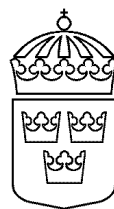


Riksdagens protokoll

2003/04:41

Onsdagen den 3 december



Protokoll
2003/04:41

Kl. 09.00 – 18.00
19.00 – 20.14

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 27 november.

2 § Meddelande om skriftliga frågor och svar under juluppehållet

Andre vice talmannen meddelade att ett meddelande om skriftliga frågor och svar under juluppehållet delats ut till kammarens ledamöter.

3 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Motioner
2003/04:N5 och N6 till näringsutskottet

4 § Förnyad bordläggning

Föredrogs och bordlades åter
Socialutskottets betänkande 2003/04:SoU1
Socialförsäkringsutskottets betänkande 2003/04:SfU2
Bostadsutskottets betänkande 2003/04:BoU3

5 § Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande

Föredrogs
bostadsutskottets betänkande 2003/04:BoU11
Utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande
(prop. 2003/04:1 delvis).

*Samhällsplanering,
bostadsförsörjning
och byggande*

Anf. 1 GÖRAN HÄGGLUND (kd):

Fru talman! Jag står förstas bakom alla reservationer med kristdemokratiska förtecken som finns redovisade i betänkandet, men av hänsyn till kammaren nöjer jag mig med att yrka bifall till reservation nr 8.

Det här betänkandet ägnas huvudsakligen åt anslagen inom den ram för utgiftsområde 18 som riksdagen tidigare har fattat beslut om. Eftersom Kristdemokraternas förslag till utgiftstak och fördelning mellan de olika utgiftsområdena redan har fallit avstår vi från att delta i beslutet om fördelningen inom utgiftsområdet. Kristdemokraternas förslag beskrivs i ett särskilt yttrande.

I betänkandet behandlas utöver budgeten en rad förslag med anledning av motioner från allmänna motionstiden.

Regeringspartiet deklarerade inför valet 2002 att bostadsbyggandet skulle öka till 120 000 lägenheter under mandatperioden. Men vi kan redan efter ett år konstatera att politiken inte räcker till för det i förhållande till behoven försiktiga målet. Om man får tro regeringens tabeller i årets budgetproposition hoppas man nu på att klara 90 000 lägenheter. Jag tvingas tyvärr konstatera att Socialdemokraterna är bättre på att bygga luftslott än bostäder.

Låt oss dröja något vid målet för bostadsbyggandet. Var målet för högt satt eftersom det inte kommer att nås? Svaret på den frågan måste bli nej. Målet är tvärtom för lågt satt. Sverige behöver inte bygga 30 000 bostäder per år. Det behövs fler. Vi har 4,3 miljoner bostäder. De kommer inte att stå i hundra år – i synnerhet inte med dagens underhåll. Om vi ändå räknar med det så skulle vi långsiktigt behöva bygga 43 000 bostäder per år enbart för att antalet beboeliga bostäder inte ska minska.

Den låga investeringsnivån gör att vi årligen sliter ned bostadskapitalet. Vi förbrukar mer boende än vad vi producerar och skjuter därmed en stor renoverings- eller nybyggnadsskuld framför oss.

Utvecklingen går att vända. Men då fordras insatser från alla inblandade: Från kommunerna bland annat när det gäller tomtmark och från näringen när det gäller att effektivisera byggprocessen och att bygga utan fel och fusk. Från statligt politiskt håll krävs en politik som ger förutsättningar för de investeringar som vi vill få till stånd. Eftersom vi i den här kammaren är satta att utforma den statliga bostadspolitiken, och inte företagets strategier eller kommunpolitiken i x kommun, så är det naturligtvis det som vår debatt bör handla om.

Bostadspolitiken fordrar långsiktigt stabila spelregler som ger förutsättningar för ökat byggande och ett billigare boende. Utgångspunkten för den politiken ska vara allas rätt till en ändamålsenlig bostad till en rimlig kostnad.

Vi kristdemokrater har föreslagit en komplettering av det bostadspolitiska målet. Den lyder: "Bostadspolitiken ska skapa goda och långsiktigt förutsägbara villkor för byggande och ägande av fastigheter i alla olika upplåtelseformer."

Kompletteringen i sig innebär förstås inte att problemen undanröjs, men den bidrar till att tydliggöra det faktum att långsiktighet och incitament är en nödvändig ingrediens i en framgångsrik bostadspolitik.

Utskottsmajoriteten svarar vänligt och ser förslaget som en precisering av det bostadspolitiska målet och man säger sig dela våra ambitioner, men man säger också att regeringens förslag är gott nog. Vi kristdemokrater anser att styrkan i vårt förslag är att det leder till en politisk fokusering på det som måste åstadkommas – ett ökat byggande och därmed fler bostäder.

Vi kristdemokrater har också förordat, och förordar, ett kvantitativt mål för byggandet. Vi föreslår att politiken ska inriktas på att nå ett mål om minst 40 000 nya bostäder per år. Någon kan ju fråga sig: Varför ett kvantitativt mål? Jag kan vända på det och svara med en motfråga: Hur högt hade Kajsa Bergqvist hoppat utan en ribba? Vi borde lägga fast en nivå som vi ska nå och sedan se till så att vi vidtar de åtgärder som fordras och tränar på det sätt i politiken som vi behöver göra för att nå målet. Genom att sätta ett tydligt mål tvingas det politiska systemet att fylla politiken med ett innehåll som når målet.

Utskottsmajoriteten, som förra året stod bakom regeringens mål om 120 000 bostäder under mandatperioden, avvisar förslaget med argumentet att någon kvantifiering inte är lämplig. Hur detta resonemang kan hänga ihop kanske någon senare talare från majoriteten kan utveckla för kammarens ledamöter.

Kristdemokraterna har länge drivit krav om skattemässiga åtgärder för att minska kostnader för byggande och boende. Vi vill avskaffa fastighetsskatten. Kommunerna får möjlighet att införa en avgift baserad på kommunens självkostnader om maximalt 2 600 kr per år för småhus och maximalt 800 kr per lägenhet.

Vi vill också sänka skatten på byggande av flerbostadshus genom en skattereduktion som motsvarar halva momskostnaden oavsett lägenhetens storlek och utan detaljregleringar av den art som regeringen har använt när det gäller smålägenheter och studentlägenheter.

Budgetmässigt innebär Kristdemokraternas bostadspolitiska alternativ en förstärkning för bostadssektorn med 7,8 miljarder kronor för 2004, genom skattesänkningar på byggande och boende på 9,4 miljarder kronor och neddragningar av ränte- och investeringsbidrag på 1,6 miljarder kronor.

I en av reservationerna behandlas ett av de största hindren för ett ökat bostadsbyggande – de höga byggkostnaderna. Ända sedan 1970-talet har byggkostnaderna stigit snabbare än konsumentprisindex. Det är en utveckling som inte kan tillåtas fortgå.

Inom byggsektorn råder en oligopolstruktur. Vi anser att Konkurrensverket ska få en tydligare uppgift och mer resurser än hittills för att ägna kostnaderna i byggandet extra uppmärksamhet. Det till Boverket knutna Byggkostnadsforum ska avvecklas och resurserna tillföras Konkurrensverket. Det omfattande bruket av svart arbetskraft måste stävjas. Det behövs bättre och hårdare kontroller. Möjligheterna att ingripa mot prisdrivande karteller förbättras också genom en kriminalisering av medverkan i karteller.

Fru talman! 1996 genomfördes en stor förändring av bostadsbidragen. Förändringen har inneburit att statens kostnader har minskat från 9,2 miljarder kronor 1995 till 3,5 miljarder kronor för 2004. Trots att bostadsbidragen är det fördelningspolitiskt sett mest effektiva sättet att tillförsäkra också lågavlönade, barnfamiljer, ensamstående med barn och studenter en rimlig bostadsstandard har de alltså skurits ned rejält genom regeländringar och naturligtvis också till följd av att fler har kommit i arbete. Regeländringarna innebär ändå att betydligt färre än tidigare får del av bostadsbidragen och på en lägre nivå än tidigare, trots den väldokumenterade träffsäkerheten.

Det är därför tveksamt om målsättningen med bostadsbidraget – som har sagts vara att hushåll med barn ska kunna efterfråga en bostad där varje barn har ett eget rum – längre är det som kan motivera bostadsbidragets utformning. Det är därför som vi kristdemokrater har lagt fram förslag om att redan 2004 reformera bostadsbidragen så att bland annat halvårsvisa avstämningar införs, den samlade familjeinkomsten läggs till grund för bostadsbidraget och det särskilda bidraget höjs med 100 kr per barn.

De här förslagen skulle rätta till de största orättvisorna i dagens bostadsbidragssystem, men de är inte tillräckliga. Bostadsbidragen behöver ses över i sin helhet. Dagens regler måste utvärderas och ersättas av ett regelverk som är fördelningspolitiskt bättre och därmed också rättvisare.

Anf. 2 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m):

Fru talman! Den socialdemokratiska bostadspolitiken har havererat. I storstadsområdena och tillväxtorterna är bostadsbristen skriande. På andra håll i Sverige rivs relativt nya och funktionsdugliga hyreshus på skattebetalarnas bekostnad. I attraktiva områden tvingas småhusägare att flytta från sina hus på grund av skenande boendeskatte. Allt detta sker i ett land där Socialdemokraterna har suttit vid makten under 62 av de senaste 71 åren och där bostaden ska vara en social rättighet för alla.

Nivån på bostadsbyggandet i Sverige har länge varit en av de absolut lägsta i hela Europa. Bostadspolitiken präglas, i likhet med hälso- och sjukvården, av köer och misshushållning med samhällets resurser som leder tanken till planekonomierna i Östeuropa innan muren föll.

Den viktigaste uppgiften inom bostadspolitiken är därför att en gång för alla göra upp med myten om att politisk välvilja och statlig styrning kan tillfredsställa medborgarnas behov på bostadsmarknaden.

Det byggdes faktiskt fler lägenheter på 1800-talet, och detta skedde utan bostadssubventioner, bostadsmyndigheter, kommunala bostadsföretag och bostadsministrar.

En investering i en bostad är en långsiktig investering. För att någon aktör över huvud taget ska våga sig på att bygga krävs klara och långsiktiga regler för vad som gäller. Mot bakgrund av den långsiktiga planeringshorisont som byggföretag, fastighetsbolag, hyresvärdar och småhusägare har borde samma långsiktighet präglade bostadspolitiken.

Statsrådet Lars-Erik Lövdén pratar ofta om kraftfulla åtgärder för att främja byggandet. Regeringen har dock snarare föreslagit kraftfulla åtgärder för att förhindra byggandet. Sanningen är att det senaste förslaget, som med stöd av socialdemokrater, miljöpartister och vänsterpartister röstas igenom här i riksdagen, om investeringsstimulans innebär ytbe-gränsningar, hyrestak, särskilda krav på lokalisering, miljöplan, förbud mot direktverkande el samt kommunalt bostadsförmedlingstvång. Hindren och regelbegränsningarna är betydligt verksammare än den stimulans som ges. Dessutom gäller bara investeringsstimulansen lika länge som en mandatperiod, det vill säga fyra år.

Sanningen är också att det enligt Boverket bara är 1,5 miljarder kronor av de kraftfulla åtgärdernas totalt 4,3 miljarder kronor som går till lägenheter som inte skulle ha byggts ändå. Mellanskillnaden på 3 miljarder kronor är således en onödig utgift. Det finns sannerligen bättre sätt att använda skattebetalarnas pengar på.

Det krävs ett batteri av åtgärder för att stimulera ett ökat bostadsbyggande och bygga som folk vill bo. Det måste vara efterfrågan som styr byggandet och inte kortsiktiga politiska nycker. Politisk detaljreglering fungerar inte när utbud och efterfrågan ska mötas. Verkligheten och den politiska planen stämmer alltför sällan överens.

Skatterna på boendet måste minskas och fastighetsskatten avskaffas. I en internationell jämförelse har inte Sverige särskilt höga boendekostnader. Boven i dramat är att hushållen har för lite pengar kvar efter skatt för att kunna betala sina boendekostnader. Detta orimliga, höga skattetryck vill naturligtvis inte Socialdemokraterna konfronteras med. Det är enklare att skylla på annat.

Fru talman! Det går alltså inte att komma runt skatternas betydelse för att skapa en bättre bostadsmarknad. Med världens högsta skatter även för låginkomsttagare är det många som inte kan styra sin boendesituation med inkomst av eget arbete. Socialdemokraterna löser alla problem på statens utgiftssida snarare än på intäktssidan. Medborgarna antas sakna inkomster att efterfråga boende. Lösningen blir omfattande subventioner och reglerade hyror.

Planprocessen och överklagandemöjligheterna vid byggnation måste ses över om även små byggherrar och fastighetsägare ska våga vara med. Detta är i dag ett av hindren för att konkurrensen på byggmarknaden ska kunna fungera fullt ut. De stora byggbolagen kan vänta i flera år på att få börja bygga, men de mindre företagen och aktörerna saknar ofta denna möjlighet av förklarliga skäl.

Nödvändiga steg för att åstadkomma en fungerande bostadsmarknad måste tas. Den medborgare som väljer att köpa ett hus eller en bostadsrätt gör det på en marknad med de villkor som gäller. Den som vill hyra sin bostad har dock inte samma chans. Hyresrätten är allvarligt hotad. På grund av politisk reglering och brist på sunda marknadsmekanismer för hyresrätten leder ökad efterfrågan till minskad produktion, ökade priser samt en svart marknad som ökar de reella hyrorna. Att prata om en bostadsmarknad när det gäller hyresrätter är som att påstå att Fidel Castro är en sann demokrat. Men med en del socialdemokraters syn på Castro är det kanske trots allt inte så ologiskt.

Det måste även i framtiden finnas hyresrätter att bo i för dem som vill det. Då måste en friare och mer rättvis hyressättning tillåtas och bytesrätt och besittningsskydd värnas. En trygg övergång för befintliga hyresgäster är en självklarhet. Hyrorna måste kunna sättas så att de speglar en relation mellan utbud och efterfrågan.

Sverige är sannerligen ett paradoxernas land på många sätt. Du kan äga din bostad om den ligger på marken, men om den ligger fyra våningar upp i ett flerfamiljshus kan du inte äga den. Det måste alltså bli möjligt med ägarlägenheter för folk som vill äga sin bostad men som inte vill ha tomt eller trädgård att ta hand om. Min fråga är: När kommer förslaget om ägarlägenheter?

Framtiden kräver nytänkande och inte 50-talsnostalgi. Bostadspolitik är ett samspel mellan en marknad och av politiker beslutade lagar och regler. Moderaterna vill ha generella skattesänkningar som gör det billigare att bygga och bo. Vi vill ta bort kostnadsdrivande och fördyrande regler. Vi vill öka konkurrensen så att hederliga företagare ges en chans genom en skattepolitik som gör att svartarbete inte lönar sig. Vi

vill ha långsiktighet. Handlar det däremot om fortsatt kortsiktiga, illa genomtänka och snedvridande subventioner och bidrag med skattebetalarnas pengar säger vi moderater nej.

Det är självklart att människors efterfrågan ska avgöra var och hur bostäder byggs. Politiker ska garantera långsiktiga och rättvisa regler för bostadsmarknaden men också undanröja befintliga hinder och självfallet inte bygga upp nya.

Det sägs ofta från socialdemokratiskt håll att det inte bara är regeringen som har ett ansvar för bostadsbyggandet. Det är riktigt, men det Socialdemokraterna då glömmer bort är att regeringen tillsammans med socialdemokrater, vänsterpartister och miljöpartister här i riksdagen har det avgörande ansvaret för förutsättningarna för byggandet och boendet. Det är ni som sätter ramarna inom vilka bostadsmarknadens aktörer ska verka.

Fru talman! Frågan är om det som trots allt byggs, byggs tack vare eller trots regeringen. Den frågan är faktiskt väldigt berättigad och belyses i svart på vitt av följande. Uppföljnings- och utvärderingsfunktionen inom Riksdagens utredningstjänst skriver under rubriken "Bedömning av det faktiska resultatet": Det går inte utifrån propositionen, det vill säga budgetpropositionen, utläsa om målet för bostadspolitiken har uppnåtts.

Under rubriken "Tydligare åtskillnad på resultat och omvärldsförändringar" kan man läsa: I det fortsatta utvecklingsarbetet kan pekas på vikten av att tydligare särskilja vad som är faktiska resultat av statens insatser inom politikerområdet och vad som är att betrakta som en omvärldsanalys.

Ändå fortsätter regeringen på samma inslagna väg, med kortsiktiga bidrag som kommer och går och återuppstår i olika skepnader. Den slutsats som den socialdemokratiska regeringen ofta drar är att om det går bra är det regeringens förtjänst och går det dåligt är det någon annans fel.

Den senaste investeringsstimulansen har hittills bara beviljats för 446 lägenheter. Och vem vet – merparten av dessa lägenheter skulle kanske ha byggts ändå. Precis som jag sade tidigare påpekar Boverket att bara 1,5 miljarder av de totalt 4,3 miljarder kronorna går till lägenheter som ändå inte skulle ha byggts.

Det socialdemokratiska vallöftet om 120 000 nya lägenheter framstår i konfrontation med verkligheten som lika korkat som avlägset. I årets budgetproposition till skillnad från i förra årets budgetproposition står det inte längre något om 120 000 nya lägenheter. Var och en får väl dra sina egna slutsatser av detta.

Långsiktighet, förenklad och förkortad planprocess, ägarlägenheter, förändrat hyressättningssystem, lägre skatter på byggande och boende är återkommande slutsatser inte bara från Moderaterna och andra borgerliga partier utan också från aktörer inom bostadssektorn. Men det tycks som om vi alla talar för döva öron. Det är tydligt att det behövs en ny regering för att vi ska få ordning på bostadspolitiken och få i gång bostadsbyggandet i Sverige.

Fru talman! Moderaterna deltar inte heller under den första punkten, som handlar om anslagen, eftersom våra förslag redan har fallit den 19 november här i kammaren. Givetvis står vi moderater bakom alla våra reservationer, men för kammarens välbefinnande yrkar jag bifall bara till reservation nr 1.

Fru talman! Jag vill först påpeka att vi i Folkpartiet liberalerna har ett särskilt yttrande när det gäller anslagsfördelningen och alltså inte deltar i beslutet angående punkt 1. Jag yrkar för tids vinnande bifall endast till våra reservationer nr 7 och nr 11, men vi står naturligtvis bakom alla våra reservationer.

Fru talman! Bostadspolitiken är utformad under decennier av socialdemokratiskt maktinnehav. De senaste nio åren har Socialdemokraterna haft många möjligheter att utveckla förutsättningarna för bostadspolitiken. Ett tungt ansvar vilar på kommun- och bostadsminister Lövdéns axlar.

Det finns en verklighet där ute – det finns ett facit. Och vallöften synas. ”120 000 bostäder under mandatperioden, 30 000 bostäder under år 2003” – så lät det från regeringen före valet. Minns sensommaren 2002, då kommun- och bostadsministern Lövdén höll presskonferenser i sensommarvärmen inför det stundande valet! Han talade då inför olika grupper av väljare, däribland studenter, men vad har statsrådet och regeringen hittills levererat? Facit för år 2003 är 19 000 bostäder.

När statsministern lämnade sin regeringsförklaring september 2003 nämnde han knappt bostadsbristen men sade: ”Förbättrade kreditgarantier ska underlätta kapitalförsörjningen vid bostadsbyggande.” Nytt förslag ska komma år 2007. I år kan regeringens distansering från vallöften skönjas tydligt. Löftet att bygga bort bostadsbristen är nu ”beroende av konjunkturen i världen”.

Facit är följande: bostadsbrist i storstäderna och köer, också till studentbostäder. I Göteborg står över 20 000 i kö till studentbostäder, i Lund över 9 000, i Stockholm över 22 000 och i Uppsala över 28 000. Kötiderna varierar mellan 4 och 68 månader.

Bostadspolitiken lider utöver köerna också av många andra symtom:

- svarta lägenhetsaffärer,
- gräddfiler åt bolagsdirektörer och fackpampar,
- rivning av fullt användbara lägenheter på krisorter,
- liten tillgång till planlagd mark,
- omständliga bygglovsprocesser,
- bristande konkurrens,
- höga boendekostnader och
- för liten individuell valfrihet.

Bostadskonsumentens behov står inte i fokus.

Regeringens bostadspolitik är ett fuskbygge.

I Sverige har vi höga boendekostnader sett till människors disponibla inkomster. Folkpartiet har i sin bostadspolitiska motion visat hur alarmrande läget är. Det finns något vi kan lära av andra länder i Europa. Bostadsbyggandet är rekordlångt i Sverige. Inget annat land i Europa bygger så lite. Färska Eurostatstatistik för EU visar dessutom att boendekostnaderna ökat mest i Sverige mellan augusti 2002 och augusti 2003.

Boendekostnaderna för EU-länderna ökade med i genomsnitt 2,6 %, och den högsta ökningstakten hade Sverige med 8,0 %.

Fru talman! Ökat bostadsbyggande förutsätter goda långsiktiga spelregler och sänkta bskatter – inte fler kortsiktiga, snåriga och snävt inriktade bidrag. Det senaste i raden är skattekrediteringen, som infördes i stället för sänkt byggmoms.

Folkpartiets bostadspolitik fokuserar på att skapa bättre villkor och spelregler som håller långsiktigt. Vi vill avveckla det mer eller mindre kortsiktiga bidrag som införts. Folkpartiets politik tar sikte på att öka människors möjligheter att ta makten över det egna boendet. Det innebär bland annat större utrymme för privat ägande, lägre beskattning, färre krångliga regleringar, ökad konkurrens, tydligare marknadsmekanismer, pressade produktionskostnader för byggandet och översyn av finansieringen av byggandet.

Vi vill också förstärka den enskildes möjligheter att efterfråga bostäder genom mer pengar i den egna plånboken. Förslag återfinns i vår skattepolitiska motion om bland annat ökat förvärvsavdrag. Vi har observerat att även regeringen anger hushållens inkomster som en viktig faktor för att stimulera bostadsbyggandet.

Folkpartiets bostadspolitik innefattar följande:

Vi vill se en ökad nyproduktion, och vi vill ha en reformering av hyressättningssystemet.

I Sverige är det näst intill omöjligt att få ett förstahandskontrakt inom en rimlig tid i storstadsregionerna. Enligt Boverket bor 60 % av befolkningen i någon av de 100 kommuner där bostadsbrist råder. Ett viktigt skäl till att det i dag inte byggs till exempel hyresbostäder är svårigheten att räkna hem en ekonomiskt hållbar kalkyl. Vi måste reformera hyressättningssystemet.

Varje nyproducerad bostad skapar möjligheter för flyttkedjor där bostäder frigörs i det gamla beståndet. En ökad rörlighet är därmed bra. Men när man luckrar upp hyressättningssystemet måste fokus också ligga på att hitta bättre och billigare sätt att bygga bostäder. Jag sade i inledningen att boendekostnaderna i Sverige enligt Eurostat har ökat mest i Europa det senaste året. En rad insatser behövs. Enligt SCB har produktionskostnaderna under åren 1996–2001 ökat med sammanlagt 65 %. Förra året uppgick produktionskostnaden för flerbostadshus till 20 690 kr per kvadratmeter och i storstadsområden till över 24 000 kr per kvadratmeter.

Byggmaterial är ett exempel på hur produktionskostnaden kan sänkas. Genom att utnyttja hela den europeiska byggmarknaden kan den kunnige beställaren i bästa fall sänka priserna på enskilda komponenter med uppemot 30–40 %. Det går att importera byggmaterial från andra europeiska länder till bara en tredjedel av priset på den svenska marknaden.

Vi vill se en skärpt konkurrens inom byggandet. Den bristande konkurrensen på byggmarknaden är ett skäl till att det produceras få nya bostäder och till att kostnaderna för de bostäder som byggs är höga. Ett fåtal stora företag dominerar marknaden. Konkurrensverket behöver mer muskler för att kunna bevaka konkurrensen inom byggsektorn. Karteller måste stävjas.

Vi vill se en ny statlig markpolitik, en markpolitik som är konkurrensneutral och bidrar till en bra konkurrenssituation. Den kan också bidra till fler studentbostäder. Statlig mark ska inte trissa upp prisutvecklingen. Vi menar att det är viktigt att se över ägardirektiven. Att man sitter på mark utan att bebygga den, för att invänta eller till och med skapa ett gynnsamt marknadsläge, är inte bra. Tidningen Bofast skrev i går om problemen med den statliga marken.

Självfallet gäller det kommunala planmonopolet.

Vi vill se fler studentbostäder. Vi ser det statliga markinnehavet som en möjlighet att åstadkomma detta. Men vi ser också att det finns många andra förslag, där det handlar om att ändra regelverken. Måste en studentbostad ha en diskbänk som är 3,40 meter lång? Måste man ha tillgång till gemensamhetskök, pub och tidningsrum eller allrum? Utgår verkligen alla dessa krav som finns från studenternas behov och önskemål?

Vi vill se mer forskning och utveckling, vilket är en förutsättning för bland annat bättre livsmiljö. Eller som en byggmästare i Göteborg en gång krasst uttryckte det: Det tog mänskligheten flera tusen år att lära sig att bygga hus som bara håller i tio år.

Vi vill se valfriheten som ledstjärna med många olika upplåtelseformer – bostadsrätter, hyresbostäder, ägarlägenheter, med mera. Förutsättningar för mångfald, valfrihet och integration grundläggs redan i och med planerandet och byggandet av bostäder. Vad och hur vi bygger påverkar de sociala strukturerna. Att äga sin bostad ska uppmuntras, inte bekämpas. Fler former av boende skapar mångfald.

Vi vill se ägarlägenheter i Sverige. När kommer en proposition om ägarlägenheter? Vi har väntat i fyra år. När kommer den?

Vi vill se ökad mångfald på ägarsidan. Minska kommunernas roll som fastighetsägare, låt fler äga fastigheter.

Vi vill se sänkta boskatter. Fastighetsskatten och förmögenhetsskatten bidrar till att många människor också i låga eller normala inkomstlägen försätts i en mycket svår ekonomisk situation. Vi vill påbörja en avveckling av fastighetsskatten och har tagit ett första steg.

Vi vill se ett tillväxtvänligt skatteutjämnningssystem, inte ett som motverkar tillväxt, vilket det gör i dag.

Vi vill se fler friggebodsbeslut. Røj upp i regeldjungeln.

Vi vill se en samhällsplanering för ökad valfrihet.

Vi vill reformera bostadsbidragen.

Fru talman! Vi i Folkpartiet liberalerna tror på andra åtgärder än regeringen och utskottsmajoriteten. Det är åtgärder som på sikt ska leda till att det är bostadskonsumentens efterfrågan som ska leda till att det byggs bostäder och styr vad som byggs. Statsrådet Lövdén har vid ett flertal tillfällen uttalat: Bygg nu, villkoren kommer aldrig att bli bättre, med betoning på det senare. Jo då, villkoren kan bli bättre och långsiktiga. Sverige behöver en liberal bostadspolitik så att människorna själva får möjlighet att välja hur de vill bo.

Anf. 4 OWE HELLBERG (v):

Fru talman! Vänsterpartiet står naturligtvis bakom den budget som är ett resultat av samarbetet mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och

Miljöpartiet. Den innehåller inga stora reformer på utgiftsområde 18 men flera positiva förändringar. Jag vill nämna några.

För att få större träffsäkerhet i bostadsbidragssystemet höjs det så kallade förlåtandeintervallet till 1 200 kr. Det ger en större träffsäkerhet i systemet och mindre administrativa kostnader. Det viktigaste är dock att personer med osäkra inkomster under året ges en större möjlighet att slippa återbetalningar av bostadsbidraget i efterskott. De kraven har lett till att en del personer avstått från att söka bostadsbidrag trots att de är berättigade att söka och få stödet. Vänsterpartiet har drivit frågan under flera års tid. Vi har nu delvis fått gehör för vårt krav, och det tycker vi är bra.

En annan förändring som är positiv är att staten stärker sin roll när det gäller kreditgivningen. Förhoppningsvis leder det till ett ökat byggande i de så kallade tillväxtregionerna. Däremot finns det fortfarande stora problem med finansieringen av egnahemsbyggandet på landsbygden. Banker och kreditinstitut har en mycket restriktiv hållning, och de statliga kreditgarantierna i nuvarande utformning och omfattning räcker inte till. Det är en regionalpolitisk fråga som borde ha en högre prioritet.

När det gäller oppositionens budgetförslag kan jag konstatera att det råder oenighet hur man ser på utgiftsområdets finansiering. Kristdemokraterna ligger på i stort sett samma volym som majoriteten medan övriga fortsätter nedrustningen på bostadspolitikens område.

Centerpartiet går hårdast fram. Mer än en tredjedel av bostadsbidragen ska bort och nästan hela momsåterföringsstödet för byggnation av hyresrätter. Centern vill sänka skatterna för låg- och medelinkomsttagarna genom att ta från dem som har det sämst ställt, nämligen bostadsbidragstagarna, och samtidigt minska möjligheterna för låg- och medelinkomsttagare att få tillgång till någorlunda billiga hyresrätter. Jag undrar faktiskt hur en Robin Hood i centertappning skulle agera i Disneyfilmen på julafton.

I övrigt kan jag konstatera att motiveringarna och analyserna i många av de besparingsförslag som oppositionen presenterat är undermåliga. Förslagen motiveras inte, är ej genomförbara i flera avseenden, kräver utredningsarbete och kan därmed inte genomföras på kort tid. Centerpartiet och Folkpartiet slarvar mest. Men även Moderaterna och Kristdemokraterna brister i flera avseenden på några punkter.

Fru talman! Jag ska nu koncentrera mig på frågor som berör ett långsiktigt hållbart byggande och dess spelregler samt bostadsbidragen. Vänsterpartiet har en rad mycket konkreta förslag som vi för fram och som bör sjösättas senast år 2007. Vi tycker också att det är viktigt att fokusera på målen för bostadspolitiken. De behöver preciseras med fler mätbara mål som tydligt går att utvärdera.

Vi kan se att den debatt som Vänsterpartiet initierade om att fokusera på boendekostnaden som den centrala utgångspunkten för byggandet av hyresrätter har fått genomslag. Det har den fått dels genom det arbete som Byggekostnadsforum bedriver, dels i form det nya momsåterföringsstödet som inte villkorar hyresnivåerna men som mycket tydligt talar om var ambitionsnivån ligger.

Det finns många goda exempel som visar att det är möjligt att bygga under dessa förutsättningar. Ett av de stora byggföretagen har också sagt att ett sådant byggandet är dess framtida inriktning.

Fokuseringen måste fortsätta och målsättningen förtydligas. Vänsterpartiet menar att riksdagen ska fastställa mätbara mål för byggandet. Vi menar att det bör byggas 30 000–40 000 bostäder årligen de närmaste tio åren varav hälften hyresrätter och att 60 000 lägenheter bör byggas om varje år.

Det kräver att staten tar på sig ett större ekonomiskt ansvar och inför långsiktiga stabila spelregler i form av permanenta investeringsbidrag för nyproduktion och renovering av hyresrätter. Investeringsbidragen kan variera över tid och ska anpassas så att de fyller sin främsta uppgift, nämligen att man lever upp till de produktionsmål som vi menar att riksdagen ska fastställa.

Vänsterpartiet vill inte ha särskilda regler för studentbostäder eller andra ungdomsbostäder. Ungdomar har samma behov som andra när det gäller tillgång till hygienutrymmen, kök och annan standard. Vi ska dessutom undvika alltför mycket av kategoriboende då behovet av bostäder förändras utifrån befolkningsstruktur och övriga förutsättningar i samhället.

