

Riksdagens protokoll

2011/12:47

Tisdagen den 13 december

Kl. 13.00 – 16.01

18.00 – 18.54



Protokoll
2011/12:47

1 § Information från regeringen om Europeiska rådets möte den 8 och 9 december

*Information från
regeringen*

Anf. 1 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Ärade ledamöter! Europeiska rådet möttes den 8 och 9 december under ledning av dess ordförande Herman Van Rompuy. Under torsdagskvällen och natten pågick intensiva och långa diskussioner om Europas ekonomiska krisläge och åtgärder för att påskynda en återhämtning.

Målsättningen var att förbättra den ekonomiska styrningen och samtidigt förstärka den så kallade finansiella brandväggen. På fredagen fortsatte denna diskussion efter det att övriga slutsatstexter om energipolitik, tillväxtfrågor, EU:s utvidgning och ett antal utrikespolitiska frågor också gått igenom.

Herr talman! Förväntningarna på detta toppmöte var stora. Den ekonomiska krisen har det senaste halvåret spritt sig till allt fler medlemsländer. Ett tydligt tecken på krisens allvar var det amerikanska kreditvärderingsinstitutet Standard & Poors beslut, precis före toppmötet, att sätta 15 euroländers kreditbetyg under så kallad negativ bevakning.

Den svenska ekonomin har stått förhållandevis stark mot den nedgång som drabbat övriga Europa. Det har visat sig klokt att samla i landerna för svårare tider.

Samtidigt påverkas Sverige i högsta grad av krisen i Europa. Om Europa slutar konsumera drabbas den svenska exportindustrin, som står för 50 procent av Sveriges bnp. Svenska jobb och svensk välfärd är i allra högsta grad beroende av den europeiska ekonomin.

Herr talman! Sverige menar att den ekonomiska krisen främst har sin grund i enskilda medlemsländers bristande förmåga att dels säkerställa sunda offentliga finanser, dels genomföra nödvändiga strukturreformer, till exempel vad gäller arbetsmarknadens funktion, välfärdssystem eller utbildning. Det är dessutom viktigt att vi har ett gemensamt europeiskt regelverk som medger en striktare ekonomisk styrning än tidigare och en tillfredsställande finansiell brandvägg som kan hjälpa länder i akuta ekonomiska krissituationer.

Toppmötet lyckades inte i ambitionen att i kretsen av samtliga 27 medlemsländer enas om att stärka den ekonomiska styrningen. Storbritannien valde att ställa sig utanför en sådan överenskommelse. Detta

omöjliggjorde ett förstärkt regelverk genom såväl en protokollslösning som en fördragsändring.

I stället mynnade diskussionerna ut i ett uttalande från euroländerna som ställer i utsikt ett mellanstatligt avtal mellan dessa 17 länder, alltså ett avtal som sluts vid sidan av existerande fördrag. Detta avtal ska undertecknas senast i mars nästa år. Övriga icke-eurozonländer som så önskar är då välkomna att ansluta sig.

Ett antal komponenter föreslås ingå i det nya mellanstatliga avtalet, framför allt att en regel om balanserad budget ska skrivas in i medlemsländernas nationella lagstiftning. En annan utgångspunkt är införandet av mer automatiska sanktioner när ett euroland befinner sig i underskotts-förfarande, det vill säga när ett land överstiger treprocentsnivån för budgetunderskott.

Herr talman! Toppmötet enades också om att förstärka de finansiella resurserna för medlemsländer i behov av lån.

Först och främst kommer den permanenta krishanteringsmekanismen, ESM, att träda i kraft tidigare än planerat. Så fort medlemsländer som representerar tillsammans 90 procent av kapitalåtagandena har ratificerat ESM-avtalet kommer det att träda i kraft. Målsättningen är att detta ska ha gjorts till juli 2012. Parallellt kommer EFSF, den tillfälliga krishanteringsmekanismen, att vara aktiv till mitten av 2013.

Det gemensamma taket för dessa båda krishanteringsfaciliteter är satt till 500 miljarder euro. I mars kommer en utvärdering att göras för att se om detta tak i sig är tillräckligt.

Dessutom kommer IMF:s, Internationella valutafondens, resurser att förstärkas med upp till 200 miljarder euro.

Sverige lämnar som bekant inga bidrag till varken EFSF:s eller ESM:s utlåningskapacitet. Vad gäller IMF:s resurser kommer regeringen inom kort att återkomma till riksdagen med förslag på det svenska bidraget.

Herr talman! Det är steg i rätt riktning att euroländerna dels ställer i utsikt att följa ett striktare ekonomiskt regelverk, dels stärker sin finansiella brandvägg, även om vi från svensk sida hade föredragit en lösning som samtliga 27 medlemsländer stod bakom.

Regeringen utverkade mandat från EU-nämnden för att kunna medverka just till en lösning i formatet av samtliga 27 medlemsländer, först genom en revidering av protokoll 12 i fördraget. På fredagsmorgonen fick vi sedan också som bekant ett utvidgat mandat i en telefonkonferens med EU-nämnden för att gå med på den fördragsändring som krävs för att införa mer automatiska sanktioner när ett land hamnar i underskotts-förfarande. Vi fann att dessa lösningar var att föredra före en splittring av unionen. Både protokollsrevideringen och fördragsändringen hade endast fått effekt för euroländerna.

När dessa lösningar omtetgjordes och euroländerna beslutade sig för att gå vidare mot ett mellanstatligt avtal valde samtliga icke-euroländer utom Storbritannien att indikera möjligheten att delta i den vidare processen efter konsultation med respektive parlament.

Det är här vi står i dag.

Ännu är det oklart vilka åtaganden icke-eurozonländer som Sverige skulle påta sig om vi väljer att ansluta oss till det avtal som alltså ska

undertecknas senast i mars. Detta kommer att klargöras när det mellanstatliga avtalet nu utarbetas under de kommande månaderna.

Regeringen kommer att återkomma till riksdagen för samråd om huruvida Sverige ska delta i det mellanstatliga avtalet eller inte, när villkoren för vårt deltagande har klargjorts.

Herr talman! I anslutning till mötet undertecknades också anslutningsfördraget med Kroatien, som i juli 2013 blir EU:s 28:e medlemsstat. Detta understryker naturligtvis den dragningskraft som EU fortsätter att ha i vårt närområde. Kroatien blir också en viktig förebild för de länder på västra Balkan som ännu inte kommit lika långt i sitt närmande till EU.

Europeiska rådet välkomnade också Montenegros framsteg och uppmanade till fortsatta reformer för att bland annat bättre bekämpa den organiserade brottsligheten och korruptionen. Medlemskapsförhandlingarna väntas kunna starta i juni 2012. Vidare välkomnades Serbiens framsteg för att uppfylla Köpenhamnskriterierna. Samtidigt uppmanades till fortsatta ansträngningar i relationerna till Kosovo så att beslut om kandidatstatus kan fattas i mars 2012.

Europeiska rådet kunde inte enhälligt stödja en anslutning av Bulgarien och Rumänien till Schengensamarbetet. Om nödvändigt kommer frågan att åter tas upp vid toppmötet i mars 2012.

Dessutom antogs slutsatser om några aktuella utrikesfrågor. Bland annat framhölls oron för Irans fortsatta nukleära program samtidigt som Europeiska rådet underströk betydelsen av en diplomatisk lösning. Fortsatt oro uttrycktes också över läget i Syrien samt stöd för Arabförbundets ansträngningar att lösa krisen.

Avslutningsvis välkomnade Europeiska rådet det förberedande arbete som under hösten utförts angående EU:s långtidsbudget. En uppmaning riktades till det inkommande danska ordförandeskapet att driva frågan framåt under våren 2012. Målet är att ett beslut om nästa budget ska kunna fattas i slutet av nästa år.

Herr talman! Med detta är jag redo för kammarens kommentarer.

Anf. 2 MARIE GRANLUND (S):

Herr talman! Jag vill tacka statsministern för redogörelsen. Det europeiska samarbetet genomgår för närvarande stora påfrestningar. Krisen inom eurosamarbetet är djupt oroande för hela unionen och berör i förlängningen självklart också svensk ekonomi. 23 eller 24 miljoner människor i Europa är arbetslösa. Det är förfärande siffror.

Vi socialdemokrater har förståelse för och stöder därför att euroländerna hittar lösningar och regler för att ordna upp sina ekonomiska problem. Men vi vill också understryka vikten av att hålla ihop hela EU-27 med tanke på den inre marknaden.

Eurokrisen visar att det existerande systemet inte har räckt till. Därför har vi stött olika ekonomiska förslag, exempelvis för att öka den ekonomiska styrningen, som införandet av six-pack och den ekonomiska termen.

Men jag skulle vilja höra vilken uppfattning statsministern har om att gå med i stabilitetspakten. Vi har ett tydligt folkomröstningsbeslut om euron. Man blir något förvånad av att läsa i Svenska Dagbladet i dag vad vice statsministern och EU-ministern säger, att Sverige förbehållslöst ska gå med i stabilitetspakten.

Min fråga till statsministern är: Vilken är egentligen regeringens uppfattning?

Anf. 3 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Jag vill säga till alla dem som är redo att säga ja eller nej på detta tidiga stadium: Den legala analys som vi nu går igenom och de signaler som finns, när jag har gått igenom de diskussioner som finns runt om i Europas huvudstäder och även beredningsläget i Bryssel, talar för att vi faktiskt ännu inte fullt ut vet vad detta mellanstatliga avtal kommer att innehålla i form av konsekvenser för framför allt länder som inte är del av eurozonen.

Det är mycket tydligt att detta är inriktat på hur det ska påverka eurozonens länder, med budgetpolitiska ramverk, automatiska sanktioner, skuldbromsar och olika typer av finanspolitiska styrinstrument. Mycket av detta har vi redan i svensk lagstiftning, och vi uppfyller – kanske nästan som enda land – merparten av detta redan i dag.

Men det är viktigt att understryka att det är oklart för oss och även för andra om detta kommer att ha en påverkan på Sverige ens om vi skulle ansluta oss till detta mellanstatliga avtal.

Min princip i politiken brukar vara att det är bra att veta exakt vad som gäller innan man fattar sitt slutgiltiga beslut. Därför hoppas jag att alla de ställningstaganden som har framställts är mer preliminära och är att betrakta som intresseinriktningar. Samtidigt är det viktigt för oss alla att invänta att utformandet av detta kommer på plats. Det kommer att ta ytterligare ett par månader.

Sedan ska vi naturligtvis återkomma till riksdagen och söka det breda stöd som vi tycker att vi behöver för att i så fall kunna ta ställning till ett svenskt deltagande eller inte.

Anf. 4 MARIE GRANLUND (S):

Herr talman! Jag vill tacka statsministern för svaret, även om jag hade hoppats att det skulle vara något tydligare.

Tidigare har statsministern uttalat i medierna att det vore märkligt att ansluta Sverige till ett mellanstatligt avtal skrivet för att hantera hur euron ska skötas.

Det är väl ungefär så vi känner. Svenska folket har varit tydligt med att man inte vill att Sverige ska vara med i den monetära unionen, och då är det också fel att gå in bakvägen.

Jag tycker att det är något märkligt att regeringen talar med kluven tunga, att vice statsministern och den som i regeringen är ansvarig för Europafrågorna går ut förbehållslöst i en artikel i Svenska Dagbladet och säger att vi ska ansluta oss. Då är det kanske inte så orimligt att man undrar vad som egentligen är regeringens uppfattning. Artikeln är inte undertecknad av de här personerna som ordförande i Folkpartiet eller något annat utan med de benämningar jag har angett.

Därför kvarstår min fråga, eftersom detta faktiskt skapar ganska stor oro i det framtida samarbetet: Vilken är egentligen regeringens uppfattning?

Anf. 5 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Här finns både de som väldigt tidigt var redo att säga nej och de som tidigt tycker att det är färdigt att säga ja.

Återigen: Vi får betrakta det som markeringar. Jag företräder här regeringen och återrapporterar Sveriges agerande under detta toppmöte och hur vi analyserar den uppkomna situationen.

Marie Granlund tycker att jag ska ge tydligare besked. Mitt tydliga besked är: Det går i dag inte att fullt ut säga vad som är konsekvenserna av ett mellanstatligt avtal som ännu inte är färdigframställt och färdiggenomarbetat. Det är för övrigt inte bara en svensk uppfattning, utan den finns runt om i Europas huvudstäder.

Det är ett beredningsarbete som nu pågår, med legal expertis i Bryssel. Vi är delvis i kontakt med dem. Det är vi därför att, vill jag understryka, mycket av det som nu görs är bra att det görs. Det är bra att det skapas god ordning och att det sätts tryck på länder som länge har misskött och levt över sina tillgångar. Det kommer i realiteten att skapa mer sunda offentliga finanser runt om i Europa. Mycket av detta – återigen – har Sverige redan i sina regelverk och efterlever redan.

Jag har den grundläggande principen att det är bra att veta exakt vilka konsekvenser det får innan man gör sitt slutgiltiga ställningstagande. Det förutsätter jag rimligen inte behöver göras förrän vi närmar oss nästkommande toppmöte, det som är satt till den 1 och 2 mars.

För att säga det uppenbara: Sverige kan i det här fallet inte agera med annat än en tydlig majoritet i Sveriges riksdag. För det kommer det att behövas förankring, en förankring som vi arbetar så öppet som möjligt med för att få på plats.

Anf. 6 GUSTAV BLIX (M):

Herr talman! Tack, statsministern, för återrapporten!

Helgens toppmöte tog några välkomna steg framåt mot en lösning av krisen. Men ingen vågar väl påstå att detta var slutet, och få skulle väl säga att det ens är början på slutet, men förhoppningsvis är det slutet på början.

Detta är en kris som – det ser man om man tittar på den ordentligt – har präglat och plågat Europa till och från under 40 år. Det är snart 40 år sedan oljekrisen och 70-talets euroskleros.

Ett Europa i kris är likväl en kontinent som har rört sig framåt. Utmaningen är snarare att resten av världen har rört sig ännu snabbare framåt.

Den svenska lärdomen från krisen under 90-talet, då vi tog itu med de utmaningar som hade 70-talet hade lämnat åt oss, var för det första att man måste rätta munnen efter matsäcken och sluta leva över sina tillgångar.

Det andra var en viktig slutsats om att den som är satt i skuld inte är fri. Handlingsutrymmet är begränsat. Använd därför de tillgångar som du har, vare sig de är skapade genom tillväxt eller framskrapade, för att minska din skuldbörda!

Det måste vidare löna sig att arbeta. Det var Alliansregeringens viktiga bidrag inför valet 2006 och är något som jag tror behövs över hela Europa.

Det fjärde steget, som vi fortsätter att jobba med, är att investera – investera i utbildning, forskning och infrastruktur – så att tillväxten består och blir ännu starkare.

Jag har en fråga som jag tidigare har ställt till statsministern flera gånger. För att de fyra stegen ska komma på plats krävs det både sjukdomsinsikt och reformvilja. Hur bedömer statsministern dessa två saker efter helgens gångna toppmöte?

Anf. 7 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Gustav Blix beskriver hur Sverige har dragit slutsatser av en egen mycket djupgående kris under det tidiga 90-talet. Regeringar av olika kulör har fått bidra till att reformera och förändra Sverige för att vi ska bli mer konkurrenskraftiga.

Det är den läxa som inte bara Sverige har lärt sig, utan många andra länder har också fått visa exempel på det. I närtid har vi sett det också i Lettland och Litauen. Vi ser det nu i Irland och Portugal. Det är många länder som nu möter stora problem med egen konkurrensförmåga med fördjupade reformer.

Jag tror att lösningen börjar just där. De mest skuldtunga och problemtunga länderna måste göra mer själva. Här har vi i närtid sett hur vi byter regeringar i en lång rad europeiska länder. Val leder nu till att befolkningar byter ut sin regering eller att vi får övergångsregeringar. Det har skett i samtliga Medelhavsländer för de fyra EU-medlemmar vi har där.

Jag satt under middagen bredvid Mario Monti, som är ny regeringschef i Italien. Han framför ett mycket tydligt budskap om att Italien har djupgående problem som nu måste åtgärdas. Det är bara att välkomna den tydligheten, men den måste följas av åtgärder.

Vi har en ny inkommande spansk regering som tillträder två dagar före julafton. Jag träffade den inkommande premiärministern Rajoy, som också indikerar behov av att Spanien nu måste göra mer i reformväg.

Där tror jag att nyckeln sitter. Görs inte detta kan inte andra åtgärder lösa det. Andra åtgärder kan vara ett stöd för att ge andrum för reformering av individuella länder. Till det ska komma bättre övervakningsstruktur och bättre ordning i framtiden. Sedan handlar det om det viktiga, långsiktiga tillväxtarbetet, som det faktiskt görs mycket mer av inom Europeiska unionen än som hörs. Men det beror på att det liksom inte är lika krisrelaterat.

Jag tror att vi har mixen där, och jag tycker mig se tecken på att det går i rätt riktning. Men till slut avgörs det av att man verkligen också gör det man pratar om.

Anf. 8 GUSTAV BLIX (M):

Herr talman! Tack, statsministern! I gårdagens Dagens Industri sammanfattade Fredrik Erixon på ett utmärkt sätt, tycker jag, några av de utmaningar vi står inför vad gäller de kvarvarande problemen med banksektor och med skuldregler och annat. Men han nämnde också att Grekland är en särskild utmaning för Europa. Den grekiska ekonomin är i dag närmast i depression.

När man är skuldtungd är det svårt att häva detta med nya investeringar, nya lån och nya pengar. Det som krävs är strukturreformer, ökad

öppenhet och ökad förändring. Här finns också en stor möjlighet för Europa i sin helhet. Det gäller inte bara i Grekland utan också i övriga delar.

Vi ser nu hur Kroatien kommer in, som kan bli en välkommen injektion i den grekiska ekonomin. Men det krävs då att vi också bejaktar den här öppenheten och ser hur Europas södra landskap kan vinna av öppenheten tvärs över Medelhavet. Ändå har vi i krisens tecken oroande signaler om protektionism från vissa politiska ledare.

Hur bedömer statsministern möjligheten att vi nu kan komma vidare och fortsätta att hålla Europa alltmer öppet för att också få de verktyg i form av reformer som behövs för att häva krisen när vi inte kan använda lånade pengar?

Anf. 9 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Det är viktigt först att inskräpa att det är en skarp kontrast till god ordning i offentliga finanser och bättre förutsättningar för ekonomi, som vi har i Sverige – detta är ett land där den politiska debatten fortfarande handlar om satsningar och reformer. Övriga Europa är nu i ett helt annat läge. Där talas det om kraftiga skatthöjningar och nedskärningar och om en i delar nästan okontrollerad process och oro som finns länkad bland annat till finansiella marknader. Allra tydligast kanske just detta gäller Grekland.

Den nye regeringschefen Papademos var på plats, men även han är en övergångslösning i avvaktan på ett kommande grekiskt val. Ur det får vi sedan fram en ny regering i Grekland som kommer att behöva göra omfattande reformer över längre tid, som ändå måste utmynna i en osäker prognos när det gäller Grekland.

Här har uppfattningen mer varit att det är viktigt att de problem som är mycket djupgående i Grekland inte sprider sig till andra länder. Det är när det har funnits risk för att det sprids till andra länder som vi har sett den marknadsoro som vi har haft denna höst.

Det är en sak att enkom isolera ett Grekland som har mycket stora behov av att få stöd utifrån för att ens kunna klara utbetalningar av offentliga löner och att hålla uppe sin ekonomi. Men risken för spridning till andra närliggande länder har varit betydande.

Den här helgen handlar det mycket om att försöka isolera ned problemen till färre länder, att öka trycket på reformer i de länder som har störst problem och att stärka den så kallade brandvägg som ska finnas till stöd.

Viktiga steg har tagits, men jag är övertygad om att vi kommer att behöva prata om detta även när vi kommer till 2012.

Anf. 10 Andre vice talman ULF HOLM (MP):

Herr talman! Tack så mycket, statsministern, för redogörelsen!

Det första som slår en är kanske trots allt: Hur fungerar demokratin på EU-nivå när man inför ett EU-toppmöte, som statsministern var på i torsdags, inte har fått något beslutsunderlag, än mindre vet vad man ska besluta och inte heller kan förankra det i Sveriges riksdag innan man åker i väg? Det borde sända lite signaler om att något inte står rätt till.

Jag undrar om det kan vara rätt att två statschefer går in i ett rum och gör upp om någonting och sedan kommer ut och säger: Nu ska ni andra

25 godkänna detta. Sedan blir de jätteförvånade när något land säger: Nej, men det här kan vi inte gå med på.

Är det demokrati på EU-nivå som vi ska börja vänja oss vid, eller har statsministern någon plan för hur man kan försöka förhindra det här? För det känns inte bra att det går till på detta sätt.

Det andra gäller den finanspolitiska pakten, som ni har fattat beslut om. Men ni vet inte ens vad den innebär. Därför kan ni än mindre säga om vi står bakom den eller inte. Jag förstår att statsministern bara kan göra en analys, eftersom mycket är oklart.

Från Miljöpartiets sida har vi analysen att vi måste stå fast vid folkomröstningens beslut för några år sedan. Denna pakt signalerar ökad finanspolitisk styrning från Bryssel. Därför är vi mer inne på att vi inte bör vara med från svensk sida i denna pakt. Jag förstår att statsministern gör en annan bedömning. Är det rätt uppfattat?

Anf. 11 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Det är klart att möten som jag har närvarat vid under denna höst och egentligen från 2008 och framåt delvis har varit präglade av en djupgående finanskris och av att många länder är under starkt marknadstryck. Det är kraftiga ränteökningar som kommer i ljuset av att det efterfrågas tillräcklig förmåga att ta hand om de problem som länder har.

Under lång tid har man levt över sina tillgångar. Oro finns huruvida man kan hantera de skulder man har byggt upp och om man har förmåga att sköta sin egen budget. Och det är länder, institutioner och privatpersoner som lånar ut till dessa länder som känner oro för sina egna tillgångar. Det leder till marknadsreaktioner.

Det gör att mycket av beslutsfattandet har präglats av detta och att det har varit möten mellan några få länder som har haft stor påverkan. Därför till att det inte skulle handla om demokrati har jag dock svårt att följa med, om man inte ska dra slutsatsen att nationalstater alltid måste vara totalt suveräna och att vi aldrig ska kunna ha ett övergripande gränsöverskridande samarbete. Men jag har dragit slutsatsen att ett Europa med bara nationalstater som inte samordnar sig bättre eller har gränsöverskridande samarbete inte fungerar. Det har vi sett i historien. Då försöker vi bygga upp något nytt som är en kombination av att respektera nationell suveränitet och att ha ett gränsöverskridande gemensamt beslutsfattande.

Då tror jag att alla förstår att det måste präglas av lite speciella beslutsordningar. I Sverige gör vi så att vi förankrar positioner i riksdagens EU-nämnd. Vi får på det sättet en förankring i riksdagen. Jag går inte utöver det när jag kommer till dessa toppmöten.

Jag hade förankrat att inom kretsen av 27 tillåta 17, som har euron, att fördjupa sig i ett samarbete. Det var inte möjligt. Alltså har jag anmält en reservation. Jag kan inte gå längre med mindre än att jag får ett stöd i Sveriges riksdag.

När det visade sig att det inte gick att agera med 27 sade de 17: Ja, men vi vill gå vidare i alla fall. Vilka av er andra vill ansluta er till vårt samarbete?

Då svarade vi: Den frågan ställdes inte före mötet och därför måste vi analysera vilken konsekvens det får. Och innan vi ansluter Sverige kommer vi att återvända till riksdag och EU-nämnd och begära stöd.

Här sker alltså en förankring i demokratisk ordning. Vi fattar inte några beslut som vi inte har stöd för. Det tycker jag är en god ordning.

Men jag tycker samtidigt att det är bra att Europasamarbetet tar sig an de problem vi har. Om vi inte skulle se den här typen av iver och försök att lösa de här problemen skulle flera länder i realiteten vara nära en statsbankrutt eller till och med vara där. Det är inte tjänligt för deras medborgare. Det är inte tjänligt för arbetsmarknader och för befolkningar runt om i Europa. Det här är den motståndskraft vi kan bygga upp för att hantera en mycket djupgående kris.

Anf. 12 Andre vice talman ULF HOLM (MP):

Herr talman! Tack så mycket för svaret, statsministern! Miljöpartiet delar åsikten att något måste göras. Vi har ingenting emot att de 17 euro-länderna tar tag i detta och gör någonting för att se till att skapa en ekonomisk stabilitet. Det är inte det som vi säger nej till. Vi kan inte förstå varför vi från svensk sida ska delta i detta projekt på de villkor som vi nu ser. Men det får givetvis analyseras noggrannare längre fram.

Frågan är då: Är detta tillräckligt? Är det finanspolitiska paket som man kom överens om i helgen tillräckligt för att lösa eurons problem? Där lutar väl allt fler åt att det förmodligen inte är det, inte minst därför att vi inte vet vad det är ni har beslutat. Det ska nu analyseras och tas fram uppgifter tre månader längre fram. Där är egentligen följdfrågan: Är detta tillräckligt?

Det finns något annat som jag vill säga också. Från Miljöpartiets sida har vi sagt att det är okej att vi kanske deltar i IMF-lån. Men det beror helt och hållet på vilket belopp och vilka villkor det är. Som jag har förstått det har statsministern sagt att riksdagen ska återkomma till det längre fram. Det får vi ta en diskussion om då.

