsbaserad kunskap och för personer som har genomgått utbildning i otraditionella former, här i Sverige eller i andra länder.

För att utarbeta en ny strategi för vuxenutbildningen bör en parlamentarisk utredning för vuxenutbildning tillsättas. En del av vuxenutbildningen bör enligt oss kristdemokrater bli en ny form av utbildning, en yrkeshögskola, som tar vara på kvalificerade yrkeskunskaper och främjar dessa, precis som det görs i vårt grannland Finland med stor framgång. Den skepsis som framför allt Socialdemokraterna har mot yrkesutbildning måste få ett slut.

Herr ålderspresident! Vuxna med en utvecklingsstörning som gått i särskola har i dag inte samma rätt till grundläggande utbildning som andra vuxna. Detta har Kristdemokraterna under lång tid velat ändra på. Även utvecklingsstörda som vill och kan ska ha rätt till vuxenutbildning. Det är bra att regeringen nu hörsammat detta. Men det är inte nog att som i propositionen tala om särskola på grundskolenivå. Också gymnasial särvux bör vara en rättighet. Varför finns det ett så hårdnackat motstånd från den socialdemokratiska sidan i den frågan?

Det kan också vara svårt för studerande med olika typer av funktionshinder att få en utbildningssituation som är anpassad efter deras behov. Människor med funktionshinder av olika slag ska ha likvärdiga möjligheter och samma rätt till en högkvalitativ utbildning som övriga medborgare.

I dag har de alternativa utbildningsanordnare som driver utbildning på grundskole- eller gymnasienivå inte rätt att sätta betyg på sina elever, utan betygen måste sättas av en komvuxrektor. Eftersom regeringen misslyckats med att presentera en ny skollag för riksdagen föreslås i propositionen en försöksverksamhet med statlig tillståndsgivning avse-

ende så kallad betygsrätt. Det är ett steg åt rätt håll, men det är inte tillräckligt. Det är orimligt att inte de utbildningsanordnare som planerar och genomför undervisningen också ges rätten att utdela betyg. För att öppna möjligheten för alternativa utbildningsanordnare att få betygsätta sina elever vill vi och övriga i Allians för Sverige se ett utökat antal fristående skolor även inom vuxenutbildningen.

Herr ålderspresident! I slutet av mandatperioden är det naturligt att sammanfatta den sittande regeringens arbete på det här området. Det är fort gjort. Det har pratats mycket men inte blivit så mycket. Det lär, har jag hört, finnas en särskild minister för vuxnas lärande – men inte har det märkts.

Snarare är det nog så att i sökandet efter en röd tråd i vuxenutbildningspolitiken hamnar sökarljuset mest på en stelbenthet, inte minst när det gäller nya svenskar. Låt mig ge två exempel – det finns många, men låt mig ge två.

Vid ett besök jag gjorde för något år sedan på svenska för invandrare mötte jag en man som kom fram till mig. Han kom väldigt nära mig. Han var mycket stor. När han kommit riktigt nära mig spände han ögonen i mig, slog ut sina händer – de var ganska stora de också – och sade: Varför får inte jag arbeta? Jag kan arbeta!

Den här mannen kunde inte läsa och skriva. Det behövde han naturligtvis lära sig. Men han längtade också efter att få användning för de kunskaper han hade, sina yrkeskunskaper, i arbetslivet. Hans behov och inre möjligheter blev inte tillgodosedda i den verksamhet där han befann sig.

Jag ska ge ett annat exempel. En ny svensk med åtta års akademisk utbildning kommer till vårt land. Hon går till arbetsförmedlingen för invandrare – för det har hon hört att man ska göra – och säger: Hej, jag vill ha ett jobb. Arbetsförmedlaren tittar på henne och säger: Gå till svenska för invandrare. Kom tillbaka om tre fyra år.

Den här personen såg ändå till, tack vare ett nätverk hon hade, att skaffa sig ett jobb. Hon lärde sig svenska på ett par tre månader och blev snabbt en integrerad del i vårt samhälle. Sedan läste hon naturligtvis in svenskkunskaperna vid sidan av och skaffade sig betyg på dem.

De här två exemplen är bara två människor – men inte bara, för det är två exempel som visar hur stelbent och enhetligt politiken i dag slår mot individer som har olika förutsättningar och olika möjligheter men som har samma dröm, nämligen om att få lära sig svenska, få de kunskaper man behöver och komma in i det svenska samhället.

I utskottets betänkande i dag har samtliga partier utom Socialdemokraterna ställt sig bakom ett förslag som lite grann gör systemet mer flexibelt. Det handlar om att ge folkhögskolor rätt att undervisa i svenska för invandrare. Nejet till detta förslag kan knappast förklaras med sakliga skäl. Orsaken må stå att hitta i något annat. Är det bara politisk envishet som hindrar det sjunde partiet att vara med på den vagnen?

Kristdemokraterna har som framgår av betänkandet tillsammans med Moderaterna, Folkpartiet och Centern inom ramen för Allians för Sverige avgett en gemensam motion på propositionen och därmed gemensamma reservationer. Vi vill erbjuda en vuxenutbildning som ska vara högkvalitativ och flexibel. Våra gemensamma synpunkter finns sammanfattade i reservationerna och berör rätten att delta i gymnasial vuxenutbildning

och sÄr­vux, per­son­ligt an­passad svensk­undervisning f6r nya svenskar, svensk­undervisning och samhÄlls­in­for­ma­tion f6r in­van­drade aka­demiker och vuxen­ut­bil­dning pÅ en­tre­prenad.

F6r oss krist­de­mo­kra­ter 6r det cen­tralt att vuxen­ut­bil­dningen 6r flexi­bel och modern och ger mÄnniskor m6j­lighet att f6r­verk­li­ga sina inre dr6m­mar sÅ att ingen hÅlls till­baka och ingen lÄmnas efter.

Av­slut­nings­vis, herr 6lders­president, vill jag yrka bifall till utskottets f6r­slag och av­slag pÅ So­cial­de­mo­kra­ternas re­ser­vation 4 under punkt 5. I 6v­rigt stÅr jag bakom Krist­de­mo­kra­ternas sam­tliga re­ser­vationer i betÄn­kan­det men yrkar, f6r att kam­ma­ren ska vinna tid, bifall en­kom till re­ser­vation 1.

Anf. 71 BIRGITTA SELLEN (c):

Herr 6lders­president! De flesta arbets­givar­na krÄver i dag att den an­stÄllda ska ha en gymnasie­ut­bil­dning. DÄr­f6r be­h6ver det g6ras in­satser f6r att stÄrka vuxen­ut­bil­dningen, och i det livslÅnga lÄran­det b6r det vara sÄlvklart att det in­f6rs en rÄtt f6r vuxna att lÄsa gymnasie­kurser i den kom­mu­nala vuxen­ut­bil­dningen. Det gÄller kurser som ger be­h6righet till uni­ver­si­tet och h6gskolor, sÅdana som man ti­digare inte lÄst och dÄr­f6r saknar betyg i. Det kan vara kurser med mindre om­fattning 6n 100 po­6ng, ef­tersom man genom vali­dering kan ha fÄtt ut­bil­dning och erfaren­het be­d6mda sÅ att man inte be­h6ver lÄsa en 100-po­6ngskurs. Det gÄller att m6ta den enskilda in­di­vi­dens olika be­hov och an­passa stu­dierna efter vars och ens be­hov. Den flexi­biliteten 6kar moti­va­tionen f6r den stu­derande.

Det kÄnns lite t­jatigt att stÅ hÄr och debattera frÅgan igen, f6r det gjorde vi ocksÅ den 16 mars, alltsÅ f6r drygt tvÅ mÅnader sedan. Men ef­tersom ma­joritet­par­tierna 6nnu inte in­sett det viktiga i detta t­jatar vi i al­liansen of6r­trutet vidare. Det 6r ju droppen som till sist ur­holkar stenen, sÅ vi kommer nog att klara av att ”droppa vidare”.

Det f6rvÅnar mig 6ndÅ lite att So­cial­de­mo­kra­terna inte vill ge alla vuxna denna m6j­lighet, f6r de brukar ju alltid sÄga: Alla ska med. GÄller inte det de vuxnas lÄran­de, ef­tersom re­geringen avser att med­dela f6re­skrif­ter om att vissa kurser inte ska betygs­6ttas? Al­ternativt avser man att lÅta en myndighet med­dela sÅdana f6re­skrif­ter, ifall re­geringen inte sÄlv kommer att g6ra det.

Herr 6lders­president! Jag yrkar bifall till re­ser­vation 1 och gÅr vidare genom att lite grann tala om in­di­vi­du­ali­seringen av svensk­undervisning­en f6r in­van­drare. Det 6r en annan fa­vorit i repris frÅn de­batten i mars.

När jag bes6kt skolor som undervisar in­van­drare i svenska har jag m6tts av kritik f6r att de inte fÅr kombinera svensk­undervisning med praktik. Jag f6rstÅr dem mycket vÄl. Det 6r lÄttare att lÄra sig nya ord om man mÅste lÄra sig dem f6r att klara av ett arbete. Jag 6r sÄker pÅ att alla som lyssnar till denna de­batt hÅller med om det. Vi i Al­lians f6r Sverige anser dÄr­f6r att det 6r vÅr skyldighet att erbjuda in­van­drare en varvning av praktik och undervisning. Alla mÅr bra av det.

I fe­bruari i fj6l bes6kte jag ett kom­vux dÄr man undervisade i sfi. Det fanns en stor blandning av personer i kursen. En av deltagarna sade: Jag 6r ut­bil­dad elingenj6r och har bett att fÅ 6ka till SmÅland och jobba med alla de ledningar som blÅst ned, men jag fÅr nej bara f6r att jag just nu lÄser min sfi-kurs. TÄnk er hans hÅgl6shet! Han ville g6ra rÄtt f6r sig i sitt

nya land. Han visste att han samtidigt skulle kunna lära sig de svenska orden för det som ingick i hans ordinarie arbete. Men vi i Sverige säger nej. Vi vet att invandrarna på det sättet lär sig svenska snabbare. Dessutom får de in en fot på arbetsmarknaden, vilket gör det lättare för dem att få ett fast jobb. Därigenom slår vi två flugor i en smäll. Varför kan vi inte genomföra det?

När det gäller undervisningen av svenska för invandrare, sfi, menar vi att folkhögskolornas pedagogik är utmärkt för detta ändamål. Den passar för många invandare, och därför anser vi att sfi ska få bedrivas i folkhögskoleregim. Det känns skönt att vi nu har en majoritet för detta i utskottet. I sammanfattningen till betänkandet sägs att "utskottet föreslår också att riksdagen bifaller ett motionsyrkande angående möjligheten för folkhögskolor att bedriva svenskundervisningen för invandrare". Det känns så rätt och så bra! Det är en seger för oss som kämpat för denna rättighet.

Socialdemokraterna har i dagens betänkande en reservation vad gäller denna fråga. De skriver där att alliansens motionsyrkanden kan anses tillgodosedda eftersom regeringen i folkbildningspropositionen sagt att man avser att belysa frågan om olika förändringar i gällande regelverk när det gäller sfi. Socialdemokraterna hade en reservation i betänkandet också när vi debatterade frågan den 16 mars, men då ansåg de att yrkandena skulle avslås.

Varför denna skillnad i reservationerna? Jo, den 16 mars hade propositionen om folkbildning ännu inte lagts fram – den som jag här visar upp för kammaren – och regeringen hade alltså inte aviserat att de skulle se över regelverket. Det skrevs nämligen in i folkbildningspropositionen efter majoritetsbeslutet den 16 mars om att sfi ska få bedrivas i folkhögskoleregim. Propositionen kom fem sex dagar senare, och då hade man hunnit skriva in det. Med andra ord är det inte ett frivilligt beslut från regeringens sida att sfi ska få bedrivas i folkhögskolornas regi. Det sker tack vare allianspartierna och Miljöpartiet.

Vi har drivit frågan länge, och detta är ett exempel på att droppen kan urholka stenen.

Jag står bakom alla våra reservationer, herr ålderspresident, men yrkar bifall bara till nr 1 och 2.

(forts. 13 §)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 14.52 på förslag av ålderspresidenten att ajournera förhandlingarna till kl. 15.00 då votering skulle äga rum.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 15.00.

TU5 Moderna transporter

Punkt 1 (Transportpolitikens mål)

1. utskottet
2. res. 1 (m, fp, kd, c)

Votering:

163 för utskottet
129 för res. 1
57 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 129 s, 21 v, 1 c, 11 mp, 1 -
För res. 1: 45 m, 42 fp, 25 kd, 17 c
Frånvarande: 15 s, 10 m, 6 fp, 8 kd, 7 v, 4 c, 6 mp, 1 -

Punkt 35 (Flygplatser m.m.)

Yrkanden:

1. utskottet
2. utskottets förslag med den ändring däri som föranleddes av bifall till mot. T15 (kd)

Kammaren biföll utskottets förslag med acklamation.

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

LU27 Nya vårdnadsregler

Punkt 1 (Ett tydligare barnperspektiv)

1. utskottet
2. res. 1 (v)

Votering:

260 för utskottet
31 för res. 1
1 avstod

57 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 129 s, 44 m, 42 fp, 25 kd, 1 v, 18 c, 1 mp
För res. 1: 20 v, 10 mp, 1 -
Avstod: 1 m
Frånvarande: 15 s, 10 m, 6 fp, 8 kd, 7 v, 4 c, 6 mp, 1 -

Punkt 2 (Risken för att barnet far illa)

1. utskottet
2. res. 2 (m, kd, c)

Votering:

203 för utskottet
89 för res. 2
57 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 129 s, 41 fp, 21 v, 11 mp, 1 -
För res. 2: 45 m, 1 fp, 25 kd, 18 c
Frånvarande: 15 s, 10 m, 6 fp, 8 kd, 7 v, 4 c, 6 mp, 1 -

Punkt 3 (Barnets rätt att komma till tals m.m.)

1. utskottet
2. res. 3 (kd, c)

Votering:

250 för utskottet

42 för res. 3

57 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 129 s, 45 m, 42 fp, 1 kd, 21 v, 11 mp, 1 -

För res. 3: 24 kd, 18 c

Frånvarande: 15 s, 10 m, 6 fp, 8 kd, 7 v, 4 c, 6 mp, 1 -

Annelie Enochson (kd) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Punkt 4 (Juridiskt biträde för barn)

1. utskottet
2. res. 4 (m, fp, kd, v, c)

Votering:

129 för utskottet

163 för res. 4

57 frånvarande

Kammaren biföll res. 4.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 129 s

För res. 4: 45 m, 42 fp, 25 kd, 21 v, 18 c, 11 mp, 1 -

Frånvarande: 15 s, 10 m, 6 fp, 8 kd, 7 v, 4 c, 6 mp, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

UbU17 Vissa frågor rörande Stiftelsen Riksbankens Jubileumsfond

Kammaren biföll utskottets förslag.

UbU20 Kvalificerad yrkesutbildning som uppdragsutbildning

Kammaren biföll utskottets förslag.

*Vissa frågor om
vuxnas lärande, m.m.*

13 § (forts. från 11 §) **Vissa frågor om vuxnas lärande, m.m.** (forts. UbU22)

Anf. 72 AMEER SACHET (s):

Herr talman! Jag vill börja med att yrka dels bifall till förslaget i betänkande UbU22, dels bifall till reservation 4. Jag yrkar avslag på övriga reservationer.

Vi socialdemokrater har en stark vilja att ge alla människor möjligheter till ett livslångt lärande. Vi omsätter det i praktisk handling genom att ha en vuxenutbildning där man kan få en andra chans i livet. Vuxenutbildningen har genom åren fått en fokusering på att tillhandahålla utbildning för dem som tidigare fått en kort utbildning. Detta syns tydligt i den samlade politiken för vuxnas lärande.

Kunskapslyftet var en kraftig satsning för att se till att många fick möjlighet att studera i vuxen ålder. Men fortfarande saknar många människor i vårt land en rejäl utbildningspolitisk grund att stå på i sitt yrkesliv. Därför är det viktigt med fortsatta satsningar på vuxenutbildningen.

Utvecklingen inom vuxenutbildningsområdet ställer krav på en lagstiftning som kan möta de krav som medborgarna ställer och som tar sin utgångspunkt i individens behov av stöd för sitt lärande.