En jämn och förutsägbar produktion ger goda förutsättningar för en bra konkurrens på byggmarknaden och möjlighet att bygga upp mer industrialiserade byggprocesser för flerfamiljshus. Det är en betydligt viktigare och mer betydelsefull åtgärd än att ge Konkurrensverket i uppdrag att övervaka konkurrensen på byggmarknaden. Det är naturligtvis också viktigt, men det är inte det allra viktigaste.

Ett annat viktigt inslag för en jämn bostadsproduktion är att kommunerna tar sitt ansvar i planeringsprocessen. När kommunerna säljer ut råmark till högstbjudande, som oftast är ett av de stora byggföretagen, och sedan ställer krav på att de ska planera och projektera för en byggnation som kan genomföras tidigast fyra, fem år senare har naturligtvis inte de mindre byggföretagen några som helst ekonomiska möjligheter att delta i en sådan process.

De borgerliga partiernas recept för ett ökat byggande är fler avregleringar och att efterfrågan, som jag uppfattar det, och inte behovet ska styra byggandet. Kristdemokraterna men även Centerpartiet har några konkreta förslag för ett ökat byggande. Men i övrigt tycker jag att det är mest vackra fraser som gäller, och en gemensam borgerlig politik på området lyser med sin frånvaro.

Ett annat område som måste ses över är bostadsbidragen. Vänsterpartiet har en rad förslag som skulle förbättra systemet och göra det rimligare och rättvisare. Regeringens ensidiga analys, att kostnaderna för bostadsbidragen ständigt sjunker på grund av att allt fler får arbete, måste nyanseras.

Vi tycker också att det på ett tydligare sätt ska slås fast att bostadsbidraget i första hand är ett bostadspolitiskt instrument och att målen för bostadsbidraget bör preciseras i kvantifierbara delmål. Tendensen är tyvärr att ensamstående med barn blir alltmer trångbodda trots att det är just den gruppen som i huvudsak erhåller bostadsbidrag.

Vänsterpartiet driver och fortsätter att driva kravet på förbättringar i bostadsbidragssystemet. Två av kraven, att undanta barns förmögenhet vid beräkning av bostadsbidraget när tillgångarna är låsta och att få del av Riksskatteverkets uppgifter om förmögenhet som ligger under gränsen för förmögenhetsbeskattning, avstyrks av en majoritet i utskottet. Jag kan

Prot. 2003/04:41
3 december

*Samhällsplanering,
bostadsförsörjning
och byggande*

dock konstatera att Riksförsäkringsverket har tagit till sig våra förslag och vill att regeringen ändrar reglerna i det avseendet.

Inkomstgränserna och hyreskostnadsgränserna måste indexeras så att ekonomiskt svaga hushåll kan fortsätta efterfråga tillräckligt rymliga bostäder. Marginaleffekterna i systemet kan lindras genom att införa en godtrosparagraf där inkomsten tillåts variera betydligt mer än med det förlåtandeintervall som nu kommer att gälla. Förutsättningen är naturligtvis att alla inkomstförändringar anmäls utan dröjsmål. Ett sådant system finns i Danmark och skulle naturligtvis fungera väl även i Sverige.

Bostadsbidragen förändrades under krisåren på 90-talet, inte i första hand för att göra dem mer rättvisa utan som ett led i de besparingar som genomfördes. Nu bör de utvärderas och förändras utifrån ett bostadspolitiskt perspektiv. Familjeutredningens förslag i delen om bostadsbidragen bör därmed förpassas till sopkorgen.

Fru talman! Jag står naturligtvis bakom Vänsterpartiets alla reservationer men för tids vinnande yrkar jag endast bifall till reservation 5.

Anf. 5 GÖRAN HÄGGLUND (kd) replik:

Fru talman! Vår och Vänsterpartiets politik har en del beröringspunkter, hur märkligt det än kan låta, bland annat att det finns ett värde i att vi gemensamt sätter upp ett mål för byggandet och därmed sätter press på oss själva att vidta åtgärder som leder fram till detta mål. Sedan har vi olika uppfattningar om hur målet nås på bästa möjliga sätt.

I Vänsterpartiets reservation som rör just frågan om mål för bostadsbyggande slår man fast följande: ”För att markera behoven av både nya bostäder och ombyggnad av befintliga bostäder bör riksdagen sätta upp tydliga kvantifierade mål.” Sedan talar man om vad Vänsterpartiet anser att målet ska vara. Det ska sedan ta sin början 2007. Varför? Finns inte behoven i dag?

Anf. 6 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! Behoven finns naturligtvis i dag. Det är därför vi vill precisera dem och fokusera på dem. Man ska passa sig för att göra för stora förändringar i systemen runt bostadsbyggandet. Det kräver långsiktiga investeringar och noggrann planering. Jag kan se att det har gjorts en mängd misstag under 90-talet när det gäller bostadsfinansieringen, som Göran Hägglund har bidragit till.

Det tar längre tid än man tror att förändra. Men man måste vara fokuserad på det man vill göra och rätta instrumenten efter det. Jag tycker att vi är på väg att göra det genom de åtgärder som är gjorda hittills. Vi menar att man ska gå vidare. Framför allt måste vi också markera att det ska vara långsiktigt och gälla över tid.

Det är viktigt att diskutera vad långsiktiga, stabila spelregler innebär. För oss är det allra viktigaste att vi håller en jämn produktion av bostäder. Då kanske medlen måste kunna variera över tid, beroende på konjunkturen och läget i övrigt.

Vi har varit i Finland med bostadsutskottet. Där kunde vi se att man hade lyckats trots svårigheter för offentlig sektor, genom att man har ställt de här kraven. Man lyckades, delvis genom att införa mer av statliga subventioner för att upprätthålla produktionen.

Anf. 7 GÖRAN HÄGGLUND (kd) replik:

Fru talman! Jag är glad att Owe Hellberg understryker vikten av långsiktighet. Sedan säger han något som kan ge skäl till viss oro, att medlen kan tillåtas variera över tiden. Om man ser en viss utveckling hittar man på en viss åtgärd som gäller under en viss tid, med vissa rigorösa bestämmelser omkring. Sedan gör man någonting annat. Det gör att de naturliga drivkrafter som finns bland de som är beredda att investera undanröjs. Man vet inte vad som ligger om hörnet, vilken politik som gäller nu. Då fullföljs inte talet om långsiktighet i Owe Hellbergs resonemang, när han tvärtom landar i att medlen ska variera över tiden.

Owe Hellberg säger att man ska passa sig för att inte göra om tidigare misstag och att man ska försöka lägga grunden för ett mer omfattande byggande. Nu har Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet under en längre tid innehaft regeringsmakten – Socialdemokraterna i regering med stöd av Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Hittills ser inte kurvorna så lysande ut. Man kan bortse från vad oppositionen här i kammaren tycker. Men vad betyder det för alla dem som bor hemma hos mamma och pappa betydligt längre än vad de tänkte sig, för de barnfamiljer som är trångbodda, för svarthandeln ute i samhället, för alla arbetslösa byggnadsarbetare och så vidare? Det är för deras sak man behöver se till att få en politik som håller.

Vad är det som talar för att den politik som har bedrivits och misslyckats ska lyckas i framtiden?

Anf. 8 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! Det hände faktiskt en hel del saker på 90-talet som drastiskt förändrade förutsättningarna för bostadsbyggandet. Det är inte så lätt att bygga upp nya förutsättningar igen. Skattereformen tog väldigt liten hänsyn till boendefrågorna. Vi har sett vad drastiska förändringar av räntebidragssystemet har lett till. Det är långsamma processer. Det kräver tid att bygga upp nya förutsättningar.

Det gamla räntebidragssystemet var långsiktigt och stabilt. Det förde problem med sig. Kostnaderna för staten stack i väg, och man saknade incitament för att dra ned produktionen när marknaden blev överhettad.

Vi vill satsa på permanenta investeringsbidrag. Vi menar att de ska kunna variera över tid om förutsättningarna för den volym vi vill uppnå inte uppnås. Om det byggs för lite ska naturligtvis investeringen vara större. Närmar vi oss talen eller det blir en överhettning och man börjar producera mer i spekulation, då ska man faktiskt dra ned på stödet. Det ska vara en svängningsdämpare, en insats som kan vara en stimulans. I vissa tider kan man också dra ned på investeringsbidraget.

Vi kommer naturligtvis inte upp till de nivåer som var tidigare i räntebidragssystemet eftersom vi koncentrerar insatsen till hyresrätter, den del som är en reglerad marknad.

Anf. 9 NINA LUNDSTRÖM (fp) replik:

Fru talman! Vänsterpartiet står bakom förslaget i betänkandet och regeringens politik. Samtidigt kan man konstatera att det finns ett antal områden där Vänsterpartiet reserverar sig. Owe Hellberg säger att det som behövs är en jämn och förutsägbar produktion. Detta menar man är

bättre än, som vi i Folkpartiet kräver, att Konkurrensverket får mer muskler.

Ni står bakom den förda politiken. Ni står bakom de åtgärder som ska leda till ett byggande. Varför byggs det då inte? Vad vill Owe Hellberg göra för att det ska uppstå en jämn och förutsägbar produktion? Vad tänker Vänsterpartiet genomdriva? Å ena sidan reserverar ni er på ett antal punkter, och å andra sidan står ni bakom den förda politiken. Hur tänker ni få till stånd en jämn och förutsägbar produktion?

Anf. 10 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! Jag försökte alldeles nyss förklara för Göran Hågglund hur vi tänkt oss detta. Vi ger signaler om att vi ska införa permanenta investeringsbidrag. De kan variera över tid och anpassas till produktionen – både för nyproduktion och för ombyggnation.

Det drastiska fallet till exempel när det gäller ombyggnation är naturligtvis kopplat till de försämringar som finns i dag. 50 % av kostnaden täcktes tidigare av räntebidragssystemet, och i dag är vi nere på 7 %. Det är klart att det får stora konsekvenser för den verksamhet som gäller ombyggnation.

När det gäller nyproduktionen koncentrerar vi oss på hyresrätter och investeringsbidrag till dem. Vi ser ju att dessa inte byggs i dag, och vi måste därför stärka och fokusera kring dem. Jag tycker att jag försökt förklara detta.

Det som emellertid är svårt att förstå är hur borgerligheten ska få sin bostadspolitik att fungera. Kristdemokraterna försöker åtminstone att anstränga sig i de här frågorna och komma med konkreta förslag, men de förslagen går i helt motsatt riktning jämfört med dem som Folkpartiet och Moderaterna lägger fram. Jag tror därför inte att ett regeringsskifte ett endaste dugg skulle bidra till att vi fick fler bostäder i det här landet.

Anf. 11 NINA LUNDSTRÖM (fp) replik:

Fru talman! Det är en fråga för väljare att avgöra med tanke på att det alltid uppstår ett facit, och vallöften har ställts även inför den här mandatperioden.

Jag vill återkomma till det som Owe Hellberg säger om att man möjligtvis ska införa investeringsbidrag som kan fluktuera beroende på hur efterfrågan ser ut och hur bostadsproduktionen utvecklas. Samtidigt vill jag säga att om det är någonting som utskottet vid sina besök fått en tydlig signal om är det just ryckigheten, det vill säga att när man inte vet vilket regelverk som gäller bygger man ingenting alls. Det är en signal som vi fått från alla de aktörer som vi träffat och sådana som söker kontakt med oss, och jag hoppas att även Vänsterpartiet har uppfattat den.

Owe Hellberg anger Finland som ett gott exempel, och jag delar den uppfattningen. Där bygger man bostäder, men så har Finland också reformerat hyressättningssystemet. Finland har blivit av med hela sin svarta marknad på lägenhetssidan.

Eftersom majoriteten med stöd av Vänsterpartiet än en gång avslår alla förslag som vi kommer med, och som skulle kunna leda till ökat bostadsbyggande, vore det intressant att få höra – med tanke på att Finland är ett bra exempel – var Vänsterpartiet står i den frågan. Kommer Vänsterpartiet att stödja en reformering av hyressättningssystemet för att

Anf. 12 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! Man måste nog vidta rätt åtgärder. Marknaden för svart-handel uppstår ju i ett läge när det råder stor bostadsbrist. Om vi får fart på byggandet av hyreslägenheter minskar naturligtvis trycket på svart-handel. Samtidigt kommer nog svarthandel alltid att finnas.

Vi är lite strängare i synen på hur man ska förmedla bostäder och an-nat. Vi tycker att det är alldeles utmärkt att bostadsförmedlingarna tar hand om detta. Då blir det inga bostäder vare sig till direktörer i närings-livet eller till fackliga företrädares barn eller några andra. Om vi kör det hela genom bostadsförmedlingen innebär det att man får stå i kö och därigenom få en lägenhet.

Vi har dock inte särskilt mycket stöd för att utveckla bostadsförmed-lingsinstrumentet. Jag tycker inte att regeringen riktigt är med på de tankarna fastän man stiftat en lag i det sammanhanget. Vi tycker att den lagen är alldeles för menlös när det gäller dess användning.

Det gäller alltså att i första hand skapa förutsättningar för ett ökat bo-stadsbyggande. Vi fokuserar på hyresrätterna och försöker se till att inom överskådlig tid klara av det. Jag får medge att regeringen nog var lite väl optimistisk när man lovade de 120 000 lägenheterna. Det tar längre tid.

Det är viktigt att riksdagen, vilket vi nu säger mycket tydligt, fattar beslut om målen för bostadsproduktionen. Riksdagen har ju gjort det tidigare, och det gick alldeles utmärkt att uppfylla de mål som man satte upp i riksdagen.

Anf. 13 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik:

Fru talman! Det Owe Hellberg egentligen säger är att Vänsterpartiet har inget eller mycket lite inflytande på bostadspolitiken eftersom allt ska ske 2007. Jag vet inte om ni tror att ni då ska få egen majoritet eller vad det kan vara, för då ska den bästa av världar uppstå. Jag skulle vilja ha en förklaring till detta.

Sedan ondgör sig Owe Hellberg över bristerna i oppositionens analys av besparingarna. Därför skulle jag vilja fråga: Är det en perfekt analys? Vet ni effekterna av precis allt det ni gör på det bostadspolitiska områ-det? I betänkandet sägs att man tydligare ska "särskilja vad som rege-ringen anser vara faktiska resultat av statens insatser inom politikområdet och vad som snarare är att betrakta som ett resultat av omvärldsföränd-ringar". Vad innebär det? Jo, att man faktiskt inte vet hur saker och ting träffar när det gäller de olika bidragen och stimulansåtgärderna.

Redan när investeringsstimulansen infördes påpekade Boverket att bara 1,5 av 4,3 miljarder kronor kommer att gå till lägenheter som ändå skulle ha byggts. Det betyder att ungefär 3 miljarder kronor läggs på bostäder som skulle ha byggts ändå. Är det ett bra sätt att använda skat-tebetalarnas pengar?

Anf. 14 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! När det gäller analysfrågorna är vi ganska eniga i utskot-tet om att vi vill förbättra möjligheterna för riksdagen att utvärdera de mål som finns. Där finns ju ingen oenighet. Det ledde ändå till en reser-

vation från borgerlighetens sida som var ganska onödig eftersom det mest är en formuleringsfråga.

Jag kan konstatera beträffande de besparingar som görs att i fråga om Boverket vill Folkpartiet spara 20, Moderaterna 25, Kristdemokraterna 8 och Centern 5 miljoner. Vad bygger de siffrorna på? Vad är det man ska göra konkret?

I fråga om länsstyrelserna är besparingarna 100 för Folkpartiet, 182 för Centern, 50 för Moderaterna och 10 miljoner för Kristdemokraterna. Vad bygger de siffrorna på? Vi vet alla att länsstyrelserna har fått nya uppgifter. Vattenvårdsdirektivet kräver enligt beräkningar mellan 70 och 100 miljoner ytterligare. Det är en pålaga som vi fått från EU. Det är alltså inte mindre pengar som behövs, utan det är mer. Här har ni inte vare sig motiverat eller analyserat sparförslagen.

När det gäller momsåterföringsstödet är vi, till skillnad från Marietta de Pourbaix-Lundin, måna om att också hyrorna ska vara låga, vilket tydligen inte är något som intresserar Moderaterna. Resten av medlen används naturligtvis till att pressa tillbaka hyresnivåerna. Det är oerhört viktigt att låg- och medelinkomsttagare har möjlighet att efterfråga det som nu ska byggas i form av hyresrätter.

Anf. 15 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik:

Fru talman! Det är helt tydligt att Owe Hellberg inte har läst det som finns i betänkandet. I det särskilda yttrandet finns beskrivet vad som ska sparas på när det gäller Boverket. Jag tänker emellertid inte ta upp kammararens tid med att läsa innantill.

Sedan behöver Owe Hellberg kanske inte räkna upp de andra partiernas besparingar när han pratar med mig, utan kan kanske hålla sig till Moderaternas. Och, som sagt, det står att läsa mycket tydligt vilken analys vi gjort och vad som ska tas bort.

När det gäller investeringsstimulansen påtalar alltså Boverket att det skulle ha byggts ganska mycket även utan den. Tycker Owe Hellberg att det varit en lyckad satsning när hittills bara 446 lägenheter fått denna investeringsstimulans och en stor del av dem borde ha byggts ändå? Är det ett bra sätt att få i gång bostadsbyggandet?

Sedan har jag en fråga till. Owe Hellberg ondgör sig lite över att det inte satsas på bostadsbyggandet. Det han vill göra är det traditionella med bidrag och investeringsstimulanser på olika sätt. Nu är det ju så här att boendet och byggandet har blivit en ganska stor mjölkko för staten, mycket beroende på fastighetsskatten, som drar in många miljarder – 25–27 miljarder kronor – till staten numera. Är Owe Hellberg beredd att ta bort fastighetsskatten och på så sätt kanske stimulera en del bostadsbyggande och göra att folk får mer pengar kvar att kunna använda för boendet?

Anf. 16 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! När det gäller fastighetsskatten ska jag vara oerhört konkret: Fastighetsskatten på hyresrätt ska tas bort! Men så länge vi inte kan enas om att det är det som gäller utan fortsätter att prata lite vagt om att hela fastighetsskatten nog ska bort kommer vi ingenstans. Men vi kan säkert enas i en sådan åtgärd. Vi menar att det i första hand är en rättvise-

fråga när det gäller boendebeskattningen att den ska bort eftersom hyresrätten är trippelbeskattad.

Vad gäller produktionsmöjligheterna får fastighetsskatten faktiskt en marginell betydelse för produktionskostnaderna och därmed hyreskostnaderna, men den ska bort – det håller vi med om.

När det gäller momsåterföringsstödet och de 445 lägenheterna är det alldeles för tidigt att dra slutsatser om det. Det var lite krångligt att få veta om EU skulle ställa upp på det här över huvud taget, och sedan har det ju knappt varit i kraft. Vi får väl ändå avvakta och se. Vi menar att det här är grunden för att man i förlängningen får till ett permanent investeringsbidrag. Det är det vi är ute efter, och vi ser det här som en första etapp.

Vi hoppas naturligtvis att vi genom att vara väldigt fokuserade och tydliga i de här frågorna så småningom kommer fram till ett resultat som vi hoppas att också riksdagen ska ställa sig bakom vad gäller målsättningarna för produktionen. Där håller jag med Göran Hägglund, och jag hoppas att Göran Hägglund kan övertyga sina borgerliga partikamrater om att det här är viktigt. Då kan vi komma överens där också!

Anf. 17 RIGMOR STENMARK (c):

Fru talman! ”Bilderna av flyttlassen som rullar mot storstäderna bör nyanseras. De rullar åt olika håll. Totalt flyttar knappt 200 000 personer till eller från gles- och landsbygder varje år.

Det är stora skillnader mellan åldersgrupperna. De flesta som flyttar från gles- och landsbygder är ungdomar som ska utbilda sig. I åldersgruppen 30–64 år är det däremot fler som flyttar från tätorter till gles- och landsbygder än tvärt om. Den trenden har förstärkts de senaste åren.”

De uppgifterna hämtar jag från Glesbygdsverkets fakta 2003. Jag fick dem på ett seminarium i går, där samtliga politiska partier var företrädade. ”Så får vi landet att växa” hette seminariet. Bostadspolitiken är ett viktigt instrument i den tillväxt som ska gälla hela landet. Det var många fakta-kunskaper som jag fick som jag önskade att ni i bostadsutskottet hade tagit del av.

Fru talman! Häromdagen mötte jag en annan intressant person, en bostadsforskare, som ville ha en intervju. Hans inledning till intervjun var: ”Bostadspolitiken i Sverige är otydlig. Varför är den det?” Även det samtalet ledde till eftertanke.

Otydlig... En orsak är att den statliga bostadspolitiken berör alla områden i samhället. Den är inte helt enkel och okomplicerad. Dessutom är bostadspolitiken i Sverige uppsplittrad på en rad olika departement. Den regering som finns i dag har inte heller ansett att bostadspolitiken skulle vara betjänt av en helt egen minister. Den halva lyser dessutom med sin frånvaro i kammaren i dag.

Majoriteten i bostadsutskottet bidrar inte heller till att bostadspolitiken blir glasklar och tydlig. Det är många i den nuvarande majoriteten som ska få sin vilja igenom. Det ska vara lite vänsterpolitik, lite, lite miljö och *mycket* socialdemokrati, med stor centraliseringsiver och vilja att styra uppifrån. Det finns mycket, mycket lite intresse till blocköverskridande kompromisser.

Ett exempel är när vi i utskottet får en mycket tydlig information om att det brister mellan bostadspolitikens mål och de resultat som går att

Prot. 2003/04:41
3 december

*Samhällsplanering,
bostadsförsörjning
och byggande*

mäta. Då nöjer sig majoriteten med att i allmänna ordalag släta över det i stället för att göra ett mycket tydligt tillkännagivande som vi hade kunnat vara fullständigt eniga om med krav på att målen måste uppfyllas.

Fru talman! Socialdemokraterna har hitintills vägrat att ta till sig faktaupplysningar och råd. Man lyssnar till signaler som kommer – jag tror det i alla fall – man lyssnar på oss från oppositionen och man lyssnar även på andra intressenter inom bostadssektorn, men man är för stolt, tror jag, för att ändra sig.

Vi var till exempel i förra veckan tillsammans och träffade olika företrädare med koppling till byggbranschen. Gör man en sammanställning av det budskap som framfördes därifrån till oss alla så var det: Lyft bostadsfrågorna högre på agendan! Det gäller alla partier – det gäller att vara ödmjuk också. Ge förutsättningar för ett ökat byggande! Ta till vara hela landet! Satsa på kommunikationer! Ge långsiktiga regler och stabila finanssystem! Förändra bruksvärdessystemet! Samverka! Alla aktörer har ett gemensamt ansvar för området: staten, kommunerna, byggbranschen, producenter och konsumenter.

De här synpunkterna har vi framfört till Socialdemokraterna gång på gång, men man vägrar att ta till sig dem. Hur är det nu? Ni hörde också samma budskap som oss andra. Kommer ni möjligen att förändra er efter det?

Bostadsaktörerna ute på marknaden kräver långsiktiga regler och stabila finanssystem. Centerpartiet har påtalat det gång på gång. Vi inser att kortsiktighet och ryckighet får förödande konsekvenser. När ett problem uppstår på bostadsmarknaden så kommer det från Socialdemokraterna ett specialanpassat bidrag som en åtgärd, som i sin tur leder till nya problem. Vem investerar och bygger när det finns anledning att hela tiden förvänta sig att det säkert kommer att regna lite mer manna från regeringen så småningom?

Fru talman! Centerpartiet anser att det är människors efterfrågan som ska styra vad, var och hur det ska byggas. Subventionspolitiken måste upphöra, och bostadspolitikerna måste reformeras i en riktning som bidrar till ämnet för det seminarium som jag var på i går: Så får vi landet att växa. Det gäller hela landet. Det gäller att se olikheterna, men det gäller också att se möjligheterna och inte bidra till den snedvridna debatt som just nu spirar mellan storstad och landsbygd och mellan vad man kallar tillväxtregioner och icke tillväxtregioner. Jag anser att hela vårt land är en enda stor tillväxtregion – om vi ger rätt förutsättningar.

Olikheterna i vårt avlånga land gör att den lokala bostadsmarknaden ser helt olika ut. Kunde vi alla inse det skulle mycket vara löst. Olika förutsättningar innebär självklart olika åtgärder. Därför måste bostadspolitikerna formas underifrån.

Fru talman! I Sverige har vi i dag inte för mycket konsumentinflytande utan dessvärre är det tvärtom. Det gäller även inom bostadssektorn. De enskilda brukarna vet bäst vad som passar dem i livets olika skeenden. De har knappast möjligheten att välja vad de själva vill. Detta visas tydligt av de fakta jag började mitt inlägg med. Flyttströmmar i livets olika åldrar visar att när ungdomarna har nått den ålder att det blir fråga om yrkesutbildning och högre studier flyttar de till den plats där utbildningarna ges. Därför anser vi från Centerpartiet, eftersom utbildning och kompetens är så oerhört viktiga för att få tillväxt i landet, att våra univer-

sitetssorter måste erbjuda ungdomarna ett hem. Jag vill stryka under ordet hem. De ska inte vara hänvisade till en skrubb eller ett inackorderingsrum där det är trångt och eländigt. Det ska vara ett hem där de har möjlighet att studera i lugn och ro för att få de resultat de önskar.

Därför anser vi från Centerpartiet att så länge studieorterna inte garanterar detta bör staten gå in med ett investeringsbidrag. Ingen regel utan undantag – är ganska bra att leva efter. Det gäller att vara flexibel. Så gäller också för Centerpartiet.

När studierna är klara återvänder ungdomarna gärna till hemorten. Då gäller det att det finns bostäder. Då gäller det också att det finns arbete när studierna är klara. Utan bostad, inget arbete. Utan arbete, ingen bostad. Det gäller också att det finns bra kommunikationer. Vi får leva med situationen att pendling är en naturlig del i vårt samhälle i dag – även om vi skulle önska att det fanns bostad och arbete på samma plats.

Från Centerpartiets sida har vi i årets bostadspolitiska motion på nytt slagit fast ett antal principer som vi anser ska vara vägledande för bostadspolitiken och som förhoppningsvis ska bidra till en ökad tydlighet på bostadspolitikens område.

- Människan och miljön ska stå i centrum.
- Boendepolitiken ska vara lokalt utformad.
- Demokrati ska vara utgångspunkten i boende och planering.
- Valfrihet och mångfald ska präglade politiken.
- Neutralitet ska råda mellan olika boendeformer.
- Boendeskatteerna ska vara rättvisa. Det ska vara skatt efter bärkraft. Skatteerna ska inte fördyra nybyggande eller renoveringar som så väl behövs i vårt land. Skatten ska inte fösa människor från deras hem.
- Tillgängligheten måste öka i hela samhället.
- Trygga boendemiljöer ska skapas.
- Reglerna för planering och byggande ska förenklas.
- Arkitektur och estetik ska utgöra ett tydligt inslag i bostadspolitiken.

Fru talman! Centerpartiet har lagt fram ett sammanhållet budgetförslag. Jag erkänner: Där är både plus och ganska mycket minus i förhållande till majoritetens förslag. Det syftar till att skapa goda förutsättningar för Sveriges alla invånare oavsett om de bor i stora städer, på mindre orter, på landsbygd eller i glesbygd. Våra förslag avser att ge kvinnor såväl som män, unga som gamla, bättre möjligheter att delta och forma ett variationsrikt samhälle utifrån sina förutsättningar.

Riksdagens majoritet har i budgetprocessen fattat beslut om ramar för olika utgiftsområden. De avviker från Centerpartiets förslag. Jag har därför i ett särskilt yttrande till betänkandet redogjort för våra förslag, och jag deltar inte i det beslut om anslagsfördelning som gäller vårt utgiftsområde.

Prot. 2003/04:41
3 december

*Samhällsplanering,
bostadsförsörjning
och byggande*

Fru talman! Jag står naturligtvis bakom alla reservationer där Centerpartiet finns med, men jag yrkar bifall bara till reservationerna 1, 9 och 14.

Anf. 18 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! Jag är bekymrad över Centerpartiet och inställningen till bostadsbidragen, det vill säga att redan nästa år dra ned kostnaderna för bostadsbidragen med en tredjedel. Vilka regelförändringar ska genomföras? Varför ska de allra fattigaste betala skattesänkningar för det stora kollektivet låg- och medelinkomsttagare?

Jag försökte lyssna noga på vad Rigmor Stenmark sade om långsiktiga spelregler och bostadspolitikens utformning. Bostadspolitikerna ska byggas underifrån. Betyder det att staten över huvud taget inte ska sätta upp regelsystem? På vilket sätt ska staten vara med i detta?

Boendeskatt efter bärkraft! Det låter tilltalande. Men på vilket sätt då?

Regelsystemen ska förenklas när det gäller byggandet. Vi har gjort det ganska rejält. Vi pratar om egenskaper i dag och mindre om detaljregler. Det har visat sig att det inte funkar så bra när det gäller till exempel tillgänglighetsfrågor och en del frågor på miljöområdet.

Vad vill ni egentligen, Rigmor Stenmark?

Anf. 19 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Fru talman! Jag vet mycket väl att Owe Hellberg vet precis var Centerpartiet står i bostadspolitikerna. Det var många frågor den här gången! De har ökat.

När det gäller bostadsbidragen vet Owe Hellberg precis – tror jag i alla fall, annars blir jag lite förvånad. Jag har gång på gång talat om för Owe Hellberg att Centerpartiet har lagt fram ett helt nytt skatteförslag som ger mer makt till de enskilda människorna och som tar bort behovet av bidrag. Det gör att även behovet av bostadsbidrag kommer att tas bort för flera – om vi får igenom vårt skatteförslag. Det skatteförslaget gör att människor får mer, särskilt låg- och mellaninkomsttagare. Detta har vi särskilt tittat på. Det här ger 500–600 kr mer i plånboken varje månad för människor i låg- och mellaninkomstgrupper. Det tycker vi är bättre än att behöva gå till staten och buga och be om bidrag.

Det finns fortfarande mycket pengar kvar till bostadsbidrag även hos oss. Vi vill även se till att inte höja intervallet. Owe Hellberg tycks inte tro att 1 200 kr är en stor summa för en människa. Men vi i Centerpartiet tycker att människor har rätt att få tillbaka 1 200 kr om det har blivit fel från början.

Det var flera frågor. Det viktigaste för oss är underifrånperspektivet. Vi tycker att federalismen ska råda. Förslagen till staten ska komma från människorna och kommunerna, inte från staten uppifrån: Så ska ni göra. Det här behöver ni.

Anf. 20 OWE HELLBERG (v) replik:

Fru talman! Bostadsbidragen börjar räknas av vid en inkomst på 117 000 kr om året. Det är lite märkligt att man ska rikta in sig på den gruppen när man gör skatteförändringar. Jag menar att det måste leda till en sned fördelningspolitik att agera på det sättet.

När det gäller de långsiktiga spelreglerna och bostadspolitikens utformning måste jag återkomma till vad du menar. När vi var hos trähusfabrikanterna sade de väldigt tydligt: För att vi ska få tillgång till byggbar mark och kunna göra vår produktion måste kommunerna planera. Signalen måste vara tydlig från staten att kommunerna måste planera. De borde naturligtvis själva förstå det. Det här har man fuskat med under de år då lagstiftningen var borta. Nu har den återkommit, och jag tycker fortfarande att den är otydlig och borde vara tydligare.