Anf. 13 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Ska Sverige delta? De 17 som har euron vill fördjupa sig framför allt när det gäller att inrätta budgetpolitiska ramverk som så att säga ska säkerställa god ordning i offentliga finanser. Egentligen fanns den ordningen redan när euron skulle inrättas. Det är bara det att den inte fullt ut har efterlevts.

Sverige har vid flera tillfällen påpekat att vi i grunden tycker att det är bra om man inrättar bättre budgethållning och ordning i dessa 17 länder. Vi har ju egna nationella ramverk. Men, bara för att ge ett exempel på varför man analyserar detta, det har vi i form av en budgetlag. I slutsats-texten står att den här typen av reglering ska skrivas in i grundlagen. Det är en helt annan fråga. Det är klart att jag rimligen måste ge tid för legala experter att analysera detta. Ska vi därmed förflytta vår budgetlag, så att den också har grundlagsställning? Där är vi ännu inte. Det är därför jag ber alla att beakta att alla svar inte är färdiga.

Det är mer frågan hur det påverkar Sverige som inte har euron som ska utrönas. Det är egentligen inte ett ifrågasättande av att de 17 behöver fördjupa sig och ha bättre ordning i sina offentliga finanser.

Det är därför jag begär lite tålmod. Det finns ett behov av att analysera, för det gick som sagt inte att exakt förutsätta var de olika länderna skulle landa.

Ulf Holm ställer en väldigt viktig fråga: Är det som åstadkoms tillräckligt? Detta hänger väldigt mycket ihop med vad som nu sker i Italien och Spanien. Det är de två stora ekonomier som nu har ögonen på sig när det handlar om deras förmåga att skapa bättre ordning i sina egna offentliga finanser.

Väldigt mycket av den skuldhanteringsförmåga som har byggts upp har ju visat sig vara till fyllest för att hantera problem i Grekland, Portugal och Irland, men det är klart att det finns en oro när två stora ekonomier kommer till. Det bygger upp räntorna. Det kan man också se. Negativa räntereaktioner i Italien och Spanien följer på en känsla av att detta inte är tillräckligt.

Det kommer vi säkert att behöva återkomma till i mars, men återigen, det avgörs oerhört mycket av vad Mario Monti i Italien och Rajoy i Spanien de facto gör i sina nationella parlament för att förbättra den egna situationen.

Det är rätt fråga, men till svaret kommer vi att behöva återkomma.

Anf. 14 CARL B HAMILTON (FP):

Herr talman! Utfallet av det här toppmötet handlar egentligen inte alls om euron i Sverige. Jag vill försöka lyfta blicken något och peka på de risker som den splittring som nu de facto har uppstått i Europa innebär. Det är en historisk förändring i hur det försvagar Europasamarbetets framtid. Är det till exempel slut på EU:s utvidgning? Ja, det är en stor risk för det. Ökar risken för att högerextrema värderingar breder ut sig i länder som Ungern och andra länder? Ja, risken ökar för detta. Blir EU en svagare aktör globalt för minskade koldioxidutsläpp? Alldeles säkert.

Det är oerhört mycket som står på spel efter detta beslut som splittrar Europa i två delar. Vi vet ännu inte riktigt delarnas storlek, men vi vet något om konsekvenserna.

För att Sverige ska kunna påverka EU:s framtid tror jag att det nu är väldigt viktigt att vi inte stänger några dörrar utan att vi kan vara en effektiv och engagerad förhandlare under de månader som nu förestår fram till marstoppmötet och naturligtvis även därefter.

För mig är det självklart att man under den förhandlingsprocessen ska vara öppen för synpunkter även från oppositionen i hur man från svensk sida agerar och tar till vara Sveriges intressen. Det står i grundlagen om riksdagen, om jag inte minns fel, att vi som riksdagsledamöter inte får eftersätta Sveriges intressen. Ska vi leva upp till det måste vi också vara beredda att med full kraft delta i de förhandlingar som nu förestår.

Anf. 15 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Som jag angav i inledningen av mitt anförande beskrev jag detta som ett mycket viktigt toppmöte. Det säger man inte om alla toppmöten, men låt mig understryka att den här gången var det ett mycket viktigt toppmöte.

Jag angav också att Storbritannien anmälde att de inte fullt ut kunde gå med på en lösning som byggde på att ansluta sig till ett mellanstatligt avtal, även om jag tror att det fanns en öppning för den tidigare lösningen som även jag kom med mandat att via protokoll eller på annat sätt försöka skapa grund för hos de 27 för att låta 17 fördjupa sitt samarbete.

Jag följer också den brittiska debatten och tycker att det är viktigt att understryka att vi bör ha attityden att vi ska hålla ihop alla 27, inklusive Storbritannien, för framtiden och att det är en hel del arbete kvar att göra. Där tycker jag att vi ska fortsätta ha en öppen attityd, annars finns det naturligtvis en risk för mer splittring.

Jag vill samtidigt understryka att ifrågasättande av utvidgningen har vi jobbat med under många år. Samtidigt kunde vi nu välkomna det 28:e medlemslandet. Vi öppnade för förhandlingar med ytterligare ett land, och vi har ställt i utsikt en kandidatstatus för ytterligare ett – Serbien – som vi ska återkomma till i mars nästa år, detta trots att miljön väldigt ofta har varit ifrågasättande när det gäller en vidare utvidgning. Men så är det europeiska samarbetet. Här finns de som är för mer av utvidgning och de som definitivt är emot.

Jag tror att det kommer att finnas all möjlighet att tillvarata svenska intressen genom att fördjupa vår analys och föra dialog med våra många vänner runt om i Europa för att kunna klarlägga vad det är för typ av mellanstatligt avtal som ska byggas upp och vad det ställer för typ av krav på de länder som inte har euron men som ändå önskar ett inflytande. Detta förmodar jag nämligen att vi är brett överens om, oavsett hur vi ser på euron eller inte i Sverige: att vi ändå vill att det svenska inflytandet ska säkras. Det är också min utgångspunkt.

Anf. 16 CARL B HAMILTON (FP):

Herr talman! Tack, statsministern, för det! Jag skulle särskilt vilja framhålla risken för att vi får ett mindre inflytande över inre marknadsfrågorna. Sådana frågor är väldigt centrala för företag, för löntagare och för jobben i Sverige.

Det finns en uppenbar risk för att de här 17, eller hur många de nu blir, när de träffas på sina månatliga möten på egen hand kommer överens just i de frågor som rör handel, konkurrensrätt och finansmarknadsfrågor. De kommer att vara så många och ha en sådan röststyrka att de redan från början kan säga sig att de har en kvalificerad majoritet. När de sedan lämnar det mellanstatliga sammanhanget och går över till EU-besluten i EU:s ministerråd, då är det redan klappat och klart.

Hamnar vi i den situationen att Sverige helt skulle sakna inflytande över inre marknadsfrågorna, då har vår strategi sedan 1950-talet havererat – att alltid vara så nära integrerade som möjligt ekonomiskt med övriga Europa.

Anf. 17 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! De 17 har nu sagt sig vilja ha toppmöten också på stats- och regeringschefsnivå vid minst två tillfällen per år. Det talas också i en del slutsatser om att de under krisförlopp kan komma att träffas månatligen.

Vår attityd till detta är att känna respekt för att de 17 länder som har euron anser sig behöva ha egna möten för koordinering, men vi ser också risker för en sorts egen dynamik i utvecklandet av det sättet att träffas som kan sätta i fråga gemensamma intressen för alla 27 medlemsländer. Den inre marknaden är ett typexempel på detta.

Därför har vi varit väldigt konstruktiva och pådrivande i att säga att även om vi respekterar svenska folkets beslut om att Sverige ska förbli utanför euron tycker vi att vi ska försöka komma närmare också de 17 ländernas samarbete för att kunna följa vad de gör, detta för att få en riktig återrapportering och kunna säkerställa att det som är EU-27-gemensamt också respekteras för att vara just det. Det är väldigt många frågor, till exempel banker, inre marknad, gemensamma institutioner och budgeten.

Detta är en mycket viktig fråga som vi har i fokus när vi fortsatt analyserar hur det mellanstatliga avtalet ska komma att uppfattas. Min uppfattning är, återigen, att vi ska säkerställa svenskt inflytande samtidigt som vi respekterar det utslag vi har från svenska folket. Det är min uppfattning att detta är samma signaler som jag får även från andra länder. I den delen fortsätter analysen. Vi kommer att återkomma inför kommande toppmöte för att förankra vad våra slutsatser är och hur Sverige, grundat på detta, ska agera.

Anf. 18 PER ÅSLING (C):

Herr talman! Från Centerpartiets sida välkomnar vi toppmötets ställningstagande att ta fram tydligare ställningstaganden när det gäller det ekonomiska samarbetet på Europainivå. Sverige måste vara med när EU reformeras. Vi står inför många viktiga beslut som kommer att ha stor betydelse för den inre marknaden under många år.

Från svensk sida önskar vi att alla 27 EU-länderna skulle vara med i en uppgörelse, men nu har vi några hektiska månader på oss att ta fram den svenska positionen, och jag tycker att det är angeläget och av stor betydelse att, som statsministern gör på ett ödmjukt sätt, lyfta upp frågan till Sveriges riksdag.

Min fråga till statsministern är: Hur skulle ett svenskt deltagande i ett europeiskt finanspolitiskt samarbete kunna se ut?

Anf. 19 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Jag tror att utgångspunkten är att de ramverk som byggs upp för att skarpt fungera, som när det gäller automatiska sanktioner, så kallad skuldbroms och andra delar, i realiteten ges legal verkan för de 17, det vill säga inte för de länder som inte har euron.

Återigen: Sverige har ett eget budgetpolitiskt ramverk. Det är inte utformat på exakt samma sätt men ungefär med samma inriktning. Vi följer det dessutom. Det ser inte alltid ut på det sättet när det gäller en del andra länder, vilket är ett problem.

Tanken skulle då vara att länder utöver de 17 också får närvara och vara med i samarbetet men utan att det får legal, alltså styrande, verkan på ett land som Sverige när det gäller de här olika delarna.

Det är väl så diskussionen kommer att föras, och det är på det sättet vi ställer frågan till legala experter i Bryssel och här hemma i Sverige: att det verkligen är så man förutsätter att det ska se ut.

Den analysen är inte färdig, och den analysen vill åtminstone jag ha tid att hinna gå igenom och naturligtvis också återförankra hos de riksdagspartier som känner att den redovisningen är till fyllest. Vilka slutsatser vi i så fall ska dra kommer vi att återkomma till.

Anf. 20 PER ÅSLING (C):

Herr talman! Tack för det svaret! Får jag gå in på ett sidospår. En annan viktig fråga som diskuterades på toppmötet var energipolitiken. Där gjordes ett ställningstagande, att den inre marknaden på energiområdet ska vara genomförd till 2014, bland annat för att skapa energieffektivisering men också för att bygga infrastruktur på det här området. Från Centerpartiets sida tycker vi att det är angeläget att energipolitiken reformeras.

Jag skulle vilja fråga statsministern: Hur bedömer statsministern att Sverige bäst kan driva utvecklingen på det här området, inte minst i ljuset av att Danmark, som avser att satsa på just gröna frågor, är inkommande ordförandenation i EU?

Anf. 21 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! För att komplicera saken kan jag säga att vi både har ett mål 2014 och ett 2015, men visst är det bra att detta ändå utpekats tydligt.

Vi menar att energifrågorna också är intimt förknippade med klimatambitionerna, det vill säga att här måste tryckas på för högre klimatambitioner och ökad energieffektivitet. Det är i ljuset av detta som vi måste se mycket av energifrågorna. Varför nämner jag det?

Vi befinner oss ibland i diskussioner där energipolitiken – det får också påverkan på klimatpolitiken – blir för mycket av en fråga om att fortsätta att skapa transportvägar för fossila bränslen, gärna med skattestöd av någon annan, det vill säga av gemensamma europeiska pengar.

Det är ju inte vår utgångspunkt. Vi vill ha omställning. Vi vill ha mer av förnybart. Vi vill ha ökad energieffektivisering. Det är därför som energi- och klimatpolitiken hänger så nära ihop.

Väldigt mycket av diskussionerna handlar helt enkelt om tillgång till gemensamma europeiska resurser och insatser för att bygga ut infrastruktur. Men diskussionerna, och det vet jag också är viktigt för Centerpartiet, kommer att handla om att under utformandet av detta också säkerställa just energieffektivisering och bättre klimatpolitik.

Anf. 22 JOHNNY SKALIN (SD):

Herr talman! Låt oss här påminna oss om att finansminister Anders Borg 2009 sade att det för Sveriges del inte är en fördel att vara utanför EMU i krisen. Nu, två år senare, ska Sverige via IMF, trots att vi inte tillhör valutaunionen, bidra till att finansiera EMU:s skuldbörda, och det utan att ens känna till villkoren för svenskt deltagande. Argumenten för ett deltagande är enligt finansministern inte heller ekonomiska utan politiska.

Det får mig genast att tänka på den tyske ekonomen och förre Centralbankschefen Hans Tietmeyers varning att asymmetriska störningar av den typ som Europa just bevittnar och har bevittnat skulle leda till ett ekonomiskt kaos och social misär. Det får mig även att tänka på Tietmeyers varning när jag hör regeringens hållning i fråga om att euroexperimentet innebär att makten över hela nationer skjuts över från folken till den finansiella marknaden och EU.

Nu sker exakt detta, och det är vad den politiska delen av EMU också handlar om, att stärka EU:s makt. Samtidigt lovar regeringen här i dag att ställa ut krediter ingen kan garantera att vi ens får tillbaka. Varför, Fredrik Reinfeldt? Varför står vi inte på demokratins och de fria nationernas sida?

Anf. 23 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Vår erfarenhet är att nationalstater frikopplade från varandra, utan inbördes solidaritet eller förmåga att stödja varandra, hamnar i problem. De hamnar antingen i konflikter till följd av aggressiv nationalism eller också hamnar de i problem när ett lands ekonomiska problem, som möjligen till och med kan övergå i ren statsbankrutt, i okontrollerade förlopp inte bara påverkar det enskilda landet utan får påverkan på hela dess omvärld. IMF, Internationella valutafonden, är därför det ramverk och den institution vi har byggt upp för att kunna hantera den här typen av skuldproblem.

Ett tag trodde vi att det var för den rika världens stöd till utvecklingsländer. Vi har sett IMF agera rätt mycket i till exempel Latinamerika. IMF har nu Europa som huvudmarknad – tiderna har förändrats. Men idén är trots allt densamma, det vill säga att IMF ska kunna gå in med reformprogram och lånestöd för att säkerställa att länder bättre skapar egen ordning och också säkerställa att problem som finns i ett land inte automatiskt leder till arbetslöshet och okontrollerad utveckling i andra länder.

Jag är då av uppfattningen att när Sverige anmäler intresse av att bidra med ytterligare resurser till IMF görs det i bästa omtanke om de svenska skattebetalarna. Varför? Jo, de resurser man ställer till IMF:s förfogande får man bra betalt för. Det handlar om lån. Vi får tillbaka pengarna. IMF säkerställer att man inte behöver ta några förluster. Jag skulle säga att det är de bästa villkor man kan hitta.

Samtidigt ger man IMF muskler att kunna bistå länder. Bara vetenskapen om att IMF har muskler leder oftast till att oroliga marknader lugnar ned sig. Merparten av de lånefaciliteter vi säger oss vilja bidra till används i realiteten inte. Det är som att tänka sig att någon ser så stor och stark ut att man tänker att den där ska man inte bråka med, och så går man någon annanstans. Det är det som är tanken. På det sättet säkerställer IMF ett lugn på finansiella marknader.

När Sverige med goda förutsättningar – detta görs av vår riksbank med stöd i så fall av Sveriges riksdag – utökar dessa resurser är det för att lugna den oro som finns. Det görs med bästa omtanke om svenska skattebetalare och, menar jag, är förmodligen det bästa sättet för Sverige att också visa att vi förstår att gränsöverskridande problem måste hanteras med gränsöverskridande lösningar.

I realiteten handlar det till slut om att säkerställa jobb och bra utveckling här i Sverige.

Prot. 2011/12:47
13 december

Anf. 24 JOHNNY SKALIN (SD):

Herr talman! Jag måste påminna statsministern om att innan starten av EMU var det bara tre länder som klarade konvergenskriterierna. Sedan dess har samtliga euroländer brutit mot den pakten. Det skapar en väldigt instabil union. Det är därför vi har de här stora problemen. Problemen är ju också gigantiska. Om det vore så enkelt att man bara via IMF kunde tillskjuta medel för att lösa problemen förstår jag inte varför vi inte har gjort det tidigare.

Sedan skulle jag också vilja fråga statsministern: Kan statsministern verkligen garantera att svenska skattebetalare kommer att stå helt skadeslösa genom den här IMF-förstärkningen?

Anf. 25 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Det är just detta som eurozonens länder har insett, att de hade en stabilitets- och tillväxtpakt som de inte har efterlevt. De problem som finns i en lång rad av länderna är av sådan stor omfattning att det i sin tur får återverkningar på euron som valuta. Det är inte euron som är själva problemet. Problemet är en omfattande skuldsättning, stora underskott.

Det man nu försöker göra genom detta mellanstatliga avtal är att ytterligare inskräpa och förstärka just budgetdisciplinen. Det är ju det som det syftar till, att man verkligen ska hålla sig inom dessa 3 procents budgetunderskott. Länder med statsskulder som ligger över 60 procent av bnp ska alltså genomgå en skuldsanering och gradvis varje år sänka sin skuld ned mot de uppsatta 60 procenten. I en del länder kommer detta att bli utomordentligt tufft. Vi har ett Grekland vars skuld rör sig någonstans på nivån 160–170 procent av bnp, Italien på 120 procent. Många följer tätt därefter. Det som nu kommer att krävas av eurozonens länder är utomordentligt tufft.

Sverige är inte i närheten av detta. Vi har en statsskuld på ungefär 35 procent av bnp. Vi ligger med god marginal under, men vi är tillsammans med några få andra det lyckliga undantaget.

Kan jag säkerställa att IMF-resurser används på bästa sätt? Ja, de har den gedigna erfarenheten och de lånevillkor som säkerställer att man kan medverka till att skapa lugn och ordning i världen utan att äventyra skattebetalarnas pengar.

Skälet till att vi inte kan anmäla den exakta siffran – det har i slutsatserna talats om ett samlat åtagande om 200 miljarder euro – är att vi inte är ensamma om detta. Det finns länder som kommer att bidra med resurser, andra kommer inte att göra det. Jag vill se hur den fördelningen ser ut. Jag tycker att det ska vara en jämn bördefördelning. Sverige ska ta sin givna andel. När det är klart – och det står att det ska anmälas inom tio dagar – återkommer vi. Vi kan inte gå in med en sådan ökad svensk resursandel med mindre än att vi har stöd av Sveriges riksdag. Även kring detta kommer vi att återkomma när vi vet och kan jämföra med vad andra tar på sig för typ av åtagande.

*Information från
regeringen*

Anf. 26 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Tack, statsministern, för återrapporten!

När vi röstade nej till att delta i EU:s valutaunion för drygt åtta år sedan röstade vi inte bara nej till att få en gemensam valuta som skulle gälla i Sverige, utan vi röstade också nej till en gemensam ekonomisk politik som skulle styras från Bryssel. Min och Vänsterpartiets mening är att det är just detta vi skulle få med det här avtalet, nämligen en delvis mer långtgående gemensamt styrd ekonomisk politik än den vi sade nej till för åtta år sedan. Därför vore det ett tydligt brott mot folkomröstningens resultat att godta ett avtal som binder oss till den ekonomiska politiken.

En del av avtalet finns med i punkt 15, nämligen vad som händer när skulder skrivs av. Där lovar man att vad som händer i det grekiska fallet, att de privata långgivarna fick betala, inte ska upprepas. Det innebär i praktiken att man lovar att bankerna inte ska gå med förlust när de köper statsobligationer. De ska bara kunna gå med vinst. Marknadsekonomi gäller inte bankerna, utan det är skattebetalarna som får betala.

Samtidigt öser Europeiska centralbanken ut lån till bankerna i EU till 1 procents ränta. De kan sedan låna ut pengarna till 6 eller 7 procents ränta till Italien eller Spanien. Det här är en direkt subvention till de banker som delvis har orsakat krisen. Är det inte alldeles orimligt att skattebetalarna ska ta hela risken och att bankerna som tar ut hög ränta inte tar någon risk?

Anf. 27 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Jag vill understryka att jag i flera fall har angett att den fulla legala verkan på Sverige innebär att vi ska fortsätta att bedriva ett analysarbete. Jag har också antytt att regelsystemen sätts upp för eurozonens länder.

Sverige var redan före folkomröstningen en del av den så kallade ekonomiska och monetära unionen. Den fråga som ställdes till svenska folket var om vi också skulle gå över i det så kallade tredje steget, det vill säga den gemensamma valutan.

Sverige lever också i enlighet med stabilitets- och tillväxtpaktens krav men har inte den gemensamma valutan. Vi respekterar beslutet, och vi har skapat ett eget finanspolitiskt ramverk. Det tycker inte Vänsterpartiet om, men några andra av oss tycker att det är bra. Vi efterlever detta finanspolitiska ramverk som Sverige självt satte på plats i mitten av 90-talet. I den delen känner jag mig trygg i att analysen även i fortsättningen kommer att visa att vi visst vet att hedra folkomröstningsresultatet innan vi är beredda att dra våra slutgiltiga slutsatser.

Det är viktigt att hålla ordning på oss så att bankers fallissemang inte leder till att skattebetalarna får täcka förluster. Detta har jag återkommit till många gånger. Det spelar otroligt stor roll hur man sköter hanteringen av de risker som finns i banker och finansiell sektor. Jag håller inte med om beskrivningen av skälet till att vi skriver att vi inte ska återkomma till så kallade haircuts, att man i överenskommelser i Europeiska unionen, utan att exakt säga hur, pekar ut risker för skuldavskrivningar för privata tillgångar. Varför gör man det? Jo, därför att det blir finansiell oro. Marknaden måste prissätta en risk som man inte vet hur den ser ut.

Då tycker vi att det är bättre att säkerställa att det finns regelsystem som innebär att banker som hamnar i problem får täcka sina egna förluster. Vi ställer krav på att de ska öka sitt eget kapitaltäckningskrav. Vi inför avgifter så att de ska bygga upp egen motståndskraft. Vi säkerställer att om de ber om offentligt stöd för att överleva tas aktier från dem. Så har vi gjort i Sverige i vår särskilda bankakut. Vi förordar att andra också ska införa detta. Här säkerställer vi en bankkrishantering på så sätt att ägare och ledning bär ansvaret och att notan inte hamnar hos skattebetalarna. Det är därför som svenska skattebetalare inte har belastats i samband med hanteringen av banker i kris.

Det spelar naturligtvis stor roll att andra europeiska länder följer vårt exempel. Det försöker vi tala om på alla möten, det vill säga att alla dessa delar måste införas.

Anf. 28 JONAS SJÖSTEDT (V):

Herr talman! Jag är helt överens i den senaste delen om vilka principer som ska gälla om banker fallerar. Men det var inte riktigt det frågan handlade om. Frågan gällde punkten 15 om att de aldrig ska tvingas ta en del av en skuldnedskrivning som sannolikt blir nödvändig. Då läggs hela bördan på skattebetalarna. Är det rimligt? Om bankerna inte behöver bära förluster fortsätter de att ta orimliga risker.

Jag har en fråga om lånet via IMF. Vänsterpartiet är inte principiellt emot att låna ut pengar via IMF. Vänsterpartiet är inte heller emot bilaterala lån. Vi har sagt ja till det många gånger, till exempel i det lettiska fallet och det isländska fallet.

Här stod vi i en unik situation. Vi visste inte om det var fråga om 10, 5, 20, 40 eller 50 miljarder. Vi visste inte vilka länder som skulle vara med eller inte vara med. Vi visste inte heller vilka villkor som ställdes för lånet. Vi ombads att skriva under en in blanko-check med i slutändan svenska skattebetalares pengar. Jag menar att det är orimligt att göra så.

Kan statsministern nu ge svar på hur stora belopp det i runda tal handlar om? Vilka länder kommer att vara med, inte vara med, och hur kommer villkoren att se ut?

Anf. 29 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! I fråga om skuldnedskrivning ska det tolkas som att det var unika förutsättningar i Grekland i den meningen att ingen annan har så hög skuldnivå som Grekland. I en del fall blir det mycket tufft, men alla andra bedöms kunna sköta sin egen situation. I den meningen sade man att det här var en engångsföreteelse.

Utpekandet av att prata om skuldnedskrivningar i privat sektor, utan att vara klar över hur, skapade större finansiell oro än det löste problem. Det var slutsatsen. Engångsföreteelsen är att vi nu förutsätter att andra länder inte kommer att möta den typen av skuldnedskrivningar. Även mycket skuldyngda länder som Italien förutsätts nu göra stora egna insatser, bland annat skuldbromsen som skrivs in i dokumentet kommer att lägga ett tryck på Italien att minska sin skuldexponering.

Vi har skrivit i ett slutsatsdokument att vi har en målnivå om 200 miljarder som ska tillföras i kapacitet för lån till IMF. Jag säger återigen att det finns ingen annan institution som har samma förtroende och som också erbjuder tydliga och bra villkor för länder som sätter resurser till

möjliga lånefaciliteter. Man får avkastning på marknadsmässiga villkor, och de säkerställer att man inte behöver bära förluster. Därför är detta ett tryggare sätt än att bilateralt gå in i åtaganden, som vi har gjort i en del andra fall.