Utskottet ställer sig bakom regeringens bedömningar att kommuner och landsting ska vara skyldiga att till en påbyggnadsutbildning ta emot en behörig sökande från en annan kommun. Vi ställer oss också bakom förslaget att en sökandes hemkommun ska lämna stöd till inackordering till ungdomar som behöver detta till följd av deltagande i en sådan påbyggnadsutbildning.

Vi vill alltså fortsätta att satsa på ett riktat ekonomiskt stöd till kommunerna för att ge fler vuxna möjlighet till studier i ett livslångt lärande i en vuxenutbildning som är likvärdig gymnasieskolan.

Herr talman! När det gäller yrkandet i motion Ub11 om behovet av att kunna ha kurser med mindre omfattning än 100 poäng menar utskottet att det bör vara möjligt för en elev att läsa en del av en kurs som omfattar 100 poäng om eleven till exempel genom validering av kunskaper kan visa att han eller hon redan har kunskaper som motsvarar en annan del av kursen.

Sedan lång tid tillbaka kännetecknas vuxenutbildningen av att man i den enskilda kursen tar till vara deltagarnas redan förvärvade kunskaper inom ämnet i fråga. Denna möjlighet kommer att finnas kvar, och utskottet anser därför att yrkandet är tillgodosett.

För oss socialdemokrater är det viktigt att alla behandlas lika och därmed att vuxna med utvecklingsstörning ska ha rätt att delta i en utbildning inom särsvux som så långt det är möjligt liknar den som övriga har rätt till när det gäller grundläggande vuxenutbildning.

Vuxenutbildning för utvecklingsstörda syftar till att erbjuda vuxna med utvecklingsstörning kunskaper och färdigheter motsvarande den obligatoriska särskolan och gymnasiesärskolan.

Vuxenutbildningen för utvecklingsstörda ska bestå av grundläggande och gymnasial särsvux, rätt att delta i grundläggande särsvux, skyldighet för kommunerna att anordna särsvux samt undervisning på annat språk än svenska inom särsvux.

Herr talman! Jag ska därefter övergå till att tala om sfi, svenska för invandrare, som är en del i detta betänkande.

Individens språkinläring är det centrala i sfi. Kunskaperna ska möjliggöra och underlätta en snabb etablering i Sverige. Även om tyngdpunkten ligger på språkutbildningen bör individen, parallellt med språkstudierna inom sfi, få tillgång till annan utbildning.

Kommunen ska i samarbete med länsarbetsnämnden verka för att eleven ges möjlighet att öva det svenska språket i arbetslivet och att sfi

ska kunna kombineras med andra aktiviteter. Det kan gälla till exempel arbetslivsorientering, validering, praktik eller annan utbildning.

Sfi ska kunna bedrivas samtidigt som personen får ersättning från sjukförsäkringen, liksom sfi också ska kunna kombineras med förvärvsarbete.

Kommunen bör ansvara för att sfi organiseras så att undervisningen kan ske parallellt med att man ger grundläggande samhällsinformation. Vuxna invandrare som inte kan läsa eller skriva ska få möjlighet att lära sig det på sitt modersmål eller annat språk.

I betänkandet föreslår vi att kommunens ansvar för att erbjuda likvärdig utbildning synliggörs på så sätt att 15 timmar ska vara en minimigräns för genomsnittligt antal undervisningstimmar per vecka under en fyraveckorsperiod.

Betydelsen av att man i utbildningen tar hänsyn till enskilda deltagares intressen, förutsättningar och planerade kommande verksamheter i Sverige behöver lyftas fram, så att målen för utbildningen kan nås inom rimlig tid.

Vi vill understryka att det är viktigt med samverkan mellan kommun och högskola och att ett ökat samarbete givetvis ökar möjligheterna för invandrade akademiker med högskoleutbildning att få en anpassad undervisning i svenska. Kommuner kan även välja att upphandla kurser i svenska från högskolan.

Svenska för invandrare regleras i skollagen. Sfi styrs vidare av en nationellt fastställd kursplan, och eleverna kan erhålla betyg efter avslutad kurs.

Herr talman! När det gäller svenskundervisning för invandrare i folkhögskola anser vi socialdemokrater att det finns en rad förhållanden som gör det mindre lämpligt att ge folkhögskolorna rätt att anordna sfi. Dels ökar det otydligheten i och med det dubbla huvudmannaskap som uppstår till följd av ett sådant beslut, dels riskerar ett sådant beslut att begränsa folkhögskolornas roll som obundna aktörer. Folkhögskolans verksamhet bygger ju på det fria och frivilliga, och en dylik begränsning kan på sikt hota syftet med folkbildningen. Vi anser därför, liksom i vår reservation i betänkandet UbU8, att den möjlighet som redan finns för en kommun att uppdra åt andra, till exempel folkhögskolor, att anordna sfi är tillräcklig.

På denna punkt yrkar jag därför avslag på utskottsmajoritetens förslag i betänkandet och bifall till reservation 4.

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till förtydligande av reglerna för lärares myndighetsutövning vad gäller vuxenutbildning på entreprenad och tillståndsgivning avseende betygsrätt.

I syfte att vinna erfarenheter anser regeringen att ett försök med statlig tillståndsgivning avseende så kallad betygsrätt bör genomföras.

Utskottet avstyrkte yrkanden om fristående skolor inom vuxenutbildningen senast i betänkande UbU13. Utskottet anförde att en ordning som innebär att fristående utbildningsanordnare skulle ges rätt att av Skolverket få bidrag från elevernas hemkommuner skulle innebära att kommunerna framtogs inflytande över verksamhetens omfattning och inriktning. Utskottet har samma uppfattning nu.

De nya bestämmelserna i skollagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2006, med undantag för vissa bestämmelser avseende vuxenutbildning för utvecklingsstörda som ska träda i kraft den 1 januari 2007.

Prot. 2005/06:131
30 maj

*Vissa frågor om
vuxnas lärande, m.m.*

Anf. 73 MARGARETA PÅLSSON (m) replik:

Herr talman! Jag skulle vilja ställa en fråga till Ameer Sachet. Han säger i sitt anförande: Vi socialdemokrater är för ett livslångt lärande där alla ska behandlas lika.

Varför förvägrar ni då vuxna med utvecklingsstörning en lagstadgad rätt att gå på gymnasiet?

Anf. 74 AMEER SACHET (s) replik:

Herr talman! Vi socialdemokrater har alltid försökt att se helheten. Vi satsar på hela bredden. Det är därför som vi sedan många år tillbaka har satsat på Kunskapslyftet och på vuxnas lärande. Vi försöker reformera och förnya lagstiftningen när det gäller vuxenutbildningen så att den ska vara anpassad till alla grupper som finns i samhället och behöver den möjligheten och hjälpen.

Det är därför som det ska vara lagstadgat att vuxna med utvecklingsstörning ska ha rätt att gå grundläggande vuxenutbildning – sÄrvux.

Vi särskiljer grundvux och gymnasial utbildning. Det är två olika skolformer. På den punkten ger vi den hjälp som många grupper behöver.

Anf. 75 MARGARETA PÅLSSON (m) replik:

Herr talman! Jag tyckte inte att det var ett speciellt bra svar. Jag ber om ursäkt för risken att vara oförsämd, men jag undrar varför ni säger nej till förslaget att dessa människor ska få en lagstadgad rätt. Då talar du om helheten och Kunskapslyftet. En människa som vill gå på gymnasial sÄrvux i dag har ju inte speciellt stor nytta av att det fanns andra människor som gick på komvux för fem år sedan i Kunskapslyftets regi.

Jag talar om den människa som i dag riskerar att bli förtidspensionerad och för tid och evighet bli avförd därför att han eller hon inte har en lagstadgad rätt att få en gymnasieutbildning.

Anf. 76 AMEER SACHET (s) replik:

Herr talman! Det som vi har gjort och kommer att göra framöver handlar om att satsa på hela bredden. Det finns inte några stängda dörrar vare sig för mig, eller för dig eller för några andra i det här landet. Det finns en stor potential för alla grupper att ta sig in och utbilda sig och gå vidare, även för människor som har någon form av utvecklingsstörning.

Det är det som vi har försökt göra tidigare och har satsat väldigt mycket och stort på. Vi har satsat på Kunskapslyftet för att ge människor som behöver vidareutbildning, möjlighet att komplettera sina utbildningar, att gå vidare och så småningom få någon form av gymnasial utbildning, att kunna gå vidare och gå någon form av yrkesutbildning, kvalificerad yrkesutbildning eller varför inte gå vidare och läsa på högskolan. Vi ger en chans och en andra chans till alla människor. Det finns inte några stängda dörrar för någon i det här landet om vi ska fortsätta att ha den politik som vi för nu i dag.

Anf. 77 ANA MARIA NARTI (fp) replik:

Herr talman! I en av Integrationsverkets rapporter står det mycket klart och tydligt att akademiker från andra länder mycket ofta fastnar under fem till elva terminer i kurser på låg nivå. Detta händer inom vuxenutbildningen. Jag vill veta varför. Hur förklarar Socialdemokraterna denna uppenbara skada som vållas de här människorna som skulle behöva kurser på mycket högre nivå mycket snabbare, inte fem till elva terminer på en låg nivå?

Anf. 78 AMEER SACHET (s) replik:

Herr talman! Det ser olika ut i olika delar av landet. Jag har hört talas om den fråga som du har ställt nu, och du har ställt den frågan två eller tre gånger tidigare. Det ser olika ut i olika delar av landet. Det har skett en väldigt stor reformering när det gäller att se på de erfarenheter och kunskaper som människor har med sig, bland annat folk som har examina från sina hemländer från högskola eller universitet. Det finns olika sätt. En del läser sfi. Man kan ha ett bra samarbete med olika folkhögskolor i landet. På det sättet har väldigt många fått en gedigen och bra utbildning på kort tid, och de har gått vidare och fått sin utbildning jämförbar med den som vi har i Sverige. Väldigt många av dem har jobb i dag.

Anf. 79 ANA MARIA NARTI (fp) replik:

Herr talman! Om man ska hålla sig till Integrationsverkets rapporter ska man komma ihåg att antalet akademiker från andra länder som antingen är arbetslösa eller felsysselsatta – de berömda taxichaufförerna och biljettförsäljarna i tunnelbanan – är mycket stort. Jag vill då fråga min arbetskamrat från Socialdemokraterna om han inte tror att kommunens monopol på vuxenutbildningen i väldigt många fall är ett hinder, näst intill oöverstigligt. Alla kommuner kan inte erbjuda utbildning till de här människorna. I Stockholms stad till exempel finns på länsstyrelsen en mycket bra modell för att hjälpa de här människorna. Modellen gör att man kan sträcka sig över hela Storstockholm och hjälpa människor från alla kommuner i omgivningen. Men om små kommuner har total makt över denna utbildning händer ingenting. De har inte kraft till det här.

Anf. 80 AMEER SACHET (s) replik:

Herr talman! Även små kommuner har möjlighet att samarbeta med andra kommuner och att ta kontakt med den närmaste högskola som finns i länet. Så det finns inget hinder i den meningen att den gällande lagstiftningen kan hindra någon kommun att samarbeta med andra aktörer så att de personer som behöver den hjälpen får det. Väldigt många akademiker som kommer från andra länder får den hjälpen. Jag skulle tro att du har någon form av gammal bild som du upprepar hela tiden. Saker och ting ändras. Det går framåt. Fler och fler får jobb också.

Anf. 81 TORSTEN LINDSTRÖM (kd) replik:

Herr talman! Jag måste tillstå att jag blev lite ledsen när jag hörde Ameer Sachets svar på varför Socialdemokraterna så envetet motsätter sig utvecklingsstördas möjlighet att få tillgång till gymnasial särvt. Jag

var tvungen att notera det han sade. Han sade: Vi ser helheten. Vi ser bredden.

Tänk, herr talman, om Socialdemokraterna såg människan i stället, den enskilda människan, den enskilda personen! Tänk om hjärtat fick vara med så att alla utvecklingsstörda fick rätt till utbildning! Alla ska med. Så enkelt borde det vara, även om det inte är det i Socialdemokraternas Sverige. Jag blir lite ledsen när Ameer Sachet gömmer sig bakom att tala om två olika skolformer som något slags argument för att vara emot allas rätt till utbildning.

Herr talman! Vuxenutbildning är ingenting som regeringen har brytt sig särskilt mycket om. Den proposition som i dag hanteras här är en i raden av ganska lösaktiga regeringsutspel utan det helhetsgrepp om vuxnas lärande som hade behövts. I propositionen saknas till exempel det aviserade förslaget om en vuxenutbildningslag, ett slags helhetsgrepp. Min fråga till Ameer Sachet är: Varför är det så att ni socialdemokrater inte bara motsätter er människors rätt till utbildning utan också underlåter att komma med det helhetsgrepp som skulle behövas för att ge Sverige de bästa möjliga förutsättningarna i det globala kunskapssamhälle som vi är en del av?

Anf. 82 AMEER SACHET (s) replik:

Herr talman! Jag blir förvånad och bekymrad samtidigt när jag lyssnar på Torsten om att vi inte låter människor få någon form av utbildning i det här landet. Om det finns någon regering som har satsat stort på alla möjliga utbildningar är det den socialdemokratiska regeringen. Det finns en bredd. De senaste tio åren när man har genomfört Kunskapslyftet har skulle jag tro mer än en miljon människor fått en bra utbildning på olika nivåer. Om vi inte skulle ha genomfört Kunskapslyftet skulle vi ha haft en betydligt besvärligare situation i landet. Hur skulle vi ha kunnat bemöta arbetsmarknaden och företagen för att ge dem en kvalificerad arbetskraft? Genom att folk har en bra yrkesutbildning, en kvalificerad yrkesutbildning och att fler läser på högskole- och universitetsnivå kan man se behoven i landet och matcha den arbetskraft som finns mot de lediga jobben. Det är det som vi gör. Alla indikationer och prognoser visar att vi har en bra och hög utbildningsnivå generellt i hela landet. Det gäller alla grupper. Det är det som vi har gjort och försöker göra. Så jag förstår inte Torstens påstående att vi inte satsar på utbildning i landet.

Anf. 83 TORSTEN LINDSTRÖM (kd) replik:

Herr talman! Stolt och nöjd hörde vi Ameer Sachet. Han talade om stora satsningar. Vi kan väl möjligen ha en diskussion när det handlar om stort och vad det är för någonting. Likväl, herr talman, är det faktiskt så att i dagens samhälle, det samhälle som Ameer Sachet är så nöjd med efter tolv år med en socialdemokratisk regering, stängs människor ute. Människor lämnas utanför, de lämnas efter, människor som har en utvecklingsstörning och som borde ha den rätt till vuxenutbildning som de faktiskt inte har i dag. Vi kristdemokrater har pläderat länge för den rätten. Vi har med oss våra vänner i Allians för Sverige. Ni socialdemokrater motsätter er detta. Det är ett tydligt besked inför kommande år, inför kommande mandatperiod. Ni socialdemokrater är tydligen stolta och nöjda. Vi kristdemokrater har tillsammans med våra vänner i alliansen

högre ambitioner än så. Vi vill någonting mer än att vara stolta och nöjda över det förflutna.

Sedan fick jag inget svar, herr talman, när det gällde helhetsgreppet om vuxenutbildningen. Det har talats mycket om att det ska komma en lag, att det ska tas något slags helhetsgrepp, och det har utretts väldigt mycket. Jag fick inget svar på frågan varför i all världen den här frågan har kommit bort i den socialdemokratiska långbänken, varför inte bara enskilda människor utan också hela vårt land, Vuxenutbildnings-Sverige, lämnas efter i den socialdemokratiska politiken utan struktur, utan lagstiftning, utan förutsättningar för framtiden, som skulle ge vårt land och vårt folk de bästa förutsättningarna att klara sig i det globala kunskaps-samhället. Det svaret har Ameer Sachet undvikit att lämna. Det svaret är han fortfarande skyldig kammaren.

Anf. 84 AMEER SACHET (s) replik:

Herr talman! Ser man på gällande lagstiftning finns det inga stängda dörrar. De som vill läsa på gymnasienivå kan göra det, efter de förutsättningar som varje individ har. Vi har hitintills inte sett att några som har sökt gymnasieutbildning har blivit utestängda. Jag ser inte att det finns några stora frågetecken här.