Deras budskap till oss var alltså att man måste planera för att de ska ha möjlighet att vara med på den här marknaden. De ville även vara med på flerfamiljshusmarknaden. Det stärker konkurrensen om de kan vara med, men det kräver planering och helt andra förutsättningar för byggandet.

Visst ska människors synpunkter tas till vara, men det måste finnas något förhållningssätt där staten tar fram sina regler och direktiv när man agerar regionalt på ett sätt och lokalt på ett annat. Det är lite svårt att få ihop det där.

Anf. 21 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Fru talman! När vi pratade med trähusfabrikanterna, småhusbyggarna, var de väldigt tydliga med att säga att när det gäller markfördelningen får det inte vara så att det bara är de stora byggherrarna som får ta del av den marktilldelning som kommunerna kör med. Jag tycker att vi från riksdagen också kan stryka under det: Se till att det blir en mångfald av byggandet ute i våra kommuner.

Nu är det på gång. Jag kan glädja Owe Hellberg med att jag i Uppsala ser en klar förbättring på den biten, efter att vi på olika sätt har puffat på den socialdemokratiska ledningen om att det måste ske en förändring.

När det gäller lagar och förenklingar sitter det nu en PBL-utredning. Jag trodde att Owe Hellberg var noga med att se till att det blir förenklingar när den presenteras för oss i riksdagen. Annars blir jag väldigt besviken på Owe Hellberg, som lär sitta i utredningen.

Jag vill också skicka med Owe Hellberg detta: Se till att överklagandeprocessen blir så kort som möjligt. En sak som man mycket tydligt påtalade var att denna överklagandeprocess ju i flera år kan förhindra att byggstarten kommer i gång. Visst gäller det att vi ska se till att det blir bättre när det gäller regelförändringarna – helt självklart är det så.

Anf. 22 ANDERS YGEMAN (s):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka Vänsterpartiet och Miljöpartiet för gott samarbete under budgetarbetet.

Boendet är viktigt. Boendet är grundläggande. Boendet är en del av den generella välfärden. Möjligheten till en god bostad avgör hur vi kommer att lyckas på andra välfärdsområden. Vi har ett gemensamt ansvar för att trygga alla människors rätt till en god bostad – en rättighet som marknaden tyvärr inte klarar av att garantera. Det krävs långsiktig planering och politiska beslut för att säkra människors bostadsbehov. Kvartalskapitalismen kan säkert klara Skandiachefernas bostadsbehov, men den klarar inte att ge alla människor en bra bostad till en rimlig kostnad.

Boende och byggande är också viktigt för tillväxten och sysselsättningen i vårt land. Fastigheter utgör två tredjedelar av hela vår nationalförmögenhet. Underhållet av fastigheter är därför inte bara en fråga om skick och utseende, utan också ytterst en fråga om hur vi värnar våra gemensamma tillgångar.

Byggsektorn i vid bemärkelse är också en av våra viktigaste näringsgrenar. Mer än 15 % av arbetskraften är sysselsatt inom byggsektorn i vid bemärkelse.

När vi driver en politik för byggande är det en investering i framtiden. Genom att öka byggandet kan vi minska arbetslösheten och öka tillväxten. Genom att öka byggandet kan vi garantera en god bostad åt alla människor i vårt land.

Fru talman! Utskottsmajoriteten har på hundratalet sidor i betänkandet beskrivit vår politik för ett ökat byggande. Vi har förslag på investeringsstöd. Vi har förslag på sänkt byggmoms för hyresbostäder med rimliga kostnader. Vi har förslag för ökad konkurrens och prispress i byggandet. Vi har beskrivit vår politik för ett ökat byggande, för fler studentbostäder, för tillväxt och framtidstro.

Oppositionen, och inte minst Moderaterna, har här från talarstolen drömt sig tillbaka till 1800-talet. Kanske kan vi där hitta skälet till att man vill dra ned boendestandarden för studenter, som både Moderaterna och Folkpartiet föreslår. Kanske är det de trampade jordgolven som ska in i lägenheterna. Kanske är det toaletten och varmvattnet som ska ut.

Annars verkar det enda som oppositionen är överens om vara majoritetens uselhet. Det är inget konstigt; det är deras jobb att skälla på majoriteten och peka på olika punkter som kunde ha varit bättre. Det som däremot skrämmar lite är bristen på egna alternativ, bristen på konkreta åtgärder mot bostadsbristen, ja, helt enkelt bristen på en egen bostadspolitik.

Fru talman! Sedan vi införde investeringsbidraget för studentbostäder och sedermera sänkte momsen för byggande av studentbostäder har nästan 15 000 nya studentlägenheter byggts i Sverige. De lägenheterna har Moderaterna och Folkpartiet aktivt motarbetat här i kammaren. De har inte velat ge stödet, och de har gång på gång lagt fram konkreta förslag om att dra in eller försämra det stödet.

I stället för ett investeringsbidrag till studentbostäder vill man skatte-subventionera andrahandsuthyrning och uthyrning av källarlokalerna, som Rigmor Stenmark från Centerpartiet kallade skrubbar. De tycker uppenbarligen att studenterna har för hög boendestandard. De tycker uppenbarligen att det skulle ha varit 15 000 färre studentlägenheter i landet. Man kan fråga sig vad det är i studentlägenheterna som ska tas bort, vilken standard det är som är för hög för Sveriges studenter. Varför är det så viktigt för Moderaterna, Folkpartiet och några andra borgerliga partier att subventionera villaägare och våningsinnehavare och deras möjligheter att skattefritt hyra ut lägenheter, i stället för att subventionera och stödja byggandet av riktiga studentlägenheter?

Inte nog med det – man vill också avskaffa bostadsbidraget för studenter, minska studenternas möjlighet att efterfråga de lägenheter som finns på marknaden.

Från tre olika håll vill man attackera studenters möjlighet att få en bra bostad.

Kristdemokraterna är i det här avseendet något bättre, som även om de väljer en annan metod vill ha ungefär samma stimulans som regeringen. De har dock i sin motion vissa räknefel, som vi kan komma tillbaka till i replikskiftet, eftersom Göran Hägglund skakar på huvudet. Eller kanske det är så att Kristdemokraterna vill momsbelägga saker som i dag inte är momsbelagda?

Fru talman! Med den politik som Folkpartiet och Moderaterna för fram skulle det inte bli mycket studier och forskning i det här landet. Studenter skulle få svårare att hitta en bostad och svårare att själva välja studieort. Då är det mer glädjande att se Centerpartiet och Kristdemokraterna, som i alla fall vågar se till behovet av studentlägenheter och satsar nästan lika mycket som majoriteten.

Fru talman! Oppositionen ondgör sig över det låga byggandet. Kristdemokraterna konstaterar i sin reservation att majoriteten efter ett år vid makten bara har nått upp till 75 % av det mål som sattes upp i valrörelsen. Det är naturligtvis för lite. Vi hade velat ha ett högre byggande.

Förra året tillkom 24 000 lägenheter och småhus i Sverige. Det är en bra början, men vi vill öka byggandet ytterligare. Vi har en högre ambition. Vårt mål är att skapa ett långsiktigt byggande om 30 000 lägenheter om året.

Vilka åtgärder föreslår då oppositionen? Vill de anslå mer pengar för att öka bostadsbyggandet? Föreslår de nya åtgärder för att öka bostadsbyggandet? Nej, de vill i stället minska anslagen, avskaffa investeringsbidragen och höja skatten på byggande.

Vi har sänkt momsen för hyreslägenheter med rimliga hyror till 6 %. Moderaterna vill höja momsen på hyreslägenheter till 25 %. Folkpartiet vill höja den till 21 %. Kristdemokraterna vill höja den till 12,5 %.

Vi kan i alla fall trösta oss med att den borgerliga oppositionen är överens om en sak. Det är att momsen på hyresbostäder som byggs till rimliga kostnader ska öka. Hur mycket den ska öka är de dock ännu inte överens om.

Folkpartiet motiverar sin höjning av momsen på byggande av hyreslägenheter med att vår låga moms snedvrider konkurrensen på byggmarknaden. Fru talman! Jag vill ge dem rätt i det avseendet. Det snedvrider faktiskt konkurrensen från skrytbyggen och bostadsrätter som Gåshaga till bra bostäder till rimliga hyror. Det snedvrider från kartellbildning och prispusk till prispress och priskonkurrens, från bostadsrätter till fantasipriser till hyrestreor för 5 000 kr i månaden och hyrestvåor för 3 800 kr i månaden som vi vid vårt besök hos Skanska såg att Skanska nu bygger i Karlskrona i Blekinge.

Hur kan det bli fler hyreslägenheter byggda om momsen höjs? Hur kan byggandet öka genom att det blir dyrare att bygga? Hur kan fler människor kunna efterfråga lägenheter om bostadsbidraget sänks?

Sammanfattningen av oppositionens bostadspolitik är att de vill göra det billigare för dem som redan har ett gott boende genom att sänka fastighetsskatten och subventionera andrahandsuthyrning.

Fru talman! Alternativen är tydliga. Valet står mellan en borgerlig politik för stagnation och förtvinning eller en socialdemokratisk politik stödd av Miljöpartiet och Vänstern för framtidstro och byggande.

Anf. 23 GÖRAN HÄGGLUND (kd) replik:

Fru talman! I den händelse någon som hör den här debatten eller läser protokollet inte har läst betänkandet får de nog en något märklig bild av den politik som de borgerliga partierna företräder. Jag talar nu enbart för Kristdemokraterna i det här sammanhanget förstås. Men de beskrivningar som Anders Ygeman gör i diskussionen ligger långt ifrån verkligheten. Anfall är bästa försvar, brukar det heta. Det här var ett kraftfullt anfall men inte särskilt mycket till försvar för den egna politiken.

Vi har beskrivit vår politik på ett hundratal sidor. Det finns 75 sidor med majoritetens texter där vi i många avsnitt är överens mellan alla partier. Det ges intryck av att det inte finns något alternativ från de borgerliga partierna trots att det finns mycket tydliga genomgångar på punkt efter punkt av vilka åtgärder som föreslås.

Här beskrivs det som att oppositionens politik är att momsen ska öka. Det är rätt. Om vi, som Anders Ygeman gör, med närmast kirurgisk precision väljer ut ett visst antal små lägenheter under fyra år som är omgärdade med tusen och en regler är det rätt att vi i förhållande till regeringens politik har en högre moms nivå. Men vi har totalt sett en bättre politik som stimulerar byggande och boende i vårt land.

Hur ska vi kunna bygga mer om momsen höjs? Den frågan får Anders Ygeman svara på gentemot Kristdemokraterna. Vi har en lägre moms när det gäller allt annat än just det här med kirurgiskt snitt utskurna segmentet i byggandet. Hur ska byggandet öka om bostadsbidraget sänks? frågar Anders Ygeman. Kristdemokraterna har ett högre bostadsbidrag än vad Socialdemokraterna har. Hur ska byggandet kunna öka när ni sänker bostadsbidraget, Ygeman?

Anf. 24 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Fru talman! Det är sant att ni har ett högre bostadsbidrag än majoriteten, men vi sänker inte bostadsbidraget som du sade i din replik. Vi vill ha ett oförändrat bostadsbidrag.

Det är också sant, som Göran Hägglund säger, att med Kristdemokraternas politik hade lägenheterna i Gåshaga som nu står tomma – bostadsrätter för 11 miljoner – varit billigare. De kanske hade kostat 10 miljoner kronor i stället. Å andra sidan hade de hyrestreor för 5 800 kr i månaden som byggs av Skanska i Karlskrona kanske inte kunnat byggas.

Du kan kalla det för kirurgiskt snitt, men det är den tydliga skillnaden i politiken. Vi riktar in våra pengar på att kunna bygga billiga bra hyreslägenheter för vanligt folk. Ni är beredda att med skattebetalarnas pengar subventionera Gåshaga och annat dyrt bostadsrättsbyggande. I dag står 850 bostadsrätter tomma i Stockholms kommun. De är nybyggda och fina. De ligger i city. De flesta har sjöutsikt. De står tomma samtidigt som 80 000 människor står i bostadskö. De står tomma för att folk inte har råd att bo i dem.

Det byggandet vill Kristdemokraterna subventionera med något lägre moms. Vi Socialdemokrater säger nej. Vi vill inte använda skattebetalarnas pengar till det. Vi vill använda de få pengar vi kan skrapa ihop till en aktiv bostadspolitik med bra hyresbostäder till rimliga kostnader. Vi lägger pengarna där.

Anf. 25 GÖRAN HÄGGLUND (kd) replik:

Fru talman! Jag tycker att det är bra om den här debatten också belyser vad alternativet till regeringens politik är. Men det får inte vara så att man flyr från sitt eget ansvar för politiken. Varför har det under de senaste åren byggts den typ av lägenheter som Anders Ygeman beskriver i sitt anförande, de mångmiljonlägenheter som är till försäljning? Det är helt enkelt för att Socialdemokraternas bostadspolitik har havererat och att det inte finns några grunder för intressenter att investera. Man kan inte se långsiktigt på tillvaron, se hur framtiden kommer att utveckla sig. Man vågar inte bygga på grund av alltför höga skatter och alltför mycket av detaljerade regleringar till följd av en planprocess som är alldeles för långsam och så vidare.

För detta har Socialdemokraterna ansvaret. Socialdemokraterna gick till val på 30 000 nya lägenheter per år, 120 000 under mandatperioden. Än så länge kan man i bästa fall uppnå 90 000 lägenheter under den här perioden. Det får väl Ygeman säga sig vara nöjd med. Det är tillåtet. Men de som inte är nöjda är alla de människor som i dag förgäves längtar efter en bostad, alla de som bor hemma hos sin mamma och pappa, alla de barnfamiljer som är trångbodda och alla de äldre som skulle vilja lämna en större villa för att flytta till en mer lättskött lägenhet. För dem har inte Socialdemokraterna kunnat prestera en politik som duger.

Anf. 26 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Fru talman! Förra året tillkom 24 000 nya lägenheter i Sverige. Det är den högsta siffran på många år, men vi är inte nöjda med den siffran. Vi vill mer. Vi vill bygga fler lägenheter. Vi har också presenterat vår politik för det med investeringsbidrag, momssänkning och stimulanser.

Det är anmärkningsvärt att på de punkter som Göran Hägglund tar upp har han ingen alternativ politik gentemot regeringen. Det finns inga konkreta förslag från Kristdemokraterna på en annan politik i betänkandet.

Låt mig ta exemplen. Göran Hägglund tar upp planprocessen. Var i utskottets betänkande finns en kristdemokratisk planpolitik? Det finns inget kristdemokratiskt förslag på en annan planprocess. Det enda initiativ som har tagits till att förändra planprocessen har regeringen tagit. Det ställer Kristdemokraterna upp på. Det var bra. Men det finns inget eget konkret förslag på en annan planpolitik.

Vi har tagit initiativ till en utredning därför att vi vill ha en enklare planprocess. När vi har konkreta förslag till kammaren hoppas jag att vi kan komma överens om en bättre planpolitik. Men försök inte måla upp en bild av att Kristdemokraterna har en egen politik och att regeringen inte gör någonting.

När det gäller skatter har vi ganska tydligt klarat ut alternativen. Vi väljer att sänka momsen på billiga hyreslägenheter. Där föreslår ni i stället en högre moms. I gengäld föreslår ni billigare skrytbyggen i Gås-
haga och andra bostadsrättsområden.

Jag hoppas att vi när vi står här i vår sista debatt för mandatperioden faktiskt har nått vårt mål om att bygga 30 000 lägenheter per år.

Prot. 2003/04:41
3 december

*Samhällsplanering,
bostadsförsörjning
och byggande*

Anf. 27 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Fru talman! Eftersom jag kommer från universitetsstaden Uppsala ser jag dessa ord framför mig: Tänka fritt är stort, men tänka rätt är större. Att tänka nytt har man dock inte ens kommit på i den staden.

Jag har nyss lyssnat på Kristdemokraternas företrädare, bostadsutskottets ordförande, och Anders Ygeman, dess andre vice ordförande, och det är beklagligt att ingen av er tänker nytt. Ni kör på med bostadsbidragen och tycker att det är det allena saliggörande för människor: att höja bidrag.

Från Centerpartiet vill vi tänka nytt. Vi vill att människor själva ska ha möjligheter att bestämma över sin vardagssituation, att människor själva ska veta vad det är för pengar man har i plånboken.

När det gäller att tänka nytt skulle jag också vilja ta upp biten med storstadspolitik kontra landsbygdspolitik. Centerpartiet var det parti som väckte en storstadspolitisk motion. Jag skulle vilja att vi också i den biten tänkte lite nytt. Är det inte dags, Anders Ygeman, att få diskutera den biten – en storstadspolitik för sig och en landsbygdspolitik för sig? Det är så olika förutsättningar. Hur ska Anders Ygeman och Socialdemokraterna nå fram till målet rimliga boendekostnader i en bra miljö i hela Sverige?

Anf. 28 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Fru talman! Jag kanske ska säga till Rigmor Stenmark att skälet till att Lars-Erik Lövdén inte är här i kammaren i dag är att han är i Lycksele. Där har vi alltså i varje fall en minister som klarar av att förena storstad och landsbygd.

Jag ska också ge Rigmor Stenmark och hennes parti *credit* för att de faktiskt värnar om studenterna.

Däremot är jag inte speciellt imponerad av det nytänkande som det utgör att ta bort en tredjedel av bostadsbidraget. Det innebär att människorna med de absolut lägsta inkomsterna i vårt samhälle drabbas av de hårdaste nedskärningarna med Centerpartiets budget. Jag tror inte att någon av dem som tvingas lämna sin bostad på grund av det nedskurna stödet blir speciellt imponerad av det nytänkandet.

När det gäller storstad kontra landsbygd har vi en sammanhållen politik för att avhjälpa problem både i landsbygd och glesbygd och i storstad, både för att bygga nytt och för att hjälpa de kommuner som på grund av utflyttning har väldigt många tomma lägenheter och där de tomma lägenheterna hotar kommunens ekonomi och dess möjlighet att ge välfärd till medborgarna.

Vi går med stöd av våra samarbetspartier in med ganska kraftiga ekonomiska resurser för att rädda de här kommunerna, som annars skulle riskera att gå i konkurs. Det är en politik som vi gärna hade önskat att Centerpartiet hade varit med på.

Anf. 29 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Fru talman! Det gäller att vara på rätt ställe vid rätt tillfälle. Jag hävdar fortfarande att bostadsministern, den halva åtminstone, skulle ha varit här i kammaren i dag när vi diskuterar det största betänkande vi har att diskutera under det här riksdagsåret. Jag har annars inget emot att han

reser ute i landet och ser verkligheten. Det bör han göra. Det bör också Anders Ygeman göra, tycker jag.

Jag tycker också att Anders Ygeman ska läsa på Centerpartiets rapport om vårt nytänkande när det gäller skatteförslagen eller lyssna på Roger Tiefensee när han i dag pratar om det under skatteutskottets debatt. Det är att tänka nytt – att ge människorna möjlighet att få mera makt, att ge kommunerna möjlighet att få behålla större delen av sina skattepengar. Det är ju kommunerna som har ansvar för skola och barnomsorg.

Jag tycker också att vi som bostadspolitiker borde höjta till när servicen så drastiskt försvinner ute i våra kommuner. När polisen drar ned så att det inte finns någon trygghet längre, när tingsrätterna riskerar att försvinna, när affärerna försvinner, när kassaservicen försvinner, med mera, med mera – hur ska människor då känna att man bor på ett likvärdigt sätt ute i glesbygd och landsbygd med en socialdemokratisk helhetsyn? Är det en helhetssyn, Anders Ygeman?

Anf. 30 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Fru talman! Jag tror faktiskt att vi har samma problem i glesbygd som i våra storstadsområden. Både i glesbygd och i storstad drar sig försäkringskassan ut. Både i glesbygd och i storstad läggs Konsum- och ICA-affärer ned. Både i glesbygd och i storstad blir det längre och längre till servicen. Jag tror inte att vi behöver två olika politiker; jag tror att vi behöver *en* politik för både storstad och glesbygd.

Låt oss sedan klara ut det här med bostadsbidrag och Centerpartiets skattepolitik. Kommuner, Rigmor Stenmark, uppbär inte bostadsbidrag. Oavsett hur mycket mer kommunerna får är det alltså inte en enda krona för studenterna. Studenter med de lägsta inkomsterna, de enda som får bostadsbidrag, är inga stora skattebetalare. Ni kan avskaffa inkomstskatterna, och ändå kommer inte det att göra att studenterna får mer pengar. Ert förslag om att ta bort en tredjedel av bostadsbidraget innebär att väldigt många studenter kommer att få flytta från hus och hem, alldeles oavsett vilka förändringar ni gör i skattesystemet.

Rym alltså inte från ert ansvar! Ni föreslår stora och ganska brutala nedskärningar i bostadsbidraget. Ta ansvar för dem!

Anf. 31 NINA LUNDSTRÖM (fp) replik:

Fru talman! Ja, hur ska jag börja? Jag blir fascinerad över vilken verklighetsbild som här målas upp av Anders Ygeman. Anders Ygeman borde veta bättre. Jag funderar på om jag till och med skulle skriva ut våra motioner, för det verkar faktiskt som om Anders Ygeman inte har läst dem. Jag beklagar också, inte minst för Kristdemokraternas del, att även Kristdemokraternas förslag uppenbarligen har gått andre vice ordföranden förbi. Det gäller det synsätt vi har haft på hela PBL, överklagandeprocessen med mera. Folkpartiet har också en specifik motion som avser de delar som förhindrar byggandet.

Men egentligen är det väl som tidigare talare har sagt: Anfall är bästa försvar. Anders Ygeman är ju faktiskt ansvarig för den bostadspolitik som vi ser i Sverige, eller bristen på sådan. Det byggs inte. Det är köer. Det finns studenter som får vänta upp till 68 månader för att få en studentbostad – 68 månader! Då har man hunnit gå ut läkarlinjen. De flesta

Prot. 2003/04:41
3 december

*Samhällsplanering,
bostadsförsörjning
och byggande*

har hunnit gå ut universitetsutbildningen utan att ha hunnit få en bostad. 68 månader är det som värst.

Min fråga till Anders Ygeman är: Med tanke på köerna, med tanke på de studenter som inte får bostäder, med tanke på den statliga markpolitiken, fastighetsskatten, bristen på konkurrens och hyressättningssystemet – vad har ni i majoriteten för förslag?

Statsrådet Lövdén har sagt: Bygg nu! Villkoren kommer aldrig att bli bättre. Men vad tänker ni vidta för åtgärder? Kan vi få höra vad ni kommer att vidta för åtgärder för att det ska byggas bostäder? Det enda långsiktiga i er politik är köerna – långsiktiga köer.

Anf. 32 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Fru talman! Låt oss ta det utbildningspolitiska först. Läkarlinjen är mig veterligt ungefär fem och ett halvt år. Om köerna då är på sex till åtta månader, som Nina Lundström påstår, borde man alltså kunna gå ganska länge på läkarlinjen.

Sex till åtta månader var vad Nina Lundström sade i kammaren.

Var det 68?

Vi lämnar det utbildningspolitiska. Nu kom jag helt av mig.

Vi går tillbaka till det konkreta förslaget. Vad vill ni göra? frågar Nina Lundström. Vi vill sänka och har sänkt momsen på studentbostäder till 6 %. Vi inför prispress i byggandet som gör att man nu kan flytta in i lägenheter på 75 kvadratmeter som kostar 5 500–6 000 kr i månaden, ungefär hälften så mycket som det har varit i det konventionella byggandet. Vi vill införa och inför investeringsstimulans för byggande.

Alla de här åtgärderna är Nina Lundström emot. Som lök på laxen vill hon göra det svårare för studenter att kunna efterfråga en bostad genom att helt avskaffa bostadsbidraget för studenter. Det är Folkpartiets förslag, eftersom ni vill ta bort bostadsbidraget för alla som inte är barnfamiljer. Jag tror faktiskt att jag kan läsa högt ur reservationen, för i reservationen lär inte de här talfelen, sex till åtta månader, finnas som jag råkade ut för.

Det, Nina Lundström, är vår tydliga politik. Den har lett till att det förra året tillkom 24 000 nya lägenheter i Sverige. Det är en bra ökning, men vi är inte nöjda. Vi vill gå vidare.

Anf. 33 NINA LUNDSTRÖM (fp) replik:

Fru talman! Då är mitt råd till Anders Ygeman: Läs betänkandet! Nu har Anders Ygeman kopplat oss till en helt annan reservation från ett annat parti, för det han säger är inte fallet.

Med anledning av Gåshagadiskussionen med mera tycker jag att Anders Ygeman ska fundera över hyressättningssystemet, att bolagsdirektörer bor billigt på Strandvägen medan låginkomsttagare bor dyrt i Rinkeby. Vad säger Anders Ygeman om det? Får vi höra var majoriteten står vad gäller hyressättningssystemet?

Vad anser ni om ägarlägenheter? Varför svarar ni aldrig på den frågan? När kommer propositionen?

Hur ser ni på statlig markpolitik? Är det rimligt att staten genom sin markpolitik driver upp markpriserna så att de faktiskt maximeras? Det är inte ens en rimlig markpolitik utan man avvaktar ett prisläge och man driver upp prisläget.

Var står ni vad gäller fastighetsskatten, som belastar boendekostnaden?

Vad säger ni om konkurrensen?

Alla de här synpunkterna kommer utifrån, från dem som finns utanför det här huset. Flera aktörer har faktiskt under de senaste besöken konstaterat samma sak. Vi vill ha långsiktiga spelregler. Obs! Inte långsiktiga köer. Vi vill veta vad som gäller. Vi kommer att ta vårt ansvar om vi får grundförutsättningarna.

Men Anders Ygeman blir svaret skyldig. Vi får ju inga svar. Var står ni någonstans? Vad tänker ni göra? Köerna växer. Över 80 000 köar i Stockholm, 68 månader för att få en studentbostad i värsta fall.

Anf. 34 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Fru talman! Det blev många frågor på en gång. Jag ska försöka reda ut dem en och en.

68 månader är oacceptabelt. Det är helt oacceptabelt. Därför inför vi en momssänkning för studentbostäder och ett antal olika åtgärder. Folkpartiet motsätter sig alla.

Enligt reservation 37 om bostadsbidragens utformning vill Folkpartiet successivt trappa ned bostadsbidragen. Bostadsbidragen går i dag till två grupper, till studenter och barnfamiljer. Det enda ni säger är att barnfamiljerna ska kompenseras genom ett ökat generellt barnstöd och sänkta inkomstskatter. Det står i Folkpartiets reservation till betänkandet.

Läs betänkandet! sade Nina Lundström.

Jag ska försöka dra igenom de olika frågor som Nina Lundström hade.

Nina Lundström frågade: Vad tycker ni om ägarlägenheter? Det säger ni aldrig. Jag tror att jag varje gång jag har varit i kammaren har sagt ett tydligt och klart nej till ägarlägenheter. Ägarlägenheter skulle inte ge ett ökat bostadsbyggande. Ägarlägenheter skulle skapa oreda på bostadsmarknaden. Exempel från andra länder som har infört ägarlägenheter imponerar inte.

Jag måste också säga efter att ha läst utredningens förslag att inte heller det imponerar på mig. Det utredningen om ägarlägenheter presenterar är bara en annan version av bostadsrätter. Man får samma fördelar och samma nackdelar som vårt bostadsrättssystem har i dag. Det måste vara en lagstiftning som är enkel och överblickbar.

På det 1800-tal som Marietta de Pourbaix-Lundin glatt såg tillbaka mot hade vi ett 120-tal upplåtelseformer i Sverige. Jag vill inte ha tillbaka 1800-talet vare sig när det gäller boendestandarden eller upplåtelseformerna.

Anf. 35 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik:

Fru talman! Jag vet inte om Anders Ygeman satt och sov när vi höll våra anföranden eller om han var så upptagen med att ladda upp för att angripa oss borgerliga att han över huvud taget inte hörde när vi beskrev vår politik.

Däremot har vi faktiskt facit i hand när det gäller socialdemokratisk politik. Ni har styrt 62 av de senaste 71 åren. Vad har vi? Vi har bostadsbrist, samtidigt rivs lägenheter. Folk tvingas flytta beroende på höga boendeskatter. Vi har ökat socialbidragstagande. Vi har ökad arbetslös-

het. Sjukskrivningarna minskar inte. Det är facit på Socialdemokraternas politik. Ni har ändå styrt så pass länge att ni faktiskt får ta på er det här. Ändå har du mage att angripa oss på det här sättet.

Investeringsstimulansen pratar du mycket om. Eftersom vi inte står bakom den står vi inför en avgrund. Jag kan bara tala om att med den logiken kommer en avgrund att öppna sig 2006, eftersom det är då investeringsstimulansen upphör. Så måste ju logiken vara i det du säger. Vi kan se att 446 lägenheter har beviljats denna investeringsstimulans. Samtidigt beviljas bidrag för att riva 900 lägenheter på skattebetalarnas bekostnad. Är inte det lite konstigt?

Jag har en fråga som gäller vallöftet om 20 000 nya lägenheter. Det löd: Vi socialdemokrater vill bygga bort bostadsbristen. Vi vill bygga 30 000 lägenheter per år under den närmaste fyraårsperioden. Hälften av dessa nya lägenheter bör vara hyresrätter. Det är en debattartikel i Gefle Dagblad av Lars-Erik Lövdén den 24 augusti 2002, precis före valet.

Om man tittar på SCB-statistiken kan man se att under de tre första kvartalen 2003 påbörjades sammanlagt 15 000 nya bostadslägenheter. Det är en ökning...

Min repliktid är redan ute, men jag vill påpeka att det som byggs faktiskt inte är flerfamiljshus utan ökningen ligger helt och hållet på småhus. Hur går detta ihop med vallöftet?

Anf. 36 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Fru talman! Det går alldeles utmärkt ihop med vallöftet. Det byggs fortfarande för lite. Jag säger det. Vi lyckades förra året få ett tillskott på 24 000 nya lägenheter genom om- och tillbyggnad. Då räknar jag in småhus också. Men vi socialdemokrater ser gärna att folk bor i småhus. Jag tycker till och med att det byggs lite för få småhus. Jag tycker att det byggs för få billiga hyresrätter. Jag ser med viss glädje fram mot de projekt som har vuxit fram runtom i landet med småhus i olika upplåtelseformer, äganderätt, bostadsrätt och hyresrätt till väldigt bra kostnader. Jag välkomnar den utvecklingen.

Det stämmer, precis som Marietta de Pourbaix-Lundin säger, att ni är emot både att stödja byggandet i tillväxtområden genom att sänka momsen till 6 % för hyresrättsboende i stället för att ha 25 % och att hjälpa de kommuner i kris som har överskott. Vi har en politik för båda. Vi vill hjälpa de kommuner som annars inte skulle kunna klara sina problem, inte skulle kunna klara sin välfärd. Och vi vill vara beredda att bidra till att bygga bra hyresrätter till lågt pris i våra storstäder med bostadsbrist. Moderaterna avvisar båda de konkreta förslagen.

Anf. 37 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik:

Herr talman! Jag kan bara konstatera att allt det Anders Ygeman försöker rätta till med olika åtgärder är en effekt av Socialdemokraternas politik, eftersom ni har haft makten så länge. Inse det!

Nu säger Anders Ygeman att det är okej att det byggs småhus. Jag tycker också att det är bra att det byggs småhus, men vallöftet var ju att hälften av lägenheterna skulle tillkomma i flerfamiljshus. Då kan man bara konstatera att bostadsbyggandet av flerfamiljshus och lägenheter minskar med 5 % medan det ökar för småhus. Det går liksom inte ihop med ert vallöfte. Men det är okej. Ni har ändrat er även på denna punkt.