Varför kan vi inte exakt precisera summan? Vi säger att det borde nå upp till 200 miljarder, men det är enskilda länder som sedan måste fatta sina individuella beslut. Sverige kan inte göra detta med mindre än att jag har stöd i Sveriges riksdag. Därför måste jag förankra ett belopp här när vi är klara över vad andra är redo att ta på sig för att sedan summera om vi når upp till de 200. Det är helt enkelt demokrati i arbete. Det kommer att finnas möjlighet för riksdagens ledamöter att rösta ja eller nej till vad som i så fall blir Sveriges andel av detta.

Jag vill påpeka följande om Sverige inte är med i detta. Om alla länder säger att de inte behöver göra några extra insatser är vi tillbaka i beskrivningen av vad som sker i länder som inte kan hantera sin egen situation, där arbetslöshet skenar, där det är stora problem. Ska det leda till statsbankrutt och totalt okontrollerad utveckling? Tror vi att det blir ett bra Europa att leva i? Min slutsats är att det blir det inte, att det är till och med farligt. Vi måste vara med och stödja och säkerställa god ordning och ge stöd till en bättre utveckling. Att göra det via IMF är det säkraste och bästa sätt jag känner till.

Anf. 30 DÉSIRÉE PETHRUS (KD):

Herr talman! Tack, statsministern, för återrapporten!

Europakten – hot eller möjlighet? Det är så det känns just nu när man läser i medierna om pakten. Vi i Sverige har redan överskottsmål och ordning och reda i våra finanser, men många av de länder som redan ingår i eurosamarbetet har inte ordning i sina finanser – vilket är lite märkligt eftersom de har starka krav på sig.

Man kan då se möjligheten att komma in till eurozonens bord och äntligen få vara med. Många säger ju att vi står utanför utan att delta i eurosamarbetet. Men då binder vi oss vid olika regler om sanktioner och så vidare.

Om jag har uppfattat det rätt innebär ändå det så kallade sexpaketet som vi tidigare har pratat om att vi också får den typen av sanktioner. Är det så mycket nytt?

Ju fler som ansluter sig till pakten desto starkare blir den, desto mer ekonomisk kontroll får vi över Europa, vilket också påverkar Sveriges ekonomi. Krävs det en fördragsförändring om alla, även Storbritannien, mot förmodan skulle ansluta sig till pakten, om paragraf 5 blir mer lagligt reglerad så att det går att vända sig till EU-domstolen?

Anf. 31 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Det finns en viktig poäng i det Désirée Pethrus här nämner, och det är att Sverige redan förbundet sig till flera av de instrument som finns inom Europeiska unionen och som jobbar med att skapa en bättre ordning.

Jag nämnde till exempel att vi redan tidigt var med i stabilitets- och tillväxtpakten. Vi kan ha synpunkter på hur det där har efterlevts, men realiteten är att Sverige är en del av detta trots att vi inte är med i det tredje steget – övergången till euron. Vi har anslutit oss till den så kallade

europiska terminen som innebär en möjlighet att förhandsgranska nationella budgetar och synpunkter från kommissionen. Likartade tankegångar återkommer nu i en del av dokumenten.

Vi har anslutit oss till det så kallade sexpaketet som är ett lagstiftningsspaket som också innehåller åtgärder för en bättre budgethållning. Det är också ett skäl till att vi säger att vi behöver analysera detta.

Väldigt mycket i de här åtagandena har vi redan antingen i nationell lagstiftning eller också via andra delar av det EU-samarbete som vi är anslutna till. Vad är det då som egentligen adderas?

Ja, bland annat vet vi beträffande de automatiska sanktioner som man nu talar om och som vi för övrigt förespråkade och ofta tyckt borde ha införts redan tidigare att det är bättre med små automatiskt verkande sanktioner än drakoniska politiska åtgärder som ingen använder, så i den delen är det bra. Men bland annat huruvida det verkligen legalt ska ha verkan i Sverige ska vi analysera, diskutera och återkomma till. Där är vi som sagt inte färdiga.

Vad var den andra delen?

(DÉSIRÉE PETHRUS (KD): Fördragsförändringen.)

Ja, fördragsändringen: Skulle läget – det är ju inte riktigt beskedet från Storbritannien – i processen fram till marstoppmötet återuppstå att alla 27 samtalar ska det naturligtvis inte uteslutas att man går tillbaka till en lösning där de 27 via en fördragsförändring tillåter – återigen – den fördjupning som de 17 huvudsakligen ansvarar för. Det var ju det mandat jag hade med mig från EU-nämnden och var redo att agera för.

Vi är i ett nytt landskap när det måste skrivas mellanstatliga avtal. Vi föredrar en lösning där alla 27 är med. Det kommer fortsatt att vara vår ståndpunkt. Men vi kommer också att vara konstruktiva och se hur detta kan lösas med ett mellanstatligt avtal samt att ha som utgångspunkt att säkra mesta möjliga inflytande för svenska intressen om det blir det här som blir lösningen.

Återigen: Det är inte bara i Sverige och Stockholm som detta analyseras, utan det görs i en lång rad länder. Vi för en dialog med dem och återkommer för att beskriva hur slutliga ställningstaganden sedan ska kunna göras och förankras.

Anf. 32 DÉSIRÉE PETHRUS (KD):

Herr talman! Jag tycker att det är bra att statsministern här är en försiktig general och att vi ska analysera. Att också riksdagen ska vara involverad tycker jag är jätteviktigt, eftersom det finns väldigt många diskussioner och väldigt många olika folkliga frågetecken så att säga kring hur mycket Europa ska ta över vårt självbestämmande. Därför tycker jag att det är mycket viktigt att riksdagen finns med.

En sista fråga: I vilken mån bedömer statsministern att andra politiska frågor än de rent ekonomiska kommer att diskuteras inom pakten om vi inte deltar, och finns det andra frågor där vi riskerar att inte få vara med och påverka?

Anf. 33 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Så som det är skrivet är det här koncentrerat till ekonomiska frågor. Men jag tycker att man korrekt ska redovisa för riksdagen att det alltid finns en dynamik i ett samarbete där man träffas ofta, återkommande, och som leder till frågor om risken finns att detta expanderar till områden där 17 diskuterar det som egentligen berör alla 27.

Det är också därför vi försöker säkerställa att komma närmare de 17:s samarbete och – med respekt för att svenska folket sagt att vi ska vara utanför euron – ändå kunna skapa en insyn, få återrapportering och kunna veta att man verkligen håller sig kopplad till euron, inte till det som är gemensamt för alla 27. Det är en viktig diskussion. Den diskussionen förs inte bara här i Sverige, utan den förs i samtliga tio medlemsländer som inte har euron. Vi diskuterar också med varandra.

Enligt min uppfattning finns det en väldigt bred uppfattning om vikten av att hålla ihop alla 27 och att inte få en stor splittring av EU. Frågan är alltså viktig. Exakt hur detta utvecklas måste man följa mycket nära, för det handlar inte bara om vad man skriver i dokument, på papper, utan också om vad som faktiskt sker på mötena.

Anf. 34 BO BERNHARDSSON (S):

Herr talman! Jag vill tacka statsministern för återrapporteringen.

Åtminstone vid ett par tillfällen tidigare när vi befann oss i ett annat läge har jag ställt frågan vad en frivillig anslutning till ett mellanstatligt avtal skulle innebära ifall vi kom i den situationen. Det har ju under ett antal veckor nämnts som en möjlighet.

Bland annat från statsministern har jag fått svaret att det väl framför allt för dem som bestämt sig för att bli euroländer ska ses som en möjlighet att förbereda ett insteg i euron och den valutan.

Återigen befinner vi oss nu i ett lite annat läge; det gör man hela tiden när det gäller europeisk politik, krispolitik. Jag vill hänga kvar vid nämnda frågeställning – andra har också gjort det.

Ett par positioner måste Sverige ta till vara i den här fortsatta processen.

Först och viktigast är naturligtvis att det för Sverige som ett icke-euroland inte blir aktuellt att lämna över finansmakt, skattepolitisk makt eller makt över vår budget till euroländer, till en sådan sammanslutning.

Med detta sagt är det samtidigt klart att det finns ett allmänt intresse för Sverige att så långt som möjligt hävda just svenska intressen. Vi vill vara med, föra diskussioner och påverka. Det kan ju tänkas att det hela rör sig in på andra områden än de jag nu nämnt.

Därför vill jag fråga, och jag vill inte ha svaret att ”vi håller på att analysera”: Hur ser statsministern på möjligheten att påverka det här i den riktning som ligger i Sveriges intresse? Har vi möjlighet att påverka avtalet? Hur ser i så fall möjligheterna ut, och hur skulle statsministern vilja se resultatet?

Anf. 35 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! I en del här håller jag väldigt mycket med Bo Bernhardsson. Frågan är om Bo Bernhardsson helt och fullt håller med sig själv; jag ska förklara vad jag menar med det.

Jag är mycket tveksam till exempel till att släppa fram en stark skatteharmonisering eller skatteregler som kommer på EU-nivå. Jag kan ta det exempel som just nu är mest omdiskuterat i Europa. Det gäller införandet av en finansiell transaktionsskatt. En stor andel av denna finansiella transaktionsskatt är tänkt att landa i Bryssel som finansiering av EU-gemensamma åtaganden. En mindre andel ska gå tillbaka till nationalstaten.

Vår analys är att Sverige kommer att gå med förlust om vi inför denna transaktionsskatt. I min rapportering är Socialdemokraterna för införandet av det här, men det får bli Bo Bernhardsson som redogör för det.

Jag ska inte svara att vi analyserar läget, även om vi gör det. Det är nog min uppfattning att vi kan säkerställa här. Det fanns till exempel en paragraf här som var längre i utkastet till slutsatserna och som handlade om eventuellt ytterligare steg bortom det som nu är stabilitets- och tillväxtpakt och automatiska sanktioner.

Den punkten ströks kraftigt ned. Nu finns i slutsatsen en hänvisning till en kommande diskussion, vid sommarens toppmöte i juni.

Ja, där bekantgörs nog en del av de frågor som Bo Bernhardsson talar om. Men det ströks därför att väldigt många markerar: Vi är inte beredda att gå längre än till att säkerställa nationell suveränitet när det gäller makt över budgeten till exempel och när det gäller stor skepsis mot en långtgående skatteharmonisering och flera av de saker som Bo Bernhardsson nämner. Det har också jag anmält, så det är min avsikt.

Det kommer inte att vara aktuellt i det korta perspektivet, för där är vi inte nu. Men det framgår av slutsatstexterna. Jag är övertygad om att – möjligen till sommarens toppmöte i juni – en del av de frågor återkommer som Bo Bernhardsson här berör.

Anf. 36 BO BERNHARDSSON (S):

Herr talman! En kommentar: När det gäller detta med en finansiell transaktionsskatt har vi nog inte riktigt samma uppfattning om vad den ekonomiskt kommer att innebära eller om vilka möjligheter som där finns. Men det får det väl rapporteras om vid något annat tillfälle; det är inte jag som rapporterar.

Statsministern har flera gånger hänvisat till det finanspolitiska ramverket liksom för att släta över det här med att det kan bli ingrepp i vår självständighet. Han säger att vi redan har ett finanspolitiskt ramverk. Jo, visst har vi det. Men poängen med ramverket är att det är någonting som vi själva i Sveriges riksdag beslutar om. Det är en viktig skillnad!

Anf. 37 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Vi är helt överens om att det är jag som återrapporterar från min närvaro under Europeiska rådets möte.

Jag tror dock att vi har läst ganska mycket om hur transaktionsskatten är tänkt att utformas, och det är ganska tydligt att man med detta tänker sig att finansiera gemensamma EU-åtaganden. En stor del av denna skatt ska gå till Brysselinstitutioner, och en mindre del är tänkt att återföras till nationalstaten. Sedan får Socialdemokraterna i andra forum naturligtvis återkomma och göra sina bedömningar.

När det gäller gränsdragningen fanns det en del utkast. Ta till exempel hur kommissionen inför detta toppmöte presenterade en idé där man

också sade att kommissionen i de lägen där stater har mycket djupgående problem och underskott till och med ska vara medverkande i att besluta huruvida man godkänner en nationell budget eller inte. Man försökte också få med en sådan skrivning i våra slutsatstexter. Detta ströks dock med hänvisning till respekt för nationell suveränitet i nationella parlaments möjligheter att ta beslut kring budgetar.

Vi har alltså haft precis denna diskussion, och det avfärdades. Utgångspunkten är i stället att även länder med stora problem kan få synpunkten att deras underskott är för stora och att de måste rätta till detta inom en viss tidsram. Det är dock fortsatt riksdagar runt om i Europa som sedan utformar och fattar beslut om hur det ska gå till. Denna gränsdragning menar jag alltså fortsatt respekteras, och det gäller inte bara EU-27 utan även eurozonens länder. Vi har nämligen precis samma diskussioner i parlament runt om i Europa, också i dem som finns genom eurozonen.

Där är vi i dag. Men visst, förslag på hur man kan förändra detta kommer – och det vet Bo Bernhardsson också – från alla möjliga olika håll. Slutsatsen från toppmötet var att tydligt markera denna gräns. Sedan återkommer diskussionen i juni, och inför detta tänker jag både förankra mig i förväg och rapportera.

Anf. 38 ELISABETH SVANTESSON (M):

Herr talman! Tack, statsministern, för återrapporten!

Denna höst och också under sommaren har det blivit väldigt tydligt att vi på grund av skuldkrisen också på olika sätt har en stor förtroendekris i Europa. Åker man till Grekland eller Italien och talar med både politiker och medborgare där ser man att det finns ett stort förtroendegap – medborgarna litat inte på politikerna, och möter man politikerna litat de inte på EU-samarbetet eller IMF. Det finns ett väldigt förtroendegap.

Framför allt har vi sett en förtroendekris när det gäller marknadens syn på hur dessa länder ska klara sin situation. Det är naturligtvis därför mötet i helgen var så viktigt – för att försöka återskapa detta förtroende. De långa räntorna har periodvis sprungit i väg i flera av länderna. Sverige är unikt på många sätt; det är viktigt att påminna sig om det. Vi har till och med legat under Tyskland under vissa perioder.

Min fråga är kanske lite mer filosofisk och inte så enkel att svara på. Syftet var ändå att försöka återskapa förtroendet. Statsministern säger att mötet i helgen var en bit på väg mot det. Hur lång tid kan det ta att återskapa förtroendet? Det är nämligen centralt också för Sverige att länderna kommer på fötter och att marknaden får förtroende för hela situationen, så att vi får lugn och ro.

Min fråga är alltså hur statsministern ser på detta. Hur lång tid kan det ta?

Anf. 39 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! När vi diskuterar räntor gör vi väldigt ofta det när vi jämför olika länder. Då menar vi räntor som betalas för landets statsobligationer. Den allmänna visdomen under efterkrigstiden har varit att de lägsta räntorna finns i Tyskland, och sedan får länder därutöver ett räntepåslag eftersom de anses lite mindre stabila och säkra.

Nu har det märkliga och historiska inträffat att Sverige – ja, till och med uppåt 60 punkter – och även Storbritannien har kommit ned i räntnivåer under de tyska räntenivåerna. Jag vill bara inskräpa vilken enorm diskussion detta har lett till i Tyskland. Det återspeglar nämligen inte bara att Sverige är välskött utan också att risktagandet i Tyskland har vuxit. Här finns en bild av att Tyskland i grunden får ta på sig riskhantering av stora delar av eurozonen, det vill säga stora delar av ett problemtyngt Europa. Till slut får även denna starka ekonomi finna sig i att finansärer av olika slag vill ha bättre betalt. Det blir så att säga en risk som i den delen växer.

Vad var frågan? Jag missade den.

(ELISABETH SVANTESSON (M): Hur återskapas förtroendet? Vilken tid kan man tänka sig att det tar för förtroendet att återskapas?)

Ja, just det – förlåt. Det verkar som att jag har dålig hörsel, men så illa är det inte.

Jag vill säga så här: Bedömningen av det som nu har skett är lite avvaktande. Det tror jag beror på att det i delar finns en färdplan för hur man ska få en bättre ordning. Det är ganska inskräpande regler som om de efterlevs kommer att skapa mycket större disciplin. Det betraktas nog från någon sorts marknadsutgångspunkt som positivt.

Här finns en förstärkning av den så kallade brandväggen. Vi talar om eurozonens gemensamma resurser på uppåt 500 miljarder, och det talas om tillkommande för IMF på upp till 200. Det är mer än tidigare, men andra skulle säga att det fortfarande är otillräckligt. När det gäller vad som görs i de individuellt mest skuldyngda länderna, Italien och Spanien, får vi tidiga signaler som möjligen leder till mer av reformer. Det är inte genomfört ännu, men det kommer att spela roll.

I blandningen av allt detta kommer någon sorts bedömning, och känslan är väl att det här tas några steg. Det är dock inte tillräckligt säkert för att vi ska kunna konstatera att vi nu till stor del blåser faran över. Det är därför jag indikerar att mycket av denna diskussion säkert kommer att fortsätta in på nästa år.

Det är egentligen inte så märkligt, vill jag bara understryka efter det jag sade om Tyskland. Det är nu ett läge där länder som har stora tillgångar och beskrivs som mycket rika är lite utmattade när det gäller hur stora åtaganden de kan ikläda sig för att försöka skydda andra, utsatta länder med mindre än att de själva får växande problem. Sverige har goda förutsättningar, men många andra är nu mycket skuldyngda och problemtyngda själva. Det bidrar också till känslan av att det är några steg i rätt riktning men att mer kommer att behöva göras.

Anf. 40 STAFFAN DANIELSSON (C):

Herr talman! Vi har en ekonomisk kris i Europa som påverkar Sverige. Jag har några frågor.

Föranleder krisen mer samarbete i EU eller möjligen mindre? Ska Sverige aktivt arbeta i EU:s kärna? Hur påverkas EU:s utveckling om Storbritannien, Ungern och Sverige – kanske några fler – avstår från att delta i det nya mellanstatliga samarbetet? Avgjordes Sveriges ställningstagande om hur vi ska agera 2012 redan 2003, genom euroomröstningen?

Det är tveksamt, eftersom Sverige står utanför och ska stå utanför euro-samarbetet.

Jag känner en stor ödmjukhet i detta allvarliga läge för ekonomisk utveckling och jobb i Europa, i EU och i Sverige. Jag välkomnar självfallet statsministerns besked om att noga utvärdera och i dialog med riksdagens partier diskutera och ta fram fakta för det kommande beslutet. Jag hoppas att riksdagens partier, inklusive Centerpartiet, öppet ställer upp på detta. Det är viktigt för EU och för Sverige att alla länder sköter sin ekonomi. Det har varit vår grundinställning hela tiden.

Anf. 41 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Jag har försökt att nogsamt anteckna frågorna; det är enklare att minnas och svara på dem då.

Låt mig säga så här: EU-samarbetet har alltid utvecklats via krishantering. Det är väldigt ofta så att samarbetet fördjupas när det är problem som ska hanteras. Då samarbetar Europas länder mer. På precis samma sätt som när vi nu har varit utsatta för finanskris och skuldskris sedan 2008 har vi tätare möten. Det är en signal om att vi behöver fördjupa vårt samarbete för att möta det som är gränsöverskridande. I den meningen skulle jag vilja säga att samarbetet fungerar och behövs, som ett svar på problem som i vår tid aldrig eller i alla fall mycket sällan är isolerade bara till ett land utan som sagt snabbt blir gränsöverskridande.

Vår formulering om att tillhöra kärnan av samarbetet är ett uttryck om en vilja och en önskan från alliansregeringen att Sverige ska kunna säkra sitt inflytande och vara i kärnan av samarbetet. Samtidigt ska man tillägga att vi i en del inte är det, eftersom Sverige inte deltar i euron. En hel del av fördjupningen som nu efterfrågas av de länder som har euron ställer därmed per definition Sverige åt sidan. Frågan är dock hur mycket och med vilka konsekvenser, och det är väldigt mycket det vi nu har diskuterat.

Det är många olika initiativ som har lett till de ordningar och regelverk som finns inom EU. Jag nämnde europeiska terminen tidigare, och stabilitets- och tillväxtpakten. Vi har haft många olika. En sak som har kommit på senare tid är det som kallas Euro plus-pakten. Det är också ett regelverk som syftar till att förstärka konkurrenskraft och även ha god budgethållning. Det fanns inget stöd i Sveriges riksdag för att ansluta sig till det, utan Euro plus-pakten har 23 medlemmar av de 27. Här står Sverige, Storbritannien, Ungern och Tjeckien utanför.

Det blir nu omdiskuterat huruvida samma länder inte heller den här gången ska gå med i budgetfördjupningspakten. Det är klart att blir vi gång efter gång i samma grupp som hamnar utanför när samarbetet fördjupas leder det ännu mer till frågor huruvida vi är på väg bort från kärnan för att mer hamna i periferin. Det tror jag att vi ska ställa in oss på. Det tycker jag också ska värderas när man analyserar det här läget.

Ja, det beslut som svenska folket fattade 2003 betyder väldigt mycket. Men, menar jag, det är också påverkbart och går att kombinera att respektera att vi inte går över till euron men ändå säkerställa att vi har ett inflytande. Dessutom är mycket av det som görs det som vi redan har gjort i Sverige och som vi önskar att alla andra hade gjort mycket tidigare. Det vill säga att rent inriktningsmässigt stöder vi väldigt mycket av det som görs.

Anf. 42 KARL SIGFRID (M):

Herr talman, statsministern! Det har varit intressant att läsa i tidningarna det senaste halvåret hur Angela Merkel och Nicolas Sarkozy har löst euroländernas skuldkris, inte bara en gång utan vid det här laget fyra eller fem gånger.

Den svenska regeringen har varit klok som inte har hastat in i Europapakten och i förlängningen riskerat att sätta oss i ett läge där vi för det första skulle kunna få en finansiell transaktionsskatt, för det andra att länder som Grekland, Italien och Frankrike skulle kunna sitta med vid bordet när vi utformar den svenska statsbudgeten. Vad ett medlemskap i europakten innebär vet vi ju inte.

Min fråga är om statsministern tror att de ganska vaga formuleringar som europaktsländerna har kommit överens om kommer att kunna omvandlas till ett fungerande regelverk.

Anf. 43 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Det som delvis nu ska analyseras är hur man skapar legal grund för ett mellanstatligt avtal, eftersom väldigt mycket av utgångspunkten var att försöka göra det inom ramen för 27 länder med en fördragsändring som tillät 17 länder att fördjupa sig. När det inte går måste man diskutera hur man som sagt legalt ska betrakta ett mellanstatligt avtal. Det är helt korrekt att den typen av frågor har vi inte fullständiga svar på, vilket jag har angivit här i dag. Detta ska analyseras, och vi ska återkomma.

Det är för övrigt en process där rimligen länder är påverkbara, också möjligen Storbritannien. Vi får som sagt till kommande toppmöten anledning att också ta ställning till hur vi i Sverige ska förhålla oss till detta.

Jag angav i tidigare svar att detta med budgetpåverkan, nationell suveränitet och finansiell transaktionsskatt definitivt är den typ av frågor som finns i luften. Men det ska inte automatiskt tas för givet att allting som nämns i den allmänna debatten sedan också är det som står i regelsystemen eller i papperen som vi kommer överens om. Här finns också tydliga gränsdragningar av det slag som jag har redogjort för, det vill säga inte en vilja att inskränka den nationella suveräniteten när det gäller budgethållning, till exempel.

Jag har också markerat att Sveriges uppfattning är att det inte är lyckligt att införa en finansiell transaktionsskatt, vilket det för övrigt också finns stöd för i andra länder. Det är dock fortsatt oklart huruvida man avser att införa en finansiell transaktionsskatt för eurozonen. Det får vi fortsatt se, men det finns definitivt en sådan diskussion på bordet.

Jag menar och hävdar att i den delen ska Sverige ha en suverän rätt att fatta sitt eget beslut och också kunna markera att vi inte tror på ett införande av den typen av ny skatt.

Anf. 44 PETER ERIKSSON (MP):

Herr talman, statsministern! Det är en hel del som redan, vilket Ulf Holm tidigare var inne på, har kritiserat den europeiska beslutsprocessen, att saker och ting går väldigt fort och att man inte hinner ha en demokratisk förankring i alla led, och det ligger nog en hel del i det.

Nu är det en besvärlig materia som vi har att göra med, och statsministern verkar vara inne på att han och regeringen inte ska ta ställning i sakfrågorna innan man har alla papper på bordet. Det verkar också som att statsministern är inne på att det nog kommer att ta ett par månader innan vi har detaljerna klara och kan göra en ordentlig analys. Då är vi, om vi börjar titta i almanackan, inne i mitten av februari.

Jag har en liten praktisk, futtig fråga möjligen, men den handlar om just den politiska demokratiska beslutsprocessen. Ska vi i mitten av februari ha en regering som funderar på hur man ska formulera en eventuell proposition i den här frågan, lämna den till riksdagen som sedan ska ha möjlighet att väcka motioner i ärendet, diskutera i utskott och ta ställning till en hel del frågor som kan vara ganska stora? Kan regeringen och statsministern garantera att vi hinner ha en vettig demokratisk beslutsprocess som är normal och anständig innan han ska åka ned till Bryssel och ge besked?