Du sade att vi inte satsar på vuxenutbildning. Det är väldigt konstigt. Om det är någonting som vi har gjort de senaste åren är det att försöka ge dem som har kort utbildning bakom sig förutsättningar och möjligheter att gå vidare, att skaffa sig någon form av gymnasiekompetens och även ha chans till en yrkesutbildning eller kvalificerad yrkesutbildning. De personerna blir fler och fler, och väldigt många av dem är redan verksamma och har jobb i dag. Det är inte så att hela Sveriges befolkning står utanför, eller den del som du nu beskriver. Det kan inte vara sant.

Mot våra satsningar står en högerallians, som är tomhänt och saknar ett gemensamt förslag om vuxenutbildningen. Ni kunde inte ens prestera någonting gemensamt.

Anf. 85 BIRGITTA SELLÉN (c) replik:

Herr talman! Om Ameer Sachet har missat att alliansen har en gemensam fyrpartimotion när det gäller vuxenutbildning kan jag informera om det just nu.

Min fråga gäller sfi i folkhögskolorna. Ameer sade att det ökar otydligheten och kan hota syftet med folkbildningen, som är fri och frivillig. Det går inte riktigt in hos mig vad Ameer menar där.

I regeringens förslag i folkbildningspropositionen, som jag har framfört mig, står det så här: ”Statens stöd till folkbildningen skall bidra till att dess organisationer medverkar till att människor med olika bakgrund möts, får ökad förståelse för varandra och utbyter erfarenheter sinsemellan så att utanförskap, segregering, konflikter och diskriminering motverkas.” Det står under rubriken ”Det mångkulturella samhällets utmaningar”.

Vad är det då som kan leda till att det blir otydlighet och som kan hota syftet med folkbildningen om man har sfi i folkhögskolornas regi?

Anf. 86 AMEER SACHET (s) replik:

Herr talman! När det gäller folkhögskolor ser vi att det blir en otydlighet med två olika huvudmän som har ansvaret. Sedan måste man ta i beaktande att folkhögskolorna har en fri form, som gör att deras sätt att arbeta med elever ser helt annorlunda ut än när sfi-undervisningen drivs i annan regi. Det är en annan skolform. Om ett antal folkhögskolor framöver ansöker om att få bedriva sfi-utbildning måste de rätta sig efter den skolformen. Det blir alltså en krock mellan en skolform med frivillighet och en skolform som är bunden av vissa paragrafer.

Anf. 87 BIRGITTA SELLÉN (c) replik:

Herr talman! Jag förstår ändå inte riktigt. Just det att det är en friare form gör att det passar väldigt många människor, till exempel skoltrötta elever. Vi vet att det passar väldigt bra för invandrare, med den pedagogik som finns i folkhögskolornas regi. Vi i alliansen är övertygade om att det är en oerhört bra lösning att man låter sfi:n fungera och drivas i folkhögskolornas regi. Vi är glada och tacksamma för att vi har fått majoritet för det.

Jag ställde en annan fråga inledningsvis, och det gällde de olika kurserna. Socialdemokraterna och regeringen säger att man avser att meddela föreskrifter om att vissa kurser inte ska betygsättas. Förklara varför!

Anf. 88 AMEER SACHET (s) replik:

Herr talman! När det gäller folkhögskolorna finns det i dag inga hinder, och en del folkhögskolor har uppdrag från olika kommuner att bedriva sfi-undervisning. Den möjligheten finns alltså. Det som eventuellt kommer att ske framöver om man får olika huvudmän är att otydligheten blir uppenbar. Det kommer att bli svårt att hantera den situationen. Det finns inte något hinder mot att kommuner ger uppdrag till olika folkhögskolor att bedriva svenskundervisning för vissa grupper, bland annat invandrare. Jag tror att den metoden är tillräcklig, att man ser till att den möjligheten finns även för folkhögskolorna.

Anf. 89 BRITT-MARIE DANESTIG (v):

Herr talman! Som sista talare i den sista av utbildningsutskottets debatter under det här riksdagsåret, och de sista skälvande veckorna av den här mandatperioden, ska jag fatta mig kort.

Det är också sista gången som jag står i den här talarstolen, och därför vill jag passa på att tacka mina kamrater i utbildningsutskottet för åren tillsammans. Det har varit roliga och spännande debatter, och det har varit oerhört värdefullt att få lyssna till er. Jag vill också passa på att tacka vår fantastiska personal på utbildningsutskottets kansli för allt stöd och all uppmuntran som vi ledamöter har fått under de här åren.

Det är väldigt roligt för mig att den här debatten handlar just om vuxenutbildning. För mig som tidigare utbildare av vuxenlärare är det skönt att få avsluta med det.

Jag kan också säga att jag som tidigare folkhögskollärare är väldigt glad att konstatera att vi har nått ett steg på vägen genom att folkhögskolorna nu kommer att få möjligheter att anordna sfi-utbildning för vuxna invandrare.

Folkhögskolorna har en väldigt god erfarenhet av detta. Det har sagts flera gånger att folkbildningsarbetets metodik passar väldigt bra för många vuxna människor. Man har erfarenhet av att möta invandrare på olika sätt. Man har många invandrare i sina längre kurser.

Eftersom det här tydligen har ställt till det för regeringen – man vet inte riktigt hur man ska lösa det – skulle jag vilja ge ett litet tips till regeringen.

Om man tittar på Skolverkets statistik för 2003–2004 var det 9 340 324 elevtimmar på sfi. Om man räknar om det motsvarar det ungefär en halv miljon deltagarveckor på folkhögskola. Eftersom folkhögskolorna i andra sammanhang svarar för ungefär 10 % av behörighetsgivande vuxenutbildning kan man tala om fritt och frivilligt.

Med ungefär motsvarande mått skulle det för folkhögskolornas del kunna röra sig om 1 000–2 000 årsstudieplatser för sfi-undervisningen. Det är precis lika enkelt som när det gällde Kunskapslyftet. Man avsätter medel för de här 1 000–2 000 platserna och ger Folkbildningsrådet i uppdrag att utföra detta. Alla de 148 folkhögskolorna kommer naturligtvis inte att vara intresserade av det, utan det är givetvis i de kommuner där det finns ett stort behov av den här typen av undervisning som man kommer att ansöka om detta – precis som görs i andra sammanhang.

Socialdemokraterna säger att det här går att göra genom att kommunerna kan lägga ut detta på entreprenad. Ja, visst kan de göra det. Men de gör inte det – det är ju det som är problemet. Trots att vi vet att många folkhögskolor når så goda resultat är det bara ett tiotal av de 148 skolorna som har fått ett sådant här uppdrag.

Däremot samarbetar man i andra avseenden – också där gäller det gruppen invandrare. Man har samarbetsprojekt när det gäller traumaskadade flyktingar och när det gäller nyanlända, alltså dem som inte har påbörjat sin sfi-undervisning. Det gäller då kurser som förbereder för sfi och kurser som tar vid efter sfi. Sfi har man hitintills inte fått förtroendet att bedriva fullt ut, men det får man nu. Det är jag jätteglad över.

Någon här sade att språk och kommunikation är avgörande, inte bara för hur man kan finna sig till rätta i ett nytt samhälle utan också för den personliga växten och för den egna känslan av trygghet och, skulle jag vilja säga, tillhörighet i ett samhälle. Språk och kommunikation är alltså av avgörande betydelse.

Nu finns det en del förslag till åtgärder som jag hoppas kommer att förbättra sfi-undervisningen. Personligen tror jag att det viktigaste vi måste göra är att satsa mycket på kompetensutveckling av lärarna. Det är alltid lärarna som har största betydelsen i alla undervisningssituationer.

Jag tänker inte gå igenom mer här, för jag tycker att vi är väldigt överens om vuxenutbildningens betydelse. I alliansens reservationer vill man ha mer av individualisering. Det vill också vi som står bakom den här propositionen. På flera ställen säger vi att det är oerhört viktigt att se varje individ.

Svenska för akademiker är ett problem. Det fungerar inte tillfredsställande – mycket, tror jag, därför att kommunerna inte väljer högskolor och universitet som entreprenörer för svenskundervisning. Jag tror att det många gånger är en ekonomisk fråga. Overheadkostnaderna brukar motsvara ca 50 %. Det betyder att det kostar ganska mycket att lägga ut den

här typen av utbildning på universitet och högskolor. Det samtalet tror jag måste fortsatt föras under nästa mandatperiod därför att det här är ett mycket viktigt område.

Sedan har vi lite olika uppfattning om den utvidgade rättighetslagstiftningen när det gäller vuxna och vuxna utvecklingsstörda. Jag kan sympatisera med vad som här sägs, men samtidigt finns det egentligen ingen genomlysning av vilka konsekvenser ett sådant förslag skulle få och inte heller av kostnaden. Visserligen säger alliansen i sin reservation att de kommer att finansiera det här genom att begränsa möjligheterna för de ungdomar som av någon anledning kanske har misslyckats i skolan och behöver höja sina betyg. Jag tänker då på det som Torsten Lindström sade om att se på individerna. Ja, det skulle jag vilja att Kristdemokraterna och övriga partier i alliansen gör.

Jag har under min tid som lärare på en folkhögskola mött så många elever för vilka detta har varit oerhört betydelsefullt. Under viktiga år i skolan kan man hamna i svårigheter som man kanske inte själv är orsaken till. Det kan vara tråkiga hemförhållanden och mycket annat som händer unga människor och som kräver väldigt mycket energi och därmed gör att de misslyckas i skolan. De får en väldigt låg självkänsla och tror sig inte vara kapabla att tillägna sig kunskap.

Under vuxenutbildningen vänder det. Man får det här förtroendet och ser nya möjligheter, bland annat möjligheter att läsa vidare på universitet och högskola och förverkliga en dröm som man har.

Till väldigt många av mina elever på Valla folkhögskola i Linköping vill jag säga: Tack allihop för allt ni lärde mig! Hur många har jag inte sett bli utomordentliga lärare, fantastiskt duktiga socialarbetare, duktiga läkare, reklammakare, fotografer – *you name it*. För alla har det på något sätt vänt. De har så att säga fått nämnda dröm och också genom det svenska utbildningssystemet givits möjlighet att ta sig fram dit man önskade. Också jag är en av dem som faktiskt – det är jag väldigt glad över – fått uppleva att växa upp i ett sådant samhälle.

Med detta, herr talman, vill jag avsluta mitt anförande. Jag önskar talmannen och bisittare och även mina utskottskamrater en riktigt glad och skön sommar.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 31 maj.)

14 § Vissa konkurrenspolitiska frågor

Föredrogs
näringsutskottets betänkande 2005/06:NU16
Vissa konkurrenspolitiska frågor.

Anf. 90 KRISTER HAMMARBERGH (m):

Herr talman! Näringsutskottets betänkande *Vissa konkurrenspolitiska frågor* handlar just om konkurrens, ett ord som av en del ibland kan uppfattas som någonting negativt, som någonting som innebär att någon slås ut. När det gäller de frågor som behandlas i det här betänkandet kan ingenting vara mer fel. Här är konkurrens någonting som är positivt. Det

*Vissa frågor om
vuxnas lärande, m.m.*

*Vissa konkurrens-
politiska frågor*

handlar om dem som vill sälja varor eller tjänster, erbjuda en konsument varor eller tjänster.

Konkurrens innebär tillträde till en marknad, en möjlighet att få erbjuda en konsument service, tjänster och produkter. Konsumenten är den som väljer vem som gör det på bästa sätt.

I hela utskottsbetänkandet märks att alla är positiva till konkurrens. Men vad som skiljer mellan alliansen och majoriteten är att alliansen vill göra saker för att göra den konkurrens som vi alla tycker är positiv ännu bättre, just för att gynna konsumenterna.

Konkurrens i det här avseendet förbättrar vår välfärd.

Det innebär att kvaliteten blir högre därför att konsumenten har rätten att välja den som ger en högre kvalitet.

Det innebär bättre leveranssäkerhet därför att man kan begära att saker kommer i tid; annars går man till någon annan leverantör eller tjänsteproducent. Och det innebär att man kan få ett vettigt uppträdande från den man handlar av och att man inte blir negligerad.

Inte minst stärker konkurrensen i Sverige jobben. Vi har i dag en process med en ökad globalisering och en konkurrens mellan länderna och mellan ländernas företag. Då är det viktigt för ett land som Sverige att ha en väldigt stark inhemsk industri som kan konkurrera. För att kunna konkurrera måste man också ha en stark egen marknad med en stark konkurrens.

Motsatsen är att någon har privilegier, monopol. Det gynnar inte konsumenten. Det gynnar inte uppträdandet gentemot konsumenten. Det gynnar inte detta med att leverera i tid.

Där har vi en viktig roll. Staten har en roll. Det är vår skyldighet att se till att konkurrensen fungerar, att staten sätter upp rimliga regler. Men ansvaret går längre än så därför att staten, kommunerna och landstingen bedriver en mängd olika verksamheter som i sig spelar ut på marknaden.

Det är viktigt, som sagts också i många andra betänkanden, att den offentliga aktören, den som har rätten att sätta upp reglerna och styra, inte får göra det på ett sådant sätt att det missgynnar de andra som finns ute på marknaden. Då förlorar konsumenterna.

Sverige har ett högt prisläge. Vårt Konkurrensverk har i många olika rapporter tillsammans med många andra som lagt fram rapporter också kunnat visa att det finns en hel del områden där det måste förbättras i Sverige. Många gånger handlar det om de områden där hushållen, inte företagen, är köpare till exempel inom detaljhandeln och tjänsteproduktionen och då inte minst offentlig tjänsteproduktion. Här måste saker bli bättre.

Det är ingen liten del heller som staten och kommunerna egentligen omsätter. Staten och kommunerna säljer varor för en bit över 170 miljarder kronor per år. Det är en ofattbart hög summa. Av statliga myndigheter, de som ska sätta reglerna, är 95 % ute och agerar på en marknad utanför statsförvaltningen. Hur uppfattar de privata företagen det? Man har gjort intervjuundersökningar som visar att inom vissa utvalda branscher är det en tredjedel av företagen som tycker att de möter konkurrens från de offentliga aktörerna i väldigt stor omfattning. Av dem är det fyra av tio som anser att det är ett problem. Två tredjedelar av dem anser att

konkurrensen inte sker på lika villkor. Här är det vår skyldighet att ingripa och agera.

Ett sätt att göra det, det som vi föreslår i våra reservationer och motioner, är att stärka Konkurrensverkets roll. Vi vill göra det på tre olika sätt. Dels vill alla allianspartier ge ökade resurser, dels vill vi ge Konkurrensverket en mer framträdande roll. Vi tycker att det är viktigt att man, när man granskar regeringsförslagen, inte bara tittar ur småföretagarperspektiv – det är i och för någonting vi skulle kunna göra mer – utan också ur konkurrensperspektiv. Där brister det många gånger.

Vi tycker att det är viktigt att de regleringar som finns kvar i den privata sektorn avvecklas så att det inte uppstår en bristande konkurrens.

Vi tycker att det är viktigt att gå vidare än så. Vi har haft, och det har varit positivt, en omreglering av många marknader. Det har skett på områden som el, tele, kommunikationer av olika slag, energiområdet. Det är viktigt att se vad som händer. Som inte minst Regelutredningen har påpekat finns det fortfarande en hel del brister. Vi stöder i stor utsträckning Regelutredningens förslag. Jag vill påpeka att det var LO:s förre chefsekonom som ledde utredningen. Vi tycker att regeringen skulle kunna agera lite snabbare.

Vi vill faktiskt också underlätta när det gäller de offentliga monopol vi har kvar. Vi är alla överens om att frihandel mellan länder är bra därför att det gynnar människor. Men när vi kommer till frihandel inom vårt eget land är det bromsar. Det är mycket märkligt och konstigt.

Visst vore det bra för konsumenten om exempelvis vårdmonopolen och andra tjänstemonopoli i större utsträckning öppnades för privata aktörer. Det leder, precis som när man säljer varor, till att vi får en bättre välfärd. På det sättet kan vi få bättre kvalitet – en bättre leveranssäkerhet, skulle ett företag säga. Egentligen handlar det som kortare köer om man ska ha vård. Man kan få ett bättre uppträdande i de fall man inte är kund utan patient. Det är viktigt. Visst är det konstigt att så fort en privat vårdcentral har dykt upp i ett område upplever konsumenten genast att även landstingets vård har blivit mer professionell och mycket bättre, och patienter har fått ett mycket bättre mottagande. Det visar på konkurrensens betydelse.