Jag har en annan fråga till Anders Ygeman. Det pratas så mycket om att boendekostnadens andel av den disponibla inkomsten ska minska så att folk har råd att bo. Hur går detta ihop med alla kommunalskattehöjningar, landstingsskattehöjningar och inte minst alla el- och energiskattehöjningar som ni tillsammans med Vänstern och Miljöpartiet just nu genomdriver? Det är tusentals kronor mer i boendekostnad för varje enskild familj. Hur går det ihop med att boendekostnaderna ska minska i förhållande till den disponibla inkomsten, eftersom den disponibla inkomsten minskar med skattehöjningar och boendekostnaden ökar med el- och energiskattehöjningar?

Sedan tog Anders Ygeman upp Skandiacheferna. Det var väl ett självsmål utan like, tycker jag. Varför skaffar sig Skandiachefer och fackliga företrädare lägenheter på det här sättet? Jo, för att det inte går att få tag i ett förstahandskontrakt i Stockholm. Det gör det möjligtvis om man vill betala med svarta pengar. Och vems politik beror detta på? Jo, det beror på Socialdemokraternas politik.

Anf. 38 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Herr talman! Det är konstigt att Marietta de Pourbaix-Lundin inte får matematiken att gå ihop. Den Skandiadirektör som får 110 miljoner i bonus skulle inte kunna köpa en lägenhet i Stockholms innerstad som på bostadsmarknaden skulle kosta 2 miljoner. Jag tror faktiskt att Skandiachefernas beteende beror på girighet och ingenting annat.

Vi vill ha bostadsförmedlingar, och vi vill att de privata hyresvärdarna ska lämna åtminstone 50 %, helst flera, av sina lägenheter till bostadsförmedlingarna.

Vi står fast vid vårt vallöfte och vill ha upp bostadsproduktionen till 30 000 lägenheter om året. Jag har mycket svårt att förstå problemet om det skulle bli 100 småhus eller lägenheter för mycket. Vi vill ha upp volymen. Vi vill att folk ska ha någonstans att bo. Vårt mål är att hälften av bostäderna ska vara hyreslägenheter och flerfamiljshus. Men skulle det vara så att vi bara når upp till 13 000 lägenheter och 17 000 småhus tänker jag inte gråta för det.

Marietta de Pourbaix-Lundin frågade: Hur ska ni klara att minska boendekostnaderna som del av den disponibla inkomsten? Ja, Marietta de Pourbaix-Lundin, hemligheten heter tillväxt, den heter reallöneutveckling och den heter en aktiv fördelningspolitik. Det har faktiskt gjort att vi hittills, under de år vi har haft socialdemokratiskt styre, har lyckats att pressa ned boendekostnaderna som andel av disponibel inkomst. Det är klart att det är svårt för ett parti som hade regeringsmakten när tillväxten gick bakåt, när reallönerna sjönk och arbetslösheten ökade att förstå det. Men med en aktiv politik för tillväxt och omfördelning ska vi pressa ned boendekostnaderna.

Anf. 39 OWE HELLBERG (v) replik:

Herr talman! Regeringen har målsättningen att bygga 30 000 lägenheter om året, och det tycker Anders Ygeman är bra. Det tycker också jag är bra, även om man naturligtvis kan diskutera volymen. Men det jag inte förstår är varför inte riksdagen ska anta det målet, när vi samtidigt säger i betänkandet att vi ska ha fler mätbara, kvantifierbara mål för att göra utvärderingar av regeringens politik. Jag måste få en motivering till var-

för inte riksdagen ska ställa sig bakom ett sådant mål. Det har riksdagen tidigare gjort och med väldig kraft också genomfört under miljonprogramstiden.

Statsrådet Lövdén har pratat om nya regelsystem, långsiktiga spelregler på bostadsmarknaden. Jag är lite nyfiken på vad Lövdén menar när han pratar om de här reglerna. Hittills har vi ju inte hört några funderingar om vad de ska innehålla. Jag tycker att det är viktigt att man skickar ut signalen att det är en fortsättning på det som vi ser i dag, att det är ett liknande system man vill bygga upp och att det även omfattar ombyggnation. Vi har nu ett underhållsberg som växer, och vi måste ta hand om vår bostadsstock. Det är en av de viktigaste uppgifterna. Vad har Anders Ygeman att säga om det?

Jag återkommer med två andra frågor.

Anf. 40 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Herr talman! Om Owe Hellberg vill veta vad Lars-Erik Lövdén tycker kan han lämpligen fråga Lars-Erik Lövdén vid någon av de träffar som vi har med honom eller i en interpellationsdebatt i kammaren.

Jag kan säga så mycket som att jag vill ha ett långsiktigt bostadsfinansieringssystem. Och jag skulle önska att vi kunde samla en hyfsad sammanslutning i Sveriges riksdag bakom ett sådant. Det är ganska många partier här som har talat sig varma för fasta och långsiktiga spelregler. Det är en bred majoritet av partier som faktiskt är beredda att avsätta pengar för en aktiv bostadspolitik, om än i olika former och om än med något olika metoder. Jag ser det som mest logiskt att ha någon form av investeringsbidrag eller någon form av momssänkning. Men jag är beredd att ha en mycket öppen diskussion med de partier i riksdagens kammare som faktiskt eftersträvar en aktiv bostadspolitik och inte bara vill minska de gemensamma insatserna.

När det gäller om riksdagen ska slå fast målet har jag ärligt talat ingen fast uppfattning. Jag anser att målet som vi har satt upp i valrörelsen är väldigt normerande. Jag konstaterar att samtliga oppositionspartier har uppfattningar om vårt mål och tar upp det. Några bjuder över, som Kristdemokraterna, och några bjuder väl närmast under, som Moderaterna, som inte vågar sätta upp något kvantitativt mål alls. Vi står bakom vårt mål som vi satte upp i valrörelsen. Vi ska komma upp i ett långsiktigt byggande av 30 000 lägenheter, och det är nog bra med det.

Anf. 41 OWE HELLBERG (v) replik:

Herr talman! Jag trodde att Anders Ygeman kände till vad statsrådet Lövdén har för funderingar när det gäller långsiktiga spelregler för bostadspolitiken. Men ibland är det så att vi får den uppfattningen att det finns ett regeringsparti och ett socialdemokratiskt parti. Det är lite konstigt. Det här kan man se i olika sammanhang, och det tycker jag är synd.

När det gäller ombyggnationsverksamheten har Boverket kommit med en väldigt värdefull rapport som visar på det stora behovet av ombyggnation. De har kommit med flera konkreta förslag och säger till exempel att någon form av investeringsstimulans behövs i icke tillväxtregioner, för där har man bostadsbolag som inte klarar det här.

När det gäller tillväxtregionerna talar man om olika sätt att få behålla de överskott som finns i bostadsbolagen för att använda för underhåll och

annat. I stället ser vi nu en teknik där kommunerna försöker mjölka bostadsbolagen på pengar genom att kringgå reglerna, som vi tydligen måste se över och försöka skärpa till.

En annan fråga gäller bostadsförmedlingen. Anders Ygeman sade: Vi vill ha bostadsförmedlingar. Det är jätteviktigt, så att inte Skandiadirektörerna och andra får gräddfiler till lägenheter. Men varför finns det då ingen bostadsförmedling i Malmö och i Göteborg? Och hur ska man få tillgång till privata fastighetsägares lägenheter i en bostadsförmedling om det inte finns en bostadsanvisningslag? Anders Ygeman måste förklara för mig hur ni ser på de här frågorna egentligen.

Anf. 42 ANDERS YGEMAN (s) replik:

Herr talman! Det var tre frågor, och jag börjar bakifrån.

När det gäller frågan om en bostadsanvisningslag är jag beredd att diskutera under vilka former vi ska kunna garantera att lediga lägenheter kommer in till bostadsförmedlingen. Jag tycker att det är ganska skrämmande att se exemplen med Skandiadirektörerna. Om det ska vara i form av en bostadsanvisningslag är jag mindre säker på. Stockholms bostadsförmedling har ju varit väldigt framgångsrik med att sluta avtal med de privata fastighetsförmedlarna. Kanske ska man ha en lag som understöder frivilliga avtal.

Jag tror att Malmö behöver en kommunal bostadsförmedling, men till syvende och sist är det malmöborna som avgör det. Jag tror att även malmöborna, precis som göteborgsborna, kommer att komma fram till att de behöver en kommunal bostadsförmedling.

Socialdemokratiska partiet och regeringspartiet är *ett* parti. Men du frågade vad Lövdén tycker, och det får du nästan fråga honom om. Jag kan säga att jag för min del och det socialdemokratiska partiet inte har tänkt klart. Vi är beredda att inhämta Vänsterpartiets synpunkter på hur en långsiktig bostadsfinansiering ska se ut. Vi är beredda att inhämta Miljöpartiets synpunkter på hur den långsiktiga bostadsfinansieringen ska se ut.

Jag är faktiskt också beredd att efter den här debatten inhämta Kristdemokraternas och Centerpartiets synpunkter på hur en långsiktig bostadsfinansiering ska se ut så att vi kanske kan lägga de värsta slagorden åt sidan och faktiskt skapa ett system med långsiktigt hållbara spelregler.

Anf. 43 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp):

Herr talman! Jag ska försöka undvika att förlänga den här debatten. Jag vill påminna mina kära kamrater i bostadsutskottet om att vi faktiskt har en debatt i morgon också. Vi behöver inte prata om allting alltid. Det här är dock det viktigaste betänkandet.

Det finns några saker som det inte har pratats så mycket om som ligger mig väldigt varmt om hjärtat. Det gäller de svagaste grupperna på bostadsmarknaden. Nu ser jag till min glädje att socialutskottet i sitt budgetbetänkande SoU1 tar upp ett tillkännagivande som rör åtgärder för hemlösa. Man anser att ytterligare åtgärder behöver vidtas under de närmaste åren för att stärka insatserna för de mest utsatta grupperna, som hemlösa och tunga missbrukare. Enligt socialutskottets mening bör regeringen snarast återkomma till riksdagen med en redovisning av vilka åtgärder som hittills har vidtagits, vilka resultat som har uppnåtts och vad

Prot. 2003/04:41
3 december

*Samhällsplanering,
bostadsförsörjning
och byggande*

man kommer att vidta för åtgärder den närmaste framtiden i syfte att förbättra situationen för de mest utsatta i samhället. Det är väldigt bra. Det tangerar ju vårt område i allra högsta grad.

Andra saker som vi tar upp i vårt betänkande, och vi är eniga om de sakerna, de flesta av oss i alla fall antar jag, är sådant som direkt har folkhälsoaspekter. Det är fukt- och mögelskador, som man tar itu med på ett vis som möjligtvis kan vara tillräckligt, men jag är lite tveksam eftersom ansökningarna till den här fonden minskar. Jag inbillar mig att självrisken är något för hög för att folk verkligen ska ta itu med det här. Det är också så att effekterna på hälsan uppstår vid ett långt senare tillfälle, så det känns kanske inte så akut. Men det är väldigt viktigt ur folkhälso synpunkt.

De hus som nu åtgärdas är byggda 1978. Det finns tidsgränser här. Jag är inte alls säker på att alla åtgärder för att komma till rätta med fukt- och mögelskador verkligen är vidtagna när vi är framme vid 1989. Det kan behöva fortsätta. Jag skulle alltså vilja se regelförändringar. Det verkar som om de pengar som är insatta räcker, men det kan bero på andra saker som jag sade.

Radonet är också en fråga som det är oerhört viktigt att man tar itu med. Där nämner vi att miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö innehåller ett delmål: att radonhalten i alla bostäder år 2020 ska vara lägre än 200 becquerel per kubikmeter luft. Vid årsskiftet ändras reglerna för radonbidrag så att stöd ska kunna utgå till fler fastigheter. Det här är väldigt viktigt. Vi kommer ihåg en tid då de här uppgifterna faktiskt mörkades. Man kunde inte få ut dem. Man kunde inte som konsument veta vilka hus som innehöll för mycket radon. Det är en väldigt viktig fråga, inte minst för barnfamiljer.

Det långsiktigt hållbara byggandet måste vara ekologiskt. Av den anledningen innehåller alla investeringsstimulanser en klausul om att det ska vara ekologiskt byggande så långt man känner till, och så långt som man har tagit fram kriterier för, vad ekologiskt byggande innebär. Det kommer med naturlighet att ändra sig undan för undan, men att det ska vara långsiktigt ekologiskt hållbart är oerhört betydelsefullt. Det gäller både för alla lägenheter som vi bygger om och för alla nya lägenheter. Även detta återkommer i andra betänkanden, i andra utskotts arbete. Miljö- och jordbruksutskottet har alltid med någonting om kretslopp i byggandet och så vidare.

Det här var några frågor som jag tyckte var oerhört väsentliga. Jag vill också påpeka att vi i betänkandet har infört den här kopplingen mellan studentbostäder och tilldelning av högskoleplatser. Det är det också ett annat utskott som håller på med. Det är utbildningsutskottet. Det krävs samarbete över utskottsgränserna för att få det här att klaffa.

Herr talman! Det var så långt jag ville yttra mig om det här betänkandet. Vi har som sagt en debatt till i morgon.

Anf. 44 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Herr talman! Så här är det oftast med miljö. Det kommer lite grann som gräddes på moset i slutet av debatten. Så är det också här i dag. Det tycker jag är lite synd, för egentligen är ju miljöfrågorna oerhört väsentliga för alla oss människor. Vi har inte hur mycket resurser som helst.

Det finns en beskrivning av miljökvalitetsmålen i Riksdag & Departement. När det gäller det femtonde målet, God bebyggd miljö, finns det figurer som visar hur man har lyckats nå målen för god bebyggd miljö. Där ser man tre lila ”gubbar”, kan vi kalla dem, som står för att det behövs fler åtgärder. Det finns tre orange gubbar, som står för att det blir mycket svårt. Och så finns det tre gröna gubbar, som står för att det går riktigt bra.

Då undrar jag hur Helena Hillar Rosenqvist lyckas med att försöka få fram miljöbitarna i den regering som vi har i dag. Ta bara en sådan sak som möjligheten att bygga energisnåla bostäder! Det är ju så att 40 % av Sveriges elenergi används i bostäderna. Man har inte lyckats få bostadssektorn att använda den nya teknik som ändå finns. Hur kommer Helena Hillar Rosenqvist att jobba med den biten?

Anf. 45 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik:

Herr talman! Jag försöker påverka mina kamrater i samarbetet så gott det går. I de här frågorna tycker jag ändå att vi har kommit en liten bit på väg. Jag skulle dock vilja avisera nästa steg – jag tror att vi har pratat om det i andra sammanhang – alltså utöver det här med att införa krav på byggandet för att få investeringsbidrag. Det är väldigt mycket bostäder som byggs utan att få någon som helst investeringsstimulans. För det ändamålet skulle jag faktiskt vilja att nästa steg blev att man måste uppfylla vissa kriterier för att få bygglov. Jag får väl skicka vidare till dem som sitter i PBL-kommittén att ta itu med det. Jag tänker göra vad jag kan där mitt eget parti är inblandat.

Sedan är det så att när vi har träffat branschen har vi hela tiden försökt påverka dem. Nu har det varit sjuka hus, radonsanering och sådana saker. Men det är alldeles riktigt, Rigmor Stenmark, att energifrågan är oerhört viktig. Det är ju väldigt märkligt att man inte har kommit längre inom branschen. Energideklarationer ska vi också kräva av branschen. Det är också en konsumentfråga, att vi som konsumenter efterfrågar bostäder som drar lite energi. För den här gröna skatteväxlingen kommer att fortsätta.

Anf. 46 RIGMOR STENMARK (c) replik:

Herr talman! En annan fråga som handlar om god miljö och om att ta till vara resurserna är kommunikationer. Vi ser ju i dag i Sverige att kommunikationerna, möjligheterna att åka tåg och buss, inte är bra. Det är mycket som återstår innan det fungerar helt problemfritt för människorna. Den biten vill jag skicka med.

En annan fråga gäller ventilationen av våra hus. Vi vet att vi fortfarande blir sjuka av hus. Vi vet att vi har ventilation som är mekanisk, men det finns också ventilation som är naturlig. Det är svårt att förena dessa båda eftersom det finns starka krafter som slår vakt om mekanisk ventilation. På den punkten skulle jag vilja ha ett förtydligande av Helena Hillar Rosenqvist. Hur jobbar hon och Miljöpartiet med möjligheten att få friska, sunda hus?

Anf. 47 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik:

Herr talman! För en tid sedan var jag på Svenska Naturskyddsför-
eningens höstkonferens. Då var Ines Uusmann där och höll ett anförande,

och där framhöll hon precis de frågor som Rigmor Stenmark tar upp om hur viktigt det är med inomhusmiljön. Såvitt jag förstår har Boverket för avsikt att verkligen ta itu med dem nu. Det kunde jag sluta mig till. Då gäller det förstås att i regleringsbrev och annat se till att dessa saker kommer med.

Anf. 48 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik:

Herr talman! Helena Hillar Rosenqvist tillhör Miljöpartiet, som är det parti som driver frågan om grön skatteväxling allra mest. Det framkom i replikskiftet nyss att man avser att fortsätta med det. 30 miljarder kronor ska växlas på tio år. Vi kan redan nu se effekterna för de enskilda familjerna. Det handlar om ökade energi- och elkostnader. Vi vet samtidigt att den skatteväxling som gäller el- och energikostnader relativt sett drabbar dem med låga inkomster och många barn hårdast.

Jag antar att Helena Hillar Rosenqvist också tycker att boendekostnadernas andel av den disponibla inkomsten ska minska. Hur går detta ihop när energi- och elskatter hela tiden ökar? På bara fyra år är det en ökning för en normalfamilj om kanske 6 000 kr per år. Jag vill förekomma svaret att man sänker skatten. Det har man gjort i år med 200 kr per år för vissa grupper. Jämför 200 kr med den ökning som blir i år – nästan 2 000 kr i ökade el- och energiskatter. Hur ska då boendekostnadernas andel av den disponibla inkomsten kunna minska?

Anf. 49 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik:

Herr talman! Det är alldeles riktigt: Den gröna skatteväxlingen ska fortsätta. Det har folk verkligen börjat begripa, och därför sker det just nu en ganska stor omställning för dem som har möjlighet att påverka sin energikostnad genom anslutning till fjärrvärme, byte av oljepannor och direktverkande el.

Nu ingår inte räntekostnaderna i den gröna skatteväxlingen, utan det handlar mer om skatter och sådant. Vi har alltid kämpat för att få ned fastighetsskatten, och det kommer vi att fortsätta med. Egendomsskatteskommittén ska också titta på de här frågorna.

Men jag borde väl ta upp räntekostnaden. Det är intressant att Marietta de Pourbaix-Lundin tar som exempel att energikostnaden blir 6 000 kr mer per år. Jag kan ta mig själv som exempel. Jag bor skam till sägandes i ett hus med direktverkande el, men jag ska använda en del av mitt feta riksdagsarvode till att införa vattenburen värme. Nu har alla hört det, så nu måste jag se till att göra det också. Det finns faktiskt ett ekonomiskt incitament. Den skatteväxling som jag har kunnat se i detta är att räntorna på mitt villalån numera är så otroligt låga. Den höjda skatten på el går jämnt ut med minskade ränteutgifter.

Anf. 50 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik:

Herr talman! Jag frågade faktiskt inte vad Helena Hillar Rosenqvist skulle göra med sitt eget hus. Det var inte det jag var ute efter. Jag syftade på hur de ska klara sig som har ganska låga inkomster och många barn och som har stora energikostnader. Helena Hillar Rosenqvist säger att de som har möjlighet ska försöka påverka det. Men de som inte har det då? Inte heller för dem som har möjlighet att påverka det är det gratis.

Jag konstaterar att beskedet är: Den gröna skatteväxlingen fortsätter, så ni kan räkna med ökade energi- och elkostnader på ungefär 2 000 kr per år i ungefär tio år framöver. Ni kan addera det och se vad det blir. Det är den politik som Miljöpartiet nu för och som Socialdemokraterna och Vänstern har köpt. Det står faktiskt medborgarna i Sverige ganska dyrt. Jag tackar för det klara beskedet.

Anf. 51 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik:

Herr talman! Det kan ibland vara ganska målande att ta sig själv som exempel. Jag tillhör i vanliga fall – när jag inte sitter i riksdagen – de extremt lågavlönade grupperna som offentligt anställd, så jag vet vad jag pratar om.

Individuell mätning – jag har varit i Norrköping och tittat på det – efterfrågar man ofta för att kunna styra och minska sina kostnader för varmvatten och el. I den gröna skatteväxlingen ingår också minskad skatt på arbete. Det kan väl ingen i den här kammaren ha något emot. Arbetsgivaravgifter och sådant har också en del nytta av, men framför allt naturligtvis av lägre skatter, höjt grundavdrag och liknande. Den gröna skatteväxlingen ska gå ihop. Jag kan ge Marietta de Pourbaix-Lundin de uträkningar som finns för att visa att det faktiskt går jämnt upp. Hon skakar på huvudet, men det är faktiskt så. Nu har jag inte med mig de papperen, men jag ska se till att Marietta de Pourbaix-Lundin blir underlättad om vad som föreligger.

Anf. 52 NINA LUNDSTRÖM (fp) replik:

Herr talman! Det är två delar av Helena Hillar Rosenqvists anförande som jag vill ställa frågor om. Jag vill börja med diskussionen om fukt- och mögelskador. Pengarna kan ju användas till det när skadorna redan har uppkommit, men hur ser Miljöpartiet på det preventiva, förebyggande arbetet för att se till att skador inte uppkommer? Folkpartiet anser att det saknas resurser till forskning. Vi vill se mycket mer av forskning på det här området. I dag känner vi till en del faktorer, exempelvis att fukt är det som orsakar problem. Men det finns också andra faktorer. Det handlar om ventilation med mera. Vi menar att man bör satsa på forskning för att utreda vad källorna är till de här problemen. Hur ser Miljöpartiet på forskning om detta?

Sedan vill jag ta upp studentbostäderna. Folkpartiet vill öka studenternas konsumtionsutrymme, det vill säga att studenterna ska ha råd att också efterfråga bostäder. Ser man på vad studenterna själva vill framgår det att man vill ha en bostad med någon form av matlagningsmöjlighet, egen toalett, den ska ligga centralt och vara billig. Vi kan också konstatera att det är väldigt mycket som fördyrar byggandet av studentbostäder. Vi tycker att man ska se över markpolitiken. Hur ser Miljöpartiet på den statliga markpolitiken? Hur ser man på möjligheten att förenkla regelverken?

Även när byggnadsnämnderna ger bygglov för studentbostäder kan det överklagas till länsstyrelsen. Då kan man nekas räntebidrag med motiveringen att det exempelvis saknas en avskiljbar sovdal. Är det rimligt?

Anf. 53 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik:

Herr talman! Byggforskning är oerhört väsentligt. Tyvärr har man, tycker jag, inte tagit de här sakerna riktigt på allvar. Man sade på ett tidigt stadium – närmare bestämt för fem år sedan, när jag började med detta – att man skulle ta bort 50 miljoner från byggforskningen. Det första jag fick göra när jag kom in i riksdagen var att försöka rädda dessa 50 miljoner kvar. Nu är det Formas som har hand om detta. Vi har inte Byggforskningsrådet kvar.

Jag vill se ett utvecklat producentansvar. Vi har tidigare talat med byggbranschen om försäkringsmöjligheter. Ur konsumenternas synvinkel är det oerhört viktigt. Vi kan faktiskt inte bygga fler sjuka hus. Vi måste åtgärda dem vi har. Det är viktigt, precis som Nina Lundström säger, att man inte bygger in fel redan nu. De skandaler som vi har sett på det här området kanske ger oss möjlighet att nu ta krafttag med lagstiftning på området, just för producentansvar och konsumentskydd.

Jag vill att man ska ha miljödeklaration av byggnader. Byggsektorns kretsloppsråd har tagit fram mycket bra material. Miljödeklarationer av byggnader är viktigt. Det är alldeles riktigt. Man måste förebygga så att inte fler hus drabbas. Det är därför som jag tar upp fonden för fukt- och mögelskador. Vi kanske inte kan begränsa detta till hus som är byggda före 1989. Det har nämligen förekommit väldigt mycket efter det.

Anf. 54 NINA LUNDSTRÖM (fp) replik:

Herr talman! Det gläder mig att Helena Hillar Rosenqvist delar Folkpartiets uppfattning om att det är viktigt att göra rätt från början, det vill säga att man inte bygger in problem från början. Det är anmärkningsvärt att man fortfarande kan passera byggarbetsplatser och, inte minst den här årstiden, se byggmaterial stå oskyddat.

När det gäller forskning nämner Helena Hillar Rosenqvist Formas. Men vad gör Miljöpartiet för att man ska satsa på forskning om inomhusmiljöer och källor till problem? Det kan ju finnas många andra källor.

Jag fick inget svar på frågan om studentbostäderna. Vi från Folkpartiet tycker att det är oerhört viktigt att fundera över varför det är så dyrt att bygga. Hur ska vi få fram det som studenterna efterfrågar, nämligen billiga och bra bostäder? Jag kan konstatera att det i det regelverk som finns i dag finns många värderingar. Man anser exempelvis att det är oerhört viktigt att studenter som bor i bostäder med korridorsystem har gemensamhetsutrymmen. Om det inte finns kök kan man använda dessa utrymmen till pub, som tidningsläsningsrum, för informella möten med mera. Men borde inte detta få avgöras av dem som ska bo där? Om man kan tänka sig att ha ett pentry i stället för ett kök med en diskbänk som är 3,40 meter lång, är det då inte rimligt? Finns det inte skäl att se över regelverken så att vi får fram bostäder också för den specifika grupp studenter som vill bo i studentkorridor?

Sedan ska man veta att det finns studenter som kan vara föräldrar och ha flera barn och därmed har behov av en helt annan typ av bostäder. Men det finns inga möjligheter i dag. Det blir dyrt att bygga, och studenterna vill ha billiga bostäder, och framför allt vill de ha en bostad över huvud taget. I dag finns det ju inga bostäder. Som jag tidigare nämnde är de månader som man går och väntar på en bostad helt förskräckliga. Och

ibland har man till och med hunnit avsluta sin utbildning innan man får tag i en bostad.

Prot. 2003/04:41
3 december

Anf. 55 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik:

Herr talman! När man bygger bostäder görs det kanske inte för den marknad som finns just vid den tidpunkt då man bygger. Bostäderna kommer att finnas under en lång tid. Jag kan förstå att man bygger för olika typer av boende, så att det inte blir som i Linköping. Där har man ett bostadsområde som heter Ryd. Och det område där studenterna bor kallas Studentryd. Nu är det inte så stor skillnad på bostädernas utformning i de olika områdena. Byggandet måste vara långsiktigt så att alla kan bo i bostäderna. Behoven ändras, studentkullarna minskar, och det kanske är andra typer av bostadskonsumenter som behöver ta del av bostäderna. Jag tror inte att det ska vara för stora skillnader.

Jag tycker att det är alldeles utmärkt med studentkorridorer med gemensamma utrymmen och så vidare. Men bostäderna ska också kunna användas för helt andra ändamål. Det kan vara en anledning till att man faktiskt har regler som beskriver en viss minimistandard för en bostad. Annars håller jag med Nina Lundström om att det är helt okej att bo i studentkorridor under en tid. Nu hoppas jag att man inte tar bort dem i sin iver att bygga bostäder där standarden har utvecklats. Studentkorridorer bör finnas kvar så att det finns en mångfald i boendet även där. Det är nämligen en mycket stor skillnad i efterfrågan även hos studenterna. Man kan nöja sig med ett enklare boende i början, men sedan vill man gå vidare. Man kan göra en boendekarriär även som student. Mångfalden även där är viktig.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 7 §.)

*Samhällsplanering,
bostadsförsörjning
och byggande*

6 § Kommunikationer

Kommunikationer

Föredrogs

trafikutskottets betänkande 2003/04:TU1

Utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2003/04:1 delvis).

Anf. 56 JARL LANDER (s):

Herr talman! Innan själva debatten kommer i gång har jag fått i uppdrag att kortfattat sammanfatta vad trafikutskottets betänkande 1 handlar om. Betänkande 1 behandlar alltid budgetanslagen. Som vanligt handlar det om anslag som rör vägar och järnvägar och övriga kommunikationer som kollektivtrafik, färdtjänst, sjöfart, luftfart, elektroniska kommunikationer och frågor om post- och kassatjänsten. Det är ett digert material som utskottet nu ska börja debattera.

Det kanske inte är möjligt att redogöra för hela betänkandet. Men några punkter ska jag ändå ta upp i denna inledning.

Den ram som vi nu diskuterar ligger på 28 ½ miljard för kommande budgetår. Och nästan merparten av detta, ca 24 miljarder, går till väg- och järnvägssektorn. Av dessa 24 miljarder går 15,6 miljarder till väg-

hållning och statsbidrag, och 8,4 miljarder går till Banverkets banhållning och sektorsuppgifter.

Jag vill börja med att peka på att utskottet i detta betänkande tydligt har satt ned foten när det gäller mål och resultatberäkningar, och vi ser fram emot att vi ska få bättre tydlighet i resultatredovisningar framgent samt utökade jämförelser över tid, som vi skriver, och det i kombination med hur det ser ut i andra länder.

Jag nämnde att 15,6 miljarder ska gå till väghållning och 8,4 till Banverket. Det kanske kan ses som något för litet, men det är ändå en klar ambitionshöjning hos majoritetspartierna i trafikutskottet, och det ger dock en liten höjning på både väg- och järnvägssidan.

Vi anser att vi i betänkandet har bra skrivningar angående kollektivtrafiken, färdtjänsten och så vidare. Och vi har varit ganska överens om att det behövs en del satsningar i synnerhet inom färdtjänstsektorn. På grund av att det finns en utredning som har sett över detta och att det utredningsbetänkandet nu remissbehandlas och bereds anser utskottsmajoriteten att vi måste avvakta detta. Därför måste vi avvakta med dessa frågor och behandlingen av motioner som har väckts. Detsamma gäller möjligheterna att förbättra kollektivtrafiken och i synnerhet inom de norra delarna av landet.

Vi har i dag också ett block som handlar om IT, elektroniska kommunikationer, posttjänsten och så vidare. Jag vill peka på att vi nu återigen beviljar Posten AB 400 miljoner för att klara den grundläggande kassaservicen över hela landet.

Det finns också ett nytt anslag i detta betänkande som handlar om ett nytt kommunikationssystem för räddningstjänst, polis, tull, ambulanssjukvård och så vidare. Här anser utskottet att det är viktigt att samtliga myndigheter är med redan från starten.

Herr talman! Avslutningsvis ska jag redan nu nästan be om ursäkt för att utskottets ledamöter inte kommer att kunna behandla hela betänkandet. Trots att det är ungefär två och en halv timmes anmäld talartid är beslutsordningen uppdelad i 52 punkter med 31 reservationer, och inte ens det hinner vi debattera på två och en halv timme. Men jag ser fram mot diskussionen, och jag tror att det kan bli en hörvärd och sevärd föreställning.