Anf. 45 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Nu är ofta ordningen den för europeiskt beslutsfattande att man ingår ett avtal mellan EU-27 som man därefter väldigt ofta får legalt fästa i de nationella parlamenten. För att säkerställa att det då verkligen finns ett stöd för det har vi en ordning där Sveriges regering på väg till olika rådsmöten inom den europeiska strukturen förankrar sig i riksdagen via EU-nämnden. På det sättet kan man säkerställa att det finns ett stöd för att regeringen till exempel säger att Sverige är intresserat av eller avser att ansluta sig. Men sedan får den slutgiltiga behandlingen av detta ske först när avtalet är färdigt och sedan lagförankras. Det sker väldigt ofta efter det att man har träffat överenskommelser. Det är ingen nyordning, utan det gäller en hel del av det legala arbete som sker inom EU, det vill säga en sorts förförankring, tydliga positioner, överenskommelse och därefter lagförankring.

Anf. 46 SUSANNA HABY (M):

Herr talman! Jag vill tacka statsministern. Det är alltid spännande att följa de här diskussionerna. Det händer mycket i EU just nu.

Vi har pratat väldigt mycket om ekonomi- och finansfrågor. Min fråga gäller energi och energins infrastruktur och hur den ska komma till stånd för att bli tillgänglig så att Europas medborgare får en säker tillgång till el och energi. Men detta kostar också pengar. Vi vet nu att vi ska få in pengar för att klara IMF och Europeiska centralbanken. Nu ska det förhoppningsvis till privata pengar också till de här stora investeringarna som ska säkra infrastrukturen.

Hur ser statsministern på möjligheterna att komma i mål vad gäller de väldigt tydliga och i närtid stående mål som man har satt upp i det papper som man har kommit överens om? Finns det en möjlighet att åstadkomma det i verkligheten?

Anf. 47 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M):

Herr talman! Som återrapportering kan nämnas att det finns slutsatser om detta. Det har diskuterats vid många tillfällen, men det var inte någon lång diskussion på det här Europeiska rådet kring de här frågorna.

Men jag har lärt mig att här måste man hålla tungan rätt i munnen, som ofta i politiken.

Det man väldigt ofta menar med energipolitik i delar av Europa är en önskan att få skattestöd från andra länder för att bygga ut transportsystem som säkerställer tillgång till fossila bränslen. Det har jag två invändningar mot.

Den ena invändningen är att det inte är den bästa klimatpolitiken, för det binder i realiteten fast oss i fossilbränsleberoende. Ska vi till den delen använda skattepengar ska de i så fall möjligen riktas till att mer försörja oss med förnybar energi och inte fossila bränslen.

Min andra invändning är att det väldigt ofta är en ursäkt från ett land för att försöka få stöd från andra för något som i grunden är marknadsmissigt möjligt att finansiera. Finns det någonting som det finns resurser till i världen så är det olja, kol och gas. Att hävda att transportlänkar för olja, kol och gas är något som andra skattebetalare måste stå för att få på plats vill jag som sagt kraftigt ifrågasätta.

Detta är en typiskt svensk ståndpunkt. Den delas inte av alla. Här finns många som har andra typer av intressen och ingångar. Därför förutser jag att detta fortsatt kommer att vara en mycket svår fråga.

Vi kommer, vilket jag också angav i tidigare frågesvar, så fort vi diskuterar den här typen av frågor att definitivt föra fram invändningar, som jag nu gjorde. Dessutom kommer vi att sätta tryck på att energieffektiveringsåtgärder och klimatomställning verkligen tas in i samma diskussioner som gäller det som kallas för energipolitik.

Överläggningen var härmed avslutad.

2 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 7 december.

3 § Ledighet

Talmannen meddelade att *Marta Obminska* (M) ansökt om ledighet under tiden den 13 december 2011–17 januari 2012.

Kammaren biföll denna ansökan.

Talmannen anmälde att *Hannes Beckman* (M) skulle tjänstgöra som ersättare för Marta Obminska.

4 § Anmälan om inkomna uppteckningar från EU-nämndssammanträde

Talmannen anmälde att uppteckningar från EU-nämndens sammanträde fredagen den 25 november inkommit.

5 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen

Talmannen anmälde att följande faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen inkommit och överlämnats till utskott:
2011/12:FPM44 Förordning om administrativt samarbete på punktskatteområdet KOM(2011)730 till skatteutskottet
2011/12:FPM45 Omarbetning av ränte/royaltydirektivet KOM(2011)714 till skatteutskottet
2011/12:FPM46 Förordning som etablerar ett åtgärdsprogram för tull- och skattefrågor KOM(2011)706 till skatteutskottet

6 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
EU-dokument
KOM(2011)817 och KOM(2011)822 till utbildningsutskottet
Åttaveckorsfristen för att avge ett motiverat yttrande skulle gå ut *den 3 februari 2012*.

7 § Förnyad bordläggning

Föredrogs och bordlades åter
Trafikutskottets betänkande 2011/12:TU1
Arbetsmarknadsutskottets betänkande 2011/12:AU2
Civilutskottets betänkande 2011/12:CU1
Socialutskottets betänkande 2011/12:SoU1

*Svar på
interpellationer*

8 § Svar på interpellation 2011/12:160 om beredningen av proposition om annonstid i radio och tv

Anf. 48 Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON LILJE-ROTH (M):

Herr talman! Sven-Erik Österberg har frågat mig om jag kände till ett krav som sägs ha funnits från Stiftelsen Fria Media innan propositionen 2007/08:4 *Annonstid i radio och TV* lämnades och i så fall vilken roll detta krav spelade i beredningen av propositionen.

Jag känner inte till att något krav skulle ha framförts från den nämnda stiftelsen. Förslagen i den aktuella propositionen bereddes på sedvanligt sätt. Ett underlag i form av en departementspromemoria utarbetades och remissbehandlades, varvid en bred krets av berörda intressenter fick möjlighet att framföra sina synpunkter. Det sammanvägda beredningsunderlaget utmynnade därefter i regeringens förslag. Motiven till förslagen framgår av propositionen.

Anf. 49 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S):

Herr talman! Jag tackar kulturministern för svaret. Jag är inte på något sätt överraskad av det. Att ett statsråd öppet skulle medge att det sker beställningar av propositioner mot betalning från kommersiella intressen skulle vara en sensation.

Bakgrunden till min fråga om det på detta sätt går att köpa sig propositioner av Sveriges regering är inte gripen ur luften. Låt mig för kammaren återge den centrala delen av den intervju i tidningen Resumé som gjordes med chefen för Stiftelsen Fria Media i juni 2007 i samband med att det avslöjades att stiftelsen 2006 gett Moderata samlingspartiet ett bidrag på 820 000 kronor. Jag läser:

– Ställer ni krav på partierna?

– Ja. Det ska vara till särskilda projekt som redovisas för oss.

– Som till exempel?

– Bland annat att tokigheterna kring sändningstillstånden för kommersiell radio uppmärksammades. Man får ju bara sända åtta minuter reklam per klocktimme. Lagstiftningen är inte modern.

Den 13 september 2007, tre månader efter uttalandet, lade regeringen i propositionen 2007/08:4 *Annonstid i radio och TV* fram förslag om att utöka tiden för annonser i radio och tv till tolv minuter per klocktimme.

Man behöver inte vara särskilt konspiratoriskt lagd för att tycka att det kan finnas ett samband mellan uttalandet i tidningen Resumé och den kort därefter framlagda proposition som gick i denna riktning – och därav min fråga till statsrådet.

Statsrådets svar är ett klockrent exempel på att stoppa huvudet i sanden och låtsas som ingenting. Såvitt jag förstår förnekar statsrådet all kännedom om existensen av ett sådant krav.

Hur trovärdigt är då det här? Det är publicerat i en tidning som måste betraktas som en facktidning på ett område som Kulturdepartementet är satt att bevaka. Det innehåller bland annat ett uttalande av den moderate partisekreteraren där han erkänner att partiet mottagit stödet på 820 000. Det innehåller också ett uttalande i en fråga som regeringen via Kulturdepartementet höll på att ta fram en proposition om.

Hur kan detta ha gått spårlost förbi departementets politiska ledning? Var det ingen som kände till att chefen för Stiftelsen Fria Media uttryckte sig på detta sätt och tyckte att det verkade konstigt? Det övergår i så fall till viss del mitt förstånd.

Det kan bara finnas två förklaringar. Antingen har statsrådet mycket lägligt glömt att hon har fått information om sakförhållandet eller så är omvärldsbevakningen på Kulturdepartementet inte tillräckligt god.

Jag frågar därför statsrådet om hon är helt säker på att hon inte har fått information om att Moderaterna fått ett bidrag på 820 000 kronor från Stiftelsen Fria Media med motkrav om lagstiftning för annonstiden i kommersiell radio.

Anf. 50 Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON LILJE-ROTH (M):

Herr talman! Man får vara väldigt konspiratoriskt lagd, Sven-Erik Österberg, om man tycker sig kunna se att det finns möjlighet att köpa propositioner. Stiftelsen Fria Media är såvitt jag vet en intern moderat stiftelse. Jag har ingen kännedom om hur de arbetar. Hur deras kopplingar

ser ut till Moderaterna får Sven-Erik Österberg diskutera med Sofia Arkelsten som är Moderaternas partisekreterare.

Det finns dock skäl att diskutera själva sakfrågan. Orättvisan i de osjysta villkoren för annonsmängden var en fråga som fördes fram av många intressenter, inte bara möjligen Fria Media. Att detta också, enligt Sven-Erik Österberg, ska ha förts fram i tidningen Resumé visar att detta var en öppen fråga. Det fanns många som ansåg att reglerna inte var sådana de borde vara.

Alliansregeringen förordar en fri mediepolitik med god konkurrens och goda villkor för alla parter. Förslaget om annonsmängden handlade om precis detta.

I korthet är det också kopplat till ett tv-direktiv som har diskuterats i Europeiska unionens kulturministerråd under lång tid, också när jag var ny som kulturminister.

Fakta i frågan är att de tv-företag som sände från London, TV3 och Kanal 5, hade möjlighet att sända tolv minuter, vilket inte gällde för Sverigebaserade tv-företag, till exempel TV4. Detta ansågs orimligt.

Vi tycker att det är självklart att alla ska ha samma villkor, och det var också bakgrunden till att vi lade fram propositionen.

Till fakta hör också att i den promemoria som togs fram och skickades ut på remiss föreslog departementet att det inte skulle vara någon gräns alls för radio. Det ansåg dock de kommersiella radiobolagen inte skulle fungera, för det skulle verka som en prispress på radioreklamen.

Därmed blev förslaget från departementet och sedan i propositionen att det skulle vara samma regler för kommersiell radio som för tv.

Anf. 51 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S):

Herr talman! Själva sakfrågan är intressant, och det är klart att det finns de som vill ha längre reklamtid och så vidare.

Poängen i detta är dock att den dåvarande partisekreteraren Per Schlingmann erkände i tidningen Resumé, som verkar inom kulturområdet, att partiet tagit emot ett bidrag på 820 000 kronor. När tidningen konfronterade Stiftelsen Fria Medias chef och frågade om man ställt krav på partiet när man gav ett sådant här bidrag svarade han helt öppet: Ja, det ska vara till särskilda projekt och redovisas för oss.

Som exempel nämner han sedan att reklamtiden är för kort och att han vill ha en förlängning.

Det är grunden för kravet man ställer på det parti man gett stödet.

Tre månader senare kommer det en proposition som tillfredsställer det krav som chefen klart uttryckt att han hade för att ge stödet till partiet. Det är anmärkningsvärt.

Ansvarigt statsråd säger i sitt svar till mig att hon eller någon annan inte känner till att denna diskussion fanns.

Det finns väl ett antal politiskt sakkunniga på Kulturdepartementet, säkert tre fyra stycken. Jag tycker att det är förvånande att ingen av dem skulle ha haft koll på vad som har stått i Resumé och tyckt att det var ett märkligt förhållande i en fråga som låg nära arbetet med en proposition. Man säger att man inte kände till detta, man kände inte till att man hade fått de här resurserna och man kände inte till att cheferna hade uttryckt sig på detta sätt.

Jag vill ge statsrådet ytterligare en möjlighet att svara på detta. Kände man verkligen inte till detta på Kulturdepartementet? Ansvarigt statsråd kände alltså inte heller till den här diskussionen och hade inte fått någon information från partisekreterarna om detta, vilket hade varit en nära koppling. Hade man verkligen ingen koll på detta när man fattade beslutet?

Jag tycker att det är en koppling som är ganska störande, inte minst med tanke på Moderata samlingspartiets ställningstagande där man säger att man vill ha en öppen redovisning av partistöden. Det har varit ett krav från flera partier i kammaren under en lång period. Det är märkligt att man inte tycker att den här kopplingen är besvärande när chefen så tydligt uttrycker att han, med sitt stöd till partiet, ställde krav på leverans inom vissa områden. Han nämner just det som tillfredsställdes i propositionen som kom tre månader senare. Jag tycker att det är en koppling. Man behöver inte vara särskilt konspiratorisk för att se den kopplingen med tanke på vad som har sagts och redovisats.

Jag ska ge statsrådet möjligheten att svara på frågan: Var det verkligen ingen som kände till detta? Tycker inte statsrådet att det är en ganska generande koppling med tanke på vad som har kommit fram i medierna och som man kan läsa i tidningen Resumé i juni, strax innan man lade fram propositionen?

Anf. 52 Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON LILJE-ROTH (M):

Herr talman! Transparens är väldigt viktigt. Det är därför Moderaterna och övriga partier i riksdagen diskuterar hur man ska redovisa parti-bidragen. Det borde vara en intressant och kanske känslig fråga för Sven-Erik Österberg med tanke på kopplingen till andra verksamheter. Det kan handla om lotterier som ger en hel del stöd till socialdemokratisk politik och kampanj. Det kan handla om kopplingen till LO. Vi är många som minns debatten från 70- och 80-talet med rätt långtgående förslag om hur Socialdemokraterna på beställning från LO skulle ta makten över svenskt näringsliv. Det var en socialisering utan motstycke. Det blev gudskelov inte så. Om vi ska tala om konspiration finns det mycket att diskutera.

Jag kan ärligt talat inte påminna mig någon artikel i Resumé. Däremot vet jag att frågan hade lyfts upp från många håll, inte bara från *en* aktör som dessutom stod Moderaterna nära.

Den mandatperiod då vi var i opposition och jag satt i kulturutskottet var frågorna om privatradions dåliga lönsamhet ett ständigt återkommande tema. Det berodde bland annat på de hårda villkor som Socialdemokraterna hade ställt upp och på höga koncessionsavgifter. Det var svårt att få lönsamhet. Annonsmängden var en viktig fråga som de kommersiella radiobolagen själva lyfte fram.

När det gällde tv diskuterades hur man skulle få rättvisande konkurrensneutrala villkor mellan de tv-bolag som verkar i Sverige och finansieras med reklam och dem som sänder från utlandet. Det var självklart att vi skulle förbättra villkoren för till exempel TV4 som sänder från Sverige så att de fick samma villkor som TV3 och Kanal 5. Det är rimligt att man har samma villkor också för privatradion.

Anf. 53 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S):

Herr talman! Jag noterar att kulturministern hellre vill diskutera sakfrågan och vad som var skälet till att ändra lagen. Det är intressant att diskutera, och det kan man ha olika åsikter om, men det är inte det interpellationen handlar om. Om jag ville ha reda på bakgrunden till propositionen och vilka bevekelsegrunder som statsrådet hade för den hade jag formulerat interpellationen annorlunda.

Vad jag pekar på är det som är kopplat till partistöd och vad man levererar med tanke på hur chefen för Stiftelsen Fria Media uttryckte sig. Det kanske har förekommit tidigare, men jag har aldrig sett ett så tydligt krav när man har lämnat pengar och att en chef så tydligt talar om vad han förväntar sig att få för det stöd han ger. Jag tolkar det som att man köper en proposition. Kulturministern förnekar att hon över huvud taget hade kännedom om detta och säger att propositionen har kommit till på annat sätt.

Det är bra att man nu har valt att ha någon sorts öppenhet när det gäller partistöden. Vi har ingenting att dölja. Det känner kulturministern till. När vi diskuterade detta förra veckan redovisade jag att Socialdemokraterna öppet har redovisat stöd från lotteriverksamhet och pengar som vi har fått från fackföreningsrörelsen. Det har redovisats till sista kronan när det gäller organisationer. Vi har ingenting att dölja på det här området.

För Moderaterna är det besvärande eftersom justitieministern för någon vecka sedan i riksdagens frågestund förnekade att man under senare tid hade tagit emot några resurser från organisationer. I samband med det kunde man notera att Stiftelsen Fria Media hade gett dessa resurser.

Jag noterar att kulturministern förnekar att hon har haft kännedom om den här kopplingen till lagstiftningen.

Anf. 54 Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON LILJE-ROTH (M):

Herr talman! Det får plåga Sven-Erik Österberg själv att han bär på dessa konspiratoriska teorier. Den här propositionen hade lagts fram i vilket fall som helst. Det här är rätt. Lagstiftningen var omodern, och det var många som ansåg det. Alliansen tycker att det ska vara så neutrala och rättvisa villkor som möjligt för olika medieslag, oavsett om de är kommersiella eller tillhör föreningsradion eller public service. Jag tycker att den här lagstiftningen är bra.

Vi lät promemorian gå ut på remiss och fick in synpunkter från många håll, bland annat från privatradion som ansåg att det inte var en god idé med obegränsad reklam. Det kan vi ha förståelse för. Det var därför vi lade fram ett förslag som stämmer väl överens med radio och tv.

Det här är för mig en sakligt motiverad debatt. Jag faller inte undan för påtryckningar. Det går inte att köpa propositioner. Vi arbetar inte så i alliansregeringen.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 55 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Stina Bergström har frågat mig vad jag avser att göra för att undvika nedläggning av en stor del av den miljövänliga containertrafiken på tåg i Sverige, vilka åtgärder jag avser att vidta när det gäller driften av kombiterminaler i Sverige och vilka åtgärder jag avser att vidta när det gäller balansen mellan banavgifter och servicegrad på spåret. Isak From har frågat mig vilka initiativ jag tänker ta för att arbetsmarknaden och industrins konkurrenskraft inte ska skadas av den situation som råder i transportbranschen och för att inte svensk åkerinäring ska slås ut av osund konkurrens. Siv Holma har frågat mig vad jag avser att göra för att på kort respektive lång sikt förbättra förutsättningarna för att öka gods-transporterna på järnväg, vad jag avser att göra för att kvalitetssäkra kombiterminalernas framtid och verksamhet samt vilka konkreta åtgärder jag avser att vidta för att få bort den osunda konkurrensen inom lastbilstrafiken.

Frågorna är delvis likartade. Jag har därför valt att besvara dem i ett sammanhang.

Frågorna om järnvägens gods- och containertrafik är bland annat föranledda av att det norska järnvägsföretaget Cargo Net tidigare i höst aviserat att det från och med den 11 december skulle upphöra med delar av sin så kallade kombitrafik i Sverige, det vill säga transport av standardiserade lastbärare som till exempel containrar och växelflak.

Låt mig därför först konstatera att Cargo Net nu meddelat att man efter samråd med sina större kunder har beslutat att fortsätta bedriva sin kombitrafik i Sverige. Beslutet gäller åtminstone till och med det första kvartalet 2012. Vad som kan tänkas hända efter det första kvartalet 2012 är i dagsläget osäkert.

Jag följer naturligtvis situationen noggrant men har inte för avsikt att på grundval av det nu inträffade vidta några särskilda åtgärder riktade mot gods- eller kombitrafiken på järnväg.

Godstransporter på järnväg tillhandahålls sedan 1996 i konkurrens. Minskar en aktör sitt utbud på denna marknad, finns det andra som kan expandera sitt. Kombitransporter på järnväg är dessutom ett attraktivt marknadssegment. Det har sedan 1996 ökat med ca 140 procent fram till 2010. Detta ska jämföras med att järnvägens godstransportmarknad totalt ökat med ca 25 procent under samma tid. Utvecklingen har också inneburit att allt fler aktörer visat intresse för och i vissa fall redan etablerat sig inom kombitrafiken.

Detta betyder att jag inte anser att de successiva banavgiftshöjningar som Trafikverket från och med 2011 genomför hotar konkurrenskraften för järnvägens godstransporter. Man ska komma ihåg att svenska banavgifter i ett internationellt perspektiv är låga.

En fortsatt positiv utveckling för gods- inklusive kombitransporterna på järnväg förutsätter att järnvägens marknadsaktörer kan erbjuda transporttjänster som är både kvalitativt och prismässigt attraktiva. Det förutsätter i sin tur att infrastrukturen medger genomförande av effektiva tågtransporter, det vill säga att det finns plats för sådana transporter och

*Svar på
interpellationer*

att de kan genomföras punktligt och utan störningar på grund av brister i infrastrukturen.

Regeringen och riksdagen har vidtagit ett antal åtgärder för att förbättra förutsättningarna för ökad punktlighet i järnvägstrafiken, men också för planeringen av järnvägsnätets utnyttjande. Åtgärderna avser såväl regleringsåtgärder och ökad finansiering av järnvägsnätets drift, underhåll och utveckling som olika uppdrag till Trafikverket.

Infrastruktur till kombiterminaler är i de flesta fall statens ansvar och av central betydelse för det svenska transportsystemet. Terminalområdet däremot är i allt väsentligt marknadsdrivet. Det är riktigt att Jernhusen AB har börjat upphandla driften av kombiterminalerna. Skälet är att man ville säkerställa en konkurrensneutral drift i dem, eftersom de till följd av att järnvägens godsmarknad är öppen ska kunna betjäna flera järnvägsföretag på ett icke-diskriminerande sätt.

När det gäller frågan om vilka konkreta åtgärder jag avser att vidta för att få bort den osunda konkurrensen inom lastbilstrafiken har jag vid ett flertal tillfällen svarat på liknande eller snarlika frågor i riksdagen och svarar nu som då att alla ska följa de regler som gäller. Självklart ska även staten via sina myndigheter utöva den kontroll och den tillsyn som behövs.

Jag uppfattar att det finns tillräckligt lagstöd för att ansvariga myndigheter ska kunna agera och beivra olaglig yrkesmässig trafik. Frågor om lönevillkoren inom vägtransportmarknaden anser jag däremot bäst lämpar sig för arbetsmarknadens parter.

Anf. 56 ISAK FROM (S):

Herr talman! Jag tackar ministern för svaret, även om jag tycker att det är beklagligt att vi inte har näringsministern här. Jag ställde faktiskt min interpellation till näringsministern då det i mitt tycke är en mycket viktig näringslivsfråga som vi ska diskutera och som handlar om osund konkurrens och villkoren på svensk arbetsmarknad.

Man kan samtidigt fundera på var vår näringsminister Annie Lööf har gömt sig nu när hon faktiskt har varit i det närmaste osynlig sedan hon tillträdde sin post.

Eftersom vi nu har en regering som är moderatledd är det väl ganska naturligt att det är en moderatminister som svarar även på de näringslivs-politiska frågorna. Mina frågeställningar var delvis hämtade från transportbranschen. I detta hänseende är det ganska naturligt att regeringen skickar infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd som jag vet är ganska påläst i dessa frågor.

Jag beklagar också att infrastrukturministern har valt att klumpa ihop dessa tre viktiga interpellationer. Jag hade gärna gått in mer i debatten om de andra interpellanternas interpellationer som är mycket viktiga, men det är inte riktigt möjligt just nu.

Min utgångspunkt för denna debatt är att jag under tiden följt hur utländska arbetare systematiskt utnyttjas på svensk arbetsmarknad. Hemma i Västerbotten har det varit särskilt tydligt. Ingen har undgått det som har hänt i bärskogen och hur bärplockarna systematiskt har utnyttjats. Alla har tyckt att förhållandena har varit oacceptabla. Faktum är att situationen för bärplockarna inte är speciellt olik situationen för många gästarbetande chaufförer och byggnadsarbetare i Sverige i dag.

Jag gjorde ett besök hos en större industri med mycket stort behov av fungerande transporter. Med den undermåliga kapacitet som vi har på järnvägen till norra Västerbotten är denna industri helt beroende av fungerande lastbilstransporter.

Jag fick både se och träffa förare i cabotagetrafik. Flera uppgav indirekt att de i stort sett kör enbart inrikestransporter i Sverige och mer sällan eller aldrig befann sig i sitt hemland.

Under hösten har även Västerbottensbanken träffat åkerinäringen i Västerbotten. Vi fick en mycket bra beskrivning av läget i Västerbotten där man tidigare varit förskonad från osund konkurrens. Men nu anser man att en ökande andel av den trafik som man ser är schemalagd cabotagetrafik. Skötsamma företag riskerar att gå i putten på grund av att ingenting görs. Företag törs inte växa, och få eller inga nya företag startas.

Herr talman! Hur bra en idé än är för en företagare är det inte hållbart med det kryphål som finns i lagstiftningen i dag. I både bygg- och transportbranschen är man enig om att det inte funkar som det är i dag.

Jag har också blivit kontaktad av fackliga företrädare för industrin där man rapporterar att en allt större andel av transporterna till och från våra viktiga industrier sker med bilar, både svenska och utländska, men ofta med östeuropeisk besättning. Många liknar dem vid trashankar, och språkförbistring är mer regel än undantag. Kvaliteten i transportbranschen riskerar att sättas på undantag.

Från åkerinäringen i Västerbotten är man mycket irriterad över de olika polismyndigheternas prioriteringar. Jag har från flera håll hört krav på att man ska ha en myndighet och att det skulle kunna vara en möjlig väg att få ordning på det juridiska regelverk som finns i dag. Men det handlar också om hur åklagarna väljer att prioritera och driva detta och faktiskt se till att de som har åkt fast åtalas.