I min hemkommun finns det en privat vårdgivare. Det har inneburit avknoppningar av verksamheten, det har inneburit nya jobb och det har inneburit nya affärsidéer. Det har inneburit bildande av nya företag. De jobben och de företagen hade aldrig kommit till om landstinget hade fått fortsätta att stoppa och bromsa den vårdgivare jag pratar om.

Handel är ett område som näringsutskottet tar upp i stor utsträckning. Även här ser vi konsekvensen av ett alldeles för stort regelverk. Det är plan- och bygglagen. Grossisterna har i dag en stark möjlighet att bygga ihop detaljistledet med grossistledet, och det innebär höga priser. Vi har sett en förbättring därför att vi har fått in utländska kedjor i vårt land. Men det går alldeles för långsamt. En stor anledning till det är att kommunerna har en möjlighet att stoppa nya aktörer. Det leder till högre priser. Här behöver vi se förbättringar.

Riksdagen har tidigare lämnat ett uppdrag till regeringen. Det har inte fullföljts. Jag tycker att vi ska ta en möjlighet att diskutera detta under replikskiften.

Jag yrkar bifall till reservation 1.

Anf. 91 NYAMKO SABUNI (fp):

Herr talman! Så var vi här igen, fjärde gången under denna mandatperiod, för att diskutera konkurrenspolitiken. Det är inte mycket som har hänt. Det lilla som har hänt har vi inte regeringen att tacka för i alla fall, utan det har vi i så fall EU att tacka för.

Vi från alliansen kan konstatera att vi behöver öppna den offentliga sektorn för privata alternativ, framför allt inom vården och omsorgen. Vi kan också konstatera att vi behöver regelverk för konkurrens på lika villkor mellan offentlig och privat sektor.

Sverige är ett av de mest kartelliserade länderna i Europa, kunde jag läsa i senaste numret av Fokus. Den som uttalar sig där är Sven Norberg, en svensk som tidigare ansvarat för konkurrensfrågor på kommissionen. Varför blundar regeringen för sanningen? I denna tidning kan man läsa att lagen skyddar livsmedelsjättarna från konkurrens. Matpriserna ligger fortfarande 5 % för högt.

Sanningen är att de fyra svenska storbankerna står för 80 % av marknaden och stänger därmed ute konkurrenterna. Sanningen är att asfaltkartellen, som Konkurrensverket avslöjade för ett tag sedan, bara är toppen på isberget. Sanningen är att tre energijättar har köpt en tredjedel av Sveriges fjärrvärmemonopol och chockhöjt priserna. Allt detta kostar konsumenterna 65 miljarder kronor per år. Varför blundar regeringen för denna sanning?

Den som inte kände till detta kan läsa detta i tidningen Fokus.

Krister Hammarbergh har gått igenom väldigt bra vad betänkandet handlar om, och jag tänkte uppehålla mig en stund vid karteller. Det är nämligen så att Folkpartiet är det parti i Sveriges riksdag som inser att det inte räcker med att bekämpa karteller med hjälp av böter som företaget får betala. Det som händer är att när företagsledningarna sätter sig ned och kalkylerar kommer de fram till att om de går ihop kommer de att tjäna si och så mycket. Men råkar de åka fast, kostar det ungefär si och så mycket. Alltså har de ändå tjänat på det. Med de bonussystem som är så populära går det att räkna ut att om företaget tjänar på dessa karteller tjänar den enskilde också personligen på det. Det är jättebra. Ingen ställs till svars för sina handlingar.

Vi menar att karteller är stöld. Den som snor från någon ska vanligtvis åka i fängelse. Den ska stå för sina handlingar. Sverige behöver kriminalisera karteller. Enskilda människor måste ställas till svars.

Det är lätt att räkna ut detta. Det är allmänmänskligt. Vem är det som vill sitta i fängelset i stället för att fira jul med sin familj till exempel, om man skulle göra den kalkylen?

Som en direktör sade: Så länge det handlar om pengar finns ju företaget där och kan betala dessa pengar. Men den dagen det börjar handla om min personliga frihet kan inte företaget göra så mycket åt det.

Det är precis så människor kommer att resonera. Vill vi förebygga, vill vi avskräcka från att karteller bildas, då måste vi se till att enskilda människor ställs till svars.

Vi har att lära av många andra länder som har kriminaliserat karteller. USA är ett jättebra exempel på det. Man kan se att multinationella företag som ingår kartellbildningar gör det i länder där man antingen inte kriminaliserat karteller eller där straffen är väldigt låga. Men man undviker att ingå karteller i USA därför att man vet att straffen är väldigt hårda

för enskilda personer. Även om USA många gånger skulle vara den största marknaden för dessa företag, väljer man i alla fall att hålla sig utanför den marknaden när det gäller just den här typen av stöld.

Varför kan vi inte göra det här inom EU? Det är ju så unikt i världen att vi i en union med 25 länder har gemensamma konkurrenslagar. Låt oss lära av Frankrike, Norge, Irland och Storbritannien. Låt oss göra en gemensam sak också av karteller när det gäller konkurrenslagar. Tänk om 25 länder i Europa – minst 25 länder blir det – tillsammans kunde komma överens om att kriminalisera karteller. Då skulle dessa företagsledningarna inte ha mycket kvar att spela med. På det sättet skulle vi komma åt en stor del av de pengar som konsumenterna i dag får stå för, för i karteller där företagen betalar böter är det ju egentligen inte företagen som gör det, utan i slutändan är det alltid den enskilda konsumenten som gör det. De lägger det ju bara på tjänste- eller varupriset, och det tror jag att vem som helst kan räkna ut.

Se till nu att svenskarna får tillbaka sina pengar, och låt oss kriminalisera karteller!

Jag yrkar bifall till reservation 4.
(forts.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 16.00 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 18.00.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 18.00.

14 § (forts.) Vissa konkurrenspolitiska frågor (forts. NU16)

Anf. 92 LARS LINDÉN (kd):

Fru talman! Jag börjar med att yrka bifall till reservation 3. Det finns en handlingsförklaring i vänsterblocket när det gäller frågor om förbättrad konkurrens och åtgärder mot kartellbildning som oroar oss kristdemokrater – och även hela alliansen.

En granskning som tidningen Fokus presenterade i sitt senaste nummer visar att kartellbildningar och bristande konkurrens kostar de svenska konsumenterna mellan 65 och 130 miljarder kronor varje år i förhållande till jämförbara länder inom EU. Till exempel betalar vi, var och en varje år, 772 kr för mycket för den mat vi köper i affären. Bankerna tar ut 3 308 kr för mycket i avgifter och räntor. Byggkostnaderna är 2 206 kr högre än de borde vara – per person och år alltså enligt den här tidningen.

Konkurrensverket har konstaterat att genomsnittligt betalar svenska barnfamiljer 30 000 kr mer om året för sina nödvändiga hushållskostnader än barnfamiljer i jämförbara EU-länder. Barnfamiljerna skulle bli de

stora vinnarna på förbättrad konkurrens. Inte helt oväntat är det Socialdemokraternas politiska klåfingrighet som bland annat sätter käppar i hjulen för konkurrensen. I Konkurrensverkets rapport berättas bland annat om hur stängningen av Barsebäck försämrat konkurrensen på elmarknaden. Rapporten berättar om svårigheter för småföretag att delta i offentliga upphandlingar och om de problem som den nya stopplagen skapar inom hälso- och sjukvården. Det behövs en politisk kursändring för att förbättra konkurrensen och sänka priserna i Sverige.

Det finns också konkurrensproblem inom den privata sektorn. Till exempel behöver det bli lättare för den enskilda konsumenten att överblicka olika erbjudanden från banker och försäkringsbolag samtidigt som steget att byta bank måste göras mindre. Om inget oförutsett inträffar när kammaren senare röstar om detta betänkande kommer vänsterblocket att rösta nej till alla de förslag som bland annat Konkurrensverket lagt fram för att göra det billigare att leva och bo i Sverige och för att höja kvaliteten på de varor och tjänster vi erbjuds som medborgare och konsument. Det är ett stort ansvar som majoriteten tar när den säger nej till besparingar på 2 500 kr per månad för en barnfamilj – 30 000 kr per år, som jag sade. Det är många, framför allt LO-familjer, som hindras från att åka på semester på grund av vänsterblockets styvnackade motstånd mot alla åtgärder som kan vidtas för att öka konkurrensen och sänka priserna i Sverige.

Det finns alltför många brister i konkurrensen i dag i vårt land. Trots att det gjorts många studier som visar att de privatdrivna sjukhusen haft övervägande positiva effekter på vården, och att de inte skapat några gräddfilen, väljer vänsterblocket, av enbart dogmatiska skäl, att sätta stopp för den entreprenörsanda som uppskattats av både personal och patienter. Samtidigt visar Konkurrensverkets granskning av konkurrensen i Sverige att det snarare är bristen på privata alternativ som är ett problem för den svenska vården.

De två vårdcentraler i min hemkommun Timrå som det röda landstinget i Västernorrland tvingats lägga ut på entreprenad – *tvingats* – efter en flerårig katastrofal utveckling till ett fullständigt kaos, skulle aldrig den röda majoriteten av timråbor vilja lämna tillbaka driften av till landstinget igen. Man har fått nog av det. Nu ser man vad man kan få ut av skattepengarna med en entusiastisk entreprenör och en numera lika entusiastisk personal. ”Vi jobbar mycket mer nu men det är dubbelt så roligt”, sade en distriktssköterska till mig när jag intervjuade henne om nyordningen på våra vårdcentraler. Det behövs alternativ och möjligheter för olika typer av företag att organisera och bedriva verksamhet med hälso- och sjukvård, konstaterar Konkurrensverket i sin senaste rapport. Men landstinget ska kontrollera, självklart! Sverige är det enda land i hela OECD som har monopol på apoteksverksamheten. Detta monopol kostar också våra medborgare stora pengar.

Plan- och bygglagen nämndes tidigare här. Tyska Lidl ville etablera sig i Åre. De hittade den perfekta tomten: 6 600 kvadratmeter nära järnvägsstationen. De bjöd 6,6 miljoner kronor, men Åre kommun tackade nej. Kommunen hade ett nära samarbete med Konsum och hade gett dem löfte om att få köpa tomten för 1 kr. Sedan fallet tagits upp i länsrätten tvingades Konsum höja budet men fick ändå tomten för 2 miljoner kro-

nor jämfört med Lidl's 6,6 miljoner. Vad plan- och bygglagen kostade åreborna i uteblivna prissänkningar på mat förtäljer inte historien.

Asfaltskartellen är Konkurrensverkets största fall hittills i byggbranschen men anses bara vara toppen av ett isberg, som nämndes av en talare tidigare. Elva företag har stämts i härvan, och Konkurrensverket kräver 1,6 miljarder kronor i konkurrensskadeavgift. Sedan kartellen avslöjades har priserna sjunkit med 15 %, men asfalten är fortfarande dubbelt så dyr som på kontinenten. Regeringens egen byggsamordnare gör bedömningen att priserna inom byggbranschen ligger 30 % för högt. Branschen sägs skapa en god grogrund för karteller. Det finns få aktörer och gott om regelkrångel.

Vi kristdemokrater föreslår i detta betänkande bland annat startlag i stället för stopplag inom vården, att kriminalisera kartellsamverkan, avveckling av snedvridande företagsstöd och ökad transparens kring kommunala företag. De stora offentliga monopol som för närvarande svarar för tjänsteproduktionen inom sjukvård, skola, åldringsvård etcetera bör stegvis avregleras så att en privat tjänsteproduktion inom dessa områden kan utvecklas.

Det är också viktigt att kommunal eller annan offentlig verksamhet inte konkurrerar ut jobb eller hindrar tillväxt i privat verksamhet. Vi anser att de bestämmelser i olika lagar som förhindrar uppkomsten av konkurrerande alternativ till det rådande monopolet i det allmännas regi bör ses över. Detta skulle skapa möjligheter för en mängd småföretagare att utveckla och expandera egna verksamheter inom tjänstesektorn i form av kooperativ eller egna företag.

Inte minst för de kvinnor som nu till stor del svarar för den offentliga välfärdsproduktionen vore det positivt att övergå från att vara anställd till att bli egen företagare. Om fler aktörer tillåts komma in på områden som nu är stängda för privata alternativ kommer det att leda till ökad konkurrens, vilket innebär en effektivare användning av skattemedel. Enligt vår uppfattning skulle det dessutom leda till en förstärkt småskalig företagssamhet, närhet i omsorgen, ökad valfrihet och en förbättrad välfärd för medborgarna. Privata företag måste förtjäna sina kunder, annars får de ta ned skylten, till skillnad från offentliga verksamheter som ibland drivs med stora underskott i både kvalitet och ekonomi, vilket då får betalas av medborgarna via högre skatter och låg kvalitet.

Fru talman! Det finns, som jag sa i min inledning, en handlingsförlamning i vänsterblocket när det gäller frågor om förbättrad konkurrens och åtgärder mot kartellbildning som oroar oss kristdemokrater och alliansen.

Fru talman! För övrigt anser jag, med tanke på de brister jag påtalat inom regeringspolitiken i detta ämnesområde och de andra brister som finns, att regeringen bör bytas ut den 17 september.

Anf. 93 HÅKAN LARSSON (c):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 5. Jag står självfallet även bakom övriga reservationer där Centerpartiet finns med.

En väl fungerande konkurrens är av stor betydelse för att samhällsekonomin ska fungera väl. Olika typer av karteller och oligopol kostar

samhället, och därmed medborgarna, mycket stora summor. Det är därför det är så viktigt med en fungerande konkurrenspolitik.

Som Lars Lindén sade i det tidigare anförandet hade tidskriften Fokus i sitt senaste nummer en serie artiklar om karteller inom olika branscher. Det var inom dagligvaruhandeln, bankerna, byggbranschen och energi-branschen. Enligt artikelförfattarna kan man beräkna att konsumenterna betalar mellan 65 och 130 miljarder kronor mer än vad de kanske borde göra. Summan kan säkert diskuteras, men att det krävs en väl fungerande konkurrenspolitik understryks av det här, liksom vikten av att bekämpa karteller och oligopol och att pressa ned överpriserna.

Nyligen fick utskottet en utmärkt rapport som vi beställt från Riksdagens utredningstjänst om konkurrensen inom dagligvaruhandeln. Den tänkte jag ta upp lite grann i det här anförandet.

Uppdelningen av marknaden mellan de tre stora detaljhandelsblocken Ica, KF och Axfood gör det svårt för nya aktörer att ta sig in och få del av marknaden. Det har inte minst Vihandlarna fått erfara under senare tid sedan de valde att lämna Axfood och i stället använda Bergendal som sin grossist. Genom att de i många fall har andrahandskontrakt på de lokaler som de finns i och Axfood har förstahandskontraktet har de hamnat i något som liknar en utpressningssituation. Om de inte köper sina produkter från Axfood åker de ut ur sina affärslokaler.

Det är ett exempel på att vi måste få regler som gör det lättare för fria handlare och uppstickare av olika slag på det här området att etablera sig så att vi får en reell konkurrens. Man bör analysera hur det ska ske.

Man kan fråga sig om det är rimligt att en enskild handlare ska kunna sägas upp av hyresvärden om han eller hon inte köper sina varor av hyresvärden. Det är inte rimligt. Ett starkare besittningsskydd för andrahandshyresgäster av kommersiella lokaler kan vara en väg att gå, vilket framgår av rapporten från utredningstjänsten.

Det borde vara viktigt att vi genom ett tillkännagivande anmodar regeringen att vidta åtgärder så att vi får en bättre konkurrens på det här området. Annars är risken stor att maktkoncentrationen till de tre stora grossisterna förstärks ytterligare. Då blir det ännu svårare att få en bra konkurrens som gör att priserna hamnar på rätt nivå.

Anf. 94 ANNE LUDVIGSSON (s):

Fru talman! I dagens betänkande redogörs för de senaste årens riksdagsbehandling av beslut inom konkurrenspolitiken. Här redogörs också för de åtgärder som regeringen har vidtagit. – Regeringen har faktiskt vidtagit åtgärder. – Det redogörs också för pågående arbete i Regeringskansliet och för det ganska omfattande utredningsarbete som också pågår.