Anf. 57 CLAES ROXBERGH (mp):

Herr talman! Jag ska ta upp en av transporternas allvarigaste effekter. Vid Sydpolen finns det stora ismassor. De är upp till ett par kilometer tjocka. I dessa ismassor har man borrarat hål och tagit prover för att se hur det var förr. Om vi går tillbaka 400 000 år, hur har koldioxidhalten varierat? Det visar sig att den har legat på 180–280 ppm. Det säger kanske ingenting. Men i dag – år 2000 – är vi, mina vänner, uppe i 360 ppm, alltså avsevärt mer. Vi har aldrig tidigare under perioden i fråga varit uppe i sådana värden. Det betyder att den mänskliga påverkan är avsevärd. Till detta kommer en temperaturhöjning på 0,8 grader i genomsnitt över jorden. Detta har vi åstadkommit genom att använda de fossila resurserna och det fossila kolet. Där är transportnäringen en av de stora aktörerna.

Den stora utmaningen för transportsektorn är hanteringen av detta. Det handlar då om att hantera detta på ett vettigt sätt. För att kunna

åstadkomma det måste transportsektorn, tror jag, ta sig i kragen. Det gäller att kunna samarbeta, att fungera tillsammans. Transportsektorn måste bli effektivare. Det går inte att ha det som i dag när hälften av lastbilarna egentligen går tomma på vägarna. Och det går inte att egentligen 1,1 personer sitter i varje personbil. Det mesta som vi transporterar är faktiskt tomrum.

Om vi kunde fylla fordonen och få transportnäringen att fungera bättre skulle vi avsevärt kunna reducera koldioxidutsläppen – för att inte tala om vad vi skulle kunna göra om vi gick över till att använda den koldioxid som finns i det korta kretsloppet – det vill säga andra typer av bränslen. Inom vägsektorn har man alltså åtskilligt kvar att göra för att nå sina mål.

Sjöfarten har också en hel del att göra för att förbättra sin energieffektivitet och för att minska sin bränsleanvändning och få renare fartyg.

Luftfarten har förvisso allvarliga problem. Ännu värre blir det, som utskottet konstaterat när det gäller statistiken, om vi inte kan följa statistiken ordentligt. Det finns brister i statistiken. De koldioxidutsläpp som rör luftfarten hanterar bara verksamheten på marken. Flygplanen finns inte med i statistiken.

På s. 22 i betänkandet finns regeringens mål- och resultatredovisning. Vad står det då om koldioxiden för år 2002? Jo, i spalten ”Utveckling mot långsiktigt delmål under 2002” står det att vi inte klarar uppsatta mål. Etappmålen uppfylls inte. Vi har ökade utsläpp från vägtrafiken och brister i utsläppsstatistiken.

För att vi ska kunna följa upp de här målen och för att klara koldioxidmålet krävs det, som utskottet påpekar, krafttag när det gäller uppföljning, statistik och resultatindikatorer. Men det krävs också krafttag när det gäller *politiken* i fråga om att samordna transportslagen och att se till att sambandet fungerar mellan lastbilstransporter, järnvägar och sjöfart, att terminalerna fungerar och att vi får så lite friktion i detta som möjligt, liksom att vi för över gods- och persontransporter till det transportslag där minst koldioxid släpps ut. Förvisso har vi således en stor politisk uppgift framför oss!

Anf. 58 ELIZABETH NYSTRÖM (m):

Herr talman! Som vi inledningsvis hörde handlar betänkandet om ett anslag på 28,5 miljarder till utgiftsområde 22 Kommunikationer och därutöver allt från mål och resultatfrågor till en detalj som vägsalt. Troligen är vägsalt den fråga bland de aktuella frågorna som våra medborgare talar mest om nu när vintern nalkas.

Jag tänker uppehålla mig vid målen och anslaget. Men redan nu yrkar jag bifall till reservation nr 1.

När man studerar budgetpropositionen finner man genast att regeringen gärna vill sopa de brister under mattan som kan skönjas i budgetpropositionen. På s. 22 i betänkandet finns regeringens samlade bedömning av måluppfyllelsen när det gäller transportpolitiken. Där finns en rubrik i frågeform som lyder: ”Uppfylls etappmål med dagens beslut?” Det gäller då delmål som tillgänglighet, jämställdhet, transportkvalitet, trafiksäkerhet, miljö och regional utveckling – precis det som Claes Roxbergh inledningsvis refererade till.

Det svar som regeringen själv ger är att det knappast är något delmål som uppfylls med dagens beslut – inte ens trafiksäkerhetsmålen, som vi alla prioriterar.

Herr talman! För några veckor sedan hade trafikutskottet en hearing om riksdagens roll i planeringen av vägar och järnvägar. Riksdagens begränsade roll förstärktes av Jan-Eric Nilsson från VTI som konstaterade följande: Riksdagen kan bara säga ja eller nej till regeringens proposition.

Lars-Göran Mattson från KTH påpekade att de inriktningsbeslut som vi tar dåligt stämmer överens med faktiskt tilldelade medel.

Man kan därför fråga sig vilken uppgift riksdagen egentligen har.

Regeringen skriver att kvaliteten på vägarna är fortsatt hög – detta trots att vi vet att lastbilstrafiken ökar, vilket leder till ökat slitage. Summan vad gäller det eftersatta underhållet på vägarna uppgår till 16 miljarder kronor, och de vägar som på grund av tjällossning är avstängda är fortfarande alltför många och för långa.

Föregående år var 13 634 kilometer vägar avstängda helt eller delvis under en kortare eller en längre tid. Det var visserligen en förbättring med 1 % jämfört med hur det var under de tidigare fem åren. Men förbättringen berodde uteslutande på det gynnsamma vädret.

Fortfarande är situationen i skogslänen värst. Föregående år var 22 % av vägnätet där avstängt i genomsnitt 47 dygn.

Herr talman! Vi moderater påpekar varje år att medelstilldelningen är alldeles för knapp. Genast går Socialdemokraterna i försvarsställning och hänvisar till den stora infrastruktursatsning som Socialdemokraterna och Vänsterpartiet hösten 2001 enades om.

Hur det står till med den så kallade satsningen vet alla vi som följer frågorna. Den närtidssatsning åren 2002–2004 som i infrastrukturpropositionen betecknas som nödvändig visar sig inte vara mer nödvändig än att regeringen i årets vårproposition kraftigt kunde krympa anslagen för år 2004.

I sina direktiv till verkens budgetplanering för åren 2005 och 2006 flaggar nu regeringen för att dessa sänkta nivåer kommer att ligga kvar. Det moderata anslaget till utgiftsområde 22 har en högre ambitionsnivå. Jämfört med regeringens budgetproposition föreslår vi en ökning av anslaget med 2 miljarder kronor för år 2004. Det innebär ökade resurser till vägutbyggnad och möjliggör åtgärder i syfte att minska antalet dödade i trafiken.

En ökning av anslaget till det enskilda vägnätet ger landsbygdsboende förbättrade kommunikationsmöjligheter och ökad trygghet i vardagen.

Vidare föreslår vi, jämfört med regeringens budgetproposition, en minskning av anslaget Vägverket administration med 60 miljoner kronor.

Det arbete som startat inom Vägverket, med krav på ökade rationaliseringar, bör med kraft fullföljas. För Vägverkets administrationsanslag år 2003 beräknas utgiftsprognosen underskrida det budgeterade anslaget med 30 miljoner kronor, redan nu 50 % av vår föreslagna besparing – allt enligt budgetpropositionen.

Inom Banverkets administration föreslår vi en minskning med 40 miljoner kronor. En effektivisering och besparing bör kunna ske genom att hela Banverkets produktion upphandlas. Banverkets konkurrensutsatta

verksamheter ska bolagiseras för att verkets olika roller ska kunna tydliggöras.

Ersättning till sjöfolket för fritidsändamål reduceras med 30 miljoner kronor, och vi föreslår att Rederinämnden avskaffas. Vi föreslår också en minskning av anslaget till Rikstrafikens trafikupphandling med 100 miljoner kronor. Vi anser att med en effektiv upphandlingsorganisation och ett ökat samarbete med trafikhuvudmännen bör en rimlig trafikstandard kunna erhållas. Statskontorets nyligen överlämnade utvärdering av Rikstrafikens verksamhet och organisation stärker oss i den övertygelsen. I rapporten konstateras bland annat brister i planeringen och samverkan med de kommersiella aktörerna och en risk att Rikstrafiken inte identifierat rätt sorts trafik för upphandling. I vissa fall har Rikstrafiken till och med konkurrerat direkt eller delvis med kommersiell trafik, vilket innebär en risk för undanträngning av kommersiellt möjliga trafikupplägg. Mycket i rapporten tyder på att skattebetalarnas pengar används på ett tveksamt sätt. Vi utgår från att regeringen på allvar tar tag i denna fråga.

Herr talman! Posten har ombildats till ett aktiebolag och verkar därmed under andra förutsättningar än tidigare. Medlemskapet i EU begränsar kraftigt statens möjlighet att lämna statliga bidrag till olika självständiga företag, däribland Posten. Riksdagens krav att tillhandahålla kassaservice är rimligt, men det är långt ifrån givet vare sig att det är Posten AB som ska tillhandahålla tjänsten eller hur kassatjänsten ska utformas.

Det finns enligt vår mening möjlighet att utforma olika lösningar beroende på lokalisering och efterfrågan. Möjligheten att tillhandahålla begränsad kassatjänst också på mindre orter finns även hos andra aktörer än Posten AB. Vi avvisar därför regeringens anslag på 400 miljoner kronor för ersättning till Posten AB för rikstäckande betalningsservice.

Utöver anslagsmotionen har vi moderater yrkat att Handelsflottans kultur- och fritidsråds verksamhet avvecklas, vilket skulle innebära en besparing för Sjöfartsverket på 19,5 miljoner kronor och därmed minskade farledsavgifter för handelsfartygen.

Som kuriosas kan jag nämna en artikel i en av våra kvällstidningar häromdagen. Rubriken löd: "Banta byråkratin: Tio myndigheter vi ej behöver." Som nummer två står:

"Handelsflottans kultur- och fritidsråd, Stockholm. 32 anställda.

Sysselsättning: Ska skapa en 'meningsfull fritid' för svenska och utländska sjömän. Arrangerar fotbollsturneringar och skickar ut dvd-skivor över världen.

Kommentar: Varför ska staten stå för korpfbollen och ansvara för sjömannens dvd-filmer? Låt fack och arbetsgivare ta över videobutiken."

Vi moderater tycker likadant.

Avslutningsvis, herr talman, vill jag tacka kansliet för ett gott arbete och tålamod och vill önska alla en skön och fridfull jul.
(Applåder)

Anf. 59 ERLING BAGER (fp):

Herr talman! I den statliga budgeten för år 2004 har majoriteten en budget för utgiftsområde 22 på 28 miljarder 535 miljoner. Den av Folkpartiet föreslagna ramen var något mindre, 28 miljarder 415 miljoner. Detta beror på att Folkpartiet avvisar förslaget om att avsätta 450 miljo-

ner till IT-infrastruktur. Detta kommer Christer Winbäck att kommentera senare i dagens debatt.

Däremot föreslår Folkpartiet till investeringar i vägar och järnvägar sammanlagt 500 miljoner kronor mer än regeringen. Folkpartiet anser att viktiga trafikpolitiska mål som vi bör bidra till är ökad tillväxt, förbättrad miljö och ökad trafiksäkerhet.

Sverige behöver tillväxt för arbete och för välfärd. Sverige har inte för mycket tillväxt utan för lite tillväxt. Goda transportmöjligheter för råvaror till industrin och för industrins produkter till export och till kunder är en förutsättning för ökad tillväxt.

Den traditionella infrastrukturen i vårt land – vägar och järnvägar – har under flera decennier eftersatts vad avser såväl underhåll av befintlig infrastruktur som utbyggnad av ny infrastruktur. Folkpartiet anser att de nya investeringar i vägar som måste göras främst är av två slag. För det första måste flaskhalsar på vägnätet byggas bort. Detta gäller framför allt i våra storstäder, men det finns flaskhalsar även på andra håll i landet. För det andra ska den så kallade skandinaviska motorvägstriangeln färdigställas och ge bra tågförbindelser. Som kammaren vet är det triangeln mellan Köpenhamn, Oslo och Stockholm. Vi måste ha högre ambitioner att förverkliga detta mål.

Vi i Folkpartiet är positiva till alternativa finansieringsformer inom infrastrukturen. Vi är beredda att positivt pröva finansiering av vägar och järnvägar via vad vi brukar kalla PPP-lösningar. När vi i trafikutskottet besökte Norge i augusti och träffade vår motsvarighet, samfärdskommitén, fick vi exempel på PPP-projekt som pågår där. Enligt vad jag förstår är det politisk enighet i Stortinget om detta.

I storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö har utbyggnaden av trafikens infrastruktur inte på något sätt hållit takt med befolkningsökningen. Det leder till betydande trafikstockningar i rusningstid med stora samhällsekonomiska förluster, förutom de betydande olägenheter detta utgör för de boende.

För Folkpartiet är av såväl miljöskäl som transportekonomiska skäl den viktiga utgångspunkten för infrastrukturpolitiken att investeringar i spårbunden trafik är särskilt angelägna i landets mest tätbefolkade regioner. Detta gäller också den så kallade getingmidjan i centrala Stockholm, som är ett växande hinder såväl för en fungerande järnvägstrafik inom Stockholmsregionen som för järnvägstrafiken till och från alla delar av landet i söder, väster och norr.

Av samma skäl som jag redovisat här avvisar Folkpartiet alla tankar på att stödja förslaget till Norrbotniabanan.

Herr talman! Den svenska transportstrukturen bygger på en kombination av transporter på väg och järnväg, till sjöss och i luften. Trafiknätet måste därför utformas så att kraftfulla noder utvecklas där det blir möjligt att på ett trafikekonomiskt och miljömässigt effektivt sätt växla olika trafikslag på väg, järnväg och till sjöss.

Den svenska sjöfarten har under en rad av år varit hotad av konkurrens från andra länder. Under senare år har situationen för näringen förbättrats. I och med att rederistödet försvunnit och ersatts med en så kallad nettolösning har viktiga steg tagits.

Inom ramen för EU:s gemensamma sjöfartspolitik har nu införts tonnagebaserad skatteberäkning av sjöfarten. Det är därför viktigt att också i

Sverige utreda förutsättningarna för att kunna införa tonnagebaserad skatteberäkning. I Folkpartiets kommittémotion framför vi detta krav, och denna fråga kommer att behandlas i skatteutskottet.

De nya farledsavgifterna innebär ändringar som enbart är en justering av nuvarande avgiftssystem. De lever inte upp till de krav som bör ställas. Ett beslut i linje med utredningsförslaget riskerar också att snedvrider konkurrensen mellan transportslagen. Vi anser att en förändring av fartygsavgifterna måste belysas i det sammanhang där de verkar och ur ett totalt transportpolitiskt perspektiv i jämförelse med kostnaderna för tåg- och landsvägstransporter. Detta om något borde tas med i den statliga utredning som arbetar med godstransportpolitiska frågor.

Kostnaden för isbrytning utgör en betydande del av Sjöfartsverkets budget och den större delen av verkets regionalpolitiska kostnad. Vi från Folkpartiet, Moderaterna och Kristdemokraterna anser att kostnadsansvaret för isbrytning bör ingå i statens generella regionalpolitiska åtagande. Vi anser också att regeringen tillsammans med Finland och Estland, som snart är unionsmedlem, bör verka för regionalt EU-stöd för att hålla farlederna öppna.

Herr talman! Jag vill slutligen ta upp det särskilda yttrandet om färdtjänsten som Folkpartiet har i betänkandet. Vi från Folkpartiet har haft allvarliga invändningar mot regeringens direktiv till den utredning om färdtjänsten som nyligen har avslutats. Det kan nu konstateras att betänkandet, som inte förelåg vid riksdagens allmänna motionstid, innehåller ett beslutsunderlag i ett antal frågor som utskottet tidigare har uppmärksammat med anledning av motioner från ledamöter i flera partier. Vi understryker vikten av att framlagda utredningsförslag snabbt leder till en proposition.

Vi från Folkpartiet kommer självfallet också att granska i vad mån den proposition som vi förutsätter kommer snabbt verkligen innehåller förslag på alla de punkter där brister i färdtjänsten behöver avhjälpas med lagändringar eller andra statliga beslut.

Allra sist: Folkpartiet står självfallet bakom samtliga reservationer som vi har skrivit under, men för tids vinnande väljer jag att yrka bifall enbart till reservation nr 2.

Vidare: som en konsekvens av att Folkpartiets budgetförslag har fallit i finansutskottet har Folkpartiet ej deltagit i besluten under följande punkter: 2, 12, 13, 14 16, 24, 25, 40, 42, 43 och 44.

Anf. 60 JOHNNY GYLLING (kd):

Herr talman! Kristdemokraternas budgetförslag för området *Kommunikationer* förlorade vid omröstningen den 19 november. Därför deltar vi inte i dagens beslut i de punkter som rör anslag där vi har en annan uppfattning. Vi redovisar detta i vårt särskilda yttrande, nr 10 i betänkandet. Vi står bakom alla våra reservationer, men jag yrkar bifall endast till reservation nr 10 om sjöfartens kostnadsansvar.

Herr talman! Regeringens transportpolitik har inneburit att eftersläpningarna i de uppställda investeringsplanerna har accelererat både för vägar och för järnvägar under det senaste året. Vägunderhållet är eftersatt på ett oacceptabelt sätt. Denna utveckling för Sverige längre och längre bort ifrån de transportpolitiska målen.

Prot. 2003/04:41
3 december

Kommunikationer

Trovärdigheten hos Vägverkets och Banverkets planeringsprocess är hotad av regeringens årliga budgetneddragningar. De nationella planerna för åren 2004–2015 har allvarligt stympats genom att regeringen i 2003 års vårproposition sänkte anslagen till vägar och järnvägar för 2004 med 1 miljard kronor. Samtidigt fick Banverket och Vägverket i uppdrag att reducera sina investeringsplaner för åren 2005–2006 med 6,5 miljarder kronor.

Denna neddragning sker från en redan låg nivå. I den infrastrukturproposition som regeringen lade fram 2001 pekade man på ett ”kvarstående finansieringsbehov” på 58 miljarder kronor. Det fattades alltså 58 miljarder kronor till det stora paketet för vägar och järnvägar. Detta behov som man lovade att så småningom fylla på med anslagsökningar har nu i stället blivit ännu större till följd av regeringens nedskärningar.

Kristdemokraterna föreslår därför en ökad satsning på det förfallande svenska väg- och järnvägsnätet. I vår motion riktar vi fokus på satsningar som är särskilt angelägna för trafiksäkerheten, samhällsekonomi, den regionala utvecklingen och miljön. För underhåll och investeringar i vägar och järnvägar under perioden 2004–2006 avsätter Kristdemokraterna 2 650 miljoner kronor mer i anslag än vad regeringen har föreslagit – alltså 2,65 miljarder. Av dessa pengar reserveras 1 miljard kronor till ett förbättrat vägunderhåll.

Därutöver föreslår vi att ett program läggs fast för investeringar med alternativ finansiering. Det skulle innebära att en rad angelägna väg- och järnvägsprojekt kan starta snabbare. Jag ska återkomma till detta lite senare.

Förutom frågor om infrastruktur behandlar vår motion förslag om bland annat utvecklad godstrafik och kollektivtrafik, om hur bilberoendet kan minska i städerna och om hur konkurrensen kan stärkas på järnvägsmarknaden.

Inom kommunikationsområdet har Kristdemokraterna dessutom väckt fyra särskilda kommittémotioner rubricerade *Trafiksäkerhet*, *Sjöfart*, *Åkerinäring* samt *Bilen och miljön*.

Herr talman! Jag vill fokusera på två frågor här i dag. Den ena gäller vägförbättringar och den andra gäller sjöfartsfrågor.

Behövs det bättre vägar i Sverige? Vänsterpartiet och Miljöpartiet hävdar ju att det är färdigbyggt med vägar i Sverige. Det fick vi bekräftat av Claes Roxbergh när han höll sitt anförande. Socialdemokraterna verkar att ha slagit sig till ro med den nuvarande nivån. Kristdemokraterna är av en annan uppfattning. Ibland är det nyttigt att ställa den väldigt basala frågan: Varför har vi vägar och bilar? Mitt svar är: Jo, det har vi för att vi ska komma fram fortare än vad man kunde med häst och vagn. Tänker man efter måste det vara så att vi bygger vägar, vi använder bilar just för att det går snabbare att färdas än till fots eller med häst och vagn som man gjorde för hundra år sedan. Det tycks som om vissa partier har glömt bort detta grundläggande faktum.

Finns det då inte en konflikt mellan att bygga bättre vägar och trafiksäkerhetsmålen? Jo, det finns det.

Ingen ska tvivla på Kristdemokraternas vilja att stötta nollvisionen, men målet om framkomlighet och ett effektivt transportsystem är också viktigt. Alltså: Bygg fler snabba och säkra motorvägar, ge ökat stöd till enskilda vägar!

I dag säger Vägverket att eftersläpningen på vägunderhållet uppgår till ungefär 17 miljarder kronor. De ambitioner som finns på politiskt håll och de vallöften som i synnerhet Socialdemokraterna är snabba med att ge i varje valrörelse går ut på att den och den vägen ska byggas.

Så sätter en minister ned en spade i marken, och sedan händer det inte särskilt mycket mer – för då har man ju vunnit valet. Det måste bli en skärpning på det här området. Vallöften och verklighet går i dag åt skilda håll.

Har vi då råd att bygga bättre vägar och fler motorvägar? Behoven av pengar till sjukvård är ju också stora. Bra vägar ger ökad välfärd. Bra motorvägar ger både framkomlighet och säkerhet.

Det är uppenbart att med det traditionella sättet att finansiera vägbyggen så kommer det att dröja alldeles för länge innan vi når den standard som behövs. Kristdemokraterna förespråkar alltså alternativa lösningar. Jag vill precis som tidigare år framhålla PPP, som betyder *public-private partnership*. En del säger att om man använder det sättet så får våra barnbarn betala vägarna. Staten kan ju låna billigare än privata aktörer kan, så varför ska vi använda sådant? PPP är ingen patentrösning – det ska erkännas. Men det handlar om bättre planering, bättre styrning, delat risktagande av projekten och effektivare utnyttjande av resurser.

Jag skulle önska att majoriteten kunde titta på Norge, som Erling Bager tog upp, och Finland, där man redan har genomfört lyckade sådana här projekt. Vi stöder er om ni vill pröva PPP.

Herr talman! Jag hade tänkt nämna något om sjöfarten också. Reservation nr 10, som jag har yrkat bifall till, visar att vi kristdemokrater vill ha krafttag för att sjöfarten ska få andra kostnadsvillkor. Vi vill se över farledsavgifterna, ta bort isbrytarkostnaderna och förbättra infrastrukturen i land så att sjöfarten kan växa.

Det finns mycket mer att säga, herr talman, men jag avser att återkomma i replikväxlingar.

Anf. 61 CLAES ROXBERGH (mp) replik:

Herr talman! Jag kunde inte låta bli att begära replik när det gäller vägutbyggnader. Johnny Gylling tycker att medicinen för allt är vägutbyggnader. Jag tycker att man ska ha en mer nyanserad lösning och syn på detta. Förvisso behöver det byggas väg, och det finns en del vägar som behöver byggas; det menar även jag. Men min poäng är att vi måste ha utgångspunkten i den infrastruktur som faktiskt finns och använda den effektivt.

Jag tycker egentligen att ekonomiska styrmedel är ett bra sätt. Det gäller till exempel trängselavgifterna i Göteborg – förlåt, Stockholm! Det var en *slip of the tongue*, men det kanske är så att vi får trängselavgifter också i Göteborg så småningom. Jag menar att vägavgifter som skapar ekonomiska incitament för att utnyttja vägsystemet mer effektivt och som framför allt kan styra trafiken på ett effektivare sätt skulle göra att vi kanske behöver bygga färre vägar än vad Johnny Gylling föreslår.

Anf. 62 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Det är intressant att Claes Roxbergh nu säger att det finns en del vägar som behöver byggas, medan Miljöpartiet i flera års tid

vad jag har kunnat se i motioner, debatter och artiklar sagt att Sverige är färdigbyggt vad gäller vägar.

Jag måste därför ställa en fråga till Claes Roxbergh. Delar Miljöpartiet den uppfattning som Claes Roxbergh har? Behövs det byggas fler vägar? Det skulle vara intressant att veta vilka de är i så fall?

Jag vill också kommentera det här med vägavgifter. I Norge har man något som kallas bompeng. Den drar in nästan en tredjedel av investeringarna till nya vägbyggen. Det finns naturligtvis en opinion mot bompengen, men samtidigt finns det också en förståelse för att man behöver ta in lite extra pengar ibland för att bygga besvärliga projekt. Västsvenska Handelskammaren har tagit fram ett förslag om vägavgifter i Västsverige som kan bidra till snabbare byggen av motorvägar på vissa sträckor. Det skulle vara intressant att höra Roxberghs syn på detta.

Anf. 63 CLAES ROXBERGH (mp) replik:

Herr talman! När det gäller vad som behöver byggas så finns det vägkorsningar, vägavsnitt med hög olycksfallsfrekvens och vägsträckor som har hög belastning av trafik som man måste göra något åt.

Min invändning gäller synen på att motorvägsbyggandet som sådant löser alla problem. Jag menar att det inte gör det, utan det krävs en helt annan analys.

Jag tycker att Västsvenska Handelskammarens förslag är intressant, utan att därmed säga varken ja eller nej eller bu eller bä till förslaget som sådant. Det intressanta i förslaget är att de som kör på vägen betalar i stället för att det hela finansieras med skattemedel.

Anf. 64 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! De flesta bilister tycker att de betalar mycket i bensinskatt redan i dag för att köra på vägarna. I framtiden kan det bli så att vi inte klarar vägutbyggnaden och då kanske det också måste bli en del avgifter, som i Norge – vad vet jag? Jag tycker inte att vi ska direkt förkasta sådana tankar, utan titta vidare på dem.

Vitsen med det hela måste vara att vi ska få fram riktigt bra vägar. Ett exempel från Claes Roxbergh län är väg 45 mellan Göteborg och Trollhättan. Den är oerhört viktig för bilindustrin, för regionen och för stora delar av näringslivet där. Det är för mig en gåta att den vägen inte blir motorväg – så mycket olyckor som sker där och så mycket trängsel och tidsspillan som uppstår. Det är sådana exempel som vi kristdemokrater vill satsa på när det gäller motorvägsbyggen. Vi vill också ta hjälp av alternativ finansiering. Det kan vara avgifter, det kan vara PPP-lösningar och så vidare.

Det klargörande i den här debatten är att Miljöpartiet säger att Sverige är färdigbyggt när det gäller vägar medan Claes Roxbergh, ordförande i trafikutskottet, säger att det finns vägar som behöver förbättras och byggas ut. Det vore glädjande om han kunde få med sig sina partikamrater på det.

Anf. 65 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Herr talman! Jag ska passa på att yrka bifall till reservationerna nr 13 och 22.

Jag tänker i första hand uppehålla mig vid första delen av betänkandet, som handlar om mål- och resultatfrågor. Vi har allihop varit överens om de mål som vi har för trafikpolitiken. Det finns i dag inom ramen för en långsiktigt hållbar utveckling sex olika delmål, som de åtgärder som vi beslutar om här sammantaget ska uppfylla.

Den redovisning som regeringen har lämnat till oss som är baserad på trafikverken och som vi har behandlat i utskottet visar att vi är rätt så överens om hur verklighetsbilden ser ut. När det gäller glappet mellan det konkreta utfallet, resultatutvecklingen och målet är skillnaden störst för miljö och trafiksäkerhet.

Vi har en avancerad målsättning på trafiksäkerhetsområdet som inget parti här, hittills i alla fall, har velat frånga. Det är målet om nollvisionen – att ingen ska riskera att allvarligt skadas eller omkomma i trafiken. Det är förknippat med etappmål. Det förra etappmålet uppnådde vi inte, och i betänkandet konstateras att det inte ser ut som om vi uppnår nästa etappmål heller.

För miljön finns det en målsättning om minskade koldioxidutsläpp. Den faktiska utvecklingen talar för att vägtrafiken är den sektor som ökar mest, medan man på de flesta andra områden har begränsat ökningen. Den målsättning vi har för klimatpolitik riskerar därför att komma helt på skam.

Jag tänkte utnyttja tillfället att i talarstolen redovisa hur Vänsterpartiet anser att man ska uppnå de mål som vi gemensamt har varit överens om här i kammaren.

Det första och viktigaste handlar om att man måste använda ekonomiska styrmedel, och det är styrmedel som inte borde vara främmande för vare sig ett marknadsorienterat parti eller ett parti som har en annan ideologisk eller ekonomisk syn på tillvaron. Det handlar om principen om internalisering av externa effekter. Ekonomisk teori säger att om man inte har en prissättning som gör att en verksamhets överlastning av kostnader på andra verksamheter kan hållas tillbaka blir det ineffektivitet i ekonomin. Det är precis vad som händer på väg- och flygtrafikområdet.

Detta studerar vi i Vägtrafikbeskattningsutredningen som ska lämna sitt betänkande i mars nästa år. Våra underlagsrapporter säger att lastbilarna betalar någonstans mellan 10 och 30 % av de kostnader de ger upphov till ute på landsvägsnätet. Detta måste givetvis åtgärdas med en kilometerbeskattning på sikt, och fram till dess att vi har klarat att införa det med EU-regler behöver vi successivt höja dieselpriiset för att nå därhän att trafiken betalar sina egna kostnader.

Vi anser att man inte kan lösa Göteborgs trängsel-, trafiksäkerhets- och miljöproblem med mindre än att man begränsar trafikökningen med ekonomiska medel och använder klassiska marknadsekonomiska instrument när utbud och efterfrågan inte går ihop. I den utfrågning som vi hade nyligen om vad som krävs för att uppnå miljökvalitetsnormerna hörde vi att trängselavgifter är en förutsättning för att nå dem såväl i Stockholm som i Göteborg.

Låt oss lämna ekonomiska styrmedel. Det krävs investeringar åt rätt håll. Tidigare har den infrastrukturöverenskommelse som gjordes mellan Vänsterpartiet och Socialdemokraterna hösten 2001 nämnts. Där var vi överens om att fördelningen av investeringar mellan väg och järnväg reflekteras av den gemensamma målsättningen att åstadkomma ett trans-

portsystem som är långsiktigt hållbart. Jag ska inte nämna något mer om det. Vi lär återkomma till den frågan under vårens arbete med de konkreta väg-, järnvägs- och länsplanerna.

För att nå målen behövs det dessutom lagändringar. Det behövs en begränsning när det gäller utbyggnaden av externa köpcentrum. Vi har motionerat om ett moratorium i väntan på att den översyn av plan- och bygglagen som pågår blir färdig, kan remissbehandlas och bli föremål för förslag och beslut här i kammaren. Etableringen av externa köpcentrum slår undan handeln för lokal livsmedelshandel och lanthandlare. Den ökar otvetydigt transportvolymen, och därmed går den fullständigt på tvärs mot både trafiksäkerhets- och miljömålen.

En annan lagändring som är nödvändig för att nå de mål vi har satt upp och för att skydda vägarna – väldigt många talare har tidigare vurmat för att hålla vägarnas kvalitet i gott skick – är att begränsa maxvikten på lastbilar och EU-harmonisera de reglerna och att vi avstår från det undantag som vi har från den regel som annars är gällande i EU, det vill säga att en fullastad lastbil inte får väga mer än 40 ton.

Vidare krävs det organisatoriska förändringar för att vi ska nå de transportpolitiska målen. Det måste bli en annorlunda relation mellan statens, regionernas, landstingens och kommunernas ansvar vad gäller driften av kollektivtrafik. Här krävs att staten tar ett större ansvar än vad man gjort hittills för att se till att själva trafiken är i ett bra skick. Det är ingen mening att bygga järnväg om det inte sedan går bra tågtrafik på densamma.