Herr talman! Jag skulle från infrastrukturministern vilja höra lite mer precist vad som faktiskt händer i denna fråga.

Anf. 57 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Jag börjar med att tacka statsrådet för svaret på min interpellation. Men det är ett svar som gör mig mycket orolig. Den fråga som jag vill debattera här i dag är så viktig. Den handlar om de klimatsmarta transporternas vara eller inte vara.

Att köra containrar på lastbil till en kombiterminal, lyfta över dem på tåget och köra genom landet är ett klimatsmart sätt att frakta gods. Vi använder vägen bara när vi inte har järnväg eller sjöfart. I ett ansvarsfullt land är det järnvägen som företagen väljer eftersom den också är billigast.

I alliansregeringens Sverige är det i stället vägtrafiken som ökar. Statsrådet nämnde att transporterna på järnväg har ökat med 25 procent sedan 1996. Det är en glädjande utveckling. Men statsrådet glömde berätta att de tunga transporterna på väg har ökat ännu mer.

Det norska företaget Cargo Net har kört kombitrafik i Norge och Sverige sedan början av detta sekel. I oktober meddelade företaget att man kommer att sluta att köra i Sverige den 11 december i år. Det har redan inneburit en stor ökning av antalet långtradare på våra vägar och ökade koldioxidutsläpp.

I går fick vi visserligen beskedet att delar av trafiken – inte all trafik, som statsrådet tycks tro – kommer att köras fram till mars nästa år. Lösningen omfattar ungefär hälften av den mängd gods som Cargo Net körde förra veckan. Sex linjer har redan lagts ned. Det handlar om sex dagliga turer bland annat mellan Sundsvall och Stockholm och mellan Sundsvall och Göteborg. Där går nu det mesta godset i stället på lastbilar.

Jag tycker att statsrådet blundar för problemet när hon säger att någon annan tågoperatör kommer att ta över trafiken. Varför har ingen i så fall redan gjort det? De har haft sedan i oktober på sig att locka över kunderna. Jag tror att svaret helt enkelt är att ingen vill köra. Ingen vågar ta risken.

Cargo Net är det tredje företaget som har slutat köra gods på järnväg i år. Tidigare har Stena Recycling och Railcare lagt ned.

Herr talman! Jag håller med statsrådet om att den största anledningen till järnvägens problem är bristerna i infrastrukturen och bristen i punktlighet. Men det finns även andra anledningar, och de höjda banavgifterna är en. Regeringen aviserar i budgeten att man tänker höja intäkterna från avgifterna med 140 miljoner nästa år. Det är inte någon jättestor siffra i statens budget, men för dem som ska betala är den stor. Det handlar om 5–10 procent av företagets kostnader.

Tänk dig att din hyresvärd kommer och säger att han tänker höja hyran för din sunkiga, dragiga lägenhet trots att du har frusit, fått köpa värmefläktar och betala höga elräkningar de senaste åren. Nog skulle väl du i så fall säga: Visst kan jag betala mer i hyra, men då får du först renovera lägenheten!

På samma sätt är det med tågoperatörerna. Visst har de råd att betala mer för att köra på spår som fungerar, men inte samtidigt som de måste betala sina kunder för att godset inte kommer fram i tid och betala övertidsersättning till personalen och extraavgifter vid terminalerna för att de är sena – kostnader som beror på att hyresvärden, staten, inte kan erbjuda fungerande spår.

Jag vill fråga statsrådet: Tycker inte statsrådet att det är en konstig ordning att höja avgifter för en verksamhet som inte fungerar? Vore det inte bättre att vänta med hyreshöjningen tills spåren, kontaktledningarna och allt annat är renoverat?

Anf. 58 SIV HOLMA (V):

Herr talman! Jag tackar för interpellationssvaret. När infrastrukturministern svarar på tre interpellationer samtidigt blir svaren av förklarliga skäl övergripande och generella.

Mitt intryck är att infrastrukturministern rycker på axlarna och viftar bort sitt politiska ansvar med orden att hon följer situationen noggrant men inte kommer att vidta några särskilda åtgärder. Detta säger ministern trots att konsekvenserna av nedläggningen av kombiterminalerna blir katastrofala. Lastbilstrafiken beräknas öka med mellan 50 000 och 75 000 lastbilar i landet. Det är ett dramatiskt bakslag i ett flerårigt arbete med att flytta över godstransporterna från väg till järnväg. Koldioxidutsläppen ökar. I dessa dagar när klimatarbetet behöver intensifieras går utvecklingen bakåt i stället för framåt.

Från terminalen i Luleå kommer denna information: Trots skrivelser om att kombitrafiken räddas kvar är det endast trafiken Skåne–Umeå och

Göteborg–Umeå–Luleå som är föremål för att återuppstartas denna vecka, med reducerad kapacitet. Övriga linjer ligger fortfarande nere med många lastbilstransporter som följd.

Många kombiterminaler varslar personal som har mångårig erfarenhet och stor kompetens. Det är ett stort resursslöseri. Om en förbättring av villkoren för tågoperatörerna skulle komma till stånd skulle det kunna förhindra resursslöseriet med att säga upp dessa människor. Det är också ett stort resursslöseri att låta dessa stora terminaler stå tomma.

Herr talman! Det låter för övrigt som om det är bara det norska godstågsföretaget Cargo Net som har dålig lönsamhet. Faktum är ju att nästan alla godstågsföretag har röda siffror. Den positiva utvecklingen för kombiterminaltrafiken som började 1988 bröts 2007–2008. Vi har alltså haft en kraftigt sjunkande lönsamhet de senaste fyra åren. Och orsakerna känner vi ju alla till. Det handlar om de senaste årens vinterkaos på järnvägarna, de kraftigt eftersatta satsningarna på drift, underhåll och reinvesteringar samt de negativa effekterna av avregleringarna, som resulterat i en uppstyckning av järnvägssystemet. Som lök på laxen ska godsföretagen successivt betala ökade banavgifter på banor som inte på något sätt har förbättrats kvalitetsmässigt. Man ska alltså betala ökade avgifter på urusla banor och dessutom innan de har förbättrats!

Herr talman! Cargo Net berättade vid ett möte i riksdagen att de i Norge inte behövde betala banavgifter. Motivet var att det var ett led i att stimulera att mer av gods från väg fördes över till järnväg. Sveriges infrastrukturminister gör tvärtom. Avgifterna ökar för godstågen medan gods på vägarna går fria. Frågan är om ministern vill ha transportslagsneutrala avgifter.

Vore det inte på sin plats att pröva med att införa ett moratorium för banavgifterna, alternativt att ställa in banavgiftshöjningarna för att skapa förutsättningar för mer gods på järnväg och mindre på väg? Det vore väl en önskvärd åtgärd, åtminstone tills spåren rustats upp till en anständig kvalitet?

Delar infrastrukturministern min uppfattning att vi behöver mer gods på järnväg och inte mindre?

Anf. 59 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Låt mig börja med den oro som har präglat frågan hur vi på kort sikt ska kunna hantera containertrafiken på järnväg nu när Cargo Nets planerade marknadsutträde har pågått. Jag vill först säga att jag tycker att det är bra att infrastrukturministern följer frågan nära. Det känns betryggande. Det är också glädjande att vi nu faktiskt också kan se att Cargo Net behåller en stor del av trafiken i Sverige trots att vi diskuterade motsatsen för bara en vecka sedan.

Under den tid som Cargo Net fortsätter finns det möjlighet både för det aktuella företaget och för konkurrerande företag att bedöma marknadsläget och se hur man vill hantera framtiden. Det tycker jag är bra.

I debatten framhåller både oppositionspolitiker och enskilda företag att detta med förhöjda banavgifter skulle vara ett väldigt stort problem i Sverige och att det skulle skada svensk konkurrenskraft och godstransporterna på järnväg. När den här debatten går hög, så även i den här kammaren, kan det vara bra att påminna sig lite fakta.

Sverige har, precis som infrastrukturministern påpekade, väldigt låga banavgifter i ett internationellt perspektiv. De är nästan lägst i Europa. I Danmark är banavgifterna dubbelt så höga som i Sverige och i Tyskland nästan tio gånger så höga som i Sverige.

I Sverige utgör banavgifternas andel av tågtrafikens kostnader för godstransporter ungefär 6 procent. Det ska jämföras med ett Europa där avgifterna ligger någonstans i häradet 10–30 procent och i vissa länder ännu högre.

Dessa förhöjda banavgifter går dessutom tillbaka till järnvägen genom ökade satsningar på drift och underhåll. Ökad driftsäkerhet i järnvägssystemet är kanske den enskilt viktigaste delen för att öka konkurrenskraften i det svenska järnvägssystemet och se till att vi får mer kombitrafik på spåren.

Anf. 60 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Alla dessa tre interpellationer andas i grunden frågan: Hur kan svensk konkurrenskraft bevaras? Vi tänker då på tillväxt och utveckling oavsett var i landet produktionen sker.

Det är min fulla övertygelse att för att företag över huvud taget ska kunna verka och växa måste det finnas bra infrastruktur och möjlighet till goda transporter. Stina Bergström beskrev hur det kan gå till mellan olika transportslag, och jag är också av uppfattningen att just intermodalitet för många är det mest optimala. Därför planerar vi också infrastrukturen mer och mer efter det.

Isak From frågade mer konkret vad som händer just när det gäller den osunda åkeribranschen. Jag vill där bara påminna om det som började gälla från och med den 4 december i år, nämligen ett skärpt beställarsvar. Det är en viktig komponent.

Förutom att vi nu påbörjar ett arbete inom Regeringskansliet som samordnas mellan Näringsdepartementet, Justitiedepartementet och Arbetsmarknadsdepartementet för att fånga upp de olika vinklar som finns i problematiken pågår också ett arbete med att ta fram en förordning som ger myndigheterna i Europas medlemsstater möjligheter att utbyta information och därmed också att ta krafttag. Man ska också öka möjligheterna att tillfälligt dra in tillstånd, det som Transportstyrelsen gör, och inte bara utfärda en varning. Beroende på när propositionen kommer tror jag att detta ska börja gälla nu till våren, någon gång i mars.

Stina Bergström och till viss del också Siv Holma talar om järnvägen och har också frågat mig lite grann hur det blir på kort och lång sikt. Den största utmaningen som många av dem som transporterar på järnväg har känt är rädslan inför den kommande vintern.

Med två vintrar i bagaget har de tappat förtroendet för järnvägen. De har affärsrelationer, och en del valde redan långt på förhand att byta transportslag för att de inte vågade lita på att det skulle fungera den här vintern. Punktlighet och förtroendet för järnvägen är det som skapar konkurrenskraften för järnväg.

Just därför har vi ytterligare sett till att rusta upp inför vintern. Det kommer att ge vid handen hur man vågar satsa i framtiden. I fortsättningen handlar det om kapaciteten och hur vi får tillbaka robustheten. Därför satsar vi på både kort och lång sikt.

Är det rimligt eller inte att ta ut banavgifter? Stina Bergström nämnde exemplet Cargo Net som i Norge inte behöver betala någon banavgift alls. Men dess lönsamhet har rasat rätt så rejält i Norge. Det hänger ihop med att punktligheten också har rasat.

Frågan är hur stor del i sammanhanget som banavgifterna utgör av den totala transportkostnaden. Vi har valt tillsammans med Trafikverket att ändå höja banavgifterna successivt.

Det finns möjligtvis de som på samma sätt uttrycker: Ska man göra omvänt? Borde man inte satsa och få ordning på järnvägen först? Men vi använder banavgifterna direkt tillbaka för att stärka kvaliteten i järnvägen. Det köper de flesta och tycker är bra.

Dessutom tittar vi nu på hur man kan differentiera banavgifterna. Det är ett ekonomiskt styrmedel för tid och för tåglägen som transportörerna tycker är bra. Nästa år inför vi också kvalitetsavgifter som ett sätt att förhindra störningar.

Allt detta görs i syfte att få robusthet och tillförlitlighet så att människor vågar tro på järnvägen.

Anf. 61 ISAK FROM (S):

Herr talman! Jag ska fortsätta att tala om åkeribranschen. Det finns möjligheter att städa branschen så att företag som uppfyller kravet på gott anseende inte konkurreras ut av de oseriösa, en situation som inte borde vara möjlig i Sverige i dag om Sverige följt råden i Europaparlamentets och rådets förordning EG nr 1071/2009. De behandlar, som infrastrukturministern vet, gemensamma regler beträffande villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik.

Det kräver också att Åklagarmyndigheten lyfter upp och driver målen och inte som i dag nära nog konsekvent avskriver solklara fall. Praxis på böter behöver motsvara den i andra EU-länder som Frankrike, Finland eller Holland. En skärpning av lagstiftningen kommer förmodligen också att behövas för att straffen ska bli kännbara så att Åklagarmyndigheten faktiskt ska prioritera brottsligheten.

EU-domstolens domar i Laval-, Viking-, Ruffert- och Luxemburgmålet har försvagat de grundläggande fackliga rättigheterna i relation till EU:s ekonomiska friheter. I spåren av detta kommer olika fall av osund konkurrens upp till ytan. Det är vad vi ser nu.

Det nationella självbestämmandet på bland annat lönebildningens område har kraftigt begränsats. Efter domarna ställde de fackliga organisationerna i Europa krav på en ändring av EU:s fördrag genom att införa ett socialt protokoll.

En förändring av fördraget är nödvändigt för att hantera förhållandet mellan EU och medlemsstaternas kompetenser. Avsaknaden av en tydlig kompetensfördelning möjliggjorde domarna från EU-domstolen. Men den ordning och reda som ett socialt protokoll skulle ordna verkar vara långt borta i det blå Europa som finns i dag.

När vi nu tvingas leva i en nära nog fullt avreglerad marknad måste villkoren att driva företag vara desamma såväl för svenska företag som för företag i övriga EU-länder oaktat bransch. För åkerinäringens del finns ju redan i dag möjligheter att följa förordningen.

De viktigaste reglerna om gott anseende finns i artikel 6a iii. Den avgörande regeln om undantag finns i artikel 3.2., precis som infrastrukturministern är medveten om. För att motverka osund konkurrens vore det möjligt att följa en rad andra länders beslut att stävja den extrema marknadsstörning som i dag pågår inom åkerinäringen.

Ministern har själv nämnt att ett arbete pågår inom Regeringskansliet. Uppfattar jag det rätt att ministern menar att det är möjligt att lägga en proposition på vårt bord redan i mars? I så fall skulle det vara bra, och det ser vi fram emot.

Om jag går vidare finns EU-parlamentets och rådets förordning EG nr 1072/2009 som berör bland annat cabotagetrafik i artikel 8. Sanktionsreglerna finns i artiklarna 11–16 och är synnerligen drastiska. Det sägs att sanktionerna ska vara avskräckande. Hur avser den samlade regeringen att konkret efterleva det EU-kravet i Sverige?

Till detta kommer att EU:s vitbok om den långsiktiga transportpolitiken som lyfter fram behovet av en social stadga för transportnäringen och att falskt egenföretagande ska åtgärdas.

Hur tänker ministern och Sveriges regering se till att regeringen lever upp till de kraven?

Anf. 62 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Visst är det så att det inte är banavgifterna som är det stora problemet för våra tågoperatörer. Det säger också Cargo Net. Vad har varit problemet? Varför lägger det ned sin verksamhet? Det säger det att det gör senast i mars i vår.

Det beror på de senaste årens tågkaos, bristerna i infrastrukturen och bristen på punktlighet. Det är det stora, första problemet.

Det andra är avregleringen av terminalerna som har lett till en sämre samordning och dyrare omlastningar.

Men det tredje är ändå banavgifterna. Det är droppen. Jag skulle vilja fråga statsrådet om hon tycker att tågoperatörerna ljuger när de säger att de höjda banavgifterna är droppen som har fått bågaren att rinna över.

Jag vill komma tillbaka till min liknelse mellan dåliga spår och sunniga lägenheter. Om du bor i en dålig lägenhet och fastighetsägaren höjer hyran ligger det nära till hands att du som hyresgäst väljer att flytta till en annan bättre lägenhet med billigare hyra.

För tågoperatörernas kunder finns det alternativet. De kan välja att låta godset färdas på vägen i stället, på långtradare som inte behöver betala banavgiften. Det är den utveckling vi ser i dag.

Sjysta konkurrensvillkor måste innebära att varje trafikslag ska bära sina egna kostnader inklusive slitage och miljöpåverkan. Det gör inte den tunga vägtrafiken.

Herr talman! En enad klimatberedning ställde sig bakom ett införande av avståndsbaserad skatt för tunga lastbilar. Ett tiotal länder i Europa har infört eller beslutat att införa en sådan avgift. EU-kommissionen förespråkar den i sin aktuella vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde*. Men Sveriges regering inför ingen vägavgift. Den höjer banavgifterna i stället.

En lastbilsskatt är också rättvis. Samtliga tunga fordon som sliter på vägarna är med och betalar. I dag slipper de utländska åkerierna helt de kostnaderna. I dag kommer 20 procent av lastbilarna från utlandet, och den siffran ökar hela tiden. De flesta kommer från Danmark, Norge, Tyskland och Polen. Det är länder som alla har eller håller på att införa en lastbilsskatt.

Med en lastbilsskatt blir det lättare för järnvägsföretagen att konkurrera om transporterna. Det blir också lättare att motivera höjningen av banavgifterna. Jag vill fråga statsrådet: Varför höjer regeringen banavgifterna i Sverige utan att införa en liknande avgift för vägtrafiken?

Anf. 63 SIV HOLMA (V):

Herr talman! Låt mig börja med att instämna i Stina Bergströms fråga när det gäller att införa en avståndsbaserad vägavgift. Det handlar om att få transportneutrala avgifter. Jag ställde frågan om huruvida infrastrukturministern var inne på den banan.

Jag fick ett besked på den offentliga utfrågningen. Seko hade beräknat förseningskostnaderna på grund av vinterkaos med mera. De kom fram till att detta kostar drygt 5 miljarder kronor. Seko menar att man kan använda förseningspengarna bättre genom att lägga dem på att öka punktligheten och tillförlitligheten i järnvägssystemet. Det håller jag med om.

Jag har fått synpunkter från södra Sverige, där man säger så här: De flesta godsjärnvägsbolag i Sverige har röda siffror. Trots det vill Trafikverket höja banavgifter, införa dyra regler, exempelvis ECM och ERTMS, och dessutom ha en förmåga att stänga trafik när det blåser lite i Skåne och låta lastbilarna köra vidare på vägen bredvid. Trädsäkring måste prioriteras, nämner man. Det kostar oerhört mycket att stoppa trafiken och laga kontaktledningarna efter att träd har blåst ned. Det gamla SJ banavdelning hade skisser på hur det ska se ut bredvid spåret för att träd inte ska falla på kontaktledningarna.

Herr talman! Infrastrukturministern säger i svaret att det har vidtagits en del åtgärder. Hon nämner kvalitetsavgifter, som enligt min mening måste betraktas som slag i luften och som inte kommer att synas i några som helst positiva effekter på järnvägsspåren. Ministern talar också ökade satsningar på drift och underhåll.

Men Seko beskriver Sveriges utgifter inom detta område jämfört med andra länder med orden ”Sverige i botten”. De jämför 21 länders utgifter 2007–2013. Utgifter som andel av längden tågräls ligger i genomsnitt på 1,35 miljoner euro. Sverige ligger på 0,33 miljoner euro. Då ska man också komma ihåg att de ökade satsningar som infrastrukturministern är så glad över är begränsade till två år, 2012 och 2013. De ökade satsningarna motiverar regeringen med att de är en konjunkturrell engångssatsning.

Ingen kan övertyga mig om att regeringen kommer att kunna lämna den här bottenplaceringen. Man kommer inte heller att kunna hävda att man får bättre spår och bättre infrastruktur genom att efter 2013 års tillfälliga högre satsningar gå tillbaka till de låga nivåer som fanns före 2011. Delar infrastrukturministern min uppfattning att nivån på satsningarna på drift och underhåll samt reinvesteringar måste vara fortsatt höga också efter 2013?

Herr talman! Avslutningsvis är jag oerhört besviken på det lättvindiga sätt på vilket infrastrukturministern besvarar oron inför en alltmer växande olaglig och oseriös cabotage trafik och tillfälliga inrikes transporter på vägarna. Ministern konstaterar att man ska följa regler och att myndigheterna ska göra det de är ålagda att göra.

Men har infrastrukturministern lyssnat på arbetsmarknadens parter och på åkerinäringens och Transportarbetarförbundets gemensamma förslag för att minska den osunda konkurrensen? Vore det inte hedervärt om ministern medgav att deras förslag är intressanta och att hon tar dem till sitt departement för att bereda dem och undersöka om förslagen kan reducera den olagliga och oseriösa cabotage trafiken?

Anf. 64 EDWARD RIEDL (M):

Herr talman! Isak From beskriver ett möte med åkeribranschen i Västertoppen och de problem som man tar upp där. En del av det Isak From tar upp stämmer och upplevs mycket riktigt som problem i åkerinäringen. Men det han glömmer att berätta är att det enskilt största hot som åkerinäringen ser framför sig är den kilometerskatt som Isak From och hans socialdemokrater tillsammans med Sverigedemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet gärna skulle vilja införa, förvisso dock med lite olika motiv. Det vore det hårda slaget mot lastbilsbranschen.

De senaste vintrarna har varit hårda och inte bara drabbat Sverige. Vädret känner inga nationsgränser, även om man ibland i inrikespolitiska debatter kan tro att det är på det sättet. Även i andra länder har vädret stört infrastrukturen och järnvägssystemet.

Herr talman! Det verkar faktiskt vara på det sättet att det snöar även i länder som inte har genomfört någon avreglering av järnvägsnätet. Det blir dessutom problem i dessa länder på samma sätt som det blir problem i Sverige till följd av extrema vädersituationer.

Norge var förra vintern kanske det enskilt bästa exemplet i ett norra Europa där man klarade mycket av punktligheten i järnvägssystemet; det ska tilläggas. Mycket av det som de olika aktörerna har förberett inför denna vinter påminner om det sätt på vilket man förberedde sig i Norge under den gångna vintern.

Det är bra att man gör på det sättet. Det positiva exemplet Norge har vi en del att lära av i just detta fall. Men kom ihåg att det såg likadant ut i många andra länder! Vädret ställde till mycket problem i järnvägssystemet.

De förhöjda banavgifterna kommer ytterligare att höja de drift- och underhållsatsningar som vi kommer att kunna göra. Jag säger detta utifrån det förra inlägget jag hade eftersom det kanske är det enskilt viktigaste vi kan göra för att klara konkurrenskraften för järnvägen både när det gäller persontrafik och godstrafik.

Anf. 65 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Låt mig först vända mig till Isak From, som nämnde begreppet gott anseende. Det är någonting som vi har införlivat också i Sverige. Det innebär att om man inte sköter sig, låter bli att betala skatt och annat, kan tillståndet dras in. Det görs av Transportstyrelsen.

Du ställde en fråga om propositionen. Låt mig vara tydlig med att det inte gäller lösningen på alla de problem som tas upp i samband med denna diskussion. Det gäller i delarna att anpassa sig till EU när det handlar om att tillfälligt kunna dra in tillstånd. Men det handlar också om att kunna utbyta information myndigheter emellan mellan medlemsstaterna. Men det är en nog så viktig första del.

När vi pratar om transporter på järnvägssidan tror jag att vi är överens om att det är tågkaoset som är det stora problemet oavsett om man transporterar människor eller gods. Då ligger utmaningen just i att återställa järnvägen till det som den en gång i tiden var byggd för. Man ska se till att få tillbaka robustheten.

Vi har höjt anslagen för drift och underhåll, Siv Holma. Den som har varit särskilt uppmärksam under mina tidigare debatter kan konstatera att jag har nämnt de extra insatser som görs för åren 2012 och 2013 så att vi nu är uppe i över 7 miljarder för drift och underhåll jämfört med 3,8 miljarder år 2006. Jag har aviserat att regeringen med kapacitetsutredningen som underlag ska komma med en kompletterande infrastrukturproposition under mandatperioden. Det hänger ihop; det är inte konstigt alls.

När det gäller att avreglera terminalerna pågår en diskussion inte minst på EU-nivå när vi håller på att revidera det första järnvägspaketet. Om vi tänker oss det som vi alla egentligen tycker vore fantastiskt är det inte bara transporter på järnväg inom Sverige. Det handlar också om att kunna fortsätta även efter Sveriges landgräns ut i övriga Europa. Där har Sverige nu tagit ledningen för att få en godskorridor som går mellan Stockholm och Palermo. Det är genom sju länder. Det förutsätter å andra sidan förutom att infrastrukturen finns att vi har en administration som är lätthanterlig och harmoniserad. Det förutsätter också att vi har teknik som är harmoniserad. Då kommer kraven in på ERTMS, även om det i varje enskilt land just för stunden kan ställa till problem som man tycker att man har kostnader för. Det är riktigt. Men det långsiktiga målet är att kunna få fler och längre transporter inte bara i Sverige utan över hela Europa på järnväg. Den visionen tror jag att vi fortfarande måste ha kvar.

Också terminalerna kommer in som en viktig del. Det som nämndes tidigare om att Cargo Net drev i stort sett alla Jernhusens terminaler förut har lett till att det från att tidigare ha varit två järnvägsföretag nu finns ett tiotal.

Den diskriminering som kan uppstå när ett företag driver en terminal och även konkurrerar med andra gör att det finns ett behov av och ett krav på att det ska vara konkurrensneutralitet. Det är en diskussion som också pågår i Europa. Det handlar om problem som uppstår när det finns företag som äger, driver och samtidigt konkurrerar om verksamheten med andra. Det görs egentligen för att få öppenhet och transparens och för att man ska veta vad det är man betalar för. Det tror jag också är oerhört viktigt.