Det här är ett välskrivet faktabaserat och väl läsvärt betänkande. Det innehåller också 25 motionsyrkanden.

Det är en något ensidig och förenklad bild som målas upp av mina borgerliga kamrater i utskottet. Vi socialdemokrater delar inte den bilden. Det hänger naturligtvis ihop med att vi har en annan ideologisk grund.

Sedan 1990-talets början har konkurrensen på den svenska marknaden förbättrats. Det har skett tack vare teknisk utveckling, en ökad och liberaliserad världshandel, regelreformer och konkurrens inom tidigare monopolmarknader och naturligtvis också det svenska medlemskap-

et i EU. Medvetenheten om konkurrensens betydelse för konsumenternas välfärd och den ekonomiska tillväxten har också ökat under senare år.

Vi är ganska överens om att konkurrensen är en stark drivkraft för utveckling av nya produkter och för ett innovativt företagsklimat. Sverige är ett litet land med begränsade resurser, men detta till trots är Sveriges internationella konkurrenskraft stark. Svensk industri och svenska företag har hävdat sig väl i konkurrensen på världsmarknaden.

Den svenska marknaden är nu en del av EU:s inre marknad och EU:s konkurrensregler ska gälla även i Sverige. Därför har det under de senaste åren gjorts en rad förändringar för att anpassa och modernisera konkurrenslagen och anpassa den till de EU-förordningar som finns på området och för att effektivisera konkurrensarbetet. Det har gjort det möjligt att förstärka övervakningen av allvarigare konkurrensbegränsningar, som till exempel karteller.

Eftersom det finns motioner om detta vill jag säga att när offentliga aktörer agerar på konkurrensmarknader ska det inte ske på ett otillbörligt sätt så att det hämmar privat företagande. Statliga stöd får inte snedvrida konkurrensen. EU:s regler på området ska beaktas av alla parter i Sverige och övriga EU.

Jag tror däremot att det är fullt möjligt för offentliga aktörer att genom sitt upphandlingsförfarande bidra till till exempel innovation och förnyelse och på olika sätt främja konkurrensen.

Nutek och Vinnova har fått regeringens uppdrag att titta på detta. Det ska bli spännande att se den redovisning som ska komma redan den 1 oktober.

Fru talman! Konsumentperspektivet är en viktig del inom konkurrenspolitiken, vilket vi socialdemokrater vill poängtera. Konsumenternas makt behöver stärkas. Vi behöver starka konsumenter, men alla konsumenter är inte starka. Där har vi som politiker ett ansvar.

Som ett exempel på detta kan man nämna det beslut som vi fattade förra våren om utökade skadeståndsmöjligheter och förlängd preskriptionstid.

Jag tycker att det är glädjande att alltfler blir medvetna om att konkurrens till nytta för konsumenterna måste ses i ett större sammanhang. Det handlar inte bara om prisnivån. Det rör frågor som kvalitet, säkerhet och tillgänglighet. Det handlar om konsumenternas ställning på avreglerade marknader och konsekvenser för medborgarna vid den ökande konkurrensen inom dagligvaruhandeln.

Detta tas upp i flera s-motioner och i en v-motion.

För övrigt är de flesta motionerna likalydande med de motioner som utskottet har behandlat tidigare under mandatperioden. Även i det här betänkandet framkommer en tydlig skiljelinje mellan majoritetens syn på konkurrens, alltså s, v och mp, och de övriga partiernas. Det framgår också av de fem borgerliga reservationerna.

Fru talman! Frågor rörande om- och avregleringar som tas upp i flera s-motioner har varit föremål för ett omfattande utredningsarbete. En rad förslag som framkom i Regelutredningens betänkande efter ett brett remissförfarande bereds nu inom Regeringskansliet. Vissa förslag har redan hanterats, vilket redovisas i betänkandet.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det är viktigt att dra lärdom av de erfarenheter som gjorts och att man har en helhetssyn så att

alla aspekter och effekter av en om- och avreglering beaktas i det kommande arbetet, speciellt från ett konsument- och medborgarperspektiv.

Frågan om konkurrens på lika villkor mellan offentlig och privat sektor har utskottet haft på sitt bord under flera år och också gett regeringen i uppdrag att agera på eftersom vi ser att det finns problem.

Frågan är viktig, men den inrymmer också stora avvägningar mellan intresset av effektiv konkurrens och andra samhällliga intressen till nytta för medborgare och kommuninvånare. Vissa aktiviteter inom den kommunala verksamheten har till exempel olika sociala funktioner. De måste kunna fortsätta att finnas.

Vi socialdemokrater inser att frågan rymmer många olika aspekter och infallsvinklar. Utskottsmajoriteten delar därför regeringens bedömning att den här frågan bör bli föremål för en utredning som kan behandla frågan om konkurrens på lika villkor mellan offentlig och privat sektor i ett bredare perspektiv. Det viktiga i sammanhanget är att kommunerna följer kommunallagen; där kan vi alla hjälpas åt.

Jag vill också ta upp konkurrensen inom dagligvaruhandeln. Den här frågan har varit föremål för en utredning av riksdagens utredningstjänst. Vi har i utskottet också lyssnat till både Konkurrensverket och Konsumentverket i den här frågan.

Den svenska dagligvaruhandeln karakteriseras av hög koncentrationsgrad i samtliga förädlingsled. Handelsblocken hålls samman genom direkt ägande, samarbetsavtal, köptrohetsklausuler, hyresavtal med mera. Vi kan också se en ökande andel av egna märkesvaror.

Sammantaget ser jag detta som oroande för konkurrensen, för kvalitet, säkerhet och mångfald ur ett konsumentperspektiv.

Håkan Larsson har redogjort för situationen för Vihandlarna.

Vi socialdemokrater anser att man inte bara kan fokusera på prisnivå och prisutveckling när det gäller dagligvaruhandeln.

I ett konsumentperspektiv är också service, kvalitet, säkerhets- och miljöaspekter viktiga, och regeringen bör noga följa utvecklingen inom dagligvaruhandeln både vad gäller konkurrens och tillgänglighet. För att man ska se helheten är det viktigt med ökad myndighetssamverkan mellan Konsumentverket, Boverket och Konkurrensverket just för att få till stånd konkurrens till nytta för konsumenterna.

Otvivelaktigt är att konkurrenspolitiken kan utvecklas och att det finns mer att göra. Vilka förslag finns då i borgarnas reservationer som kan gynna konsumenterna? Ja, läser man dem så finner man att det handlar om ökad avreglering, om privatisering av statliga och kommunala företag och om att bryta upp statliga monopol som sjukvård, skola och äldreomsorg. Innebär det också att man vill konkurrensutsätta utbildning och forskning? Ser man detta som vilka varor som helst som kan köpas och säljas, och finns det någon tanke på konkurrens till nytta för konsumenterna i de borgerliga alternativen?

Avslutningsvis vill jag yrka bifall till utskottets förslag och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 95 KRISTER HAMMARBERGH (m) replik:

Fru talman! Det där låter vackert, som en lovsång till konkurrensen. Så kommer vi till frågan: Vad gör man då? Vi har ju alla talat väl om konkurrensen i dag.

Låt mig påminna om det beslut som riksdagen tog våren 2005. Då gavs ett tillkännagivande till regeringen att man skulle återkomma med förslag om hur man ska komma till rätta med de problem som finns mellan offentlig och privat sektor. Ett enigt utskott har konstaterat att dessa problem finns.

Regeringen har fått två uppdrag som skulle slutföras under den här mandatperioden. Den är slut om ett par veckor. Ingenting har hänt. I samband med vårpropositionen har man meddelat att det kommer att tillsättas en utredning. Det har alltså gått ett helt år, och utredaren och utredningen är inte ens tillsatt. Det har utannonserats ett datum då utredningen ska vara färdig. Det är långt inne i nästa mandatperiod. När utskottet gjorde färdigt sitt betänkande hade utredaren fortfarande inte tillsatts. Jag vet inte om det har skett de senaste veckorna, om det ens finns något namn klart.

Du, som representerar majoritetspartiet och regeringspartiet, måste uppfatta detta som besvärande. Anser du att detta är ett vettigt tillvägagångssätt för regeringen – att man uppenbart struntar i riksdagens beslut?

Anf. 96 ANNE LUDVIGSSON (s) replik:

Fru talman! Naturligtvis har regeringen inte struntat i detta. Men som jag sade i mitt anförande är detta mer komplicerat än det kan tyckas. Framför allt är det mer komplicerat än den bild som Krister Hammarbergh målar upp.

Vi ser att det finns frågor, särskilt när det gäller den sociala delen som kommunerna har hand om. Därför är det bra att man har varit noggrann när man nu beslutar att tillsätta en utredning som tar ett bredare perspektiv. Det handlar om andra samhälleliga intressen som är av vikt för konsumenterna. Det jag inser när jag hör Krister Hammarbergh prata är att helheten för konsumenterna och medborgarna är ett perspektiv som inte alls finns med i era diskussioner.

Det finns kommittédirektiv för utredningen. Det är klart att jag är angelägen om att det utses en utredare så snart som möjligt och att beslut tas om att utredningsarbetet ska börja. Vi vet att det ska redovisas den 31 maj 2007. Det ser jag verkligen fram emot, för jag delar uppfattningen att det finns problem, även om det hela inte på långt när är så enkelt som Krister Hammarbergh och Moderaterna vill göra gällande.

Anf. 97 KRISTER HAMMARBERGH (m) replik:

Fru talman! Anne Ludvigsson, skyll inte på oss när den socialdemokratiska regeringen inte gör sitt jobb! Det finns ett skäl till att vi vill ha konkurrens, och det är för att det ska gynna konsumenterna. Försök inte ge sken av något annat. Vi vet att det gynnar konsumenterna när företagen får agera på en fri marknad. Det är för konsumenternas skull.

Jag tycker inte att du svarar på min fråga. Låt mig svara på den: Regeringens sätt att hantera riksdagens beslut är rent upprörande! Det vittnar om maktens arrogans. Det är inte noggrannhet när man låter bli att tillsätta en utredning under mandatperioden, utan det är ett sätt att visa arrogans.

Jag hade kunnat förstå om man ville ha ett bredare perspektiv och hade meddelat riksdagen det och hade kunnat tala om när det ska vara färdigt. Men nu har det dröjt ända fram till vårpropositionen innan man meddelar riksdagen att man tänker tillsätta en utredning. Mig veterligen har den fortfarande inte fått börja arbeta. Säg inte att detta är att vara noggrann. Det är ett sätt att visa underlåtenhet gentemot riksdagen, och det tycker jag att du som riksdagsledamot borde kunna kritisera dina partikamrater i regeringen för, för det är också en bristande respekt mot dig. Även du stod bakom ett enigt betänkande där vi beställde dessa utredningar.

Anf. 98 ANNE LUDVIGSSON (s) replik:

Fru talman! Självklart ska regeringen uppfylla de uppdrag man får av riksdagen. Det kan vi vara eniga om. Sedan kan vi ha delade meningar om tidsaspekten. Det här är ett mycket svårt och komplicerat område, och jag tycker att det också är viktigt att de berörda parterna, kommun- och landstingsförbunden, är någotsånär med på hur vi hanterar den här frågan. Annars blir det ju till ingen nytta. Nu är en utredning på gång, förhoppningsvis så snabbt som möjligt.

Jag skulle vilja fråga: Vad vill ni göra mer när det gäller konkurrensen? Är det bara detta med ökad avreglering, privatisering av statliga och kommunala företag och att man bryter upp statliga monopol? Blir det frid och fröjd på konkurrensområdet då, eller ser ni också att det finns ett konsument- och medborgarperspektiv i den här frågan?

Anf. 99 NYAMKO SABUNI (fp) replik:

Fru talman! Eftersom föregående talare inte fick möjlighet att svara vill jag passa på att säga: Ja, Anne Ludvigsson, det blir lite bättre om det också inom vården och omsorgen finns en konkurrens, för det är bra för konsumenterna om de kan få välja. Som vi hörde från talarstolen tidigare blir också det offentliga bättre i de kommuner och landsting där det uppkommer vårdcentraler på privat basis. Absolut, det blir bättre för konsumenterna.

Jag vill ta upp en annan fråga. Flera av oss har hänvisat till artikeln i tidningen Fokus. Jag vill veta vad Anne Ludvigsson säger om det faktum att av elva företag som Konkurrensverket har granskat för kartellbildning är nio statligt ägda. Vad anser du att staten i allmänhet och regeringen i synnerhet har för ansvar, och vad ska man göra för att komma till rätta med det här?

Anf. 100 ANNE LUDVIGSSON (s) replik:

Fru talman! Jag kan konstatera att det finns en ideologisk skillnad mellan oss när det gäller konkurrens, speciellt när man ser till konsument- och medborgarperspektivet. Där är det tydligt att det finns en stor skillnad mellan oss. Jag respekterar det, men jag kan också se att det som finns i era reservationer har ett annat syfte än att bara stärka konkurrensen. Det skulle vara intressant att få höra mer om det.

Kartellsamarbete är förbjudet och ska naturligtvis åtgärdas vilka företag som än sysslar med det. Där har Konkurrensverket en stor uppgift och gör ett bra jobb. Man kan säkert göra ännu mer, men såvitt jag vet

har man gjort flera ordentliga nedslag som gäller just kartellsamarbete. Där har vi också hela EU:s regelverk till stöd för vårt arbete.

Prot. 2005/06:131
30 maj

Anf. 101 NYAMKO SABUNI (fp) replik:

Fru talman! Ja, Konkurrensverket har verkligen gjort ett bra jobb. Det är därför jag ställer min fråga. Av elva karteller är statens företag inblandade i nio. Ser du något problem med detta, och hur ska ni komma till rätta med det?

Du vill ju gärna att staten ska äga alla dessa företag. Nu visar det sig att de inte beter sig som de ska bete sig. Det verkar saknas etik och moral i dessa företag. Vad anser du att regeringen har för ansvar när statliga företag är inblandade i nio av elva karteller?

*Vissa konkurrens-
politiska frågor*

Anf. 102 ANNE LUDVIGSSON (s) replik:

Fru talman! De statliga bolagen har egna styrelser som har att ta ansvar för hur man sköter sina bolag. Karteller och kartellsamarbete är inte acceptabelt hos någon. Om det är så som du säger har Konkurrensverket att ta hand om det, stämma de bolagen och ställa dem inför rätta om detta kartellsamarbete verkligen kan påvisas.

Är det så att Folkpartiet tycker att vård, omsorg och utbildning är vilka varor som helst? Finns det något konsument- och medborgarperspektiv i konkurrensfrågorna för er del, eller är den fria marknaden alltid till nytta för konsumenterna?

Anf. 103 LARS LINDÉN (kd) replik:

Fru talman! När du skyller på styrelserna i de statliga bolagen borde du tänka på att det ärgarna som ska måste till att flytta den styrelse som inte klarar etiken i affärslivet.

Konkurrensen är bra, sade du i ditt tal. Det skapar produktutveckling och framgångsrika exportföretag. Det kan vi hålla med om. Men varför ska inte de mekanismerna få fungera i den offentliga sektorn? Tror du inte att det får samma effekter där?

När det blir privata vårdgivare skapar det konkurrens. Det skapar också en möjlighet för personalen att byta arbetsgivare och höja sina löner på ett annat sätt. Du borde som kvinnoförbundsordförande, eller var det är, tycka det är bra att kvinnorna får bättre lön.

Det visade sig på en gång i lilla Timrå när vårdcentralen lades ut på entreprenad. Då fick de bättre personalvård, mer utbildning och de tyckte att det var ett himmelrike jämfört med tidigare.

De var tvungna att sköta sig för att få behålla entreprenaden. Det är det fina. De måste förtjäna sina kunder eller sina patienter, annars får de inte fler entreprenader. Det borde väl vara någonting positivt i en så viktig verksamhet som vårdverksamhet.

Även när det gäller äldreomsorg, hemtjänst och annat borde mycket mer läggas ut. Varför ska det vara så att först när offentliga sektorn fullständigt havererar och inte klarar av en verksamhet ska entreprenaderna in? Det borde vara lätt att räkna ut att det kan vara till nytta långt tidigare?