Till sist vill vi hävda att det krävs en kunskapsutveckling för att ta fram åtgärder och hela tiden hålla sig ajour med vad som behövs för att nå de transportpolitiska målen. Det är inte någonting som på något sätt utmärker Vänsterpartiet. Vi har inte heller någon avsikt att utmärka oss i den frågan. Utskottet skriver så här i sin sammanfattning: "När det gäller transportforskning framhåller ett enhälligt utskott att de övergripande transportpolitiska målen och principerna måste återspeglas i inriktningen på transportforskningen. Utskottet förutsätter därför att regeringen följer utvecklingen inom detta område kontinuerligt och vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att sådan transportforskning som är av strategisk betydelse i arbetet för att uppnå de transportpolitiska målen utförs."

Vi vet att så är tyvärr inte fallet i dag. När Vinnova övertog ansvaret från Kommunikationsforskningsberedningen begränsades uppdraget. I dag finns det ingen som långsiktigt upprätthåller den kunskapsförsörjning som behövs för att nå de transportpolitiska målen eftersom Vinnovas innovationsperspektiv oftast begränsas till sådant som har tillväxt- och innovationseffekter. När det gäller de pengar som Vägverket och Banverket har till sitt förfogande för att finansiera forskning kan en studerande av det praktiska utfallet se att ganska mycket går till projekt som framför allt gagnar fordonsindustrin och som man eventuellt skulle kunna kalla för ett förtäckt industristöd. Det är väldigt mycket av den kunskapsutveckling som vi behöver för att kunna fatta bra beslut här i kammaren som i dag inte har någon att söka forskningsmedel för, och det är mycket allvarligt.

Jag skulle vilja beröra de två reservationer som vi yrkar bifall till. Det gäller bland annat den reservation som har med ett fritidsbåtsregister att göra. Det är en gammal surdeg i det här utskottet. Vi har många gånger

krävt att det ska upprättas ett register över fritidsbåtarna. Det finns minst två motiv för att göra det.

Det handlar om försäkringsfrågor så att man vet vad man har och kan upprätta ett ansvar. I dag ökar antalet fritidsbåtar och fritidsbåttrafiken mycket. Man behöver ha koll på detta av säkerhetsskäl.

Men vår avsikt är förstås också att så småningom införa en beskattning eftersom vi behöver större skatteintäkter. Det är rimligt att fritidsbåttrafiken också hjälper till att finansiera de kostnader den ger upphov till. I dag är det handelssjöfarten som delvis subventionerar fritidsbåtarna genom att de utgifter som Sjöfartsverket har inte täcks fullt ut av statsanslaget, utan de behöver också biträdas av de inkomster som farledsavgifterna ger. Det är ingen rättvis ordning. Om det ska vara rättvisa mellan transportslagen borde man, om den här ordningen ska bestå, också förvänta sig att åkerinäringen finansierar en del av motorsporten, och det tror jag inte att åkerinäringen är beredd att göra.

Vi är väldigt nöjda med de framsteg som har gjorts när det gäller sjösäkerheten. På s. 93 i betänkandet konstaterar vi att regeringen bör vidta åtgärder för att begränsa användningen av bekvämlighetsflaggade fartyg i Europa och även separat i Östersjöområdet. Om man ska hitta någon enskild åtgärd som både ökar säkerheten för passagerarna, minskar risken för miljöskador i Östersjön och kommer till rätta med arbetsmiljöfrågorna för de anställda är det klokt att angripa dem som försöker slippa avgifter och rimliga anställningsvillkor genom att använda sig av bekvämlighetsflagg. Därför är vi mycket nöjda med att utskottet lyfter fram den här åtgärden i sin redovisning.

När det gäller luftfarten upprepar vi i år det ställningstagande vi gjorde i fjol där vi säger att regeringen i sina fortsatta överväganden bör prova trängselprissättning för att få en bättre ordning på fördelningen inom luftfarten. Den fördelning av *slots* som vi har i dag, användningen av principen om *grandfather's right*, strider mot EU-regler. Vi vill luckra upp detta. På det viset skulle man också kunna använda sig av de möjligheter till regionalpolitiska undantag som finns så att de orter i landet som är beroende av flygtrafik kan få företräde framför dem som traditionellt har innehaft dessa *slots*.

Skulle detta bli verklighet kommer Arlanda att kunna rymma den flygtrafik som i dag finns på Bromma. Det för naturligt över till den sista reservation som jag yrkar bifall till, det vill säga reservation nr 22 om nedläggning av Bromma.

Anf. 66 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Först vill jag instämma i det som Karin Svensson Smith sade om sjöfarten och kampen mot bekvämlighetsflagg. Det uttalande som utskottet gör grundar sig på en motion från Kristdemokraterna, och jag vill understryka att jag är nöjd med detta uttalande. Det sänder en signal till branschen och till regeringen om att jobba hårt med den här frågan.

Jag skulle sedan vilja ta upp ämnet lastbilar med Karin Svensson Smith. En stor del av Karins anförande ägnades åt hur vi ska minska lastbilstrafiken och göra det dyrare för lastbilarna med kilometerskatt, med höjd dieselskatt och med sänkt lastvikt.

Jag vet att Vänsterpartiet strävar efter att flytta över gods till järnväg, och denna strävan kan nog många instämma i, även jag. Men jag vill inte genomföra detta med politiska beslut utan jag vill underlätta för marknaden att effektivisera järnvägen.

Det finns en utredning som visar på vilken potential järnvägen har när det gäller att minska koldioxidutsläppen. Det handlar om en minskning om 50 000–100 000 ton vid en överflyttning av gods, medan Sverige behöver minska dessa utsläpp med 5 miljoner ton.

Min fråga är: Vad vill Vänsterpartiet göra för att svensk åkerinäring inte ska drabbas av införandet av alla de avgifter som Karin Svensson Smith talar om?

Anf. 67 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Vi har goda samtal med svensk åkerinäring, men vår främsta uppdragsgivare är, som jag uppfattar det, kommande generationer. För deras skull kan vi inte upprätthålla en ordning som leder till klimatförändringar och annat som försämrar, försvårar eller i värsta fall omintetgör dessa generationers möjligheter att uppnå ett gott liv.

När det gäller fördelningen av de godstransporter som ska ske på järnväg och i sjöfart kan Johnny Gylling kanske tycka att Vänsterpartiets ståndpunkt är radikal, men jag skulle vilja säga att den skiljer sig inte från den som framförs i EU:s vitbok. Där framhålls det att man måste ha ett radikalt skift, en återgång till den fördelning som man tidigare hade mellan järnväg, sjöfart och väg när det gäller godstransporter. Detta är delvis betingat av de trängselproblem som finns i Europa men också av värmandet om en hållbar utveckling.

Detta står i fokus för våra överväganden snarare än någon enskild näring, oavsett om det skulle handla om åkerinäringen, någon tågoperatör eller vilken det än är. Vi måste se vad som är rationellt, och sedan gäller det att hitta spelregler som är långsiktiga och att ge möjlighet för olika näringar att anpassa sig till de förändringar som kommer. Och förändringar är oundvikliga. Frågan är bara om man tar ansvar för förändringarna och ser till att de går i sådan riktning att man kan uppfylla de mål som vi är överens om.

Detta är helt analogt med att, som man brukar säga, alla är överens om att det behövs någon sorts förändringar i EU:s jordbruksstöd. Dessa kommer ju att gå ut över vissa jordbrukare, och det är tyvärr nödvändigt för att man ska kunna få en mer rationell och miljövänlig hantering. Sak samma är det i fråga om transporterna.

Anf. 68 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag tror att många av oss ibland glömmer vilken nytta lastbilen gör. Innan den här debatten började gick jag till riksdagens café och köpte en banan för att få ett litet energitillskott. Det är mycket sannolikt att den bananen har transporterats hit med en lastbil. Så är det ju i vardagen. Lastbilen skapar nytta för oss. Vi skulle aldrig kunna få hit de varor som vi behöver om inte lastbilen fanns – självklart i kombination med sjöfart och järnvägstransporter.

Men vi pratar ofta om lastbilarna som miljöbovar. En tidigare talare nämnde hur många tomma lastbilar som åker omkring på vägarna, och det är förvisso sant, men det är inte lätt att föra med sig någonting till-

baka efter det att en åkare till exempel levererat ett lass grus till en bygg-
arbetsplats. Det är alltså inte så enkelt att ändra på detta.

Jag vill upprepa min fråga om svensk åkerinäring: På vilket sätt kan
vi minska climateffekten om vi skjuter svensk åkerinäring i sank och om
den sedan ersätts av en utländsk åkerinäring, som förmodligen inte har
samma höga miljöambitioner som svenska åkare faktiskt har i dag, trots
ett väldigt pressat kostnadsläge? Det är min fråga till Karin Svensson
Smith.

Anf. 69 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Svensk åkerinäring har vid flera tillfällen uttalat att den
förordar en kilometerbeskattning av vägtrafiken framför att kostnadsök-
ningar tas ut på dieselskatten. Kilometerbeskattningen är nämligen neu-
tral i förhållande till vilken nationalitet lastbilarna har. Man har vid flera
tillfällen i debattartiklar och på annat sätt framfört att det är rimligt att de
prisökningar som vi här beslutar om gäller lika för alla oavsett varifrån
lastbilarna kommer. Om vi kanske inte när det gäller nivån på beskatt-
ningen går samma väg som Åkeriförbundet har hävdat, så gör vi det
alltså när det gäller metoden.

Vi vill också se till att det blir en rättvis och klok konkurrens mellan
de olika lastbilsföretagen. Detta ökar trafikövervakningen. Både Johnny
Gylling och jag är medvetna om att det finns mycket goda exempel inom
åkerinäringen på att man där har höjt sina ambitioner när det gäller tra-
fiksäkerhet, personalens villkor och så vidare. Det är rimligt att vi inte
låter dessa företag bli förfördelade genom att se genom fingrarna på de
lagöverträdelse som andra åkerier utför. Därför verkar vi för att man ska
ha en ökad övervakning och större sanktionsmöjligheter för polisen när
det gäller att följa upp de regler som finns om överlast, arbetstid och
annat.

Johnny Gylling tog tidigare upp frågan om politiska metoder. Jag
skulle vilja hävda att det är ett synnerligen effektivt ekonomiskt styrme-
del att låta en bransch få betala de kostnader som den ger upphov till. Vi
föreslår inga förbud eller något sådant utan att vi med ekonomiska styr-
medel ska se till att en bransch inte övervältrar kostnader på en annan.

Att som i det här fallet vägar körs sönder och kostnaderna för detta
övervältras på skattekollektivet eller på personbilisterna är inte någon
rättvis eller effektiv ekonomisk ordning, och den vill vi åtgärda med
ekonomiska metoder.

Anf. 70 ERLING BAGER (fp) replik:

Herr talman! Jag tycker att Karin Svensson Smith hade ett bra anslag
när det gällde sjöfartens inriktning, och jag vill fråga lite om detta. Far-
ledsavgifterna är ganska betydande i Sverige. Den utredning som nu har
lagt fram förslag innebär ju bara en omfördelning. Jag tycker att det är en
stor kostnad för isbrytningens del, som jag tror vanligen går upp till över
200 miljoner. Skulle Vänsterpartiet vara berett att söka nya vägar för att
finansiera isbrytningen?

Vi har från Folkpartiet, Moderaterna och Kristdemokraterna pekat på
att man kanske borde lyfta in detta i de generella regionalpolitiska åta-
gandena. Som en stor del av detta borde vi pröva om man inte inom EU:s
ram i samarbete med Finland och med Estland, som snart är EU-medlem,

skulle kunna utverka regionalpolitiskt stöd för isbrytningen, i varje fall för en del av den. Det vore mycket positivt om vi kunde verka för detta. Vi och våra grannländer har gemensamma problem med våra grannländer när det fryser till i Bottenviken och Finska viken.

Anf. 71 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Vänsterpartiet är överens med bland annat Folkpartiet och Kristdemokraterna som har tagit upp det förhållande att sjöfarten inte är rättvist behandlad i förhållande till andra transportslag, men vi vill åtgärda detta med andra metoder än att bryta ut kostnaderna för isbrytning. Det som vi i första hand vill se är att man på sikt behandlar sjöfarten på exakt samma sätt som man behandlar vägtrafiken och järnvägstrafiken. Det innebär att staten får stå för de investeringar som behövs i förhållande till vad som är effektivt och rationellt utifrån de målsättningar som vi har beslutat om i riksdagen. Sedan får användarna betala den kostnad som uppkommer när man utnyttjar tjänsterna.

Vem som helst kan förstå att med tanke på att anslagsnivån för upprätthållande av vägnas skick ligger på 104 miljarder borde en och annan transport gå till närmaste hamn och använda sig av vattenvägarna, som ju när det gäller investeringar och underhåll har mycket god konkurrenskraft både gentemot väg och gentemot järnväg.

Tidigare nämnde Johnny Gylling bananerna, och jag är alldeles säker på att bananerna nog har åkt mer på vattnet än på vägen när de kommer hit. Jag tror det i alla fall. Utan att ha några exakta uppgifter vill jag hävda detta. Då är det ju rimligt att vi funderar på vad som är rationellt. Vi importerar rimligen en hel del saker som kommer från andra kontinenter. Kunde vi utnyttja sjöfarten bättre så skulle det vara bra för både ekonomin och miljön. Men vi vill ha en annorlunda investerings- och avgiftsordning snarare än att försöka bryta ut isbrytningen.

Anf. 72 ERLING BAGER (fp) replik:

Herr talman! Nu bär ju sjöfarten största delen av sin egen infrastruktur. Det innebär att en del större hamnar riskerar att tappa anlöp av fartyg. Vi går en balansgång som är svår. Man borde då verka för att få ned farledsavgifterna. Har Vänsterpartiet något förslag som kan ligga inom den närmaste tidsperioden om hur man kan komma till rätta med det här? Den utredning som jag nämnde som nyligen kom har ju bara gjort en omfördelning, och vi har inte fått några lättnader. Finns det några bitar som Vänsterpartiet kan driva i nutid, nära?

Anf. 73 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Det vi har varit överens om i trafikutskottet och det vi biträdde motioner från Moderaterna och Kristdemokraterna i, handlade om att ha en annorlunda och mer rättvis effektiv fördelning mellan transportslagen, men rättvisa kan åstadkommas på olika sätt.

Utredningen om farledsavgifterna är ju färdig och remissbehandlad. Den ska behandlas sammantaget med att man ser över banavgifterna och kilometerbeskattningen. Först då kan man hitta vad som är rationellt, och rättvisa kan på det viset åstadkommas genom att vägarna i större utsträckning betalas av dem som använder vägarna när det gäller förslitningen. I så fall är det, som jag tidigare sagt, rimligt att många av lastbi-

larna kör till närmaste järnvägsstation eller närmaste hamn så att man använder andra, ur miljösynpunkt, trafiksäkerhetssynpunkt och ekonomisk synpunkt mer rationella sätt att kombinera olika transportslag för att få en vara fram till kunden.

Prot. 2003/04:41
3 december

Kommunikationer

Anf. 74 SVEN BERGSTRÖM (c):

Herr talman! Det här betänkandet handlar om väldigt mycket pengar och anslag, men i grunden handlar det ju om vad vi företrädare för de olika partierna vill åstadkomma med transportpolitiken. Det är det vi har försökt redovisa i våra olika motioner inför det här betänkandet.

För Centerpartiets del vill vi forma framtidens transportsystem så att de olika transportslagen kompletterar varandra och tillsammans utgör en helhet som kan bidra till att skapa goda förutsättningar för utveckling i hela vårt land. Transportsystemet ska medverka till tillväxt och företagande samtidigt som det inte får inskränka kommande generationers möjligheter till ett rikt liv.

För vår del är det närmast självklart att biltrafiken har en central roll i det här sammanhanget. Men precis som Claes Roxbergh och andra har varit inne på här: Fordonen på våra vägar måste bli mera miljöanpassade med lägre bränsleförbrukning och bättre bränslen. I dag utgör nämligen bilismen en stor belastning för miljö och hälsa, särskilt i de befolknings-täta regionerna och de stora städerna.

Trafikens negativa miljöpåverkan måste hanteras målmedvetet och offensivt. Vi måste ställa om till ett grönt transportsystem – det har Centerpartiet upprepat i många motioner de senaste åren. Vi vill se ett utvecklat transportsystem med säkra, miljövänliga och tillgängliga transporter, där det övergripande målet ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Vi står alltså upp för det övergripande mål för transportpolitiken som hela riksdagen ställt sig bakom och slagit fast. Men jag hoppas att det framgår av den här debatten att vi liksom andra partier har en hel del synpunkter på hur vi bäst arbetar för att nå det här målet och hur mycket pengar vi ska satsa på olika områden.

Framtidens transportsystem bör enligt vår mening bygga på olika transportmedel – bilar, bussar, tåg, flyg och sjöfart – som ska utgöra länkar i en helhet där målet är att helheten blir något som åtminstone liknar det övergripande målet. Det innebär, med vårt sätt att se det hela, att de olika statliga verken inte får tänka enbart utifrån sitt eget verks transportmedel. För att bättre samordna trafiksystemen ser Centerpartiet gärna en utredning om ett sammanhållet infrastrukturverk som skulle kunna ersätta dagens banverk och vägverk – luftfartsverk också, kanske.

Ett sammanhållet transportsystem är viktigt för att underlätta arbetsresor, rekreationsresor och inte minst godstransporter. Om möjligheten att lätt och smidigt resa med kollektiva transportmedel försvåras är risken stor att biltrafiken ökar, vilket ytterligare belastar våra vägar och miljön. Olika trafikslag måste utnyttjas och komplettera varandra på korta och långa distanser. Vägtransporter, järnväg, sjöfart och flyg ska alla ses som integrerade delar i ett och samma kommunikationssystem. Ett ändamåls-enligt nyttjande av olika trafikslag i förening med högt ställda miljökrav innebär också att hela trafiksektorns miljöbelastning kan minska.

En viktig del i allas vårt arbete med trafik- och transportfrågor är att ständigt kolla upp om vi verkligen rör oss i riktning mot de ambitiösa mål som vi har satt upp. Därför är det värdefullt att vi inleder det här betänkandet med en ordentlig genomgång av mål- och resultatfrågor.

Av regeringens egen sammanställning i budgetpropositionen framgår tydligt att det går väldigt sakta, för att uttrycka det försiktigt, mot de mål vi har satt upp med den politik som regeringen för med stöd av samarbetspartierna Vänsterpartiet och Miljöpartiet. På frågan om vi når etappmålen när det gäller tillgänglighet, transportkvalitet, trafiksäkerhet, miljö, jämställdhet och regional utveckling är svaret nej i stort sett över hela linjen, enligt regeringens egen redovisning.

I arbetet med betänkandet har vi från utskottet denna gång arbetat mer än vanligt med att lyssna på och ställa frågor till sakkunniga på olika områden. Vi har haft föredragningar om miljökvalitetsnormer, vi har lyssnat till SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys, vi har haft trafikforskare från Tekniska Högskolan och från VTI i Linköping, vi har haft en utfrågning kring tunnelbygget genom Hallandsåsen med mera.

Det här har inneburit att vi i utskottet har kunnat bredda vår kunskapsbas. Jag hoppas för min del att det också innebär att vi alla företrädare för olika partier efterhand kan forma våra olika ställningstaganden så att vi väger in de relevanta fakta som vi får ut av de olika utfrågningarna och seminarierna som vi har haft under hösten, och att vi gör detta även om partiretoriken och inövade gamla ståndpunkter måste korrigeras på en och annan punkt.

Vi kanske alla borde öva på detta när det gäller uppenbart spänningsladdade frågor, till exempel trängselavgifter, tunnelprojekt och nya trafikleder, som vi ju pratar mycket om.

Herr talman! För oss i Centerpartiet har det alltid varit en kungstanke att vårda och värna de investeringar vi har gjort så att de underhålls ordentligt och kan bestå under lång tid framåt. Därför har vi i budgetdebatterna återkommande påmint om att vi bör sköta det omfattande vägnät som vi har i Sverige på ett bra sätt. Det är plågsamt och sorgesamt att se hur bristfälliga drifts- och underhållsåtgärder medför att vägar körs sönder ännu mera, inte minst i tjällossningstider. Vi har lyckats baxa frågan så långt nu att majoriteten de senaste åren medverkat till att anslå mera pengar till bärighetshöjande åtgärder, tjälsäkring och rekonstruktion. Men fortfarande växer det så kallade underhållsberget som Johnny Gylling var inne på. Det ligger nu på runt 17 miljarder kronor, och det växer, får man veta om man frågar Vägverket om hur läget är.

Socialdemokraterna tycker inte om att man påminner om det här, men det kommer jag att fortsätta göra intill dess att vi kan få en majoritet att faktiskt gå oss till mötes och prioritera de här frågorna så att alla vägar blir farbara vägar året runt i vårt land. Det är också därför vi från Centerpartiet avsätter en halv miljard mer än regeringen det kommande året till Vägverket, främst för att kunna utföra ett bättre vägunderhåll. Låt mig i det sammanhanget fråga Socialdemokraterna: Hur räknar ni med att kunna höja nivån nu för att infria löftena i långtidsplanen? Precis som någon tidigare talare sade handlar det om 58 miljarder kronor mer som måste tillföras.

Ni sänkte nivån i vårpropositionen. Hur ska ni göra för att lyfta nivån med ungefär 5 miljarder per år under åren framöver? Var ska ni ta de pengarna?

När vi pratar vägfrågor är det också nödvändigt att påminna om de enskilda vägarna. Utskottet hade tillfälle att göra en studieresa där vi fick se att det finns viktiga enskilda vägar även i storstadsområdena. Från Centerpartiets sida har vi anslagit 170 miljoner kronor mer till det området. Vi tycker att det är otillständigt att man urholkar anslaget till enskilda vägar så att standarden försämras även på det vägnätet.

Herr talman! På många håll i vårt land finns flaskhalsar i vägnätet som utgör dödsfällor, försvårar transporterna för näringslivet och allmänt utgör besvärliga passager. Att oron är mycket stor runtom i landet för att angelägna om- och nybyggnadsprojekt ska skjutas på framtiden är tydligt. Infrastrukturminister Ulrica Messing, som tyvärr inte är med oss i debatten i dag, tog emot uppvaktningar från hela landet för några veckor sedan. Då var kön av kommunalråd, länsföreträdare och näringslivsföreträdare mycket lång. De har sett hur främst Vägverket ser sig nödsakat att skjuta på många angelägna satsningar i sin långtidsplan fram till 2015. Den långtidsplanen ska fastställas en bit in på nästa år.

I Centerpartiets budgetmotion föreslår vi en teknik för att tidigare-lägga projekt som gång på gång skjutits på framtiden. För att kunna genomföra önskvärda, samhällsekonomiskt riktiga och strategiskt viktiga investeringar i vägar och järnvägar föreslår Centerpartiet en ny modell för alternativ finansiering, ett infrastrukturbolag.

Ett särskilt infrastrukturbolag ska ges till uppgift att finansiera investeringar, med normala avskrivningstider och annuitetsbetalning via statsbudgeten över en längre period. Därmed kan också resurser frigöras för att förbättra underhållet.

Jag delar gärna med mig av modellen, som ett tips till Socialdemokraterna inför svaret på hur vi ska frigöra resurser för att kunna leva upp till långtidsplanen.

Erfarenheter av så kallade PPP-modeller, *public-private partnership*, finns i bland annat England och Finland. I Sverige är Arlandabanan ett exempel på en PPP-lösning. Vi menar att det nu är hög tid att ta ett helhetsgrepp på området och introducera ett infrastrukturbolag med enda uppgift att finansiera stora, angelägna projekt inom ramen för de prioriteringar som görs av Vägverket och Banverket. Därmed skulle redan försenade projekt, exempelvis E 6 genom Bohuslän, E 20 genom Västra Götaland, E 4 längs Norrlandskusten, E 22 i sydöstra Sverige, Citybanan i Stockholm liksom flera andra angelägna förbättringar och ombyggnader av våra vägar och järnvägar kunna genomföras i närtid.

Centerpartiet vill, som bekant, verka för decentralisering. Vi vill stärka underifrånperspektivet. Det gäller också transportsystemet, eftersom det har stor påverkan på regionernas utveckling. Det är därför rimligt att planeringen av trafiksystemen i större utsträckning sker i samverkan med den regionala nivån. Samtidigt har staten ett ansvar för helheten, för att fastställa mål och avsätta resurser.

I vår vision ingår åtgärder på alla olika trafikområden: väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Några av de viktigaste innehåller avmonopolisering av tågtrafiken, konkurrens på likvärdiga villkor mellan olika operatörer på våra järnvägsspår, ett enklare kollektivt resande med god tillgänglig-

het även i glesbygd, ett ökat utnyttjande av kombitrafik för godstransporter, ökad satsning på drift och underhåll av väg och järnväg och en ökad anpassning till ett internationellt transportnät.

I förra veckan fick vi Järnvägsutredningens förslag på vårt bord. Den svenska järnvägstrafiken är i dag en salig blandning av olika system. Trafikeringsrätten ger SJ AB den unika rätten i monopolställning och utan några skyldigheter att bedriva persontrafik på de sträckor och tider man själv väljer. Samtidigt upphandlas olönsam nationell trafik av staten och regional trafik inom länsgränserna av regionerna. Järnvägsutredningen har nu lagt fram ett förslag om att ändra på det. Från Centerpartiets sida välkomnar vi förslaget utan att för den skull ta ställning till några detaljer i det. Vi ser fram emot remissförfarandet och de beslut som vi sedan ska fatta.

Herr talman! Det är ett omfattande betänkande. Liksom de andra talarna hinner jag inte kommentera alla olika viktiga delfrågor. Jörgen Johansson kommer att för Centerpartiets del kommentera sjöfarten något ytterligare. Sjöfarten är ett viktigt område där vi har förbättrat förutsättningarna i Sverige under senare år. Ett tonnagebaserat skattesystem är ytterligare en förbättring som vi från Centerpartiets sida gärna ser blir verklighet. Vätern och Mälaren är viktiga sjöfartsområden som vi måste värna. Insjö- och kustsjöfarten är angelägen. På det området finns en reservation som jag vill yrka bifall till.

Herr talman! Jag vill avsluta med att yrka bifall till reservationerna nr 3, nr 4 angående enskilda vägar och nr 27 angående kollektivtrafik i glesbygd.

Anf. 75 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! När det gäller de inledande deklarationerna om ett grönt transportsystem har Vänsterpartiet och Centern mycket gemensamt. Jag har två frågor till Sven Bergström. Den ena handlar om underhållsberget som han pratar om.

Jag undrar om Sven Bergström har tagit del av de remissvar som har kommit in på Vägverkets förslag till underhållsstrategi. Från till exempel Väg- och transportforskningsinstitutet hävdar man att en genomgång av uppgifterna på Vägverket visar inga som helst empiriska belägg för att kvaliteten i det statliga vägnätet har försämrats. Det som har ändrats är att antalet klagomål på vägarna har ökat. Men det går inte att uppmäta någon faktisk försämring på det statliga vägnätet.

När det gäller det icke statliga vägnätet kan man på goda grunder anta att det finns problem som det talas om i alla de brev som kommer till trafikutskottet där folk klagat över hål i vägarna. Det blir problem när de stora lastbilarna kör i tjältider på vägnätet. Det är inte konstigt om befolkningen klagat då. Jag undrar hur Sven Bergström ser på det.

Sven Bergström tog upp Arlandabanan som ett lyckat exempel på PPP. Men de klarar ju inte ut sin egen ekonomi. Först ville de att staten skulle ta tillbaka det hela. Nu har en australisk bank tagit över Arlandabanan.

Det byggdes en lånefinansierad väg i Finland. Men i ett hemligt avtal förband sig regeringen att inte införa bensinskattehöjningar eller andra avgifter som kunde begränsa trafikvolymen. Tycker Sven Bergström att det är en god idé?

Anf. 76 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Karin Svensson Smith och jag borde kunna vara överens om att det är en korrekt uppgift som redovisas från Vägverket om att det eftersatta underhållsberget är 17 miljarder, som man rullar framför sig hela tiden. Sedan kan man naturligtvis mäta slitaget på våra vägar på olika sätt. Man kan mäta hur däckens sliter ned vägbanan på belagda vägar och så vidare.

Jag bjuder gärna in Karin Svensson Smith till en resa. Vi kan börja i Dalsland och åka via Värmland och uppåt och titta hur det ser ut i tjällossningstider på våra allmänna vägar. Det gäller inte bara de enskilda vägarna. Man tvingas stänga av åtskilliga mil väg varje vår i samband med tjällossning, ibland också på hösten. Det visar tydligt att det finns ett stort eftersatt underhåll. Karin Svensson Smith är ju intresserad av empiri.

Vi ska naturligtvis glädjas om VTI kan styrka att underhållet på belagda vägar är hyggligt utfört. Men det handlar också om bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion.

Vi från Centerpartiet har hela tiden sagt att PPP inte är någon tulipannaros eller gratislunch. Det är ett sätt att fördela väginvesteringar över tiden. I bästa fall kan man också åstadkomma effektivitetsvinster. Jag sade inte att Arlandabanan var ett bra exempel. Jag sade att det var *ett* exempel på ett projekt som har genomförts. Vi har också motorvägen mellan Lahtis och Helsingfors i Finland.

Vi menar att det här är en metod som vi är beredda att pröva, i det nödläge som är där vi har oerhört svårt att få loss pengar till angelägna investeringar, flaskhalsar som behöver byggas bort. Jag hoppas och tror att en ökad del av Sveriges riksdag har förståelse för att det är en metod som är värd att pröva, inte i stor skala och för att lösa alla problem. Men det är ett sätt att faktiskt få fram angelägna satsningar lite tidigare.

Anf. 77 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! När det gäller korrekta uppgifter finns i Vägverkets redovisning och i budgetredovisningen uppgiften att enligt de mätningar som VTI utför på uppdrag av Vägverket – Vägverket har ju fått i uppdrag att redovisa standarden på vägarna – är det ingen försämring på det statliga vägnätet. Det som ökar är klagomålen.

Om vi däremot går över till det regionala vägnätet är det riktigt att där finns hål. Jag skulle här vilja göra en jämförelse med karies. Tidigare hade vi problem med att folk hade mycket hål i tänderna. Vad gjorde vi då? Handlade debatten i riksdagen om hur vi skulle få fram mer pengar till tandvård, mer pengar till amalgam och så vidare? Nej, vi diskuterade hur vi kunde genomföra förebyggande åtgärder för att minska kariesfrekvensen. Det är det man först tar itu med, vilket är rätt så logiskt eftersom det inte finns något självändamål i att ha hål i tänderna – lika lite som att ha hål i vägarna.

I den delen handlar vår diskussion i kammaren till 95 % om hur vi skaffar fram mer pengar. Men det är kanske inget bra sätt att laga hålen i vägarna. Det krävs nog mer pengar än vad vi kan alstra – det kan jag hålla med om. Men vi kan fundera över hur vi ser till att hålen inte uppkommer.

Hur ser man till att en nyligen belagd väg inte körs sönder nästa gång det uppstår tjälskador? Jo, genom att minska belastningen på vägen. Vi måste se till att lastbilarna håller sig till högst den maxnivå som EU har satt upp – eller åtminstone till den nivå vi beslutat om här. Alla redovisningar visar nämligen att överlasttransporterna är mycket frekventa, och sanktionerna mot dem som bryter mot bestämmelserna är så milda att det för de flesta företag lönar sig att bryta mot dem.