När det gäller förseningskostnaderna som Seko hade tittat på vill jag säga att vi även där har använt Trafikanalys. Tar man den sammanlagda bilden för vintern är vi uppe i över 11 miljarder. Därför behöver vi verkligen göra någonting åt det.

Anf. 66 ISAK FROM (S):

Herr talman! Låt mig gå tillbaka till infrastrukturministerns skriftliga svar där hon i slutet hänvisar till att lönesättningen på svensk arbetsmarknad bäst lämpar sig för arbetsmarknadens parter. Det är helt rätt.

I Transportarbetareförbundets och Sveriges Åkeriföretags gemensamma remissvar på DS 2011:20, *En reformerad yrkeslagstiftning*, hänvisar man till de kryphål som finns i lagstiftningen och som gör att det här inte fungerar i dag. År efter år har fackföreningsrörelsen, bland annat Byggnads och Transport, påpekat att det finns människor här i landet som inte jobbar på lika villkor och som utnyttjas under slavliknande förhållanden. Nu gör även åkerinäringen gemensam sak med fackförbundet och påpekar de brister som finns i dag. Om de här kryphålen finns kommer inte arbetsmarknadens parter att kunna klara den här frågan utan en tydligare lagstiftning. Det tror jag är ställt utom allt rimligt tvivel här i dag.

Vi önskar självfallet att vi har fel. Kommer det en ändrad inställning som mynnar ut i en skärpt lagstiftning, vilket vi vill se? Om regeringen tänker ta sig an frågan om jobbtrafikverksamheten på allvar krävs det faktiskt att man upphäver utstationeringslagen. Vidare krävs det också att regeringen inför en bekräftningsregel i utstationeringslagen som innebär att en arbetsgivare som hänvisar till att löner och villkor är godtagbara skriftligt ska tillämpa detta med ett avtal med arbetstagarorganisationen.

Min fråga till ministern är: När tar regeringen ett helhetsgrepp och skärper lagstiftningen så att skötsamma svenska företag inte utkonkurreras, så att Sverige fullt ut kan visa på sociala villkor som är värdiga svensk arbetsmarknad och så att svenska löner ska råda på svensk arbetsmarknad?

Anf. 67 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! Jag vill komma tillbaka till Cargo Net. Företaget lägger ned sin verksamhet i Sverige men fortsätter att köra i Norge. Precis som har sagts här har de haft samma problem i Norge med punktligheten de senaste åren, men Cargo Net ser ändå möjligheter att fortsätta sin verksamhet där.

När jag träffade representanter för Cargo Net förra veckan frågade jag: Vad är skillnaden mellan Sverige och Norge? Jag fick svaret: järnvägspolitik. I Norge har vi ett större stöd från politiken. I Norge höjer man inga banavgifter. I Norge är terminalen fortfarande en del av infrastrukturen.

Ja, Edward Riedl, vi har verkligen en del att lära av Norge. I Sverige har järnvägen styckats upp, och terminalerna ägs i dag av Jernhusen som nu även har börjat upphandla driften av de här terminalerna. Statsrådet säger att anledningen till den här nya ordningen är att det ska vara konkurrensneutralt. Inga företag ska gynnas. Det låter bra, tycker jag.

Jag vill ställa en avslutande fråga till statsrådet: Varför inte låta Trafikverket utföra den här driften av terminalerna?

Eftersom det här är mitt sista inlägg vill jag också vara tydlig med att Miljöpartiet kommer att fortsätta att jobba med den här frågan. Regeringen må tycka att inget behöver göras, men vi tänker fortsätta att jobba för klimatsmarta transporter med hopp om att regeringen någon gång kommer att börja lyssna på oss och på näringslivet.

Anf. 68 SIV HOLMA (V):

Herr talman! Infrastrukturministern pekar på Kapacitetsutredningen och säger att det finns en koppling. Det tolkar jag som ett svagt löfte om att det ska komma mer resurser till drift, underhåll och reinvesteringar även 2013. Risken är väl att allt kommer att hamna i långbänk, och medan gräset gror dör kon.

Ministern talar om konkurrensneutralitet mellan olika presumtiva godstågsoperatörer. Men varför talar inte ministern om transportslagsneutrala avgifter? Varför göra så stor skillnad mellan järnväg och väg?

Jag vill avsluta på samma sätt som Stina Bergström och Miljöpartiet. Vi i Vänsterpartiet kommer också att driva de här frågorna oerhört kraftigt. Vi tycker att det är viktigt att ta ansvar för klimatet. Vi tänker inte lämna över för stora problem. Vi tycker att det är oerhört viktigt att göra det vi kan för att minska koldioxidutsläppen, och där ingår också att föra över gods från väg till järnväg.

Jag är glad att vi har en förebild i Norge. I deras regering finns också vårt systerparti med. Jag har haft förmånen att samarbeta med dem i mina delar av landet när det gäller Malmbanan och sådana saker. Där finns det också en hel del som man skulle kunna utveckla.

Anf. 69 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! När det gäller transporterna finns det också någonting som oroar, inte minst av konkurrensskäl i detta avlånga land. Det är om vi skulle införa en kilometerskatt.

Jag ska haka på det som Stina Bergström och Siv Holma nämner om hur och på vilket sätt kostnaderna kan bäras oavsett transportslag, eller med ett annat ord internaliseringen. Det är egentligen det vi pratar om. Trafikanalys har fått ett uppdrag av oss för att vi verkligen ska veta hur stor andel varje trafikslag bär och hur avgifter, skatter och annat påverkas. Det ska vi ha som ett bra underlag för att vi ska kunna veta hur det verkligen ser ut när vi pratar med varandra om att det ena trafikslaget betalar mer än det andra. De ska återkomma med detta till oss under våren 2012. Sedan ska de fortsätta att återkomma varje år med en redovisning. Jag tror att det är en viktig faktor. Siv Holma var inne på de här transportslagsneutrala avgifterna.

Låt oss titta på Norge. Jag nämnde att Green Cargo inte har så bra lönsamhet där. Mycket är fokuserat på punktligheten. Där har vi i Sverige också vår utmaning. Vi ska också komma ihåg att Norge ser lite annorlunda ut. Där bedriver Cargo Net skytteltrafik. Verksamheten ser inte ut så i Sverige. Bedriver man verksamheten på det sättet i Sverige blir den också dyrare. Det tittas inte bara på kostnader utan även på intäkter.

Jag tror att det absolut viktigaste, och det är det som jag jobbar för, är att klara denna vinter. Det handlar om förtroende och om att få järnvägen att bli konkurrenskraftig. Vi har höjt anslagen för drift och underhåll för att få tillbaka robustheten. Detta är ett arbete som kommer att fortsätta.

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Svar på interpellation 2011/12:159 om supermiljöbilspremien i relation till statens upphandlingskrav och nollvisionen

Anf. 70 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Leif Pettersson har frågat mig hur jag ser på dels att supermiljöbilspremien kommer att subventionera bilar vars dåliga säkerhetsgenskaper står i konflikt med nollvisionen, dels det faktum att regeringen vill gynna bilar som inte ens klarar statens egna upphandlingskrav.

Regeringen avser att införa en supermiljöbilspremie från den 1 januari 2012. För att omfattas av premien måste bilen ha mycket låga utsläpp av koldioxid samt uppfylla de senaste trafiksäkerhets- och utsläppskraven. Eftersom syftet med premien är att stimulera introduktionen av bilar med goda miljöegenskaper kommer inte några ytterligare trafiksäkerhetskrav att ställas.

Trafiksäkerheten är ett av de allra viktigaste områdena inom transportpolitiken. Sverige är i dag ett av världens trafiksäkraste länder. Men varje svår olycka är en olycka för mycket, och vi måste träget arbeta vidare med trafiksäkerheten med nollvisionen som grund. Vi arbetar därför på många fronter för att åstadkomma detta, inte minst inom fordonsområdet.

Jag ser Euro NCAP, som står för European New Car Assessment Programme, som ett verktyg för marknadspåverkande konsumentinformation. Euro NCAP har också varit lyckosamt i detta avseende. Jag utgår från att Euro NCAP även kommer att påverka marknaden som omfattas av supermiljöbilspremien.

Jag ser en viss problematik med att koppla en statlig premie till en icke-statlig organisation som Euro NCAP är. Jag vet också att Euro NCAP regelbundet ändrar och skärper sina krav och kriterier. Ett praktiskt hinder är att det saknas uppgifter i vägtrafikregistret om Euro NCAP:s bedömningar.

Vad gäller Leif Petterssons fråga om statens upphandlingskrav menar jag att staten ska vara ett föredöme och gå före i omställningen till en trafiksäker fordonsflotta. Ett sätt är att ta till vara de möjligheter som den offentliga upphandlingen ger. Det är därför naturligt att regeringen infört mer långtgående miljö- och trafiksäkerhetskrav för de egna myndigheternas bilar och bilresor än vad som gäller i samhället i övrigt. När det gäller de administrativa problemen med att koppla Euro NCAP:s bedömningar till statliga krav har vi bedömt att dessa varit lättare att hantera för de statliga myndigheterna än vad som skulle ha varit fallet för supermiljöbilspremien.

Anf. 71 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Jag måste naturligtvis tacka statsrådet för svaret, men jag är långt ifrån nöjd med det svar jag har fått.

När regeringen vill införa subventioner för vissa typer av bilar är det viktigt att olika politiska mål beaktas. Nollvisionen är sedan länge ett mål för trafiksäkerheten i landet, ett mål som väcker respekt och uppmärksamhet runt om i Europa. Flera länder inspireras och tar efter. I det läget slår regeringen till med supermiljöbilspremien som inte på något sätt medverkar till att vi närmar oss nollvisionen. I stället riskerar vi att på

våra vägar få av regeringen subventionerade bilar med mycket dåliga trafiksäkerhetsegenskaper. Det kan inte vara rätt. Här borde regeringen tänka om.

Jag har tyvärr små förhoppningar om att så ska ske och måste säga att jag är besviken på hur regeringen behandlat frågan. Det kan inte vara okänt vare sig för infrastrukturministern eller för regeringen som helhet att det finns miljöklassade bilar som också klarar supermiljöbilsklassningen och har fem stjärnor i Euro NCAP:s krocktest. Till det kommer antisladdsystem och andra viktiga trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Inte heller kan det vara okänt för regeringen att det finns bilar med utsläpp på mindre än 50 gram koldioxid per kilometer som klarar krocktest, har antisladdsystem samt andra viktiga trafiksäkerhetsmässigt värdefulla utrustningsdetaljer.

Risken är stor att regeringen med 200 miljoner subventionerar bilar med mycket dålig trafiksäkerhet. När man vill göra något bra blir det i stället dåligt genomtänkt och hafsigt.

Jag tycker att regeringen i stället borde ha lyssnat på oss. Vi vill att man ska lägga kostnader på de bilar som har mycket stora utsläpp av koldioxid och inte klarar miljöbilsreglerna. Vi vill dessutom att man tar dessa pengar och lägger dem på de bilar som har låga utsläpp av koldioxid. Naturligtvis har vi högt ställda säkerhetskrav på de bilar som på det sättet ska få subventioner – fem stjärnor i Euro NCAP:s krocktest och antisladdsystem. På så sätt får vi trafiksäkerhet och ställer miljökrav på samma gång, dessutom till en betydligt lägre kostnad och gällande fler bilar än med regeringens system. Jag tycker att regeringen borde ha lyssnat.

Herr talman! Det fanns ett färdigt förslag från Transportstyrelsen på hur man skulle ha det med trafiksäkerheten, på det sätt som jag önskar, det vill säga fem stjärnor i Euro NCAP och antisladdsystem. Transportstyrelsens förslag hyvlades bort. Det försvann på vägen, oklart vart. Det är upprörande att man inte litar på ansvariga myndigheter i det här fallet. Man kan därför fråga sig om det finns andra bindningar mellan regeringen och vissa biltillverkare och bilimportörerna i fråga. Någon lobbyist är säkert glad i dag. Jag vill inte spekulera mer om det, men jag kan säga att något som kunde ha blivit mycket bättre nu blivit riktigt dåligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det borde regeringen beakta och därför tänka om.

Låt trafiksäkerhet och miljöengagemang gå hand i hand. Åtminstone borde regeringen ta tillbaka det förslag om supermiljöbilspremie som nu föreligger och komma tillbaka med nytt förslag, med krav på fem stjärnor i Euro NCAP och antisladdsystem.

För den enskilde som råkar ut för en olycka och skadas för att bilen inte var så säker hade det nog kunnat vara en väl så viktig miljöfråga att kunna undvika just den skadan.

Anf. 72 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Jag kan i mångt och mycket förstå Leif Petterssons resonemang. Det är klart att vi i ambitionen och viljan att gå före för att introducera fler miljöbilar inte vill riskera att vi tappar ett annat mål, nollvisionen, det som handlar om trafiksäkerhet.

Leif Pettersson säger att olika politiska mål måste beaktas. Det är riktigt, men det bästa får inte bli det godas fiende. Vad menar jag då med

*Svar på
interpellationer*

det? Det som vi gör gynnar miljöbilar, men det missgynnar inte direkt trafiksäkra bilar. Vi skulle naturligtvis kunna hårdra det hela genom att säga att om du i Euro NCAP fått en fyrstjärnig bedömning skulle du ändå kunna klassas in som lämplig och kunna få supermiljöbilspremien. Om det skulle handla om en bil där just krocktesten på fotgängarkrav bara kommer upp i fyra stjärnor vore det ganska korkat om det gäller en bil som körs i stan. Just där ger man inte fler än fyra stjärnor. Man får inte fem stjärnor på fotgängarkravet.

Det är därför viktigt att vi inte tänker oss trafiksäkerhetsarbetet gällande endast bilen, utan det finns också mycket annat, till exempel hur vi designar vägen, ordnar med logistiken och utvecklar tekniken, att chauffören som kör håller hastigheten och är nykter och så vidare. Hela det arbetet kommer vi att fortsätta med ändå.

När man registrerar en bil, såsom regeringen – rätt eller fel – har reonerat, framgår miljöperspektivet i det vägtrafikregister som finns. När man typgodkänner ett fordon ser man ganska direkt var utsläppen av koldioxid finns. Den poängbedömning som görs av Euro NCAP finns inte med i vägtrafikregistret. Det har diskuterats huruvida man rent administrativt skulle anse det vara krångligt eller inte.

Det är alldeles riktigt att staten valt att gå före. Vi har till och med gjort en egen förordning som styr statens och myndigheternas egna upphandlingar av bilar och resor. Där har vi ställt krav som mycket väl rimmar med de krav som Euro NCAP har sedan 2009 då de justerade kraven och gjorde dem ännu mer strikta.

På Euro NCAP tittar man normalt på vuxensäkerhet och barnsäkerhet, men man lägger till delen om en fotgängares säkerhet samt aktiva system. Antisladd är ett sådant. Vi har lagt med de kraven för att vi har sett att vi kan gå före även där. Men vi har även alkohol och sådana saker med i upphandlingen. Det är inte ett krav på alla andra bilar, även om jag vet att Leif Pettersson kanske skulle tycka att det vore bra.

Detta är naturligtvis inte någon lätt fråga. Frågan är vad som ska gå först. Jag tycker utifrån mitt perspektiv att vi naturligtvis måste ha bilar som över tid blir fossilfria. Vi måste ställa om vår bilpark. Jag är inte ute efter att vi ska ta bort ett antal bilar. Men samtidigt måste vi hålla fanan högt när det gäller trafiksäkerhet. Då är det så väldigt mycket mer. Vi har väldigt många inblandade, inte minst i nollvisionens arbete. Där kommer vi att fortsätta att hålla fanan högt.

Anf. 73 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Jag kan nog instämma i en del av det som infrastrukturministern säger på slutet. Det är väl självklart att vi ska försöka få en bilflotta som är fossilfri. Vi ser inte heller bilen som en fiende. I stället är det utsläppen som är viktiga. Men för den skull får man inte glömma bort trafiksäkerheten.

I ministerns svar påstods det något om att Euro NCAP skulle vara en icke-statlig organisation. Då kan det vara bra att veta att Euro NCAP styrs av transportdepartementen i Tyskland, Storbritannien och Holland, svenska Trafiksäkerhetsverket och den katalanska regeringen i Spanien.

Fia är en internationell paraplyorganisation för bilägarklubbar där de tyska och italienska motsvarigheterna till Motormännen är medlemmar.

Men det är mer för att få konsumentperspektivet. De som styr organisationen är statliga institutioner i andra länder.

Visst är det mycket angeläget att vi får fram en marknad för elbilar, pluginhybrider och andra viktiga fordon för att minska koldioxidutsläppen. Vi måste göra det. Vi måste minska oljeberoendet. Men jag vill återkomma till att det finns bilar med utsläpp på under 50 gram koldioxid per kilometer som klarar fem stjärnor i Euro NCAP:s tester och som är utrustade med antisladdsystem. Dessa säkra bilar finns i dag.

Förra gången regeringen arbetade fram en miljöbilspremie – den trädde i kraft 2007 – fanns det krav på fem stjärnor i Euro NCAP och antisladdsystem. Att regeringen fem år senare överger det här kravet är egentligen helt obegripligt. Jag kan i alla fall inte förstå det.

Ni måste tänka om i det här fallet. Det går utmärkt att främja försäljningen av bilar med låga utsläpp och ändå förändra trafiksäkerheten. Det här är inga mål som står emot varandra. Det är i stället mål som medverkar till varandras lösning.

Regeringen måste visa att den klarar att värna både klimat och trafiksäkerhet. Som jag sade tidigare borde ni ha lyssnat på oss. Med höga avgifter på de bilar som inte klarar miljökraven och överföring av pengarna till dem som släpper ut lite hade ni fått mer pang för pengarna och vi hade på ett bättre sätt kunnat värna både trafiksäkerhet och miljö i Sverige.

Anf. 74 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Det är alldeles riktigt som Leif Pettersson säger. Det tidigare Vägverket, numera Trafikverket, har varit med ända sedan starten 1997 som en av fem europeiska myndigheter som jobbat med Euro NCAP, i mycket för att ge en marknadspåverkande konsumentinformation som vi väl får säga har lyckats rätt väl. De har också varit med och drivit på och påverkat fordonstillverkare i riktning mot att tänka mer på trafiksäkerhet. Det tycker jag är alldeles utmärkt.

Det finns en diskussion som pågår och som jag tagit del av information om. EU har olika tester för godkännande av ett fordon för att det ska få vara i trafik, och man har rätt många lagstiftningsområden som man ska klara upp, 58, varav ungefär 43 har att göra med säkerhetsfunktioner. Bland annat tittar man på skydd vid sidokollisioner och frontalkollisioner, säkerheten i kupén och så vidare.

Euro NCAP tar bilklass för bilklass. Det gäller storleksklasser. Det förs en diskussion om att man inte strikt kan jämföra bilar mellan olika klasser eftersom en liten bil kanske har något snällare tester men en stor bil något hårdare tester. Men alla har i dag fem stjärnor när det gäller klassen. Vi vet att en större bil ute i den verkliga trafiken kanske klarar sig bättre rent trafikmässigt än en mindre bil, men rent miljömässigt är en sämre bil. Det här får man väl väga in i sammanhanget.

Det må vara så att supermiljöbilspremien är ett dåligt förslag enligt Leif Pettersson. Det är ändå den samlade regeringens bedömning att det är ett sätt att mer aktivt gå i bränschen för att utveckla fler miljöbilar, någonting som också är viktigt. Mitt perspektiv är att trafiksäkerheten ska vara i fokus även i fortsättningen. Då är det viktigt hur bilarna utvecklas, inte minst med ny teknik, där bilar pratar med såväl chauffören som andra bilar, samt att utveckla infrastrukturen, allt för att det ska

kunna bli mer trafiksäkert. Vi jobbar vidare i nollvisionens spår. Den delen kommer inte jag att släppa i alla fall.

Anf. 75 LEIF PETTERSSON (S):

Herr talman! Ministern medger alltså att det är fel i svaret och att det ändå finns en viss statlig inblandning i organisationen Euro NCAP. Det skulle mycket väl kunna ligga till grund även för regler i Sverige som skulle kunna omfatta supermiljöbilspremien på samma sätt som i den tidigare miljöbilspremien från 2007. Det borde därför inte vara något hinder, så att man av det skälet skulle kunna föra bort Euro NCAP som någon marginell företeelse, som man försöker göra i svaret.

Det är klart att en stor bil har lättare att klara sig i en krock, åtminstone med en mindre bil. En SUV och en liten miljöbil kanske vi inte ska jämföra om de krockar. Men om en SUV krockar med en lastbil ligger den risigt till. Allt detta väger man in när man tittar på krocktester – bilens egenskaper och hur bilen fungerar i sammanhanget.

Jag måste ändå komma tillbaka till att regeringen i sin egen förordning när det gäller statliga inköp av fordon ställer krav på fem starka stjärnor, 32,5 poäng i krocktest samt antisladd. Regeringen värnar om säkerheten för statsrådets limousiner och bilar för statliga tjänstemän, men bryr sig inte om säkerheten för vanliga medborgare. Så kan man i alla fall tolka det.

Visserligen ska bilarna som omfattas av supermiljöbilspremien klara ett helfordonsgodkännande i EU, men det gäller bara de grundläggande säkerhetskraven för att man över huvud taget ska få sälja en bil. Staten kan inte dela ut en premie när man köper en bil och samtidigt förbjuda sina egna myndigheter att köpa den bilen.

Anf. 76 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Herr talman! Man skulle kunna säga som Leif Pettersson, att EU:s krav på fordons trafiksäkerhet för att få ett godkännande av att en bil tas i trafik och för att få sälja en bil är låga. Men det finns ganska många krav, och många gånger liknar kanske det som görs just det som Euro NCAP gör men ändå inte riktigt eftersom man där gör ytterligare några tester, sidotester, som annars inte görs.

Å andra sidan finns det omvända: problemet med bilar som tillverkas i mycket mindre serier. Också då görs det undantag när bilarna ska ut på marknaden. Att det finns lättnader i kraven på trafiksäkerhetsskydd är jag väl medveten om.

Tillbaka till detta med Trafikverket och Euro NCAP och om det är en statlig organisation eller inte. Trafikverket har här ett samarbete på väldigt många områden och i många olika sammanhang utan att verksamheten för den skull behöver tolkas som statlig verksamhet.

Jag tycker att det är bra att Trafikverket – tidigare Vägverket – har varit med. Det här har funnits med i vårt tänk om nollvisionen i trafiken. Många inblandade parter jobbar utifrån sina olika nivåer. År 1997 fattade vi i denna kammare beslut om nollvisionen, och det var år 1997 som Vägverket som en av de fem gick med och startade Euro NCAP. Det tycker jag är bra.

Herr talman! Avslutningsvis: Staten har för sina myndigheter avseende förra året inhandlat ungefär 1 400 bilar. På dessa har vi ställt extra

krav. Vi har tyckt att det är rimligt att staten går före och visar vägen utan att vi behöver ställa samma krav på alla andra.

Kunskapen finns, och möjligheten finns för den som skulle vilja göra sitt val. I det sammanhanget är Euro NCAP en bra marknadskunskap när det gäller att välja rätt bil – helst trafiksäker.

Överläggningen var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 16.01 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 18.00.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 18.00.

11 § Svar på interpellation 2011/12:74 om skydd av marina Natura 2000-områden

Anf. 77 Miljöminister LENA EK (C):

Fru talman, ärade ledamöter! Helena Leander har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att uppfylla EU:s krav på skydd av marina Natura 2000-områden.

I frågan pekas Fladen och Lilla Middelgrund ut som två av Sveriges mest värdefulla marina områden. Jag vill verkligen instämma i det. De kvaliteter på arter och naturtyper som finns representerade i områdena påtalar väl i det europeiska nätverket Natura 2000 och är också anledningen till att områdena är föreslagna till nätverket.

I november 2003 föreslog regeringen områdena Fladen och Lilla Middelgrund till Europeiska kommissionen att ingå i Natura 2000-nätverket. Den 7 december 2004 beslutade kommissionen att anta de då ingående svenska områdena i den kontinentala biogeografiska regionen som områden av gemenskapsintresse. Både Fladen och Lilla Middelgrund tillhör den kontinentala biogeografiska regionen. De antagna områdena ska så snart som möjligt och senast inom sex år efter antagandet utses till särskilda bevarandehöjningsområden. Den 24 mars 2011 beslutade regeringen att utse Fladen och Lilla Middelgrund till särskilda bevarandehöjningsområden.

Ett beslut om att utse områden till särskilda bevarandehöjningsområden förutsätter att prioriteringar för varje enskilt område ska fastställas mot bakgrund av den betydelse området har för att möjliggöra att en gynnsam bevarandestatus bibehålls eller återställs hos berörda naturtyper. Prioriteringarna för varje område ska också väga in att Natura 2000 ska vara ett sammanhängande nätverk. Vidare ska prioriteringar fastställas mot bakgrund av den risk för försämring eller förstörelse som området kan vara utsatt för. För att nå en gynnsam bevarandestatus behöver bevarandemål

Prot. 2011/12:47
13 december

Svar på
interpellationer

formuleras. De bevarandeåtgärder som behövs för att nå dessa mål ska beskrivas. Hänsyn måste i det sammanhanget också tas till den hotbild som finns mot området.