Anf. 104 ANNE LUDVIGSSON (s) replik:

Fru talman! Lars Lindén slutar aldrig att förvåna. Det kanske ska till lite hövlighet också.

Privata vårdgivare är ett alldeles utmärkt komplement till det vi har. Det finns inga hinder för att inte de ska få verka. Jag kommer från en kommun och ett landsting där vi har mycket privata vårdgivare. Jag tror att vi är den tredje största kommunen i landet som har det.

Varför ska vi stå här och besluta om det i riksdagen? Det är upp till kommuner och landsting. Jag ser inte att det finns något hinder för privata vårdgivare. Tvärtom vet vi att de är bra som ett komplement.

När det gäller mitt uppdrag som vice ordförande i Socialdemokratiska kvinnoförbundet och hur jag ser på lönerna inom offentlig sektor och för kvinnor finns det inget som säger att lönerna höjs därför att man privatiserar offentlig sektor. Vi har kvinnor inom handeln. Det är helt privat, och där är inte lönerna höga. Det är helt andra saker som måste till för att kvinnors löner ska höjas.

En del kan till exempel vara att vi får fler kvinnor i privata styrelser att vi ser att det finns vd:ar och ordförande i privata företag som är kvinnor som en bra förebild. Men jag vill att kvinnor ska vara inom alla branscher och driva företag, inte bara inom det som vi nu ser är offentlig vård och omsorg.

De ska in på typiska manliga områden, eftersom där är lönerna högre. Det ska vi hjälpas åt med, eller hur?

Anf. 105 LARS LINDÉN (kd) replik:

Fru talman! Jag har haft många kvinnor anställda i mitt verkstadsföretag. Men det är ändå så att de flesta kvinnor är utbildade inom vårdrkten och annat. Då borde de även inom de områdena kunna få bättre lön.

Helt klart påverkar det om det blir fler arbetsgivare så att lönerna höjs. Duktig personal försöker man i vissa lägen värva. Då gäller det att erbjuda dem bättre arbetsförhållanden, och där ingår även lönen.

Det är inte så konstigt om det påverkar lönerna uppåt, även om jag skulle önska att kanske påverkade ännu mer. Många gör ett jättebra jobb. Det gäller speciellt på entreprenader, där man verkligen ska förtjäna sina kunder.

Där ser man hur produktiviteten ökar om man jobbar mer. Jag citerade en distriktssköterska. Det är mycket roligare när man känner att man är nära sin chef, jobbar parallellt med chefen och kan påverka verksamheten på ett annat sätt.

Att ni skulle vara positiva till att lägga ut på entreprenad är att ta i. Ni har infört stopplagar när det gäller sjukhus. Är det positivt för entreprenader? Det är tydligen annat när det handlar om mycket pengar. Då är ni så duktiga att det är bäst att monopolet får köra det.

De sjukhus som har lagts ut på entreprenad har också lyckats bättre än många offentliga. Mycket talar för att vi måste vara modigare här och lägga ut och visa att det går att förbättra verksamheten när det blir konkurrens. Det tror du på i andra lägen, men tydligen inte inom vårdsektorn.

Konkurrensverket sade att kostnaderna i genomsnitt för en barnfamilj är ungefär 30 000 kr när det gäller hushållskostnad. Detta ska ställas mot kostnaderna i jämförbara länder i EU. Det är inte ett bra betyg för rege-

ringen att vi har fått ett sådant högt kostnadsläge. Även om det har förbättrats är det fortfarande högt, eller tror du att Konkurrensverket är oförmöget att mäta det?

Anf. 106 ANNE LUDVIGSSON (s) replik:

Fru talman! Jag vill ha bättre lön till kvinnor i kvinnodominerade yrken, men jag vill också ha fler män som jobbar så att det inte blir så kvinnodominerade arbetsmarknader.

Du svänger dig med lite stora ord emellanåt, Lars Lindén. Vi tar inte i när vi säger att vi har privata vårdgivare. Det är bara att titta på Östergötland och Linköpings kommun, och det finns fler kommuner. Det kan vi slå ur hågen.

Nog finns det människor inom offentlig sektor som jobbar och trivs väldigt bra på sitt jobb och gör ett effektivt arbete. Det är lite märkligt det Lars Lindén säger om att man skulle bli mycket effektivare när man är privat.

När det gäller kostnadsläget i Sverige ligger vi något sämre till. Men vi har närmat oss EU-nivån. Det finns säkert flera skäl till det. Ett är att Sverige är ett väldigt stort land och glest befolkat. Det gör att det är långa transporter. Det är svårt att tillgodose service. Det kostar om man ska tillgodose servicen ute på landsbygden och i glesbygd.

Det är vårt uppdrag och vårt ansvar att se till att man har möjlighet att köpa sina dagligvaror var man än bor i Sverige. Det finns oroande tendenser just utifrån prispressen. Köpcentrum etableras utanför centrum. Man måste ha bil eller på olika sätt ta sig till köpcentrumet.

Det drabbar dem som inte har bil och äldre som kanske bor kvar i centrum och i glesbygd. Det känner jag att vi har ett stort ansvar för. Där delar Konsumentverket vår syn. Det visade sig också när vi träffades i utskottet.

Anf. 107 LENNART BEIJER (v):

Fru talman! Jag tänker koncentrera mig på dagligvaruhandeln. Vi verkar vara tämligen överens om att konkurrens är viktigt. Vi kanske till och med skulle kunna vara överens om att sund konkurrens är avgörande viktigt.

Med sund konkurrens kanske vi menar lite olika saker. Jag för min del anser att sådana saker som kvalitetsfrågor, miljöaspekter och att arbetsrätt fungerar är sådana viktiga fundamentala delar av en sund konkurrens.

Vi har problem utöver konkurrensen, som vi vet att den inte fungerar. Vi har ett halvmonopolsförhållande i landet på dagligvaruhandeln.

Det finns också andra saker som är konsekvenser av detta. Ett problem är naturligtvis landsbygdsbutikerna, som läggs ned undan för undan. Vi vet om att servicen försämras på de ställena och att man måste åka någon annanstans för att handla. Butiker på små orter blir utslagna av den konkurrens som då finns mellan nyöppnade stora varuhus, och invånarna måste som sagt åka en bra bit för att handla. Inte ens i större städer är det lätt att driva butiker därför att man inte klarar konkurrensen med de stora varuhusen utanför. Det är klart att det är massor med människor som har svårt att nyttja dem på det riktiga sättet.

Vi tycker – det har vi tyckt allihop såvitt jag förstår – att det behövs lite mer konkurrens och att lågprishandel bör komma in. Men vi konstaterar samtidigt med hjälp av fackets undersökningar och egna undersökningar att här tubbar man lite grann på kvaliteten. Vi ser inte de totala miljökonsekvenserna. De fackliga reglerna är, som vi vet, tydligt mycket mindre viktiga i dessa butiker än vad de är i Konsumbutiken. Det är klar att konkurrenssituationen blir svår.

De borgerliga förslagen om att ordna till och öka konkurrensen räcker knappast till. Ökade insatser från Konkurrensverket – javisst, det är bra, men räcker det? Ändringar i plan- och bygglagen räcker knappast. Licensiering av butiker för reglerade produkter – ja, hur skulle det hjälpa de små butikerna som har en svår konkurrenssituation?

Jag tycker att man ofta nonchalerar kvalitet, miljö och löner. Det gäller inte bara de borgerliga partierna utan kanske oss allihop. Samtidigt som vi här i riksdagen fattar beslut om hårda djurhållningskrav och hårda miljöregler i lantbruk så är vi väl alla rätt så inkonsekventa och går ändå och köper varor från länder som inte har de här hårda reglerna. Man förstår ibland svenska bönder som inte klarar att konkurrera på de här villkoren.

Är detta rätt? Ska vi fortsätta så? Eller vad sägs om historien om fiskpinnen, som fiskas i Östersjön, rensas i Spanien, fileas i Kina och delas och paketeras i Holland varefter vi återfår den lilla fiskpinnen tillbaka till vårt svenska bord? Trots den långa resan är fiskpinnen billigare än den färska fisk som skärgårdsfiskaren kan erbjuda sina kunder. Var är det hållbara miljötänkandet? Var är den sunda konkurrensen?

Fru talman! Priset på varor är naturligtvis viktigt, men det är också viktigt att kvalitet, miljökrav och arbetsrättsregler är lika för dem som konkurrerar på en gemensam marknad. En sund konkurrens förutsätter att producenter som lever enligt landets djur- och miljölagstiftning inte missgynnas.

Och hur ska man klara av landsbygdsbutikerna med nuvarande konkurrensregler? Finns det någon chans att en sådan butik kan klara konkurrensen? Jag tror att det måste till lite speciella åtgärder. Man måste helt enkelt bestämma sig för att vi vill ha de här butikerna kvar av olika anledningar. Vi måste låta både kommun och stat se till att den servicen kan upprätthållas. Det är klart – då kanske det inte hjälper med de förslag som Vänsterpartiet har haft om lokala grossister. Men det ligger ändå någonting i att gynna dem som har landsbygdsbutiker och dem som finns i den näringen så att de kan ha en inriktning som skulle få våra landsbygdsbutiker att lyfta på ett ganska avsevärt sätt.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Anf. 108 INGEGERD SAARINEN (mp):

Fru talman! En effektiv konkurrens är en viktig förutsättning för en väl fungerande samhällsekonomi. Den bidrar till ett nödvändigt omvandlingstryck och till ett innovativt företagsklimat.

Konkurrens är viktigt. Det är viktigt för konsumenterna på många olika sätt. Ett av skälen är att konkurrens är så viktigt för de små företagen. De små företagen blir offer om konkurrensen är dålig. De får svårt att etablera sig, de får svårt att fungera och de får svårt att slå sig fram.

Vi tycker alla här att det är viktigt att små företag kommer fram på marknaden, att de får växa och att näringslivet förnyas. Med en dålig konkurrens blir allt det där svårare. Det är också ofta de små företagen som står för nytänkande och för nya idéer.

Det vi säger här om att konsumenterna behöver konkurrensen är alltså helt riktigt. Det beror på hela strukturen för att vi ska få nya företag och att det ska hända saker som behövs i samhället.

Ett av de stora problemen för konkurrensen är kartellerna, som är alldeles för många. Jag gick med de borgerliga partierna i ett tidigare skede när vi krävde att kartellerna skulle kriminaliseras. Vi krävde en utredning i den frågan för att få reda på hur man skulle kunna åstadkomma det. Det är lätt att hålla med Nyamko Sabuni i hennes brandtal om varför kartellerna borde kriminaliseras. Det förefaller vara ett effektivare sätt att bekämpa karteller.

Den utredning som vi begärde har nu kommit fram och remissinstanserna har tittat på den. Remissinstanserna har varit negativa och inte trott på idén. Därför tycker jag att det är rimligt att man låter kommittén titta på detta vidare och komma med förslag. Det är tydligen inte så enkelt som vi trodde, utan det finns ganska stora komplikationer med det hela. Det skulle till exempel försvåra den del som vi har varit överens om – de flesta av oss. Det handlar om att vi ska göra det fördelaktigt för dem som avslöjar karteller att göra detta. Den delen kanske kompliceras av en kriminalisering. Jag tycker att det är rimligt att man får titta vidare på det här eftersom remissinstanserna är så tveksamma.

Vi är alla ledsna över att det är så dålig konkurrens inom dagligvaru-branschen och att koncentrationen är så hög. Koncentrationen i den branschen hotar de små butikerna rent generellt och den hotar också landsbygdens butiker, vilket också är allvarligt. Detta beror bland annat på integreringen av butiks- och grossistleden men också på andra saker. Det är viktigt att komma till rätta med det här.

När det gäller konkurrensen offentligt–privat har det visat sig att 95 % av de statliga myndigheterna säljer utanför statsförvaltningen. Det innebär också en konkurrens, kanske på ett dåligt sätt, med företag. Ett sätt att komma åt det här har varit om- och avregleringar, som vi har gjort en hel del av. Det som är viktigt när man gör om- och avregleringar är att regelverken är bra så att konkurrensen fungerar bra efter det att de är gjorda. Det har visat sig att det inte alltid är så. Det är alltså oerhört viktigt hur man om- och avreglerar. Regelutredningen har tittat på det här och kommit med närmare 40 förslag till åtgärder på olika plan. Jag tar gärna exemplet med elmarknaden, som jag tycker har avreglerats på ett olämpligt sätt. Det har gjort att konsumenterna betalar dyrt för sin el utan att det egentligen är så stor miljöstyrning med det hela. Det är viktigt att åtgärda det, och det är viktigt att se att trots att en marknad är om- eller avreglerad behöver det inte betyda att konkurrensproblemen är borta. Det beror helt på hur det görs.

Den andra stora frågan när det gäller konkurrensen mellan offentligt och privat är när det offentliga konkurrerar med företagen. Konkurrensverket har tittat på konfliktytorna mellan offentliga och privata aktörer och funnit att de är mycket stora. I en intervjuundersökning som Konkurrensverket gjorde bland privata företag i vissa utvalda branscher visar det sig att 34 % av dem anser att de möter konkurrens från offentliga aktörer

i stor eller mycket stor omfattning. Av dem tyckte 40 % att konkurrensen var ett problem för företagen. 67 % ansåg att konkurrensen inte sker på lika villkor. Jag tycker att detta är väldigt alarmerande siffror. Vi vill ju alla att det här ska fungera på ett sjyst sätt.

Våren 2005 gjorde vi i utskottet ett tillkännagivande när det gällde frågan om konkurrens på lika villkor mellan offentlig och privat sektor. Vi inkluderade också att ett domstolsförfarande borde övervägas när det inte fungerar och när de inte tar rättelse. Nu har det, som det har påpekats här, dröjt ett år utan att det har hänt så väldigt mycket. Det som har blivit klart under det här året är att även det här området är väldigt komplicerat. Det är mycket som händer, och det handlar om att saker och ting inte är färdigbehandlade i EU. Det finns andra svårigheter också. Man kan väl ha förståelse för att det inte är så lätt att komma i gång och göra saker på det här området, trots att man ju kan tycka att det har dragits i långbänk väldigt länge under väldigt många år. Men det har kommit till nya problem under den senaste tiden. De här EU-problemen är inte lösta än. Så det finns ju förklaringar.

Det som jag tycker är väldigt viktigt nu är att den här utredningen blir klar när det är sagt, den 31 maj 2007, och det här blir den sista utredningen. Sedan måste det komma till åtgärder.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 31 maj.)

15 § Statens stöd till regional projektverksamhet

Föredrogs
näringsutskottets betänkande 2005/06:NU20
Statens stöd till regional projektverksamhet (redog. 2005/06:RRS18).

Anf. 109 ULLA LÖFGREN (m):

Fru talman! Riksrevisionen har granskat den regionala projektverksamhet som bedrivs inom den regionala utvecklingspolitiken. Resultatet redovisades i december 2005 i rapporten *Fokus på hållbar tillväxt*. Den har också överlämnats som en redogörelse till riksdagen. Det är den skrivelsen som vi nu behandlar i det här betänkandet.

Det mest uppseendeväckande med betänkandet, tycker åtminstone jag, liksom med alla andra betänkanden som bygger på skrivelser från Riksrevisionen, är riksdagsmajoritetens totala brist på respekt för revisorernas synpunkter. Men det är kanske självklart att majoriteten, socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister, ställer upp som en man och försvarar den socialdemokratiska regeringen, oavsett om man håller med kritiken eller inte och oavsett hur skarp kritiken är. Jag tycker att man därmed bidrar till att urholka riksdagens betydelse.

Fru talman! Vi i alliansen har tagit fasta på revisionens kritik. Den sammanfaller för övrigt på många punkter med vad vi tidigare har framfört. Vi vidhåller att för att varaktigt förbättra situationen i de svenska regionerna krävs i första hand tillväxtfrämjande åtgärder och generellt förbättrade villkor för företag och företagare. Vi skulle också, i likhet

med revisionen, vilja se att näringslivet får ett ökat inflytande och delaktighet i projektverksamheten.

Majoriteten tror att ett nytt projekthanteringssystem kommer att göra de statliga medlen mer träffsäkra. Det återstår givetvis att se, men vår uppfattning är att det inte räcker med en ny beslutsorganisation. Det krävs en tydligare inriktning mot tillväxt i statens stöd till regional projektverksamhet, som jag tidigare har sagt. För att åstadkomma det måste företags och företagares villkor förbättras och deras inflytande i verksamheten öka.