Om Sven Bergström inte gillar att diskutera Arlandabanan kan vi – vad gäller PPP – ta Öresundsbron som exempel. Där skulle användarna stå för finansieringen av bron. Det var fråga om 28 miljarder delat på två nationer. Den senaste redovisningen jag fick om Öresundsbron visar att om kanske fem år kommer avgifterna att kunna användas till att amortera på skulden. Hitta något nytt exempel, Sven Bergström, som kan övertyga mig om att PPP är en bra idé.

Anf. 78 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! När det gäller hålen i vägarna tror jag att Karin Svensson Smith i grunden är överens med mig om att det finns stora eftersatta behov. Underhållet har naturligtvis länge varit eftersatt, men man vänjer sig och det kan hända att man då inte ser hur stora behoven är. Siffrorna från Vägverket talar dock sitt tydliga språk. Vi rullar framför oss ett underhållsberg på 17 miljarder.

När det gäller överlastavgifterna har vi i detta betänkande dessbättre i dag kunnat enas i utskottet om att skärpa tonläget beträffande missbrukandet av lasterna. Det gäller inte minst på enskilda vägar. Om man kör med överlast på allmänna vägar är straffen låga, precis som Karin Svensson Smith säger, och sanktionerna mot dem som kört med för stor last på enskilda vägar har varit obefintliga. Förhoppningsvis kan vi nu – efter en centermotion – bidra till att situationen på det här området blir bättre. Jag håller med om att vi alla borde vara överens om att man måste vara noga med rättssäkerheten. Man ska hålla sig till de regler som gäller.

Låt mig slutligen säga några ord om PPP. Det är ingen patentmetod, men jag tror att det är ett effektivt sätt. Erfarenheterna från en del olika projekt visar också att det går att åstadkomma goda resultat.

När det gäller Öresundsbron vet Karin Svensson Smith mycket väl att vi hade farhågor om de beräkningsmodeller som låg till grund för den, och från Centerpartiets sida röstade vi också mot byggandet av Öresundsbron. Vi får nu bekräftat att det inte var ett särskilt lyckat projekt, trots att det då förordades av många. Nu står bron där, och den måste betalas. Jag hoppas att vi kan göra det på ett anständigt sätt.

Låt oss pröva modellen med ett infrastrukturbolag som kan tillämpa PPP-metoder och även andra metoder. Man måste inte alltid lösa det via PPP; man kan också låna pengar. På så sätt kan vi komma en bit på väg och bygga bort de flaskhalsar vi har i det svenska vägnätet – och även i järnvägsnätet.

Anf. 79 CARINA MOBERG (s):

Fru talman! Sveriges välstånd och tillväxt förutsätter ett väl fungerande transportsystem och en god infrastruktur. Det gäller inte bara traditionell infrastruktur i form av vägar, spår, flygplatser och hamnar utan också de nya höghastighetsteknikerna inom IT, inklusive elektroniska

kommunikationer – som det nu heter. Självfallet gäller detta även andra kommunikationskanaler som kräver infrastruktur, såsom Posten och Svensk Kassaservice.

Jag hade sett fram emot att vi kanske skulle få en intressant diskussion i dag om gångtrafikanternas situation – ett i så fall nytt inslag i våra debatter med tanke på alla stegräknare som nu sitter stilla i bänkarna – men hittills har jag blivit besviken på den punkten.

Sverige är mer beroende av effektiva transporter än de flesta andra länder i Europa, eftersom medelavståndet mellan tillverkare och kunder är cirka fyra gånger längre för svensk än för centraleuropeisk industri – 800 kilometer mot 200 kilometer. Vårt avlånga land ställer naturligtvis också extrema krav på att personer kan transportera sig mellan olika landsändar och mellan hem och arbete eller studier.

Sammanvägt kräver detta en ständig utveckling och förbättring av transportsystemet för att sänka transportkostnaderna, öka effektiviteten och bidra till utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Det är ett arbete som – anser vi – måste omfatta hela landet. Ur detta perspektiv är exempelvis såväl Botniabanan som Mälartunneln av stor vikt såsom varande både av nationellt och regionalt intresse.

Självklart måste alla olika transportslag omfattas av detta arbete. Att som Moderaterna favorisera utbyggnaden av vägnätet på bekostnad av järnvägen är olyckligt, särskilt som svenska folket bevisligen vill åka tåg och ställer stora krav på förbättringar. Om Moderaterna fick som de ville skulle utvecklingen gå i motsatt riktning och våra transportpolitiska mål bli betydligt svårare att uppnå.

Vi socialdemokrater anser att statens och samhällets roll på transportområdet är stor, och ska så vara. Det handlar om allt från att hantera regelverk till att stå för investeringar, drift och underhåll av infrastruktur.

Staten stöder också vissa transporter som inte anses kommersiellt lönsamma och som alltså annars inte skulle existera. Det anser vi vara väl använda pengar, och det påverkar vår inställning till hur en budget ska utformas för att stämma överens med såväl det övergripande trafikpolitiska målet som delmål och etappmål.

Mål i all ära, men de är försvarbara och bra endast om de är utvärderingsbara och kan följas upp på ett bra sätt. Vi måste på olika sätt kunna se att vi arbetar i rätt riktning. Jag vill särskilt peka på att ett enigt utskott står bakom de skrivningar i betänkandet som Karin Svensson Smith tidigare redogjorde för och som jag därför inte behöver upprepa. Dessutom pågår trafikutskottets egna utvärderingsprojekt, vilket är spännande och intressant på många sätt.

I grunden finns det bara tre sätt att skapa tillväxt och därigenom välfärd: genom mer arbete, mer investeringar och bättre användning av resurserna. När vi diskuterar kommunikationer ligger det nära till hands att – precis som många redan gjort – beröra det stora och omfattande arbetet med investeringar i vårt väg- och järnvägsnät. Det arbetet är nu inne i en intensiv fas, och det första av de tolv åren är 2004.

I vår kommer vi att slå fast hur infrastrukturplanerna för de kommande tolv åren ska se ut. Förslaget innehåller den största ekonomiska satsningen någonsin på vägar och järnvägar. I fokus för detta arbete kommer det transportpolitiska huvudmålet att stå, nämligen att säker-

ställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

I den budget vi nu behandlar finns enligt min mening ett mycket tydligt besked på denna punkt. Vi höjer anslagsnivån med drygt 3 miljarder kronor jämfört med 2003. Detta görs i huvudsak för att säkerställa ett fullföljande av den inriktning på infrastrukturen som aviserades då vi beslutade om den ekonomiska ramen i samband med infrastrukturpropositionen.

Dock är det så att hur mycket pengar som än avsätts för utbyggnad av infrastruktur kommer alla förväntningar aldrig att kunna uppfyllas. Det kommer att krävas politiska prioriteringar och ställningstaganden. En självklar fråga som uppstår handlar om ifall det är lämpligt att använda andra finansieringsformer än de vanliga anslagen över statens budget.

Frågan är komplicerad. Vi måste komma ihåg att oavsett finansieringsform kan man inte komma ifrån att infrastruktur – investeringar, drift och underhåll – faktiskt kostar pengar och att notan i slutändan måste betalas. I grund och botten är frågan vem som ska betala och vid vilken tidpunkt kostnaden ska tas in.

Detta ska diskuteras och analyseras. Men dörren är definitivt inte stängd från vår sida vad gäller nya inslag av finansiering på infrastrukturområdet. Nu återstår att välja rätt väg in i framtiden. De beslut vi fattar nu får stor betydelse på några decenniers sikt. Vi får leva med dem länge. Det är då bra att satsningarna håller och att effekterna så långt det är möjligt kan förutspås.

Vi socialdemokrater tror att det är viktigt att inte i dag låsa sig för en speciell typ av alternativ finansiering. Det finns för- och nackdelar med olika modeller. Det är viktigt att den politiska kontrollen över planeringen kan behållas.

Lånefinansiering kan tyckas självklart. Men ändå är exempelvis villkorslånet till Arlandabanan ett exempel på åtagande där det finns en inte obetydlig risk att framtida förluster kan uppstå enligt Riksgäldskontoret. Det skulle kunna innebära att en situation lik den vi nyligen har haft ändå skulle kunna uppstå.

Alla partier som är representerade i Sveriges riksdag står på sin egen grund. Vi har olika prioriteringar och olika ideologiska utgångspunkter. Det är självklarheter. Men när vi debatterar transportpolitiska frågor låter det ofta som om våra partilinjer skiljer sig oerhört mycket åt. Det är därför en viktig upplysning att ge att de förslag som står längst ifrån varandra, majoritetens och Moderaternas, endast innebär 5 % skillnad. Det är till och med mindre än vad det har varit tidigare.

När man studerar oppositionspartiernas förslag till förändringar är det bara några få punkter som blir riktigt tydliga och sticker ut. Framför allt vill man ha mer pengar till vägar. I Moderaternas förslag – även om det är mindre tydligt uttalat i år än förra året – vill man ha mindre till järnvägens utveckling.

Jag måste säga att det känns som om oppositionen är lite handlingsförlamad. Var är gnistan? Många av reservationerna är relativt tama. Det känns som om de finns där mest för att upprepa tidigare ställningstaganden och göra regionalpolitiska markeringar. Det finns dock undantag.

Var kan vi se det nytänkande som man borde kunna förvänta sig av en upprorisk opposition på bettet? Alla politiska majoriteter mår bra av och vill ha en tydlig opposition. Det gäller även oss.

Fru talman! Den socialdemokratiska gruppen i trafikutskottet har varit ute på turné under hela hösten. Vi har snart besökt ett tjugotal kommuner för att resonera kring den bredbandssatsning som nu har kommit halvvägs. Det är alltid nyttigt att träffa lokala och regionala företrädare för löntagare och näringsliv.

När man väl är på plats ligger det nära till hands att diskutera även andra frågor som har med vårt politiska ansvarsområde att göra. Vi känner att vi står väl rustade för att fatta kloka och väl avvägda beslut. Vår turné ska ni självklart få höra mer om, kanske redan senare i den här debatten när Monica Green antrar talarstolen.

Avslutningsvis yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet i dess helhet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 80 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Carina Moberg berättar att Socialdemokraterna har varit ute på turné. Man frestas att fråga: Var föreställningarna utsålda?

Det är den största satsningen i historien, säger Carina Moberg, och verkar väldigt nöjd med satsningen. Samtidigt såg vi hur ni i vårpropositionen tvingades skära ned på pengarna. Jag återkommer till min fråga: Hur ska ni göra för att lyfta fram de 58 miljarder under tolv år som fattades i långsiktsplanen?

Är ni i dag beredda att gå oss från Centerpartiet och också andra på oppositionsbänken till mötes? Vi har sagt att vi är beredda att pröva andra modeller. Det gör vi inte för att det ger gratisluncher eller för att det är någon tulipanmaros utan för att det är akut nödvändigt att få fram pengar i tid.

Jag vet själv en sträckning av E 4:an i mina hemtrakter längs Norrlandskusten som är rena kostigen. Den är hårt drabbad av dödsolyckor och i akut behov av ombyggnad så att vi får en anständig och mer trafik-säker väg. Det bygget har nu skjutits upp i snart 30 år om man räknar från att första stagkäpparna sattes ut.

Är Socialdemokraterna beredda att pröva detta? Ni sade redan i en departementspromemoria – Ds 2000:65 *Alternativ finansiering genom partnerskap* – att ni var beredda att diskutera det. Är ni det i dag också, och kan ni gå oss till mötes när det gäller infrastrukturbolaget för att komma någonstans?

När det sedan gäller frågan om en handlingsförlamad opposition och en upprorisk opposition hör det till partiretoriken. Jag ser politiskt arbete på ett lite annat sätt. Man ska inte opponera för opponerandets egen skull. Man ska hitta bästa möjliga lösningar för landet och medborgarna. Det är vad politiken går ut på som vi ser det i Centerpartiet.

Det är klart att vi kan skälla lite högre och använda lite mer vulgärspråk om det är vad Socialdemokraterna är ute efter. Men för politikens bästa tror jag att det är klokt om vi försöker hitta en samtalston.

Anf. 81 CARINA MOBERG (s) replik:

Fru talman! Det är synd att det är just Sven Bergström som kanske tar åt sig mest av det jag sade om att jag saknar en lite mer upprorisk oppo-

sition. Jag sade att det fanns undantag. Jag tycker att Centerpartiets förslag till ett nytt sätt att finansiera infrastruktur är väl värt att titta närmare på. Det gör jag gärna.

Jag tror att vi ska ta en rejäl diskussion. Den pågår för fullt i mitt parti. Den kan jag försäkra Sven Bergström om. Det gäller just frågor om hur vi ska finansiera framtida infrastruktur.

Det är säkerligen möjligt att hitta nya ingångar till att finansiera ett antal projekt runtom i landet. Det återstår en del arbete för att sätta ned foten. Det kommer vi att göra i vår när vi fattar beslut om regeringens skrivelse angående de nationella planerna.

Pengarna ska räcka till mycket, Sven Bergström. Det är väldigt tydligt i såväl budgetpropositionen som i majoritetens text i det betänkande vi nu behandlar att pengar kommer att finnas till att genomföra satsningar på infrastrukturen i enlighet med de beslut vi fattade om infrastrukturplanen.

Jag kan ta ett exempel på detta. Lån kommer att tas upp i Riksgälden. Vi kommer också att skjuta på amorteringsplaner. Det innebär att ungefär 666 miljoner kronor från räntor och amorteringar kan användas för att inte på kort sikt försvåra och förminska investeringsanslaget.

Jag har säkert glömt någon av dina frågor. Det var så många olika områden. Du får väl upprepa det som du inte har fått svar på.

Anf. 82 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Det gällde framför allt hur vi får pengarna att räcka och om Socialdemokraterna är beredda att pröva alternativa finansieringsvägar. Jag tolkar ändå Carina Mobergs svar som att Socialdemokraterna är mer intresserade nu än för en tid sedan att faktiskt diskutera detta. Det välkomnar jag.

Låt mig ta upp ytterligare en aspekt. Jämställdhet var ett nytt delmål i transportpolitiken som tillkom för något år sedan. Vi vet att transportsystemet utnyttjas olika av män och kvinnor. Kvinnor är i större utsträckning än män beroende av kollektivtrafik för sina resor. 70 % av all bilkörning utförs av oss män. Forskning har visat att kvinnor värderar miljöhänsyn och trygghet i trafiken högre än vad männen gör.

Jag återkommer till mina frågor till dig och Socialdemokraterna. Både i storstad och glesbygd ser vi hur kollektivtrafiken hotas. I glesbygden orkar inte länstrafikbolagen att handla upp kollektivtrafik. Det innebär att bussar försvinner och busslinjer läggs ned och glesas ut.

Från Centerpartiets sida har vi föreslagit mer pengar till kollektivtrafik även på landsbygden för att trygga en bättre kollektivtrafikförsörjning. I storstäderna skulle trängselavgifter kunna vara ett sätt att frigöra pengar för att förbättra kollektivtrafik. Det gäller inte minst den spårbundna trafiken i storstadsområdena.

Hur ser Socialdemokraterna på de olika delarna kollektivtrafik i både glesbygd och storstad? Är ni beredda att medverka till att det blir prioriterat i enlighet med de mål som vi har slagit fast för transportpolitiken?

Anf. 83 CARINA MOBERG (s) replik:

Fru talman! Jag kan nästan lova Sven Bergström att vi kommer att medverka till att på alla sätt underlätta för människor att åka kollektivt såväl i storstäderna som i glesare befolkade delar av landet.

Vi har precis i somras fått Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande. Jag tror att Sven Bergström håller med mig om att det är bättre att det tar lite mer tid innan vi får förslagen hit på riksdagens bord och att besluten blir bättre än att vi skyndar på någonting. Nu är det här ute på remiss, och vi kommer att diskutera frågorna framöver. Det får gärna vara så fort som möjligt för min del.

Vi socialdemokrater jobbar med frågan om trängselavgifterna utifrån en överenskommelse vi har tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Jag välkomnar Centerpartiet i det arbetet. Det behövs en större majoritet i Sveriges riksdag för nya progressiva förslag för att lösa saker och ting för att förbättra kollektivtrafiken, för att förbättra miljön och inte minst för att prova en typ av alternativ finansiering. Det ska bli spännande att se var vi landar i frågan om trängselavgifter. Sven Bergström är välkommen att delta i den diskussionen och det beslut vi ser framför oss.

Anf. 84 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Carina Moberg påpekade att det var den största ekonomiska satsningen någonsin. Fattas bara annat! Kronans värde faller varje år. Att vi får lite mer pengar i kronor räknat är inte så konstigt.

Redan i våras gjordes neddragningar. Jarl Lander var lite mer hovsam och tyckte att pengarna nog inte räcker. Det är för lite. Jag tycker att det hade varit klädsamt om Carina Moberg kunde erkänna att pengarna inte är tillräckliga.

Carina Moberg sade att det inte var så mycket som skilde oss åt, nämligen 5 % mellan Socialdemokraternas och Moderaternas ekonomi. Så är det inte. Vi moderater satsar nästa år 2 miljarder mer på vägarna. Det är 13 %, 12,8 % för att vara exakt. Skillnaden är ganska stor. För 2 miljarder får man en hel del av de vägar vi så väl behöver.

Carina Moberg sade att borgerligheten är handlingsförlamad. Jag har svårt att förstå detta. Vi upprepar våra reservationer år efter år och ingenting händer. Ibland känns det så fruktansvärt meningslöst!

Det här är ett anslagsbetänkande, och våra anslag har fallit för länge sedan. Det har väckts en del motioner.

Anf. 85 CARINA MOBERG (s) replik:

Fru talman! Det gäller, Elizabeth Nyström, att man har en majoritet med sig när man går till beslut. Jag kan inte se var Moderaterna skulle hitta den majoriteten för sitt extra anslag på 2 miljarder kronor för vägarna. Du får gärna upplysa mig om hur ni skulle gå till väga för att få igenom det beslutet. Det är en sak att föreslå saker, men sedan ska man ha en majoritet så att det går att göra verklighet av ett förslag. Närmaste parti ligger på en nivå långtifrån hälften av det förslaget. Vad är förslaget värt?

Det kommer att finnas pengar till att genomföra det vi ska komma fram till i vår vad gäller satsningar på infrastrukturen. Det är oerhört tydligt uttryckt i budgeten. Det är inte exakt redovisat i kronor och ören vad som ska gå till olika projekt och så vidare. Det är det arbetet som pågår intensivt i Regeringskansliet och som vi kommer att få redovisat för oss i mars nästa år.

Anf. 86 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Det är det utrymme som Socialdemokraterna tillsammans med stödpartierna kommer fram till, men behovet är långt större. Carina Moberg och jag vet att så är fallet.

Sedan var det frågan om att få majoritet för att få igenom våra förslag. Vi är i opposition. Den dagen vi är i majoritet ska vi nog se till att vi behåller majoriteten och får igenom våra förslag i kammaren.

Carina Moberg påstod att vi i oppositionen är handlingsförlamade. Jag vill peka på den tydliga opposition som har funnits vad gäller trängselavgiften. Det har blivit en folkrörelse i Stockholm. Vi kan se på Bromma flygplats. Där försöker man skylla på andra småflygplatser. I stället för att lösa problemen sopas de under mattan. Kontraktet på Bromma flygplats går ut 2011. Vad finns i stället?

Det är frågor som måste lösas. Jag förstår att med de stödpartierna, Carina Moberg, har ni det väldigt besvärligt.

Anf. 87 CARINA MOBERG (s) replik:

Fru talman! Det är intressant att någon ur den moderata gruppen talar om frågor som har Stockholmsanknytning. Det är inte alltför ofta, vilket är synd.

Vad gäller flygtrafikfrågan i den här regionen anser vi att den ska lösas på ett så bra sätt som möjligt för hela regionen. Ännu pågår arbetet att analysera Stockholmsberedningens förslag. De har inte arbetat helt färdigt. Den frågan lär vi får återkomma till.

Det finns olika uppfattningar på den punkten i mitt parti, som säkerligen Elizabeth Nyström känner till. Därför avvaktar vi ett förslag som tar hänsyn till behovet för helheten.

Anf. 88 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Precis som Carina Moberg sade finns det mycket som förenar partierna inom trafikpolitiken och i frågor om infrastrukturen. Konstigt vore väl det annars.

Regeringen och Socialdemokraterna kommer ibland lite trögt efter och ställer upp på förslag som vi från de borgerliga partierna har drivit. Företrädare för Socialdemokraterna avvisade förra året i motsvarande debatt PPP och ställde inte upp på detta. Nu har det kommit en kursändring. Det började väl med regeringsförklaringen när Göran Persson antydde att Socialdemokraterna skulle pröva alternativa finansieringsformer. Det är bra. Sedan kan man se på vilken typ av alternativa finansieringsformer som regeringen funderar på.

Det är också viktigt att löften regeringen har gett kan hållas. Jag tänker på E 6. Förra näringsministern utlovade att den skulle vara färdig som fyrfältsväg 2007. Vi vet nu att regeringen bryter ett löfte. Det är viktigt att Socialdemokraterna och regeringen lever upp till de löften som ges. Det är viktigt att framhålla att E 6 förmedlar en större del av lastbilstrafiken från Norge och ned genom Sverige.

Anf. 89 CARINA MOBERG (s) replik:

Fru talman! Jag uppfattade inte riktigt Erling Bagers fråga. Jag ber i så fall om ursäkt. Du får återkomma.

Men jag håller med Erling Bager om att det är oerhört viktigt att man står vid sina löften – vallöften eller löften i andra sammanhang. Där har jag precis samma uppfattning som Erling Bager.

Vad gäller byggandet av E 6 är det en av de tänkbara möjliga projekten där man skulle kunna överväga att någon typ av alternativ finansiering kanske kunde vara lämplig. Det som för mig i dag, nu, ligger närmast till hands är något slags avgiftsfinansiering. Det vore dumt att slå fast detaljerna i dag. Det är väl ett av de projekt som kan tänkas vara föremål för en ny typ av finansiering – utan att lova någonting!

Anf. 90 ERLING BAGER (fp) replik:

Fru talman! Vi kommer från oppositionspartierna att noga pröva och se till att de löften som ges från regeringen kan hållas.

Jag hade en fråga tidigare till Karin Svensson Smith om sjöfarten. Där har man stora svårigheter med att farledsavgifterna ligger högt. Det gör att vi tappar anlöp till svenska hamnar. Vi vet att ett arbete till sjöss ofta ger fyra fem arbete i land. Det är viktigt att de hamnar som har internationell trafik kan fortsätta att behålla sin ställning i fråga om kommunikationer. Sverige är ju i stort sett en ö.

Jag vill höra om ni socialdemokrater är beredda att pröva om det går att få ned farledsavgifterna. Jag har nämnt att man bör pröva om det går att söka EU-strukturmedel för isbrytning, som är en stor betydande bit, i samverkan med Finland och Estland. Om Socialdemokraterna kommer med en förändring har denna viktiga del av infrastrukturen en chans att stärkas.

Anf. 91 CARINA MOBERG (s) replik:

Fru talman! Det är oerhört viktigt med svensk sjöfart. Det är också ett internationellt transportmedel, där vi tjänar på att samverka med i första hand andra EU-länder. Den information jag har i dag säger att det inte på något sätt är uteslutet att medverka i ett sådant arbete att söka medel för att också den svenska näringen ska få sig det till del.

Det är också viktigt att man ser på farledsavgifter som någonting som solidariskt hjälper hela landet och samtliga våra hamnar. Den information jag har säger mig att det här är den uppfattning som även Göteborgs hamn har vad gäller olika frågor. Det här är någonting som vi som är valda till Godstransportdelegationens referensgrupp också kommer att få studera närmare.

Anf. 92 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Fru talman! När man hör Carina Moberg stå här i talarstolen och prata om Stockholm och avsaknaden av moderata företrädare som pratar om Stockholm blir jag upprörd. Jag kan bara uppmana Carina Moberg att gå tillbaka och läsa våra protokoll från trafikutskottet, för att se hur ofta vi tar upp problematiken som rör Stockholm och hur många frågor som är Stockholmsanknutna och är viktiga för hela Sverige.

Hon hänvisar till Stockholmsberedningen och säger att ni vill invänta Stockholmsberedningen. Stockholmsberedningen har att vänta på att regeringen ska lägga ett förslag, exempelvis när det gäller Bromma flygplats. Det är inte Stockholmsberedningens fråga – det är regeringens fråga. Det är ganska viktigt att man vet vad man säger.

Jag kan som glesbygdsbo prata om Citybanans betydelse, för att vi ska klara järnvägstrafiken i hela Sverige. Men Carina Moberg, som sitter på ett Stockholmsmandat, har ingen möjlighet och ingen förmåga att leverera förslag. Det tycker jag att hon ska tänka på innan hon anklagar moderater.

Över huvud taget när det gäller trafikutskottets och majoritetens retorik genom åren är det en ganska farsartad läsning när man följer protokollen. Det är en massa ord om framtiden men aldrig några konkreta förslag. Man kan sammanfatta det ungefär som att socialdemokrater och stödpartier vill visa förståelse och inser att mer pengar kan behövas till infrastruktur, men den frågan återkommer de till något år längre fram. Det är man ganska van att höra.

I förra årets debatt kunde vi höra Socialdemokraternas företrädare i infrastrukturdebatten låta påskina hur framsynt regeringen var i infrastrukturfrågor och den stora tilltro som man hade till den ekonomiska utvecklingen inom detta område. Vi får i dag höra samma visa, att det kommer inte under nästa år men sedan någon gång.

När vi talar med människor ute i landet – moderater är också ute på studiebesök, Carina – får vi ofta frågan om vi politiker inte förstår att vi måste få till satsningar på infrastruktur om vi någon gång ska få fart på vårt land. Det är lätt att förstå den irritation som finns såväl i våra storstadsregioner som i landet i övrigt. Svenska folket har tröttnat på att höra en massa ord. De vill se grävmaskiner.

Därför innebär Moderaternas budgetförslag i år en ökad ram på 2 miljarder kronor i förhållande till regeringens förslag när det gäller vägområdet. Det kallar jag oppositionspolitik, och inte att oppositionen har tystnat.

Fru talman! Infrastrukturpropositionens inriktning har inte ens hunnit komma i gång förrän en redan dålig satsning blir ännu sämre. Den så kallade närtidssatsningen på 1 400 miljoner fick stryka på foten, och det görs en besparing på detta område med 817 miljoner. Kvar blir 480. Det kan vi läsa i den budget som ligger. Att man sedan förskjuter amorteringar på lån och så vidare för att kasta problemen en bit längre bort i framtiden kommer inte att göra saken enklare.

I Stockholm uteblir de stora satsningarna, eller de kanske snarare förskjuts i planering i vanlig ordning. Vad vill ni socialdemokrater i stället ge stockholmarna? Jo, trängselskatter. Det är helt oacceptabelt att pådyvla en region en extraskatt, som de dels inte vill ha enligt ett folkomröstningsresultat i många kommuner, dels får i stället för de välbehövliga satsningar som förvisso skulle ha gjorts för många år sedan, exempelvis nya förbifarter och en ny citybana.

Citybanan är inte ett projekt bara för Stockholm, som jag sade tidigare. Det är kanske till och med framför allt ett projekt som finns i Stockholm men som har betydelse för mig som värmlänning och har betydelse för hela Sveriges tågtrafik. Därför har vi i samtliga debatter, vill jag påstå, alltid pratat om vikten av att vi löser Stockholms infrastruktur dels för regionen, dels för hela vårt land. Jag vill gärna att det nu har framgått, framför allt för ledamoten Carina.

Ute i landets regioner ser man att länsanslagen till vägarna är allt annat än en framgångssaga. Nu försöker regeringens företrädare hålla humöret uppe i de olika länen genom att hänvisa till att tjälsäkring och

bärighetspengar ännu inte är fördelade, utan man ska se tiden an för det kommer stora satsningar. Vi har sett och hört indikationer på vartåt detta lutar. Det kommer inte att bli lätt för regeringsföreträdarna att åka land och rike runt på studiebesök i framtiden och fortsätta med sina retoriska krumbukter och försöka trösta folket med ord när de vill se grävmaskiner.

Fru talman! När inte storstäder blir hjälpta, när inte län och regioner får det stöd de så väl behöver, finns det ytterligare ett vägnät, det enskilda vägnätet. Man skulle åtminstone kunna tro att om alla andra är missnöjda så kunde regeringen göra en satsning på detta vägnät, det enskilda. Vad händer? Jo, just ingenting. Det är bara ord, men inga grävmaskiner.

Bidragsnivåer ska de försöka hålla kvar på en redan i dag alltför låg nivå, men inga nya pengar skjuts till. Tidigare år har vi här i kammaren varit rörande överens om att mer pengar måste tillföras för det enskilda vägnätet.

Det har vi hört även från Socialdemokraterna. Men då har de haft förmågan att alltid hänvisa till BREV-utredningen och vill återkomma när den är klar. Jag ställer frågan: Hur länge ska vi behöva vänta? Är det samma besked i år från Socialdemokraterna? Tycker ni att nivån är tillräcklig när ni än en gång flyr frågan och glömmer och gömmer en massa saker i utredningar? Kan ni säga till alla de 800 000 människor som bor efter enskilda vägar i vårt land att ni inte ska ha mer kostnadstäckning för de vägar som de kämpar med och håller i ordning för oss alla som brukar dem?

Vi moderater har föreslagit en utökad ram på 180 miljoner kronor för det enskilda vägnätet. När socialdemokrater är ute i landet och pratar om landsbygdsutveckling så *pratar* de om utveckling. Vi moderater är ute i landet, talar om vad vi föreslår och visar konkret vad vi har för politik när det gäller att hela landet ska överleva.

Om vi nu har en regering som inte kan klara av att göra de nödvändiga satsningar som landet så väl behöver skulle man ändå kunna tro att det skulle kunna finnas en vilja att försöka få hem lite pengar från EU. Vi har många projekt som ligger långt bort i infrastrukturpropositionen och som exempelvis rör den nordiska triangeln. Det handlar om såväl järnvägs- som vägprojekt. Om det prioriteras i planen och en del projekt läggs lite tidigare skulle vi också kunna hämta hem en större andel från EU och få hjälp med finansieringen.

I trafikutskottet har vi uttalat oss om vikten av den nordiska triangeln, att den finns med som ett prioriterat projekt från svensk sida. Vi har nog alla trott att vad utskottet säger i den här frågan också ska vara regeringens hållning. Man blir minst sagt förvånad när man får höra vad vår statsminister uttalar i frågan om TEN.

Eftersom de projekt som fortsättningsvis kommer att finnas med i den prioriterade TEN-listan på EU-nivå också ska gälla på nationell nivå hade jag en fråga till statsministern den 13 november. Jag frågade: "Föranleder detta några nya ställningstaganden i den nationella infrastrukturplaneringen så att det politiska budskap som säljs på EU-nivå överensstämmer med det på nationell nivå?" Statsministern inleder med att svara: "Vi har aldrig varit några särskilt varma anhängare av det transeuropeiska nätverket. Det är mycket av politisk reklam."

Infrastrukturens öde läggs än en gång i framtidens julsäck. Man kan undra när det gäller Socialdemokraterna här i kammaren om de har bytt fot. Stöder de statsministerns uppfattning när det gäller TEN-projekten? Eller står de kvar vid att TEN-projekten är viktiga projekt för infrastrukturen och att vår statsminister därmed har fel?