I Sverige fastställs bevarandeplaner av länsstyrelserna, som har god kunskap om Natura 2000-områdena. För både Fladen och Lilla Middgrund finns fastställda bevarandeplaner. Sådana bevarandeplaner innehåller bland annat bevarandesyften, bevarandemål och bevarandeåtgärder samt en tidsplan för genomförandet. I bevarandeplanerna beskrivs därför vad som behövs för att bibehålla eller återställa en gynnsam bevarandestatus. Genom planerna säkerställs att berörda naturtyper och arter får ett fullgott skydd. De visar också vilka åtgärder länsstyrelsen har huvudansvaret för att de genomförs. Med hjälp av planerna kan också åtgärder kommuniceras och beskrivas, vilket är betydelsefullt när tillstånd söks för en verksamhet eller åtgärd inom ett Natura 2000-område.

Art- och habitatdirektivets regler om skydd av Natura 2000-områden genomförs i svensk rätt framför allt genom miljöbalken. Sedan den 1 januari 2009 tillämpas miljöbalkens bestämmelser om Natura 2000-områden fullt ut även inom Sveriges ekonomiska zon. I enlighet med direktivet krävs enligt miljöbalken tillstånd för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som kan skada de värden som skyddas i ett sådant område. Det finns inga regler som undantar fisket från denna prövning. Länsstyrelserna är tillsynsmyndighet och ansvarar därigenom för tillsynen över bestämmelsernas efterlevnad.

Fiske med redskap som skadar botten angas som exempel i bevarandeplanerna för Natura 2000-områdena Fladen och Lilla Middgrund på verksamheter eller åtgärder vilka kan skada områdenas naturvärden. Enligt miljöbalken måste sådana verksamheter eller åtgärder tillståndsprövas.

Art- och habitatdirektivet reglerar inte förvaltning av fiske. Detta sker i stället inom ramen för EU:s gemensamma fiskeripolitik, där arbete med en ny förordning pågår. Havs- och vattenmyndigheten har påbörjat ett arbete med att ta fram förslag till riktlinjer för hur processen kring reglering av fisket i marina skyddade områden ska se ut.

Om nya uppgifter visar att skyddet av de marina Natura 2000-områdena är bristfälligt, vill jag försäkra att regeringen har för avsikt att åtgärda dessa.

Anf. 78 HELENA LEANDER (MP):

Fru talman! Tack, miljöministern, för svaret! Jag uppskattar att miljöministern delar min syn på Fladen och Lilla Middgrund som två väldigt värdefulla marina naturskyddsområden som verkligen bör bevaras. Jag uppskattar särskilt att ministern lovar att åtgärda eventuella brister i det skydd som finns i dag. Den stora frågan är dock hur.

Enligt ministern ligger det på länsstyrelserna att se till att Natura 2000-områdena skyddas på lämpligt sätt, till exempel genom tillståndsprövning för fiske, när så är befogat. Men om länsstyrelserna inte gör det, vad gör man då? Det gör de nämligen inte. Om det sedan beror på att de inte tycker sig ha mandat eller inte tycker sig ha resurser ska jag inte lägga mig i, men faktum kvarstår att de inte gör det.

Detta är inte en ny fråga som plötsligt dykt upp på länsstyrelsernas bord, utan detta är något som har kritiserats i årtal. Det nya är dock att Sverige har blivit anmält till EU-kommissionen för att vi bryter mot art- och habitatdirektivet. Det borde faktiskt göra det ännu mer angeläget för ministern att se till att det verkligen händer någonting på området, så att vi inte bara fortsätter att vänta medan bottenrållarna trasar sönder de känsliga bottenarna.

Miljöministern hänvisar också till att Havs- och vattenmyndigheten har påbörjat ett arbete för att ta fram förslag till riktlinjer för hur processen kring reglering av fisket i marina skyddade områden ska se ut. Naturvårdsverket och Fiskeriverket – när det fortfarande fanns – påbörjade ett sådant arbete. Sedan lades dock Fiskeriverket ned, och Havs- och vattenmyndigheten fick arva frågan. De fick även arva en hel del ekonomiska bekymmer, så just nu händer det kanske inte så jättemycket på denna punkt. Om inte miljöministern kan lirka loss lite pengar från Anders Borg till Havs- och vattenmyndigheten kanske vi alltså inte ska förvänta oss några mirakel från deras sida just nu.

Där någonstans står vi. Det händer inte så mycket. Jag undrar: När har vi kommit så långt att ministern håller med om att skyddet för marina Natura 2000-områden faktiskt är bristfälligt och att det är dags för regeringen att agera? Ska vi fortsätta att luta oss tillbaka och säga att myndigheterna får fixa detta, även om de uppenbarligen inte gör det?

Anf. 79 ROGER TIEFENSEE (C):

Fru talman! Grunden till denna interpellation är enligt interpellanten själv ett initiativ från Greenpeace. De har anmält regeringen till EU-kommissionen för ett påstått brott mot EU:s art- och habitatdirektiv. Det handlar, som de uttrycker det, om brister i skyddet av marina Natura 2000-områden.

Jag delar både Helena Leanders engagemang för Fladen och Lilla Middelgrund och hennes åsikt att de är två av Sveriges mest värdefulla marina områden, precis som hon framför i interpellationen. Av miljöministerns svar framgår också tydligt att art- och habitatdirektivets regler om skydd av Natura 2000-områden genomförts i svensk rätt genom framför allt miljöbalken. Sedan den 1 januari 2009 tillämpas miljöbalkens bestämmelser om Natura 2000-områden fullt ut också inom Sveriges ekonomiska zon, vilket har betydelse för både Fladen och Lilla Middelgrund.

I enlighet med art- och habitatdirektivet krävs det enligt miljöbalken tillstånd för att bedriva verksamheter som kan skada de värden som skyddas i ett Natura 2000-område. Det finns inget som undantar fisket från denna tillståndsprövning. Det är länsstyrelsernas ansvar att som tillsynsmyndighet fullfölja detta. Det har gällt sedan 2009. Går man in på Greenpeaces hemsida i dag – Greenpeace är alltså upphavsorganisationen till denna interpellation – ser man dock att de tolkar miljöministerns korrekta och välkomna svar som en nyhet. Det har alltså gällt sedan 2009.

Min fråga till interpellanten är om det även är en nyhet för Helena Leander.

Anf. 80 LARS TYSKLIND (FP):

Fru talman! Jag tycker att Helena Leander har ställt en väldigt viktig fråga, och jag kan inte säga annat än att hon har fått ett väldigt bra svar av miljöministern.

Jag vill ändå vara med här och problematisera lite grann om detta med Natura 2000-områden och skyddet av havsområden. Det är välkänt att Folkpartiet är för att skydda fler havsområden än i dag. Natura 2000-områdena är naturligtvis viktiga, och även Mittelgrund Fladen är ett sådant viktigt område.

Bara det att det blir ett Natura 2000-område är ju ett slags kvalitetsstämpel på att det finns skyddsvärda områden och arter inom området. Det viktiga är då att ge tillräckligt skydd, som det brukar stå i Natura 2000-områdenas bestämmelser. Och det har de väl fått genom den bevarandeplan som finns för området.

Det talas mycket om myndigheternas roll i detta. De prioriteringar som görs i varje enskilt område måste naturligtvis utgå från de lokala förutsättningar som gäller för just det området, så att skyddet säkerställs och man verkligen prioriterar det som har betydelse för just det området.

Jag skulle vilja lyfta fram vikten av att följa de regler som finns och hur oerhört viktigt det är att ha en lokal dialog och en lokal förankring. Det handlar om att säkerställa att berörda naturtyper och arter får ett fullgott skydd. Det handlar inte om att lägga en död hand över mänsklig aktivitet i området. Då gäller det att engagera de människor som är berörda i området. Just när det gäller Fladen Mittelgrund är det kanske mest fisket som berörs. Men det finns andra områden där man går vidare och ska göra den här typen av bevarandeplan. Där är det viktigt att verkligen ta med dem som är berörda. Det tror jag är en grundförutsättning, för man kan inte ha bevarandeområden och skyddade områden där myndigheten hela tiden ska vakta, utan det är viktigt att de som är berörda tar ett personligt ansvar för att sköta det. Det finns många exempel på hur man, när fisket fått bli engagerad i en sådan här process, är med och tar ansvar.

Vi kan diskutera myndigheter och lagstiftning, men det är oerhört viktigt att ha en lokal dialog och en lokal förankring i det här arbetet.

Anf. 81 Miljöminister LENA EK (C):

Fru talman! Det har aldrig varit tillåtet att skada de värden som finns i ett Natura 2000-område. Efter att vi har haft en debatt och diskussion om huruvida detta gäller också i svensk ekonomisk zon är det tydliggjort, som Roger Tiefense påpekade, att det från den 21 januari 2009 också gäller för Natura 2000-områden i svensk ekonomisk zon.

Art- och habitatdirektivet reglerar inte förvaltning av fisket i sig utan bara sådant som kan skada. Fiskeripolitiken har ett helt annat beslutsystem och tittar på helt andra saker. För svensk del tror jag att det är viktigt att hitta avvägningen häremellan. Jag noterar att min företrädare har gett i uppdrag till Havs- och vattenmyndigheten att ta fram förslag till riktlinjer för hur processen för reglering av fiske i marina skyddade områden ska se ut. Det är naturligtvis väldigt viktigt.

Vidare besked kan jag inte ge innan det här arbetet är avklarat av de fackmännskor och myndigheter som enligt riksdagens beslut har att ansvara för de här frågorna.

Prot. 2011/12:47
13 december

*Svar på
interpellationer*

Anf. 82 HELENA LEANDER (MP):

Fru talman! Som miljöministern är inne på handlar den här frågan inte om fiskeripolitiken i stort. Det handlar inte om hur många fiskar som ska fiskas upp utan snarare om var och med vilka verktyg i de skyddade områdena. Då är det så att bottentrålningen kan allvarligt skada dessa värdefulla områden, och det är det vi pratar om.

Jag är egentligen inte bekymrad över lagstiftningen, utan jag är bekymrad över att vi har en lagstiftning som säger att fiske ska kunna tillståndsprövas i skyddade områden men att det ändå inte görs. Då kan man så klart som minister säga: Men vi har lagstiftningen på plats, och då behöver vi inte göra något mer. Eller så kan man säga: Det här är fortfarande ett problem ute i verkligheten.

Vad är problemet? Är det så att Havs- och vattenmyndigheten inte har uppfattat att de har det här uppdraget eller att de inte har resurser? Är det att länsstyrelserna inte har resurser eller att de upplever att de inte har ett mandat? Nu är det i och för sig inte miljöministern som ansvarar för länsstyrelserna, som får andra direktiv från den minister som styr över länsstyrelserna. Var ligger problemet?

Jag är bekymrad över att ingenting händer och att man bara väntar på att någonting ska hända, trots att de myndigheter som nu eventuellt har ansvaret inte verkar känna ansvaret av rutiga och randiga skäl.

Hur länge ska vi behöva vänta på att någonting ska hända medan detta destruktiva fiske fortgår? Skulle ministern kunna tänka sig att vända på det och helt enkelt införa ett tillfälligt moratorium för yrkesfisket i de skyddade områdena medan man försöker ta den långsamma vägen och utreda hur, när och under vilka former man ska kunna införa relevanta fiskeregleringar? Eller är det bara att fortsatt vänta och se?

Anf. 83 ROGER TIEFENSEE (C):

Fru talman! Jag ställde frågan till Helena Leander om det som verkade vara en nyhet för Greenpeace var en nyhet också för henne, att det är fullt möjligt att reglera detta i lagstiftning sedan 2009. Och jag tolkade Helena Leanders påstående i det andra replikskiftet, att problemet inte är lagstiftningen, som ett halvt erkännande. Ändå påstår Helena Leander i sin interpellation att eftersom man inte reglerat skadlig verksamhet i dessa områden bryter Sverige mot habitatdirektivet. Att just använda ordet man är väldigt insinuant. Det kan vara länsstyrelsen och det kan vara regeringen. Men hon avslutar interpellationen med att när regeringen inte ens förmår att leva upp till EU:s krav och ge tillräckligt skydd åt våra marina Natura 2000-områden blir det svårt att ta regeringens prat om havsmiljösatsningar på allvar.

Jag tror inte att vi är så oense. Men Helena Leander tar ett tydligt initiativ från Greenpeace, gör det till sitt eget och skruvar det sedan några varv till för att ta politiska poänger på det. Det tycker jag är synd, för jag tycker att vi gemensamt i Sveriges riksdag ska vara stolta över att vi sedan alliansregeringen tillträdde har en havspolitik. Och vi har ett havsanslag i budgetpropositionen. Det fanns inte före 2006.

Vi har ett anslag, och vi har en utpekad politik på havsmiljöområdet. Det är jag stolt över, och jag tycker att vi gemensamt ska vara stolta över det. Sedan kan vi rätta till och se till att myndigheter verkligen är medvetna om det uppdrag de har. Det kan väl vara ett positivt resultat av den här interpellationsdebatten att ansvaret är tydligt.

Anf. 84 LARS TYSKLIND (FP):

Fru talman! Det är kanske inte så märkligt att det i en fråga om just ett område som trots allt ligger en bit ut till havs kokar ned till fiskets skadeverkningar.

Det är nog precis som Helena Leander säger, att oftast är det inte lagstiftningen som är problemet utan tillämpningen och acceptansen. De som är berörda måste känna att det här är rätt och riktigt och acceptera det.

Greenpeace metod i området, att sprida ut ett antal stenblock – 200 stenblock tror jag att det var – känns inte som en metod som man ska behöva använda i ett rättssamhälle som vårt, utan vi ska med regler och myndigheter kunna reglera sådant här.

Som jag sade förut: När man skyddar ett område är inte målet i sig att lägga en död hand över det. Det finns ett mig närliggande exempel, Kosterhavets nationalpark, eftersom jag kommer från norra Bohuslän. Där hade yrkesfisket en verklig nyckelroll för nationalparkens tillkomst. Där trålar man fortfarande i nationalparken enligt regler som innebär att man inte skadar utan garanterar de skyddsvärda områdena.

Det går att föra en dialog, och det går att få dem som är berörda att acceptera lagstiftningen. Efterlevnaden kan ju inte bli bättre om man ser det som sin egen lagstiftning.

Anf. 85 Miljöminister LENA EK (C):

Fru talman! Det som Lars Tysklind tar upp är viktigt, nämligen att det finns en stolthet över naturvärden hos de människor som bor och verkar i området. I Fladen finns sublittoral sandbank, rev och bubbelrev, tumlare, fåglar och föryngringsområden. I Middelgrund är det likadant med föryngringsområde, sandbankar, rev, tumlare, sillgrissla, tordmule och allt som följer med det.

Det är viktigt att vi skapar samsyn runt de naturvärden vi vill skydda, att vi gemensamt arbetar fram de regler och hanteringssätt som behövs. Det skapar respekt och också ett större skydd än vad reglerna ensamt gör.

När det gäller skyddet av Natura 2000-områden förtydligades det, som Roger Tiefensee sade, 2009. Länsstyrelserna gör bevarandeplaner och har tillsynsansvaret. Länsstyrelserna ska också ha det goda samarbetet med människor som bor och verkar i området. När detta fungerar blir det bra; det blir en gemensam uppslutning och stolthet runt de naturvärden som finns i respektive skyddsområde.

Jag vill än en gång säga att det inte får förekomma skadlig verksamhet i Natura 2000-områden. Det är tydliggjort i svensk lagstiftning. Fiskeripolitiken är en annan beslutsorganisation, ett annat regelverk. Havs- och vattenmyndigheten har fått uppdraget att utarbeta förslag till riktlinjer för hur processerna kring reglering av fiske i marina skyddade områden ska se ut.

Jag vet att vi är långt framme. Det är unikt med skyddade områden i havet. Det är också unikt att ha en egen myndighet. Myndigheten är ny, men har kommit i gång bra. Jag tror att många i Europa och på andra håll i världen som kommer att vilja se hur vi löser dessa frågor och hur vi hanterar havspolitik. Det blir mer och mer viktigt. Därför är det bra att se hur denna myndighet utvecklas och hur arbetet blir mer och mer omfattande och organiserat.

Det är viktigt att se betydelsen i de olika regelsystem vi har och deras specifika uppgifter. Jag tror också att på det sätt som fiskeripolitiken förändras och utvecklas blir det ett bra komplement, och att dessa politikområden möts i ambitionen att bruka utan att förbruka.

Anf. 86 HELENA LEANDER (MP):

Fru talman! Det gläder mig att vi har en samsyn i att man inte ska skada de skyddade områdena. Vi styr dock inte det genom att säga det i kammaren. Bara för att vi säger att dessa områden ska få det skydd de behöver blir det inte så. Om inte Havs- och vattenmyndigheten upplever att man har uppdrag eller förutsättningar att ta fram regleringar och om inte länsstyrelsen upplever sig ha mandat eller resurser att begära tillståndsprövning av fisket måste något till.

Man kan spekulera i vem "man" är i min interpellation, men egentligen är det inte så viktigt. Någonstans har Sverige som land misslyckats om vi har åtagit oss att skydda Natura 2000-områdena och inte lyckas göra det. Om "man" är länsstyrelsen skulle vi i riksdagen kunna koppla av, men jag tycker att vi har ett ansvar för hur det ser ut i verkligheten och inte bara för hur det ser ut på papperet. Var det brister, om det handlar om resurser eller uppdrag, är inte det viktiga; det viktiga är att något händer. Där är vi inte i dag.

Lars Tysklind hade en poäng med att det inte ska behöva gå så långt att Greenpeace åker ut och dumpar stenblock i havet för att vi i Sverige inte kan skydda dessa områden. Jag tycker att vi kan bättre. Vi behöver göra mer än att säga att det ska bli bra, för det är inte alltid det går så enkelt.

Jag hoppas att regeringen efter denna debatt kan se över detta och kanske höra med sina myndigheter om det är något som behöver förtydligas och hur man kan gå vidare så att dessa värdefulla områden får det skydd de förtjänar.

Anf. 87 Miljöminister LENA EK (C):

Fru talman! Det finns en tydlig EU-reglering som skyddar Natura 2000-områden. Det finns en tydlig fiskeripolitik. Det är i Sverige förtydligat att reglerna om skydd av Natura 2000-områden också gäller i ekonomisk zon; det gäller både Fladen och Lilla Middelhavet. Det finns en myndighet som är tillsatt för att hantera dessa frågor. Det finns länsstyrelser som har ansvar för själva planerna, och de har också ansvar för tillstånd och övervakning i dessa områden.

Det är riktigt att vi inte styr från kammaren; jag håller med interpellanten om det. Vi får se vad Havs- och vattenmyndighetens utvärdering och genomgång av dessa områden kommer att ge. Finns det anledning till kritik ska vi självklart ta ansvar för det och förbättra.

I grunden delar jag, interpellanten och övriga debattörer samma syn, nämligen att dessa områden är oerhört viktiga, att det finns en anledning till att de är utsedda till Natura 2000-områden och att det är områden vars naturvärden är viktiga, inte bara nu utan också långt in i framtiden. Därför är det viktigt att den reglering vi har fungerar och efterlevs. Det är precis detta som Havs- och vattenmyndigheten tittar på när man drar upp riktlinjerna för hur fiskeripolitiken ska hanteras i dessa områden.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på interpellation 2011/12:85 om översvämningsrisk i Väneren och Arvika

Anf. 88 Miljöminister LENA EK (C):

Fru talman och ärade ledamöter! Jonas Sjöstedt har ställt två frågor till mig om hur jag avser att långsiktigt minska risken för översvämningar i Väneren respektive hur översvämningsrisken kan minskas i Arvika inom en snar framtid.

Det råder inget tvivel om att det är nödvändigt att utveckla samhällets anpassning till det förändrade klimatet. Detta anpassningsarbete är mångfasetterat och griper in i samhällets alla nivåer, från skador på fysisk infrastruktur till påverkan på den biologiska mångfalden.

Anpassningsarbetet kommer att behöva utvecklas under lång tid. Det handlar, som Jonas Sjöstedt påpekar, om att göra långsiktiga vägval och rätt vägval. Det långsiktiga arbetet har inletts, bland annat med att bygga upp viktig kunskap för att bättre kunna förebygga och ha beredskap att hantera den ökade risken av kraftiga översvämningar.

En viktig åtgärd i detta sammanhang är att ta fram en användbar höjdmodell över Sverige. Man skulle kunna tro att en sådan redan finns, men så är inte fallet. Baserat på förslag från Klimat- och sårbarhetsutredningen har regeringen gett Lantmäteriet i uppdrag att ta fram en nationell höjdmodell över hela Sverige. Arbetet innebär att laserskanna landet och fram till 2015 framställa en rikstäckande och noggrann höjdmodell. Lantmäteriet har i dag kommit ungefär halvvägs med detta arbete.

I budgetpropositionen för 2012 föreslår regeringen fortsatta satsningar för perioden 2012–2015 på området klimatanpassningar. Förstärkningen innebär att ytterligare resurser kan avsättas för höjdmodellen och att denna kan färdigställas under perioden.

Som Jonas Sjöstedt skriver innebär rasriskerna längs Göta älv att det är problematiskt att öka utflödet från Väneren via älven. En viktig åtgärd är därför att förbättra kunskapen om stabiliteten längs Göta älv i händelse av att ökade vattenmängder måste avtappas från Väneren.

Regeringen har därför gett Statens geotekniska institut (SGI) i uppdrag att genomföra en skredriskkartering för Götaälvdalen. Det är alltså det andra uppdrag som har påverkan på den här frågan. Utredningen ska redovisas till Regeringskansliet senast den 30 mars 2012, ganska snart alltså. En alternativ lösning på avtappningsfrågan som har uppmärksamats är att leda vatten från Väneren genom en tunnel till Västerhavet. Det är dock ännu alldeles för tidigt att ta ställning till hur denna viktiga fråga ska lösas.

För att redan nu minska risken för översvämningar i Vänern har en avtappningsstrategi överenskommit mellan Vattenfall, Länsstyrelsen i Västra Götaland och Sjöfartsverket. Det är den tredje åtgärd som har vidtagits. Strategin har tillämpats sedan år 2008 och utgör ett första steg när det gäller att hantera Vänerns översvämningssituation.

Vidare har SMHI på initiativ från berörda länsstyrelser, länsförsäkringsbolag och ett antal kommuner gjort en fördjupad studie av översvämningssituationerna kring Vänern och längs Göta älv. Resultatet av studien visar bland annat att tidigare beräknade vattenstånd blir något lägre, vilket är viktigt för berörda myndigheter att ha med sig i samarbetet och i samhällsplaneringen.

När det gäller de översvämningar som Arvika drabbats av under hösten 2011 har förstås berörda kommuner och fastighetsägare en viktig roll. Ansvaret för förebyggande åtgärder när det gäller översvämningar ligger till stor del på ägare av fastigheter och infrastruktur. Grundprincipen är att den som har störst nytta av en åtgärd ska ta den största delen av kostnaden. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) disponerar ett särskilt anslag för delfinansiering av naturolycksförebyggande åtgärder. Anslaget är begränsat och fördelas till sådana åtgärder som MSB bedömer vara mest nödvändiga. Arvika kommun har inkommit till MSB med en ansökan om statligt bidrag från detta anslag för att bygga fördämningar som skyddar staden mot översvämningar. MSB arbetar för närvarande med en prövning av ärendet.

Jonas Sjöstedt har också redovisat att domstolsprövning pågår av åtgärder ämnade att minska den allvarliga översvämningssituationen. Som Jonas Sjöstedt väl känner till efter många år i politiskt arbete kan jag inte närmare kommentera pågående prövningar hos våra domstolar och myndigheter. Jag vill dock försäkra Jonas Sjöstedt att jag delar hans bedömning av frågans betydelse och att jag kommer att följa den fortsatta utvecklingen noggrant.

Anf. 89 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Jag tackar miljöminister Lena Ek för det utförliga svaret på mina två frågor.

Det stora klimattoppmötet i Durban i Sydafrika har nyligen avslutats. Även om man inte hade så högt uppskrivade förväntningar är det en besvikelse att världens ledare inte förmår samla sig till resoluta åtgärder mot utsläppen av växthusgaser. Det är redan nu uppenbart att klimatförändringar leder till stora anpassningskrav runt om i världen. Det är lätt att tänka sig att anpassningskraven gäller atoller och låglänta områden i länder som Bangladesh, vilka är de områden som är absolut hårdast drabbade. Men det påverkar också oss här i Sverige.

En av de effekter som vi kan räkna med är ökade nederbördsmängder i delar av Sverige. Det kommer att påverka våra vattensystem. Det är en del av bakgrunden till den här interpellationen. Hur ska vi anpassa oss till ett förändrat klimat och ökade nederbördsmängder?

Arvikas vattensystem är anslutet till Vänern; det rinner ut i Vänern med ganska låg lutning. De områdena är redan i dag regelbundet drabbade av betydande översvämningar. Runt Vänern är det till exempel Karlstad och Lidköping som har problem med detta. Vi kan förutse att problemen kommer att förvärras i framtiden. Nu är vi i en situation då vi

måste tänka innan detta händer och förebygga det. Det naturliga hade varit att öka avtappningen från Vänern via Göta älv, men som både jag och ministern har påpekat är det svårt med tanke på rasrisken i Götaälvdalen. Man måste hitta en annan lösning. Det kan vara att förebygga rasrisken i Göta älv eller att leda ut vattnet i Västerhavet. En parallell vattenledning i Götaälvdalen har diskuterats.