Med detta yrkar jag bifall till reservationen. Jag tänker inte vara mer långgrandig än så.

Anf. 110 YVONNE ÅNGSTRÖM (fp):

Fru talman! Jag ska också fatta mig kort. Riksrevisionens styrelse har framfört en ganska hård kritik när det gäller hanteringen av statens stöd till regional projektverksamhet. Riksrevisionen anser bland annat att ungefär en tredjedel av de projekt som har studerats har låg fokusering på målet att uppnå ekonomisk tillväxt, att alltför många projekt saknar involvering av näringslivet och att medel ibland ges till projekt som kan bedömas som ordinarie arbetsuppgifter för myndigheter och kommuner.

Vidare visar granskningen att miljö- och jämställdhetsaspekter sällan prövas aktivt när beslut om stöd fattas. Det är också en relevant synpunkt att beslutsprocessen inte är transparent. Det är svårt att se vilka prioriteringar som ligger bakom besluten. Varje ansökning prövas för sig allteftersom de kommer in. Det är enligt min mening ett mycket allvarligt fel i hanteringen. Det enda rimliga vore att ha ett givet slutdatum för ansökningar och att sedan behandla samtliga ansökningar på en gång, vilket skulle innebära en mer rättvis och träffsäker fördelning av pengar.

Vidare sker sällan utvärdering av projekten. Det innebär att varken regeringen eller stödgivarna har tillräcklig kunskap om stödets effekter. Det kan inte anses rimligt att stöd ges utan att effekterna följs upp.

I utskottets betänkande redogörs för förbättringar i hanteringen. Exempelvis har regeringen påbörjat ett samarbete med Nutek för att förbättra uppföljningen av stöden. Nutek har fått i uppdrag att ta fram ett nytt system som heter Nyps för hantering av projekt- och stödärenden. Det sägs i betänkandet att den planerade samordningen av den regionala utvecklingspolitiken och sammanhållningspolitiken enligt uppgift kommer att resultera i ett övergripande program för regional konkurrenskraft och sysselsättning. Vi kan också läsa: Utvecklingen av Nyps går enligt information från Nutek vidare.

Det låter ju bra. Utskottsmajoriteten anför i sin skrivning att utskottet förutsätter att dessa olika åtgärder dels kommer att bidra till att de statliga medlen för regional projektverksamhet kan bli mer träffsäkra, dels kommer att underlätta utvärderingar och minska felaktig finansiering av ordinarie verksamhet eller rundgång av pengar.

Vi i allianspartierna tycker inte att utskottsmajoritetens skrivning är tillräckligt stark, utan vi vidhåller vår reservation. Vi för fram fem olika åtgärder i linje med förslagen från Riksrevisionens styrelse. Men för tids vinnande avstår jag från att läsa upp dessa punkter som var och en kan läsa själv och yrkar bara bifall till reservationen.

Anf. 111 LARS LINDÉN (kd):

Fru talman! Jag börjar också med att yrka bifall till reservationen. Jag tänker inte heller lägga ned så mycket talartid på detta betänkande.

Här har vi ytterligare ett ärende där Riksrevisionen kommit med mycket kraftig kritik angående regeringens stöd till regional projektverksamhet. Man anser att en stor del av det statliga stödet till regional projektverksamhet inte används effektivt. Det bidrar inte till det mål som riksdagen och regeringen har ställt upp. Många projekt saknar anknytning till näringslivet, och privata aktörer är sällan involverade i stödprojekten och så vidare.

Detta är inte första gången Riksrevisionen underkänner regeringens regionalpolitik. Stora summor pengar sprids över gles- och landsbygd varje år med dålig träffsäkerhet och livslängd. Detta dåliga handlag och slöseri med skattemedel, som pågått i många år, måste få ett stopp enligt oss kristdemokrater. Skulle en bolagsstyrelse få liknande kritik för sitt arbete så skulle de för länge sedan ha bytts ut, och vd:n skulle ha fått sparken.

Så går det tydligen inte till i politikens värld. Man lägger bara kritiken till handlingarna och säger att man är tacksam för kritiken och att man minsann redan har tänkt åtgärda det här. ”Dumma revisorer – komma här och kritisera!” Ungefär så låter det.

De motioner från oss kristdemokrater och från Folkpartiet som kräver beslut om att åtgärder omedelbart vidtas avslås av majoriteten.

Fru talman! För övrigt anser jag att bolagsstämman för AB Sverige, svenska folket, den 17 september ska avsätta styrelsen och vd:n för detta bolag, för deras oskickliga sätt att arbeta.

Anf. 112 HÅKAN LARSSON (c):

Fru talman! Det blir lite enformigt, det här, för jag vill också börja med att yrka bifall till reservationen.

Alla verkar vara överens om att det är bra att Riksrevisionen har granskat hur statens stöd till den regionala projektverksamheten fungerar. Då är det ju tråkigt att när det kommer till de konkreta förslagen som revisorerna lägger fram så är inte längre majoriteten lika intresserad. Då tycker man att man har gjort tillräckligt.

Jag och Centerpartiet menar att det krävs en offensiv politik för regional utveckling i det här landet, en politik som ger alla delar av vårt land, även de glesare delarna, likvärdiga konkurrensförutsättningar och möjligheter till utveckling. Det gäller att ge befintliga företag möjlighet att växa och nya att etablera sig. I norra Sveriges inland behöver vi en politik för inflyttning för att reparera den sneda åldersstruktur som ett halvsekel av avfolkning har lett till. Då kan det krävas generella insatser. Det kan krävas sänkta arbetsgivaravgifter, återföring av vattenkraftsmedel och sådana konkreta åtgärder.

Den här debatten handlar om projekt. De har blivit allt vanligare efter EU-inträdet. Om det är en bra utveckling eller inte kan diskuteras ibland. Det talas ju lite föraktfullt om att vi har drabbats av ett projektraseri. Men nu har vi det här systemet, och då gäller det att göra det så effektivt och så bra som möjligt. Ofta kan större projekt vara bra, men jag tror inte att det generellt går att säga att mindre projekt är dåliga. Det beror på varje enskilt projekt om det är bra eller dåligt.

Ska vi få en uppslutning bakom den här politiken från den breda allmänheten krävs det att resurserna från medborgarnas skattemedel används effektivt. Det är på den punkten det uppenbarligen finns en del att göra.

Riksrevisionen bedömer, som sades här tidigare, i sin rapport att en tredjedel av de regionala projekten inte på tillräckligt bra sätt är inriktade på att uppnå en hållbar tillväxt. Granskningen visar också att det är sällan som miljö- och jämställdhetsaspekter tas in i bedömningen vid beslutstillfällena. Det är också en allvarlig kritik.

Mot den bakgrunden tycker jag att det borde finnas anledning för alla i den här kammaren att ta förslagen från Riksrevisionen på allvar. Visst är vi överens om att projekten behöver en tydligare inriktning mot hållbar tillväxt, att miljö- och jämställdhetsfrågor ska prövas i varje fall, att vi behöver en ökad transparens, att näringslivets deltagande bör öka, att utvärderingar bör göras och att regelefterlevnaden bör kontrolleras bättre. Är vi överens om det så förstår inte jag varför vi inte kunde enas om ett gemensamt ställningstagande från utskottet. En bra regional utvecklingspolitik är viktig, och då bör man ta revisorernas synpunkter på allvar för att göra det så bra som möjligt.

Anf. 113 SYLVIA LINDGREN (s):

Fru talman! Då bryter jag den här enigheten genom att yrka bifall till förslaget i utskottets betänkande i sin helhet och avslag på den bifogade reservationen. Det gör jag för att vi också naturligtvis har en stor respekt för Riksrevisionen, men det är också så att väldigt mycket av de förslag som kommit fram gäller sådant som åtgärdas eller ligger i pipelinen för att åtgärdas. Har man påbörjat detta arbete, som är ett långsiktigt arbete och inte sker på bara en punkt, så är det också naturligt att avslå den här reservationen. Alla de delar som tas upp i Riksrevisionens rapport ska naturligtvis ses över. Vi ser ju att det arbetet har påbörjats, och därmed torde reservationen redan vara tillgodosedd.

Det finns dock en synpunkt som är värd att notera, och det är att det står i betänkandet att regeringen under våren 2006, troligtvis i början av maj, kommer att fatta beslut om en nationell strategi för regional utveckling med en närmare koppling mellan den regionala utvecklingspolitiken och EU:s sammanhållningspolitik. Detta regeringsbeslut är ännu inte fattat men kommer att fattas ganska snart. I alla fall före midsommar måste det arbetet vara klart. Det hänger sedan samman med EU-kommissionen som ska godkänna det och att programarbetet kommer i gång. Då måste direktiven fram för att man sedan ska komma in på den regionala delen. Här finns det naturligtvis vissa knäckfrågor som kan vara jobbiga i sammanhanget men som man naturligtvis måste klara av. Det handlar om regionalfonden och socialfonden, och även om organisationen.

Det måste till en samordning för att man ska klara av de frågor som Riksrevisionen också pekar på. Det gäller inte minst näringslivets inverkan. Då tänker jag på det breda partnerskapet i det sammanhanget. Breda partnerskap inkluderar ju självfallet näringslivet i dessa ack så viktiga frågor.

Med det, fru talman, yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet och avslag på reservationen och förlänger inte debatten ytterligare.

Anf. 114 GUNILLA WAHLÉN (v):

Fru talman! Det statliga stödet till regional projektverksamhet är av naturliga skäl mycket komplext. Det ska finnas i hela landet, och det ska fördelas efter en rad kriterier. Hanteringen av stödet är dessutom splittrad på en mängd olika aktörer. Mot den bakgrunden är Riksrevisionen – den mycket kompetenta och professionella Riksrevisionen, Lars Lindén – och dess granskning ytterst värdefull och välkommen.

Det har kommit många viktiga synpunkter, men det jag särskilt vill lyfta fram, något jag tycker är viktigt att man tar på allvar och där jag tycker att man måste göra stora förbättringar, det är utvärdering och uppföljning av de olika stöden. Detta måste systematiseras och förbättras, och det är helt nödvändigt att det måste säkerställas. Nutek har fått ett tydligt uppdrag att ansvara för detta med hjälp av det nya systemet Nyps – ingen har förklarat vad förkortningen står för, men det heter så – som dels kommer att underlätta hela hanteringen av olika stöd, dels kommer att ge en mer överskådlig bild av de regionala stöden. Det är viktigt att det finns en gemensam nationell samordning som ökar transparensen och beslutsfattandet och leder till en mer öppen redovisning.

Självklart ska olika typer av stöd riktas till de områden och de verksamheter som de är avsedda att stödja. De ska ha ett tydligt fokus på hållbar tillväxt och på att miljö- och jämställdhetsmålen prövas i varje ärende. Ett speciellt problem är näringslivets svårigheter att kunna vara med och vara delaktiga i olika projekt. Tyvärr har mindre företag och små projekt alltför stora svårigheter att bli delaktiga i den här delen av den regionala utvecklingen.

För att komma till rätta med det behövs kompletterande eller nya strukturer och former. Det här är mycket viktigt att beakta i den nya strategin för nationell utveckling, som Sylvia Lindgren just redogjorde för är på gång och ska sjasättas. Den nationella utvecklingsplanen, som ska gälla under nästa programperiod för EU:s strukturfonder, måste ta de här delarna i beaktande för att man på ett mycket bättre sätt ska ha både transparens, genomskinlighet, och utvärderingsstationer där man kan utvärdera och se att stöden går dit de är avsedda att gå.

En fungerande regionalpolitik är viktig för alla regioner och hela landet, men alla politikområden har ett ansvar för detta. Miljömål, jämställdhetsmål, utbildningsmål och sysselsättningsmål måste uppfyllas inom alla politikområden i hela landet för att Sverige ska bibehålla sin välfärd och sin konkurrenskraft.

Med det, fru talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag i dess helhet.

Anf. 115 INGEGERD SAARINEN (mp):

Fru talman! Riksrevisionen har genomlyst den regionala projektverksamheten. Man har kommit med mycket kritik. Regeringen har tagit till sig kritiken och stöper om hela verksamheten.

Jag tycker att det är ganska bra. Jag förstår inte riktigt vilka problemen är. Regeringen har tagit till sig kritiken, såvitt jag förstår, stöper om verksamheten och avser att ta till sig den kritik som har kommit fram.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 31 maj.)

Föredrogs
arbetsmarknadsutskottets betänkande 2005/06:AU9
Arbetstagarinflytande i europakooperativ (prop. 2005/06:170).

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 31 maj.)

17 § En ny lag om behandling av personuppgifter vid Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen, m.m.

Föredrogs
arbetsmarknadsutskottets betänkande 2005/06:AU10
En ny lag om behandling av personuppgifter vid Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen, m.m. (prop. 2005/06:152).

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 31 maj.)

18 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades
Skrivelse
2005/06:205 Folkhälsopolitik för jämlikhet i hälsa och hållbar tillväxt

Konstitutionsutskottets betänkanden
2005/06:KU21 Riksdagen i en ny tid
2005/06:KU35 Sekretessfrågor
2005/06:KU36 Förstärkt meddelarskydd för anställda i kommunala företag

Socialutskottets betänkanden
2005/06:SoU22 Handikappfrågor
2005/06:SoU24 Uppföljning av Nationella handlingsplanen för handikappolitiken
2005/06:SoU28 Inskränkningar i patientens rätt att använda elektronisk kommunikation m.m.

Miljö- och jordbruksutskottets betänkanden
2005/06:MJU15 Utvecklad utsläppshandel för minskad klimatpåverkan
2005/06:MJU22 Miljöansvaret i Antarktis
2005/06:MJU28 Miljöklassning av alternativa motorbränslen m.m.

Näringsutskottets betänkanden
2005/06:NU18 Åtgärder för att stärka kundernas ställning på energimarknaden
2005/06:NU19 Forskning och ny teknik för framtidens energisystem

19 § Anmälan om inkomna skrivelser

Tredje vice talmannen anmälde att i anslutning till justitieutskottets betänkanden JuU26 och JuU30 hade skrivelser inkommit från dels Göran Hägglund m.fl. (kd), dels Mikael Johansson m.fl. (mp).

I skrivelserna yrkades med åberopande av 2 kap 12 § tredje stycket regeringsformen att de i betänkandena framlagda lagförslagen skulle vila i minst tolv månader.

De inkomna skrivelserna hade följande lydelse:

Till talmannen

Yrkande att lagförslag skall vila enligt 2 kap 12 § tredje stycket regeringsformen

Justitieutskottet har den 18 maj 2006 justerat betänkandet 2005/06:JuU26.

I betänkandet tillstyrker utskottet regeringens proposition 2005/06:178 Hemlig rumsavlyssning. Förslagen innebär ett mycket långtgående ingrepp i enskildas personliga integritet. I propositionen finns inte heller förslag om effektiva rättsmedel för de avlyssnade.

I och med det ovan anförda anser vi att förslagen bryter mot 2 kap 12 § andra stycket regeringsformen och artiklarna 8 och 13 i Europeiska konventionen om de mänskliga rättigheterna. Förslagen inkräktar dessutom på tryck- och yttrandefriheten på ett olämpligt sätt.

Med stöd av 2 kap 12 § regeringsformen yrkar vi att lagförslaget skall vila i minst tolv månader.

Stockholm den 30 maj 2006

Göran Hägglund (kd)

Maria Larsson (kd)

Stefan Attefall (kd)

Ingvar Svensson (kd)

Yvonne Andersson (kd)

Peter Althin (kd)

Mats Odell (kd)

Olle Sandahl (kd)

Helena Höij (kd)

Inger Davidson (kd)

Till talmannen

Yrkande att lagförslag skall vila enligt 2 kap 12 § tredje stycket regeringsformen

Justitieutskottet har den 18 maj 2006 justerat betänkandet 2005/06:JuU26. I betänkandet tillstyrker utskottet regeringens proposition 2005/06:178 Hemlig rumsavlyssning. Förslagen innebär ett mycket långtgående ingrepp i enskildas personliga integritet. Enligt vår mening är varken behovet av hemlig rumsavlyssning eller effektiviteten i tvångsmedlet belagda. I propositionen finns inte heller förslag om effektiva rättsmedel för de avlyssnade.