Något som jag funderar över i Lena Eks svar är att det saknar tidsperspektiv. När är det dags att sätta ned foten? Vad är tidsperspektivet? När måste något göras? Det handlar ju om mycket stora investeringar för vårt samhälle. Det är inte någon speciellt partiskiljande eller blockskiljande fråga. Det är ett gemensamt ansvar.

Delar ministern den bedömning som görs av många som studerar det här problemet, nämligen att man kommer att tvingas vidta strukturella åtgärder för att öka avtappningen ur Vänern och att vi inom några år kommer att stå inför ett beslut om vilken väg vi ska gå? Vilket tidsperspektiv handlar det om? Vad tänker regeringen när det gäller de här frågorna? Vad tänker man göra när man har fått utredningsresultatet i mars nästa år?

Problemet i Arvika är lite annorlunda. Arvika drabbas ofta av översvämningar. I centrala Arvika har man i många år haft problem med att hålla vattnet borta. Man har tagit fram en plan för att åtgärda det. Man har gjort en mycket grundlig utredning. Kommunen har bestämt sig för att bygga en fördämning som ska skydda centrala delar av staden. Man tycker att man har funnit en god lösning. Nu får man inte de tillstånd som behövs för att bygga upp ett skydd för centrala Arvika.

Jag besökte nyligen Arvika och pratade med kommunledningen som var frustrerad. Man får rapporter från SMHI bland annat om hur nederbörds mängderna kan tänkas öka i framtiden. Man vill göra något åt detta och man vet vad man ska göra, men man får inte sätta i gång. Det berör en fråga som jag vid ett tidigare tillfälle har diskuterat med Lena Eks företrädare, nämligen den långa tid som handläggningen av sådana här ärenden tar i vårt rättssystem. Våra miljödomstolar är väldigt långsamma och strukturellt underbemannade. Det gör att beslut om viktiga investeringar och andra saker drar ut på tiden. Här bedrar nog snålheten visheten.

Jag förstår att ministern inte kan föregripa ett rättsligt beslut. Men när tror ministern att Arvika kan få ett besked? Vad ska man göra åt att det drar ut på tiden?

Anf. 90 LARS TYSKLIND (FP):

Fru talman! Det här handlar specifikt om Arvika, men också om Vänern. Vänern är ett bra exempel på riskerna med ökade nederbörds mängder. Som Jonas Sjöstedt säger är anpassning tyvärr en nödvändig del av klimatsamtal. Det är ingenting vi kan bortse från; det kommer att bli verklighet vad vi än gör och vad som än händer i klimatarbetet.

Jag vill lyfta in ytterligare en dimension, nämligen samspelet mellan stat och kommun. Inte ens staten kan garantera Vänerns vattennivå naturligtvis, men man kan se de stora lösningarna. Något av det mest förebyggande som kommunen kan göra är att inte bygga nytt inom översvämningens riskområden. Redan den 1 januari 2008 infördes det speciellt i plan- och bygglagen. Det står att man ska lokalisera bebyggelse på lämplig

mark, och det står om miljö och hälsa, buller, trafik och infrastruktur. Man lade till att man även ska ta hänsyn till risker för olyckor, översvämningar och erosion både vid bygglovsgivning och vid detaljplanhandläggning. Det är ett ansvar som kommunerna har att inte planlägga ny bebyggelse inom områden där det är översvämningsrisk i framtiden. Det var mot bakgrund av klimatdiskussionen och anpassningsarbetet. Den paragraf som infördes i den dåvarande PBL finns med även i den nya PBL; den har ett annat nummer men exakt samma lydelse. Jag vill lyfta fram det som ytterligare en åtgärd. Miljöministern nämnde några, och det här är ytterligare en som har vidtagits.

När det gäller olika kommuners och aktörers ansvar kan jag nämna att jag har erfarenhet från Alingsås. Där hade man en stor översvämning i Säveån för några år sedan. Något som kommunen gjorde där och som jag tycker var kreativt var att man använde det geografiska informations-systemet, GIS. Man hade höjdlägena och kunde visa precis var vattnet skulle komma först. Det var inte alls svårt att få försäkringsbolagen att agera och dämna där det behövdes. Fastighetsägarna och försäkringsbolagen tog kostnaderna men kommunen visade var de största översvämningsriskerna fanns. Det kunde man få fram väldigt exakt med det systemet. Det finns bra exempel på hur man kan jobba kreativt vid akuta tillfällen.

Anf. 91 Miljöminister LENA EK (C):

Fru talman! Jag håller med Jonas Sjöstedt om att vi måste inse att klimateffekterna är här, att de finns i Sverige och att de påverkar vår dagliga verksamhet och att de kanske påverkar våra kommuner allra mest – den lokala nivån. Om vattennivån höjs 6 decimeter, vilket är ett lågriskscenario med nuvarande forskning när det gäller klimat, har vi längs våra kuster 120 000 fastigheter som hamnar i skredriskområden. Det är enorma värden som står på spel. Därför är det viktigt att vi är noggranna med att tala om att klimatåtgärderna behöver vidtas snabbt, de behöver vara tydliga och att det inte bara gäller lågtliggande länder långt borta, som interpellanten talar om, utan det gäller globalt. Det är därför som de globala klimatförhandlingarna är så viktiga. Det är också därför som det var viktigt att vi i Durban kunde komma fram till ett Durbanpaket som handlar om hur vi ska lösa detta gemensamt.

Sedan vill jag också säga att det är oerhört tråkigt, givet detta läge, att det är så många länder i världen som inte är beredda att sätta ett tydligt mål för hur man ska sänka sina växthusgasutsläpp. Det kommer att bli absolut nödvändigt att göra det.

De svenska klimatmålen är minus 40 procent av utsläppen till 2020, en fossilfri fordonsflotta till 2030 och nollutsläpp till 2050. Detta är oerhört tuffa mål, men jag tror också att de är oerhört nödvändiga.

Man kan titta på vad som gjordes i maj, och som Lars Tysklind påpekade, och som är otroligt viktigt, nämligen ändringar i plan- och bygglagen som ska se till att kommunerna vid planläggning tar in just dessa aspekter som är mycket levande och verkliga i den kommunala verksamheten. Det är klart att det inte är roligt för en familj att satsa sitt livs besparingar och all sin energi på att bygga ett hus på en tomt som kommer att hamna antingen i ett översvämningsområde eller i ett skredriskområde

inom en snar framtid, åtminstone under överblickbar tid inom några decennier.

Kommunerna har därför ett oerhört stort ansvar. Länsstyrelserna har också ett oerhört stort ansvar att göra planer för respektive län för att titta på dessa frågor.

När det gäller Vänern finns det ett avtal om avtappning eller hantering av vattennivåerna i Vänern. Det är ett frivilligt samarbete, men det bygger just på de fakta som finns. Där finns också Vattenfall och Länsstyrelsen i Västra Götaland. Denna avtappningsstrategi innebär faktiskt en sänkning av genomsnittlig vattennivå med 15 centimeter. Detta är en frivillig åtgärd som i detta läge faktiskt är mycket bra och som man skulle önska fanns även på andra håll i Sverige.

Men vi måste ha all kunskap på plats för att kunna göra rätt saker. Det är SMHI-studier, skredriskkarteringen från SGI och den nationella plattform som Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har i uppdrag att upprätta.

Allt detta sammantaget ger oss den kunskap vi behöver för att kunna fatta de beslut som vi som sysslar med dessa frågor ser är nödvändiga. Men för att det ska bli rätt beslut måste vi också ha kunskapen på plats.

Anf. 92 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Jag har ingenting i sak att invända mot det som miljöministern anför. Men för mig är det fortfarande oklart om miljöministern gör bedömningen att det kommer att behövas större ingripanden med tanke på ökade nederbördsmängder för Vänern. Kommer det till exempel att krävas att man ökar möjligheterna att ha en större vattenmängd genom Göta älv? Kommer det att krävas att man utreder tunnelalternativet till Västerhavet och att man faktiskt gör en seriös studie av vad det skulle kosta, vad det skulle innebära, vilket ingrepp det skulle vara och vilka effekterna skulle bli av att släppa ut så mycket sötvatten i de fjordar som blir aktuella för utloppet här till exempel?

Här saknar jag en sorts strategi från regeringen. Tvekar ni fortfarande om att detta kommer att bli nödvändigt att göra om man ser några årtionden framöver, eller är det så att ni avser att sätta i gång en sorts utredning som kan leda till ett avgörande i fråga om vilken strategi som man ska välja? Jag tror att det är viktigt att man har ett långt tidsperspektiv när man talar om detta därför att det handlar om mycket stora investeringar. Där är jag nyfiken på att höra hur miljöministern ser på detta nu när man börjar samla på sig fakta från olika håll och kanske har underlag för att sätta i gång ett större arbete.

När det gäller Arvika och denna oerhört långsamma process att faktiskt kunna göra någonting åt översvämningarna när man har bestämt sig tycker jag att regeringen ibland lite grann skakar på axlarna åt att det tar sådan tid med tillståndsgivningen. Finns det någon strategi, finns det någon tanke, finns det några extra resurser? Hur ska man göra för att det inte ska bli så här i framtiden? Faktum är att problemen kan vara där igen nästa år. Men man hade kanske kunnat undvika detta om man inte hade dragit benen efter sig som man har gjort när det gäller Arvikas möjligheter att bygga dessa fördämningar.

Jag skulle därför vilja höra mer från ministern om hur hon ser på detta. Kommer det att krävas strukturella åtgärder, antingen via Göta älv

eller genom en tunnel, eller tror miljöministern att de åtgärder som har vidtagits är tillräckliga för det scenario som vi har framöver med ökade nederbörds mängder och ökade vattenmängder som ska gå igenom Värmlands vattensystem?

Prot. 2011/12:47
13 december

Svar på
interpellationer

Anf. 93 Miljöminister LENA EK (C):

Fru talman! För min del, Jonas Sjöstedt, är det ingen tvekan om att situationen kommer att bli värre framöver. Det visar all vetenskaplig forskning. Det är inte heller någon tvekan om att det måste göras saker. Det är precis därför som regeringen har gett dessa uppdrag för att samla kunskapen och för att göra rätt saker. Det handlar om höjdmodellen över Sverige som måste fram och som är på väg. Arbetet har gått halvvägs. Det finns pengar för att göra detta klart. Lantmäteriet jobbar på så fort man kan.

Det finns just för Väneren ett frivilligt avtal som ger en viss respit. Statens geotekniska institut har fått i uppdrag att göra en skredriskkartering, vilket är mycket viktigt. Det är oerhört viktigt att se att den väg som vatten leds inte orsakar mer skredrisk utan mindre. Detta är otroligt komplicerat med tanke på hur markförhållandena är just i västra Götaland.

Det som SMHI gör när man tittar på översvämningens riskerna är ännu en pusselbit för att komplettera den totala bilden. Och det som Myndigheten för samhällsskydd och beredskap gör är en annan pusselbit.

När dessa uppdrag är klara, som så vist har getts till dessa myndigheter, har vi en bild av det som behöver göras, och då ser vi också vilken tidsplan som vi måste sätta upp för detta.

Jag tror att det kanske är mer akut än vad många föreställer sig. Men jag försöker i hela mitt arbete som miljöminister att vägledas av forskning och fakta. Därför är det otroligt viktigt att vi får denna genomgång och att dessa uppdrag blir klara som har getts till de olika berörda myndigheterna som var och en har sitt expertområde.

Jag ska slutligen ta upp frågan om tidsaspekten. Mycket av det som Arvika gör är helt rätt. Men när ett ärende ligger för prövning i Miljödömsstolen kan inte en minister gå in och peka. Det är ett brott mot vår grundlag, och grundlagen ska man ha respekt för. Det är min grundmurade åsikt.

Sedan kan jag generellt säga att när jag tittar igenom systemet för tillståndsgivning i olika sorters miljöärenden bekymrar det mig att det många gånger tar så lång tid. Det tar också olika lång tid i olika länsstyrelser, vilket kanske bekymrar mig lika mycket. Jag har därför i ett annat ärende när det gäller tillstånd i B-ärenden hos miljöenheterna hos länsstyrelserna gett ett uppdrag till dem som nu får ansvar, och jag kommer att se till att jag får kunskap och underlag för att se hur lång tid olika ärenden tar i olika länsstyrelser och vad det beror på. Jag tror att det finns anledning att titta på hela tillståndsgivningen på miljösidan för att se hur vi kan effektivisera och snabba på den. Det är inte lätt, för det är också en fråga om integritet och om olika samhällsintressen som ska finnas med. Det är väldigt viktigt att berörda människor kan yttra sig och att man kan lyssna av varandras åsikter. Min tro är att det med gemensamma krafter borde gå att snabba på processen, men det är då ett arbete som tar längre tid än de enskilda ärenden vi diskuterar i dag.

Anf. 94 JONAS SJÖSTEDT (V):

Fru talman! Jag ska börja mitt anförande där miljöministern slutade, nämligen med miljödomstolarna. Jag har talat en del med de jurister som arbetar vid några miljödomstolar. De ger en ganska entydig bild av varför handläggningstiderna blir så långa. De gör ett väldigt noggrant och kvalificerat arbete, och det är säkert ett väldigt gott arbete. De säger att de helt enkelt är underbemannade. Det finns för få jurister som arbetar vid domstolarna. De hinner helt enkelt inte handlägga ärendemängden.

Även om regeringen självklart inte kan föregripa själva ärendehanteringen har man ändå ett ansvar för att det finns tillräckliga resurser. Om man betänker de enorma ekonomiska värden som står på spel, till exempel i samband med översvämningarna, vore det nog klokt att satsa mer. Det handlar också om sådant som tillstånd för gruvbrytningar – investeringar för miljarder kronor – och annat.

Jag tar mig friheten att tolka ministern lite grann. Ministern får rätta mig om jag har fel. Jag tolkar henne som att när man har samlat den kunskap som man nu har ute i olika utredningsuppdrag – jag har full respekt för att man ska veta vad man gör i en sådan här viktig fråga – kommer man att ta någon sorts helhetsgrepp, där man ska upprätta något slags tidsplan och utreda vilket alternativ som är bäst för Vänern ur både ekonomisk och ekologisk synvinkel. Det är väldigt välkommet om regeringen tar ett sådant initiativ åtminstone under den här mandatperioden med tanke på hur klimatförändringarna ser ut att accelerera genom de ökade utsläppen och genom tröskeleffekter som påverkar nederbördsmängder och annat.

Jag ser fram emot att ett sådant initiativ kommer. Det är en fråga som vi inte kan skjuta framför oss. Framtiden kan vara mycket närmare än vi tror.

Anf. 95 Miljöminister LENA EK (C):

Fru talman! Ärade ledamöter! Vi vet att klimateffekterna finns också i Sverige. Vi vet att de yttrar sig som större oväder, mera nederbörd och mer ojämna vädermönster än vad vi har sett hittills. Att detta påverkar livsbetingelser också för människor även i Sverige är alldeles klart.

När det gäller Vänern och avrinningsområdet där är det sedan länge känt att en del av dessa problem finns där sedan tidigare. Här kommer påverkan av klimateffekterna kanske att bli större än på andra ställen. Det är därför väldigt bra att Lantmäteriet jobbar med en nationell höjdmodell för att vi ska kunna se vattenflödena, att kunskapen om stabiliteten längs Göta älv ökar genom uppdraget till Statens geotekniska institut, att det finns en frivillig avtappningsstrategi som snittmässigt sänker nivån med 15 centimeter i Vänern och att SMHI tillsammans med länsstyrelser, försäkringsbolag och kommuner gör en fördjupad studie av översvämningens risker kring Vänern och Göta älv, liksom att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap tittar på naturolycksförebyggande åtgärder.

Kommuner har också ett ansvar. Jag skulle vilja uppmana samtliga kommuner i det här landet att i sin planering i enlighet med de nya reglerna i miljöbalken också se på klimateffekter och anpassning till de klimateffekterna.

När det gäller förbättringsarbete i myndigheter och domstolar tror jag att det alltid finns en potential för att effektivisera och snabba upp. Det finns ett antal exempel på hur detta har skett i olika myndigheter. Jag kan nämna Skatteverket, tullen och några andra. Jag avser att fortsätta studera de frågor som handlar om tiden för miljöprövningsärenden i avsikt att förbättra och effektivisera handläggningen där.

Prot. 2011/12:47
13 december

Svar på
interpellationer

Överläggningen var härmed avslutad.

13 § Bordläggning och beslut om förlängd motionstid

Anmäldes och bordlades

Propositioner

2011/12:41 Vissa fastighetstaxeringsfrågor

2011/12:42 Förbättrade villkor för studerande föräldrar

2011/12:43 Utvidgade möjligheter till återbetalning av vägavgift

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för propositionerna skulle förlängas till *fredagen den 20 januari 2012*.

EU-dokument

KOM(2011)779 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om särskilda krav avseende lagstadgad revision av företag av allmänt intresse

KOM(2011)804 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska havs- och fiskerifonden [och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 1198/2006, rådets förordning (EG) nr 861/2006 och rådets förordning (EG) nr XXX/2011 om en integrerad havspolitik

Konstitutionsutskottets betänkande

2011/12:KU8 Sekretess hos Förvarsexportmyndigheten samt vissa ändringar om immunitet och privilegier

Försvarsutskottets betänkande

2011/12:FöU1 Utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap – budgetåret 2012

Finansutskottets utlåtande

2011/12:FiU14 Utlåtande om EU:s långtidsbudget 2014–2020

Justitieutskottets betänkande

2011/12:JuU1 Utgiftsområde 4 Rättsväsendet

Utbildningsutskottets betänkande

2011/12:UbU2 Utgiftsområde 15 Studiestöd

14 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 13 december

2011/12:239 Obligatorisk högskoleutbildning om mäns våld mot kvinnor

av *Eva Olofsson* (V)

till statsrådet Nyamko Sabuni (FP)

2011/12:240 Bankgarantin

av *Jonas Sjöstedt* (V)

till statsrådet Peter Norman (M)

2011/12:241 Sanningskommission om Enbomsaffären

av *Jonas Sjöstedt* (V)

till justitieminister Beatrice Ask (M)

2011/12:242 Apoteken och 24-timmarsregeln

av *Catharina Bråkenhielm* (S)

till socialminister Göran Hägglund (KD)

2011/12:243 Statligt bidrag till funktionshindersonsorganisationer

av *Lennart Axelsson* (S)

till statsrådet Maria Larsson (KD)

2011/12:244 Statens personalpolitik

av *Siv Holma* (V)

till statsrådet Stefan Attefall (KD)

2011/12:245 Modernare kvittokrav

av *Helena Leander* (MP)

till finansminister Anders Borg (M)

2011/12:246 Frysta tillgångar för Jemens avgående diktator Ali Abdullah Saleh

av *Bodil Ceballos* (MP)

till utrikesminister Carl Bildt (M)

2011/12:247 Arbetsmiljöfrågor vid banarbeten

av *Lars Mejern Larsson* (S)

till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

2011/12:248 Tydligare information om Euronorm på registreringsbevis

av *Lars Mejern Larsson* (S)

till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 20 december.

Anmäldes att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 13 december

2011/12:197 Bättre klimatstatistik

av *Matilda Ernkrans* (S)

till miljöminister *Lena Ek* (C)

2011/12:212 Åtgärder för att stoppa användningen av khat

av *Johan Pehrson* (FP)

till justitieminister *Beatrice Ask* (M)

2011/12:214 Larmnummer 116 000

av *Carina Hägg* (S)

till statsrådet *Maria Larsson* (KD)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 20 december.

16 § Kammaren åtskildes kl. 18.54.

Förhandlingarna leddes

av talmannen från sammanrådets början till ajourneringen kl. 16.01 och av tredje vice talmannen därefter till sammanrådets slut.

Vid protokollet

CLAES MÅRTENSSON

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

1 § Information från regeringen om Europeiska rådets möte den 8 och 9 december	1
Anf. 1 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	1
Anf. 2 MARIE GRANLUND (S).....	3
Anf. 3 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	4
Anf. 4 MARIE GRANLUND (S).....	4
Anf. 5 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	5
Anf. 6 GUSTAV BLIX (M).....	5
Anf. 7 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	6
Anf. 8 GUSTAV BLIX (M).....	6
Anf. 9 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	7
Anf. 10 Andre vice talman ULF HOLM (MP).....	7
Anf. 11 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	8
Anf. 12 Andre vice talman ULF HOLM (MP).....	9
Anf. 13 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	9
Anf. 14 CARL B HAMILTON (FP).....	10
Anf. 15 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	10
Anf. 16 CARL B HAMILTON (FP).....	11
Anf. 17 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	11
Anf. 18 PER ÅSLING (C)	12
Anf. 19 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	12
Anf. 20 PER ÅSLING (C)	13
Anf. 21 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	13
Anf. 22 JOHNNY SKALIN (SD)	13
Anf. 23 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	14
Anf. 24 JOHNNY SKALIN (SD)	15
Anf. 25 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	15
Anf. 26 JONAS SJÖSTEDT (V).....	16
Anf. 27 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	16
Anf. 28 JONAS SJÖSTEDT (V).....	17
Anf. 29 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	17
Anf. 30 DÉsirÉE PETHRUS (KD)	18
Anf. 31 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	18
Anf. 32 DÉsirÉE PETHRUS (KD)	19
Anf. 33 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	20
Anf. 34 BO BERNHARDSSON (S)	20
Anf. 35 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	20
Anf. 36 BO BERNHARDSSON (S)	21
Anf. 37 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	21
Anf. 38 ELISABETH SVANTESSON (M).....	22
Anf. 39 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	22
Anf. 40 STAFFAN DANIELSSON (C).....	23
Anf. 41 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	24
Anf. 42 KARL SIGFRID (M)	25
Anf. 43 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	25
Anf. 44 PETER ERIKSSON (MP).....	25

Anf. 45 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	26
Anf. 46 SUSANNA HABY (M).....	26
Anf. 47 Statsminister FREDRIK REINFELDT (M)	26
2 § Justering av protokoll.....	27
3 § Ledighet.....	27
4 § Anmälan om inkomna uppteckningar från EU-nämndssammanträde	27
5 § Anmälan om inkomna faktapromemorior om förslag från Europeiska kommissionen.....	28
6 § Hänvisning av ärenden till utskott	28
7 § Förnyad bordläggning.....	28
8 § Svar på interpellation 2011/12:160 om beredningen av proposition om annonstid i radio och tv	28
Anf. 48 Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON LILJEROTH (M).....	28
Anf. 49 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S).....	29
Anf. 50 Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON LILJEROTH (M).....	29
Anf. 51 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S).....	30
Anf. 52 Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON LILJEROTH (M).....	31
Anf. 53 SVEN-ERIK ÖSTERBERG (S).....	32
Anf. 54 Kultur- och idrottsminister LENA ADELSON LILJEROTH (M).....	32
9 § Svar på interpellationerna 2011/12:139, 156 och 165 om transportbranschen.....	33
Anf. 55 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	33
Anf. 56 ISAK FROM (S)	34
Anf. 57 STINA BERGSTRÖM (MP)	35
Anf. 58 SIV HOLMA (V)	36
Anf. 59 EDWARD RIEDL (M)	37
Anf. 60 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	38
Anf. 61 ISAK FROM (S)	39
Anf. 62 STINA BERGSTRÖM (MP)	40
Anf. 63 SIV HOLMA (V)	41
Anf. 64 EDWARD RIEDL (M)	42
Anf. 65 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	42
Anf. 66 ISAK FROM (S)	44
Anf. 67 STINA BERGSTRÖM (MP)	44
Anf. 68 SIV HOLMA (V)	45
Anf. 69 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER- SVÄRD (M)	45
10 § Svar på interpellation 2011/12:159 om supermiljöbilspremien i relation till statens upphandlingskrav och nollvisionen.....	46

Anf. 70 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	46
Anf. 71 LEIF PETTERSSON (S).....	46
Anf. 72 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	47
Anf. 73 LEIF PETTERSSON (S).....	48
Anf. 74 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	49
Anf. 75 LEIF PETTERSSON (S).....	50
Anf. 76 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M).....	50
Ajournering.....	51
Återupptagna förhandlingar	51
11 § Svar på interpellation 2011/12:74 om skydd av marina Natura 2000-områden	51
Anf. 77 Miljöminister LENA EK (C)	51
Anf. 78 HELENA LEANDER (MP).....	52
Anf. 79 ROGER TIEFENSEE (C).....	53
Anf. 80 LARS TYSKLIND (FP)	54
Anf. 81 Miljöminister LENA EK (C)	54
Anf. 82 HELENA LEANDER (MP).....	55
Anf. 83 ROGER TIEFENSEE (C).....	55
Anf. 84 LARS TYSKLIND (FP)	56
Anf. 85 Miljöminister LENA EK (C)	56
Anf. 86 HELENA LEANDER (MP).....	57
Anf. 87 Miljöminister LENA EK (C)	57
12 § Svar på interpellation 2011/12:85 om översvänningsrisk i Vänern och Arvika	58
Anf. 88 Miljöminister LENA EK (C)	58
Anf. 89 JONAS SJÖSTEDT (V).....	59
Anf. 90 LARS TYSKLIND (FP)	60
Anf. 91 Miljöminister LENA EK (C)	61
Anf. 92 JONAS SJÖSTEDT (V).....	62
Anf. 93 Miljöminister LENA EK (C)	63
Anf. 94 JONAS SJÖSTEDT (V).....	64
Anf. 95 Miljöminister LENA EK (C)	64
13 § Bordläggning och beslut om förlängd motionstid.....	65
14 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	66
15 § Anmälan om skriftliga svar på frågor	67
16 § Kammaren åtskildes kl. 18.54.	67