I och med det ovan anförda anser vi att förslagen bryter mot 2 kap 12 § andra stycket regeringsformen och artiklarna 8 och 13 i Europiska

konventionen om de mänskliga rättigheterna. Förslagen inkräktar dessutom på tryck- och yttrandefriheten på ett olämpligt sätt.

Med stöd av 2 kap 12 § regeringsformen yrkar vi att lagförslaget skall vila i minst tolv månader.

Stockholm den 30 maj 2006

Leif Björnlod (mp)

Helena Hillar Rosenqvist (mp)

Barbro Feltzing (mp)

Mona Jönsson (mp)

Ingegerd Saarinen (mp)

Gustav Fridolin (mp)

Mikael Johansson (mp)

Ulf Holm (mp)

Jan Lindholm (mp)

Lars Ångström (mp)

Till talmannen

Yrkande att lagförslag skall vila enligt 2 kap 12 § tredje stycket regeringsformen

Justitieutskottet har den 18 maj 2006 justerat betänkandet 2005/06:JuU30.

I betänkandet tillstyrker utskottet regeringens proposition 2005/06:177 Åtgärder för att förhindra vissa särskilt allvarliga brott. Förslagen innebär ett mycket långtgående ingrepp i enskildas personliga integritet. Enligt vår mening är varken behovet eller effektiviteten av förslagen belagda. I propositionen finns inte heller förslag om effektiva rättsmedel för de utsatta. Att tillåta användning av hemliga tvångsmedel utan konkret brottsmisstanke innebär ett paradigmskifte i Sverige.

I och med det ovan anförda anser vi att förslagen bryter mot 2 kap 12 § andra stycket regeringsformen och artiklarna 8 och 13 i Europeiska konventionen om de mänskliga rättigheterna. Analys av förslagens inverkan på tryck- och yttrandefriheten saknas.

Med stöd av 2 kap 12 § regeringsformen yrkar vi att lagförslaget skall vila i minst tolv månader.

Stockholm den 30 maj 2006

Göran Hägglund (kd)

Maria Larsson (kd)

Stefan Attefall (kd)

Ingvar Svensson (kd)

Yvonne Andersson (kd)

Peter Althin (kd)

Mats Odell (kd)

Olle Sandahl (kd)

Helena Höij (kd)

Inger Davidson (kd)

Till talmannen

Yrkande att lagförslag skall vila enligt 2 kap 12 § tredje stycket regeringsformen

Justitieutskottet har den 18 maj 2006 justerat betänkandet 2005/06:JuU30. I betänkandet tillstyrker utskottet regeringens proposit-

ion 2005/06:177 Åtgärder för att förhindra vissa särskilt allvarliga brott. Förslagen innebär ett mycket långtgående ingrepp i enskildas personliga integritet. Enligt vår mening är varken behovet eller effektiviteten av förslagen belagda. I propositionen finns inte heller förslag om effektiva rättsmedel för de utsatta. Att tillåta användning av hemliga tvångsmedel utan konkret brottsmisstanke innebär ett paradigmskifte i Sverige.

I och med det ovan anförda anser vi att förslagen bryter mot 2 kap 12 § andra stycket regeringsformen och artiklarna 8 och 13 i Europeiska konventionen om de mänskliga rättigheterna. Analys av förslagets inverkan på tryck- och yttrandefriheten saknas.

Med stöd av 2 kap 12 § regeringsformen yrkar vi att lagförslaget skall vila i minst tolv månader.

Stockholm den 30 maj 2006

Leif Björnlod (mp)

Helena Hillar Rosenqvist (mp)

Barbro Feltzing (mp)

Mona Jönsson (mp)

Ingegerd Saarinen (mp)

Gustav Fridolin (mp)

Mikael Johansson (mp)

Ulf Holm (mp)

Jan Lindholm (mp)

Lars Ångström (mp)

20 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 30 maj

2005/06:1713 av *Anna Grönlund Krantz* (fp) till statsrådet Ulrica Mes-

sing
Körkort för ungdomar i Norrbotten

2005/06:1714 av *Birgitta Ohlsson* (fp) till justitieminister Thomas Bod-

ström
Kvinnofridshundar

2005/06:1715 av *Martin Andreasson* (fp) till utrikesminister Jan Eliasson
Homosexuellas, bisexuellas och transpersoners rättigheter i Ryssland

2005/06:1716 av *Roger Tiefensee* (c) till statsrådet Hans Karlsson
Arbetslöshet

2005/06:1717 av *Jan Ertsborn* (fp) till justitieminister Thomas Bodström
Skadestånd till traffickingoffer

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 13 juni.

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 30 maj

2005/06:1684 av *Annika Qarlsson* (c) till statsrådet Jens Orback
Bidrag till demokratin

2005/06:1685 av *Annika Qarlsson* (c) till statsrådet Jens Orback
Ett demokratiskt samhälle byggt på samtal

2005/06:1688 av *Anders Bengtsson* (s) till statsrådet Jens Orback
Situationen för HBT-personer i Sveriges kommuner

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 13 juni.

22 § Kammaren åtskildes kl. 19.12.

Förhandlingarna leddes

av tredje vice talmannen från sammanträdets början till och med 7 §
anf. 15 (delvis),

av förste vice talmannen därefter till och med 8 § anf. 44 (delvis),

av ålderspresidenten därefter till ajourneringen kl. 14.52,

av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 16.00 och

av tredje vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

PER PERSSON

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

1 § Justering av protokoll	1
2 § Meddelande om information om kammarens sammanträden i andrakammarsalen	1
3 § Hänvisning av ärenden till utskott	1
4 § Förnyad bordläggning.....	1
5 § Beslut om ärende som slutdebatterats den 19 maj	2
JuU34 Ingripanden mot unga lagöverträdare	2
6 § Beslut om ärenden som slutdebatterats den 29 maj	2
FöU9 Samverkan vid kris – för ett säkrare samhälle.....	2
JuU36 Personsäkerhet	3
JuU31 Kvalificerad skyddsidentitet	4
JuU35 Auktorisation av värdetransportverksamhet, m.m.	4
JuU38 Schweiz associering till Schengenregelverket, m.m.	5
SoU21 Äldrefrågor.....	6
SoU26 Nationell utvecklingsplan för vård och omsorg om äldre.....	6
SoU25 Försöksverksamhet med komplement till färdtjänst.....	7
SoU27 Fågelinfluensa (H5N1).....	7
SoU29 Genomförande av EG-direktivet om kvalitet och säkerhet hos blod och blodkomponenter	7
UbU21 Anpassningar av studiestödet till vissa EG-direktiv, m.m.	7
UbU23 Kvalitet och samverkan – om utbildning för barn, unga och vuxna med utvecklingsstörning	7
7 § Moderna transporter.....	8
Trafikutskottets betänkande 2005/06:TU5	8
Anf. 1 CARINA MOBERG (s).....	8
Anf. 2 ELIZABETH NYSTRÖM (m)	8
Anf. 3 RUNAR PATRIKSSON (fp).....	10
Anf. 4 JOHNNY GYLLING (kd)	12
Anf. 5 SVEN BERGSTRÖM (c)	14
Anf. 6 JARL LANDER (s).....	17
Anf. 7 PETER PEDERSEN (v).....	20
Anf. 8 CLAES ROXBERGH (mp)	24
Anf. 9 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	25
Anf. 10 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik	28
Anf. 11 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	29
Anf. 12 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik	29
Anf. 13 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	30
Anf. 14 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	30
Anf. 15 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	31
Anf. 16 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	31
Anf. 17 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	32
Anf. 18 JOHNNY GYLLING (kd) replik	32
Anf. 19 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	33

Anf. 20	JOHNNY GYLLING (kd) replik	33
Anf. 21	Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	34
Anf. 22	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	34
Anf. 23	Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	35
Anf. 24	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	35
Anf. 25	Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	36
Anf. 26	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m).....	36
Anf. 27	CHRISTER WINBÄCK (fp).....	39
Anf. 28	KARIN THORBORG (v).....	41
Anf. 29	KARIN SVENSSON SMITH (-)	42
Anf. 30	BJÖRN HAMILTON (m)	45
Anf. 31	KARIN SVENSSON SMITH (-) replik	47
Anf. 32	BJÖRN HAMILTON (m) replik	47
Anf. 33	KARIN SVENSSON SMITH (-) replik	48
Anf. 34	BJÖRN HAMILTON (m) replik	48
Anf. 35	ERLING BAGER (fp).....	48
Anf. 36	ANDERS G HÖGMARK (m).....	50
Anf. 37	KARIN SVENSSON SMITH (-) replik	53
Anf. 38	ANDERS G HÖGMARK (m) replik.....	54
Anf. 39	KARIN SVENSSON SMITH (-) replik	54
Anf. 40	ANDERS G HÖGMARK (m) replik.....	55
Anf. 41	TORSTEN LINDSTRÖM (kd)	55
	(Beslut fattades under 12 §.).....	56
8 §	Nya vårdnadsregler	57
	Lagutskottets betänkande 2005/06:LU27	57
Anf. 42	MARIANNE CARLSTRÖM (s).....	57
Anf. 43	INGER RENÉ (m).....	57
Anf. 44	MIA FRANZÉN (fp).....	59
Anf. 45	YVONNE ANDERSSON (kd).....	61
Anf. 46	TASSO STAFILIDIS (v)	62
Anf. 47	VIVIANN GERDIN (c)	65
Anf. 48	TASSO STAFILIDIS (v) replik	67
Anf. 49	VIVIANN GERDIN (c) replik	67
Anf. 50	TASSO STAFILIDIS (v) replik	68
Anf. 51	VIVIANN GERDIN (c) replik	68
Anf. 52	RAIMO PÄRSSINEN (s).....	69
Anf. 53	MIA FRANZÉN (fp) replik.....	71
Anf. 54	RAIMO PÄRSSINEN (s) replik	72
Anf. 55	MIA FRANZÉN (fp) replik.....	72
Anf. 56	RAIMO PÄRSSINEN (s) replik	72
Anf. 57	INGER RENÉ (m) replik	72
Anf. 58	RAIMO PÄRSSINEN (s) replik	73
Anf. 59	INGER RENÉ (m) replik	73
Anf. 60	RAIMO PÄRSSINEN (s) replik	74
Anf. 61	TASSO STAFILIDIS (v) replik	74
Anf. 62	RAIMO PÄRSSINEN (s) replik	75
Anf. 63	TASSO STAFILIDIS (v) replik	75
Anf. 64	RAIMO PÄRSSINEN (s) replik	76
Anf. 65	MIKAEL JOHANSSON (mp)	76

Anf. 66 JAN ERTSBORN (fp).....	77
Anf. 67 TASSO STAFILIDIS (v)	78
(Beslut fattades under 12 §.)	79
9 § Vissa frågor rörande Stiftelsen Riksbankens Jubileumsfond.....	79
Utbildningsutskottets betänkande 2005/06:UbU17	79
(Beslut fattades under 12 §.)	79
10 § Kvalificerad yrkesutbildning som uppdragsutbildning	79
Utbildningsutskottets betänkande 2005/06:UbU20.....	79
(Beslut fattades under 12 §.)	79
11 § Vissa frågor om vuxnas lärande, m.m.	79
Utrikesutskottets betänkande 2005/06:UU22.....	79
Anf. 68 MARGARETA PÅLSSON (m).....	79
Anf. 69 ANA MARIA NARTI (fp).....	81
Anf. 70 TORSTEN LINDSTRÖM (kd).....	82
Anf. 71 BIRGITTA SELLÉN (c).....	85
(forts. 13 §).....	86
Ajournering.....	86
Återupptagna förhandlingar	86
12 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde.....	87
TU5 Moderna transporter.....	87
LU27 Nya vårdnadsregler	87
UbU17 Vissa frågor rörande Stiftelsen Riksbankens Jubileumsfond	88
UbU20 Kvalificerad yrkesutbildning som uppdragsutbildning.....	88
13 § (forts. från 11 §) Vissa frågor om vuxnas lärande, m.m. (forts. UbU22)	88
Anf. 72 AMEER SACHET (s).....	88
Anf. 73 MARGARETA PÅLSSON (m) replik.....	91
Anf. 74 AMEER SACHET (s) replik.....	91
Anf. 75 MARGARETA PÅLSSON (m) replik.....	91
Anf. 76 AMEER SACHET (s) replik.....	91
Anf. 77 ANA MARIA NARTI (fp) replik	92
Anf. 78 AMEER SACHET (s) replik.....	92
Anf. 79 ANA MARIA NARTI (fp) replik	92
Anf. 80 AMEER SACHET (s) replik.....	92
Anf. 81 TORSTEN LINDSTRÖM (kd) replik.....	92
Anf. 82 AMEER SACHET (s) replik.....	93
Anf. 83 TORSTEN LINDSTRÖM (kd) replik.....	93
Anf. 84 AMEER SACHET (s) replik.....	94
Anf. 85 BIRGITTA SELLÉN (c) replik	94
Anf. 86 AMEER SACHET (s) replik.....	95
Anf. 87 BIRGITTA SELLÉN (c) replik	95
Anf. 88 AMEER SACHET (s) replik.....	95
Anf. 89 BRITT-MARIE DANESTIG (v)	95
(Beslut skulle fattas den 31 maj.).....	97

14 § Vissa konkurrenspolitiska frågor	97
Näringsutskottets betänkande 2005/06:NU16	97
Anf. 90 KRISTER HAMMARBERGH (m).....	97
Anf. 91 NYAMKO SABUNI (fp).....	100
(forts.).....	101
Ajournering	101
Återupptagna förhandlingar	101
14 § (forts.) Vissa konkurrenspolitiska frågor (forts. NU16)	101
Anf. 92 LARS LINDÉN (kd).....	101
Anf. 93 HÅKAN LARSSON (c).....	103
Anf. 94 ANNE LUDVIGSSON (s).....	104
Anf. 95 KRISTER HAMMARBERGH (m) replik	106
Anf. 96 ANNE LUDVIGSSON (s) replik.....	107
Anf. 97 KRISTER HAMMARBERGH (m) replik	107
Anf. 98 ANNE LUDVIGSSON (s) replik.....	108
Anf. 99 NYAMKO SABUNI (fp) replik.....	108
Anf. 100 ANNE LUDVIGSSON (s) replik.....	108
Anf. 101 NYAMKO SABUNI (fp) replik.....	109
Anf. 102 ANNE LUDVIGSSON (s) replik.....	109
Anf. 103 LARS LINDÉN (kd) replik.....	109
Anf. 104 ANNE LUDVIGSSON (s) replik.....	110
Anf. 105 LARS LINDÉN (kd) replik.....	110
Anf. 106 ANNE LUDVIGSSON (s) replik.....	111
Anf. 107 LENNART BEIJER (v).....	111
Anf. 108 INGEGERD SAARINEN (mp).....	112
(Beslut skulle fattas den 31 maj.)	114
15 § Statens stöd till regional projektverksamhet	114
Näringsutskottets betänkande 2005/06:NU20	114
Anf. 109 ULLA LÖFGREN (m).....	114
Anf. 110 YVONNE ÅNGSTRÖM (fp).....	115
Anf. 111 LARS LINDÉN (kd)	116
Anf. 112 HÅKAN LARSSON (c).....	116
Anf. 113 SYLVIA LINDGREN (s).....	117
Anf. 114 GUNILLA WAHLÉN (v)	118
Anf. 115 INGEGERD SAARINEN (mp).....	118
(Beslut skulle fattas den 31 maj.)	118
16 § Arbetstagarinflytande i europakooperativ	119
Arbetsmarknadsutskottets betänkande 2005/06:AU9	119
(Beslut skulle fattas den 31 maj.)	119
17 § En ny lag om behandling av personuppgifter vid	
Inspektionen för arbetslöshetsförsäkringen, m.m.	119
Arbetsmarknadsutskottets betänkande 2005/06:AU10	119
(Beslut skulle fattas den 31 maj.)	119
18 § Bordläggning	119
19 § Anmälan om inkomna skrivelser	120
20 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	122
21 § Anmälan om skriftliga svar på frågor	123
22 § Kammaren åtskildes kl. 19.12	123

Prot. 2005/06:131
30 maj

Elanders Gotab, Stockholm 2006