Fru talman! Man kan inte önska sig några julklappar från denna talarstol, men om man skulle få göra det så vore det att det någon gång inte bara vore ord från Socialdemokraterna i denna debatt om vår infrastruktur utan att vi också fick se grävmaskiner. Det är vad Sverige behöver.

Fru talman! Jag yrkar i likhet med Elizabeth Nyström bifall till reservation nr 1. Jag också vill önska god jul till kansliet och mina vänner i utskottet.

(Applåder)

I detta anförande instämde Catharina Elmsäter-Svärd (m).

Anf. 93 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jan-Evert Rådström ondgjorde sig över att vi ska försöka använda trängselavgifter i Stockholm för att låta utbud och efterfrågan möta varandra. Jag är lite nyfiken på hur Jan-Evert Rådström tycker att man ska reagera inför det faktum att det är betydligt fler som vill köra bil i tätorterna och i våra stora städer än vad som får plats där. Någon tidigare i talarstolen talade om att förflytta sig med häst och vagn. Hastigheten på Essingeleden under högtrafiktider är rätt så jämförbar med häst och vagn. Jag tror till och med att häst och vagn kan slå den ibland på vissa sträckor.

Vi kanske kan vara överens om att det inte är rationellt, men Jan-Evert Rådström motsätter sig avgifter som ett sätt att fördela utrymmet. Då undrar jag om det också är Jan-Evert Rådströms uppfattning att man ska ta bort parkeringsavgifterna. Det måste också vara någon sorts inskränkning i bilisternas möjlighet att äntra staden och ta utrymme från bostäder, verksamheter, grönområden och allt annat som man vill ha i städerna.

Jag har ytterligare en fråga till Jan-Evert Rådström. När vi beslutade om infrastrukturpropositionen inrättade vi också ett nytt sjätte transportpolitiskt mål. Jag undrar om Jan-Evert Rådström känner till vad det sjätte transportpolitiska målet handlar om.

Anf. 94 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Jag hade förväntat mig ett replikskifte med Carina Moberg efter den redogörelse som jag hade. Jag konstaterar att ingen socialdemokrat ville gå upp i diskussion med mig när jag framlade och kommenterade Socialdemokraternas politik.

På frågan om jag motsätter mig parkeringsavgifter vill jag säga till Karin Svensson Smith att det är en ren kommunal fråga. Kommunen kan själv införa parkeringsavgifter. Den kan också själv ta bort parkeringsavgifter. Det är ingen fråga som vi över huvud taget behöver diskutera här i kammaren.

När det gäller det sjätte delmålet är det ett jämställt transportsystem, om jag nu minns rätt.

Anf. 95 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Är det vem som beslutar om avgiften som är det intressanta? Själva idén är ju att vi så småningom ska låta de kommuner som vill få införa avgifter som ett sätt att mer rationellt hantera de trafikproblem som finns i städerna.

Parkeringsavgifter är ett sätt att reglera biltrafikens relation till ytan när bilarna står stilla. Jag skulle vilja hävda att bilarna i princip inte är till mindre skada när de förflyttar sig på vägnätet. Jag kan inte se att det finns någon principiell skillnad. Om man skulle välja det ena avgiftssystemet framför det andra borde man kanske hitta ett sätt att möta utbud och efterfrågan i gatuutrymmet snarare än på parkeringsplatsen.

Jag ser fram emot Jan-Evert Rådhröms närmare redogörelse för om skillnaden bara består i vem som beslutar. Trängselavgifterna kan väl beslutas av kommunen lika gärna.

Jag fick idén att fråga om det sjätte delmålet utifrån grävmaskinerna och att kvinnor och män förflyttar sig på olika sätt och har olika attityder. Jag tror att kvinnor i allmänhet ser att om man har ett problem ska man lösa det på ett rationellt sätt. Jag tror inte att grävmaskiner i alla lägen löser problemen med trafiksäkerhet och möter klimatmålet. Hur gör man det med grävmaskiner? Det verkar vara ett upprepat tema här.

Det är ett problem att näst den militära sektorn är transportsektorn det mest mansdominerade av alla politikområden som vi hanterar här. Jag tror nog att vi får vidga beslutsarsenalen till någonting mer än grävmaskiner. Jag undrar vad Jan-Evert Rådhröm tycker om det.

Anf. 96 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! När det först gäller trängselavgifter är det precis detta som är faran: De drabbar ju inte den kommun som tar beslutet. De drabbar en hel region. De drabbar folk som ska åka igenom denna region, folk som inte kan ta sig till sina jobb, som inte ens bor eller har sitt jobb där man tar ut trängselavgifter men som måste färdas där. Dessa blir drabbade av detta.

Vi kan se detta i diskussionen om bristen på infrastruktursatsningar i Stockholm. Jag anser att det först och främst måste göras satsningar på infrastrukturen, något som i stort sett inte har gjorts på de senaste 30 åren. Det är det som är problemet.

Här står Karin Svensson Smith och försöker se en lösning för stockholmarna i att begränsa deras rörelsefrihet ännu mer. Det är horribelt att tro att man då kan få en tillväxt i regionen. Förvisso står Karin Svensson Smith inte för att vi ska få en tillväxt, men jag och mitt parti står för att vi ska få en tillväxt såväl i Stockholm som i övriga landet. Därför har vi vitt skilda uppfattningar i den här frågan.

När det gäller det sjätte delmålet och jämställdhet är jag ganska trygg med att var och en förstår mitt uttryck när jag säger att det behövs fler grävmaskiner, även om inte Karin Svensson Smith klarar av att förstå det. Även kvinnor i vårt land vill ha vägar som vi kan åka på. Karin kunde förut stå här och i ett annat inlägg hävda att klagomålen på våra vägar har ökat radikalt men att det inte har blivit sämre vägar. Hur går detta ihop om man ska ha någon del sunt förnuft att tänka med? Ursäkta att jag säger det.

Anf. 97 RUNAR PATRIKSSON (fp):

Fru talman! Först ska jag yrka bifall till reservationer. Naturligtvis står jag bakom samtliga Folkpartiets egna och dem som vi har gemensamt med övriga borgerliga partier, men jag yrkar särskilt bifall till nr 21 om Bromma och nr 24 om de regionala flygplatserna.

En av riksdagsårets viktigaste debatter anser vi i Folkpartiet är trafikutskottets debatt om åtkomlighet i hela Sverige.

Regeringens trafikpolitik, byggd på en samverkansuppgörelse med Miljöpartiet och Vänsterpartiet, är en tragisk läsning – så hade jag skrivit i mitt utkast. Men eftersom Carina Moberg anser att vi är lite för tystlåtna i oppositionen ska jag säga som man sade på ett trafikpolitiskt möte om denna fråga som jag var på i förra veckan. Man sade att den var en katastrof.

Nu är kanske oppositionen lite mer spetsig, men jag var nog lite för snäll när jag skrev mitt utkast. Det är nog så: Den trafikpolitik som bygger på samverkansavtalet mellan Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Socialdemokraterna är i det närmaste en katastrof. Det anser de ute i Sverige som är beroende av infrastruktur som vägar, järnvägar, flyg, båttransporter och kanske inte minst IT-förbindelser, alltså möjligheten att använda dator och mobiltelefon i hela landet.

Mitt inlägg i debatten i dag ska i första hand koncentreras till väg- och flygtransporter.

Vägarna, både statens vägnät och det enskilda vägnätet, är grundvalen för möjligheten till utveckling och en god levnadsstandard runtom i Sverige. Transport av människor och varor på ett snabbt och billigt sätt skapar orter med utvecklingsmöjligheter och därmed arbetstillfällen.

Sveriges ansvar för det europeiska och nordiska vägnätet får heller inte glömmas en dag som denna. Jag hörde inte Sven Bergström nämna den nordiska triangeln i sina uppräknings, vilket förvånade mig en del då han räknade upp många Europavägar i Sverige. E 18 Oslo–Stockholm–Sankt Petersburg och E 6 Oslo–Köpenhamn är viktiga leder i Norden och inte minst i det nordiska samarbetet – jag har också en stol i näringsutskottet där vi ofta talar om de nordiska förbindelserna. Vi har ett stort ansvar för att den nordiska triangeln lyfts fram och, precis som Jan-Evert Rådhström sade, också får en plats i TEN-projekten för Europa.

Även andra E-vägar som genomkorsar Sverige och som har räknats upp här måste naturligtvis åtgärdas, liksom väg 45, som vi inte har hört så många tala om här i dag men som jag anser är en mycket viktig väg och som i folkpartiprogrammet nämns som en av de viktigaste. Väg 45, som går under benämningen Via Lappia men som jag för min del ofta kallar Sveriges Broadway, bryter alla E-vägar från Göteborg till Karesuando och är en E-väg i hela Europa – men inte i Sverige. 45:an måste snarast uppgraderas till Europaväg, anser Folkpartiet.

Folkpartiet vill också framhålla behovet – och nu hoppas jag att Carina Moberg lyssnar – av stora satsningar på järnvägs- och vägförbindelser i Stockholmsområdet, något som ger effekter för hela landet. Folkpartiet har till och med gått ut med ett Stockholmspaket med satsningar på 25 miljarder i Stockholmsområdet. Jag återkommer till PPP-lösningar lite längre fram. Hit hör också den reservation som jag lyfte fram tidigare, nr 21 om Brommas bevarande som flygplats i Stockholmsområdet. Bromma

bör i den framtida utvecklingen av Stockholmsregionen få vara kvar, enligt vår åsikt.

Men låt mig återgå till vägarna. Flera av de borgerliga talarna har här talat om alternativ till den socialdemokratiska politiken, och då kommer vi som bor där jag bor alltid in på det enskilda vägnätet som dagligen trafikerar av en miljon svenskar. Detta måste ges en större del av väganlaget, vilket också sägs i den borgerliga reservationen nr 4 som Sven Bergström yrkade bifall till.

Skogsindustrin med kartong- och pappersindustrin och de svenska sågverken runtom i landet lever i en ständig oro för svensk råvara – märk vad jag säger: en ständig oro för att få tag i *svensk* råvara – under tjällossningstider, alltså nu i närtid. Svensk skogsindustri motsvarar Norges oljeindustri, men oljeledningarna i Norge fungerar året om. Regeringen borde ha en skyldighet att ansvara för att virkestransporterna på vägar i Sverige också fungerar året om. Dyra timmerbilar som inte kan användas i upp till åtta veckor är ett hårt slag för småföretagare. En sådan kan ha satsat 3 miljoner i sitt företag, alltså sin bil, och sedan får den inte användas!

När vi hade motsvarande debatt för ett år sedan hade vi 150 mil avstängda tjälsjuka vägar i Sverige. Är det att ta ansvar för vägnätet?

Nej, våga ta nya vägbeslut med nya finansieringsmöjligheter för att få fart på vägbyggandet, alltså på tillväxten, i Sverige! Många partier – lyssna nu, socialdemokrater – är redo till samverkan, på bättre villkor än det samarbetsavtal som i dag finns mellan socialdemokrater, miljöpartister och vänsterpartister, för att få till bättre vägar och bättre andra kommunikationer runtom i Sverige. Vi är beredda.

Jag övergår till flyget.

Flyget i landet är av stor vikt för möjligheten att etablera arbetsplatser i Landsbygds-Sverige. För min del är flygplatsen i Karlstad viktig. Den betyder med största säkerhet att Stora Ensos investeringar i pappersbruket fortsätter, också runtom i Sverige. Snabb åtkomlighet värderas högt. Även utlokalisering av statliga verk, till exempel Räddningsverket, Pliktverket i Karlstad och Sollefteå, rymdverksamheten i Kiruna och försvarsetableringarna i Östersund, hade varit omöjlig utan ett bra fungerande flyg.

De mindre flygplatserna, som Torsby, Hagfors, Lycksele med flera, måste också nämnas, och Folkpartiet har i sitt eget budgetförslag en ökad finansiering för dessa småflygplatser, dock inte med större summa än 5 miljoner. Men det är en viljeyttring för behovet av småflygplatser.

Flyget måste dock utsättas för en större konkurrens för att få ned biljettpriserna för resor till de mindre orterna i landet, vilket är absolut nödvändigt i kampen om resenärerna. En översyn bör också göras av hur transportnäringarna ges stöd genom statliga beslut som gör att konkurrensen blir ojämlig. För att nå flygkonkurrensen måste också *slot*-tider fördelas på lika villkor på de bästa tiderna. Detta påtalas också i reservationen 18 från Moderaterna och Folkpartiet.

Statens ägande i SAS bör i framtiden avslutas. En dålig ägare är inte bra för något företag. Det har vi hört talas om den gångna veckan, inte minst i Skandiaaffären. Vi som besökte flygdagen Flygets framtid i förra veckan hörde SAS-chefen Jörgen Lindegaard vara solidarisk med sin ägare, men med ett visst leende på läpparna. Staten är bra när staten tar

sig an sina grundläggande uppgifter att bygga infrastruktur. Men driften av företag kan andra sköta bättre. Även flygplatser som Arlanda, Landvetter och Sturup bör kunna privatiseras i närtid för att få en mer marknadsanpassad verksamhet.

Sammanfattningen blir att TU1 genom majoritetens förslag visar på en cementerad fortsatt svag utbyggnad av infrastrukturen för vägar, flyg, järnväg, båttrafik och IT samtidigt som det i betänkande TU1 genom de borgerliga partiernas gemensamma reservationer, samt Folkpartiets egna reservationer, finns en ny väg för snabb utbyggnad av infrastruktur och därmed en försäkring för bättre tillväxt i hela Sverige.

När kommer en inbjudan till samtal från regeringen? undrar vi som tror på tillväxt och en bra infrastruktur i Sverige.

Anf. 98 CLAES ROXBERGH (mp) replik:

Fru talman! På Runar Patriksson låter det som om det är jättekris. Jag tycker att det är en felaktig beskrivning av verkligheten. Det investeringsprogram som ligger framför oss innebär investeringar och totala utgifter för järnvägar och vägar på 364 miljarder. Det är med historiska mått en enorm volym pengar. Det var mycket länge sedan vi planerade att göra av med så här mycket pengar. Vi investerar både på vägsidan och på järnvägssidan historiskt sett väldigt mycket pengar.

Sedan säger Runar Patriksson: Okej, PPP-lösning – det är så vi ska lösa alla våra problem. Men, Runar Patriksson, den PPP-lösning som du pratar om innebär ju egentligen bara att du flyttar fram en investering. Du tar de pengar som ligger längre bak i investeringsperioden och gör den investeringen nu. Du får inte fler investeringar, och du får inte mer pengar.

Anf. 99 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! Det är ju så, bäste herr ordförande Roxbergh, att vi har hört både Roxberghs eget inlägg och andras, som jag har nämnt i mitt anförande, angående samarbetsavtalet, som vi från Folkpartiet är väldigt tveksamma till betyder utveckling av svensk infrastruktur. Vi tror att en tidigareläggning av många objekt, som jag och andra borgerliga talare i dag har räknat upp, skulle innebära en stark tillväxt i Sverige. Det är som Sven Bergström har sagt, och jag har hört flera talare säga det, naturligtvis inte gratis att bygga med PPP. Men det är en annan lösning, och det är bråttom med infrastrukturlösningar i Sverige.

Jag använde ordet katastrof förut. Det ordet får man i sig av dem som i dag har näringar inom pappers- och träindustrin, i alla fall runtom i mitt hemlän och mycket nära ditt, ned mot Dalsland. Jag tror att de nya lösningar som vi ser skulle betyda att vi får en bättre tillväxt och ett bättre infrastrukturnät.

Vad sade de om PPP-lösningar när de byggde järnvägen i Sverige? Det är inte mer än drygt hundra år sedan. Hade man pengarna på fickan? När man byggde Göta kanal eller Dalslands kanal, hade man pengarna? Nej, det hade man inte. Men man såg framåt för tillväxt.

Anf. 100 CLAES ROXBERGH (mp) replik:

Fru talman! PPP-lösningen är ett problem därför att man binder upp ett framtida åtagande. Det betyder alltså att de pengar som vi kör i en

PPP-lösning i dag kan vi inte investera längre fram. Det betyder statsfinansierat att vi har bundit upp oss för utgiften. Det är naturligtvis en svaghet. Vi vill kanske ha en frihet även om fem eller tio år att kunna besluta om investeringar, förändra dem och lägga dem på annat sätt.

En viss grad av upplåning tycker jag att man kan ha, men det minskar handlingsfriheten väldigt kraftigt framåt. Om vi använder PPP och minskar vår handlingsfrihet, hur gör vi då med de nya behov som kommer att uppstå om tio år? Då har vi låst detta. Då kan vi inte göra något nytt. Det är förvisso en stark nackdel att ha den här typen av upplåningar.

Anf. 101 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! Det är faktiskt så att vi har radikalt olika syn på behovet av infrastruktur i Sverige. Det är så, som flera har påstått här, med Claes Roxberghs miljöparti att ni anser att det är färdigbyggt och vi anser det inte. Det får vi belägg för på våra besök ute i landet. För vi åker också runt och träffar åkare och företagare i behov av infrastruktur varje vecka. Det är inte färdigbyggt. Det betyder att ett jättelyft måste göras i närtid.

Som jag sade föreslår Folkpartiet också 25 miljarders satsning på PPP i Stockholmsområdet omedelbart, plus att vi i vår motion har ytterligare 25 miljarder som innebär att vi borde kunna göra satsningar i övriga landet enligt PPP-modellen. Vi får sitta ned och prata med varandra om hur vi ska lösa detta, men det är bråttom på infrastrukturens sida. Där är vi helt överens inom den borgerliga gruppen. Och jag tror att det är lika bra att Miljöpartiet erkänner att det som Roxbergh säger till mig nu är att vi inte ska ha några fler vägar.

Anf. 102 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag skulle vilja veta om Runar Patriksson har tagit del av den rapport som Riksdagens revisorer har gjort när det gäller alternativ finansiering av infrastruktur. I den påtalar man ett antal saker som kanske inte gör bilden riktigt lika ljus. Men jag skulle först vilja veta om Runar Patriksson har tagit del av den.

(RUNAR PATRIKSSON (fp): Svar ja.)

I det sammanhanget påtalar man ju att det handlar om att man flyttar ordningen. I stället för den ordning man har i förhållande till transportpolitiska mål ändrar man så att mindre angelägna projekt kommer i närtid och minskar utrymmet för angelägnare projekt som flyttar framåt i tiden.

Man säger också att beslutsunderlaget i genomsnitt för de alternativfinansierade vägarna är mycket skakigare. Vi kan ju se vilka det handlar om, Öresundsbron och andra. De har inte gett det finansiella utfall som var avsett när de beslutades.

Jag skulle också vilja diskutera konkurrensen inom flyget, för vi har nog lite olika motiv för att tycka att regeringen ska pröva detta med trängselprissättning. Jag ser det främst som ett medel för att mer rationellt utnyttja flygplatsområdena i Stockholmsområdet, så att Bromma kan frigöras för bostadsbebyggelse och annat som stockholmarna behöver. De av oss som har varit på Arlanda ser att belastningen är väldigt olika över dygnet.

När det gäller priser har man konstaterat att sedan Linjeflyg upphörde och konkurrensen ökade har priserna stigit för dem som är mest beroende av flyget. Ska man åka till exempel Gällivare–Arlanda kostar det mer än att förflytta sig över Atlanten.

Har Runar Patriksson några belägg för att den förändring som har skett i Sverige har sänkt priserna för dem som är beroende av flygtransporter i vårt land?

Anf. 103 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! Först tar jag det här med PPP-pengar och problematiken med revisorerna. Vi har fått en genomgång av det, tror jag, gemensamt, så det vet vi mycket om. Vi är medvetna om den synpunkten. Men vi tror inte att Arlandabanan och Öresundsbron är jämförbara med till exempel satsningarna i Stockholm på kringlederna, järnvägssatsningarna, City-tunneln, getingmidjan, som ju är ett problem för hela landet. Vi tror att det kommer att skapa mycket tillväxt med till exempel också E 6, E 18, som vi har nämnt här, till exempel sträckorna Karlstad–Örebro eller norska gränsen–Örebro. Sådana satsningar som svenskt näringsliv är i behov av för tillväxten tror vi har en annan självfinansieringsgrad än de två exemplen Arlandabanan och Öresundsbron.

Flyget, ja, det är en problematik. Vi är säkert många ledamöter här som har våra separata flygplatser, och jag nämnde Karlstad som är min flygplats. Jag hoppas och tror, som jag har en känsla av att Karin Svensson Smith och jag har varit överens om, att *slot*-tider och sådant måste släppas loss, så att de som ska flyga till olika flygplatser i Sverige får tillgång till bra tider som skapar konkurrenskraft. Vi tror att konkurrensen kommer att sänka priserna och att glesbygdsflyget, om jag får kalla det så, till de 19 flygplatser som än så länge är statliga kommer att gynnas av en bättre *slot*-tidsfördelning.

Anf. 104 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! När det gäller priserna har vi ju en erfarenhet i ryggen. Det finns en frihet i dag att etablera sig, men det har bevisligen inte lett till lägre priser utan till ökade priser. Jag tror inte att det är tillräckligt som motiv för det som vi har varit överens om i utskottet, utan man måste nog finna andra motiv.

När det sedan gäller PPP-lösningar är det ingen tillfällighet att de projekt som har blivit alternativfinansierade och som nu föreslås i debatten bli alternativfinansierade är de som prioriteras av de stora bolagen Skanska, NCC och alla de som behäftats med kartellsamarbete när det gäller priser. Det är de som försöker sätta dagordningen för oss politiker när det gäller vad vi ska bygga och inte bygga. Förslagen gäller alltså inte främst det som vi är överens om har stor samhällsekonomisk nytta.

Jag skulle vilja höra vad du, Runar Patriksson, har att säga apropå begreppet god levnadsstandard, för du använde det i ditt första inlägg. Jag undrar om du har någon reflexion över det som hände i Västernorrland för något år sedan, i Värmland eller Orust eller de översvämningar och extrema väderleksförhållanden som vi har börjat se i såväl vår världsdel som i andra världsdelar och som förknippas med den mänskligt orsakade växthuseffekten. Menar du att det är god levnadsstandard, eller ser du att det kanske skulle kunna få några effekter för den transportpolitik vi be-

slutar om? Det Folkpartiet står för sammantaget, en stor ökning av väg- och flygtrafiken, verkar förstärka människans påverkan på klimatet och därmed medföra ökad risk för extrema väderleksförhållanden.

Prot. 2003/04:41
3 december

Kommunikationer

Anf. 105 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! En av mina viktiga uppgifter som jag har fått genom riksdagsarbetet är att jag sitter med i något som heter Arktiska rådet. Jag hörde Claes Roxbergh i början av debatten nämna mätningarna på Arktis. Jag vet hur viktig den frågan är. Men vi jobbar på ett annat sätt. Vi tror på industrin. Det gör inte Vänsterpartiet vad jag förstår av inlägget från Karin Svensson Smith. Vi tror på renare motorer. Vi tror på alternativa bränslen.

Jag vet att bilindustrin håller på att jobba med bränslen som gas, bensin, väte med mera som är på väg. Men vi vet också att utan bilen stannar Sverige. Erkänner vi inte bilen och vägarna som levnadsstandard, som tydligen Karin Svensson Smith här ifrågasätter, då är vi illa ute.

En av mina grannar uttryckte det så här i en ambulans från min hemort till Arvika sjukhus: Den som ska vara sjuk i den här bygden, den måste ha en god hälsa. Det innebär det att åka på den väg som leder från Töcksfors till Arvika sjukhus. Ska man vara sjuk när man åker på den vägen så kräver det en god hälsa.

Jag väntar på den dagen då Sven Bergström, tror jag att det var, ska få följa med på en resa från Dalsland via Bengtsfors, där man nu lägger ned industrier, troligen på grund av dålig infrastruktur. Vi kör hem till mig via Årjäng. Vi har redan nu passerat två tre sågverk på väg upp mot Edane. Vi kör över Finnskogen, min sjukhusväg, upp mot Dalarna och förbi Jan-Evert i Torsby. Vi ska se hur vi mår när vi kommer fram dit. Troligen är vi då överens om att ordet levnadsstandard har med vägar att göra.

Anf. 106 KARIN THORBORG (v):

Fru talman! Det har nu gått tio år sedan Posten avreglerades och bolagiserades. Få anställda är nog så hårt prövade som Postens på grund av alla de stora förändringarna. Ändå lider Posten AB av en usel ekonomi. Det som tidigare var ett rikt affärsverk går nu med stora förluster. När det frimärkslösa Svensk Kassaservice dök upp vid millennieskiftet var det många som undrade vad som höll på att hända. Irriterade kunder protesterade och förtroendet för Posten sjönk.

Sent omsider har regeringen nu insett att man är inne på fel spår. Något måste göras åt Posten. Det som vi i Vänsterpartiet krävde redan förra året men då fick avslag på, nämligen en utvärdering och översyn av Posten, pågår just nu. Det ställer vi oss naturligtvis positiva till. Men vi tycker att utredaren fått ett alltför snävt direktiv. Att undersöka möjligheterna till en sammanhållen post utan alla dessa uppdelningar finns inte med i direktivet. Men vi anser att det är där som den stora vinsten kan göras när det gäller människors förtroende för Posten. Den irritation och frustration som finns över olämpliga lokaler, bristande kompetens och uppdelningen av tjänster på olika serviceställen måste tas på allvar.

Postens vd skriver själv i det senaste numret av Nyhetsposten att ”allt inte blivit helt rätt i genomförandet. Postens förtroende har tagit stryk bland kunder och allmänhet. Vår huvuduppgift är att ändra på detta. Det

måste bli lättare att vara kund i Posten.” Vidare skriver han: ”Utgångspunkten i förnyelsearbetet är den självklara: Ingen förändring för dess egen skull och bygg vidare på det som fungerat bra.”

Postens egen infrastruktur är en stor resurs som har fungerat bra och som måste utnyttjas även i fortsättningen. Den kunskap och kompetens som finns hos personalen får högsta betyg. Ekonomiskt och arbetsmässigt kan man få synergieffekter om man inte delar upp Postens tjänster på olika bolag som fakturerar varandra. I stället för att samla återstående verksamheter splittras de upp. Det borde vara tvärtom.

En annan fråga som vi speciellt vill peka på i det sammanhanget är de miljökonsekvenser som är en följd av Postens uppstyckning.

Fler serviceställen, kassaservice och – slutligen – postcenter som ligger utspridda på olika ställen resulterar i ett större transportarbete och därmed också större miljöpåverkan. På samma sätt har transportarbetet ökat när konkurrerande operatörer i storstäderna delar ut post åt samma kunder. Först kommer Posten och gör sin utdelningsrunda. Därefter kommer City Mail och kör samma runda och delar ut sina brev. Det här dubbelarbetet måste upphöra.

Vi ser fram emot utredarens rapport, men vi funderar också över vad regeringen har för vision om Posten och Postens samhällsuppdrag. Jag hoppas att den inte bara baseras på marknadsanpassningar. Posten är för mig en viktig samhällsservice som måste finnas även om det inte finns operatörer som är intresserade eller om postvolymen minskar. Det krävs en debatt om de här frågorna, om vilken postservice vi ska ha i Sverige och om vad den ska få kosta. Därför, fru talman, yrkar jag bifall till reservation 31 från Vänsterpartiet.

Det är bra med utvärderingar, och det är viktigt att göra dem. Då kan man komma fram till vad som behöver rättas till och åtgärdas. Därför är jag väldigt glad över informationen som vi fick i går i trafikutskottet av Kurt Lundgren om den utvärdering som gjorts av den svenska IT-politiken. Det var glädjande att se att klyftorna när det gäller IT-användning i de flesta fall minskat. Mindre glädjande var att klyftan mellan svenskars och invandrares användning av IT ökat liksom att inkomst fortfarande spelar stor roll.

Men det jag vill understryka är det som sades om att Sverige saknar precisa uppföljningsmål och en sammanhållen strategi för IT-politiken. Jag håller med om den analysen. Staten bör ligga i startgroparna och ha en strategi för framtida åtgärder senast år 2005, när det statliga stödet upphör.

I ivern att bli IT-nationen framför andra ser vi nu att det kanske gick lite för fort när det gällde 3 G. Medan GSM byggdes ut gradvis allteftersom efterfrågan på tekniken växte upplever många i dag med 3 G att vi tvingas på något som få efterfrågar och över vars konsekvenser många oroar sig. Efterfrågan på den nya 3 G-tekniken är mycket svag trots hård-lansering i storstäderna.

Framtiden ser faktiskt mörk ut, tycker jag. Hur stor blir egentligen samhällsnyttan? Och vad händer om ingen efterfrågan uppnås? Det är frågor som man måste ta på fullaste allvar. Jag undrar om regeringen har en strategi för det här framtidsscenariot. Det kanske upplevs som väldigt pessimistiskt att tänka så här, men kritiken och frågorna finns. Jag hör

dem faktiskt allt oftare. Därför bör regeringen ha en strategi om de här farhågorna skulle besannas.

Slutligen, fru talman, vill jag säga någonting om vägsaltet. Riksdagen har formulerat 15 miljömål för en ekologiskt hållbar utveckling. Två av målen är grundvatten av god kvalitet och levande sjöar och vattendrag. Enligt miljöbalken ska den som bedriver en verksamhet känna till vilken miljöpåverkan verksamheten innebär och vidta skyddsåtgärder för att förhindra påverkan av människors hälsa och miljö. I Vägverkets miljöpolicydokument står det att vägtransportsystemet ska utvecklas så att miljö, hälsa och välfärd inte äventyras i framtiden. Vägverket ansvarar för både den egna verksamhetens och hela vägtransportsystemets miljöpåverkan. Det står det i målen.

Därför är det häpnadsväckande att Vägverket har låtit vägsaltningen pågå så länge och gjort så lite för att hitta andra metoder än saltning för att förhindra vinterhalka på vägarna. Att det är vägsaltet som orsakar förhöjda kloridvärden i vattentäkter och sjöar står utom allt tvivel. Trots att saltningen har minskat, åtminstone enligt Vägverkets rapport, har antalet påverkade vattentäkter fortsatt att öka. Ilskan hos invånare som fått sin brunnar förstörda har inte påverkat Vägverket.

Nu har det gått så långt att Vägverket har stämts hos Miljödomstolen för skador på grundvattnet. Befolkningen i bland annat Surahammar har i årtal protesterat och försökt få Vägverket att upphöra med saltningen, men ingenting har hänt. Detta står i strid med miljömål, miljöpolicydokument och, framför allt, drabbade människor. Vi har påtalat det här i utskottet och här i kammaren tidigare, men jag måste få upprepa det ännu en gång eftersom så lite händer.

Därför kräver jag att Vägverket ska prestera ett program för hur de tänker komma till rätta med det här problemet. Dessutom är detta ett prioriterat forskningsområde för att få fram andra alternativ.

Anf. 107 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 22.

Först av allt i den här debatten om budgetbetänkandet vill jag citera finansplanen: ”Inom transportområdet finns det särskilda krav på framförhållning i planeringen. Banverket har i samband med de planer som inkommit till regeringen indikerat behov av anslagsökning 2005–2006 för att klara utpekade, pågående och långt gångna projekt. Utgångspunkten är att området ges särskilt hög prioritet och att de av Banverket prioriterade projekten kan genomföras enligt ursprunglig tidplan.”

Detta politiska förhandsbesked inför kommande budgetpropositioner är något som jag som miljöpartist gärna lyfter upp mot bakgrund mot att det var just vi i Miljöpartiet de gröna som drev igenom stora investeringar inom järnvägsområdet gällande planperioden 2004–2015 i samband med propositionen om infrastrukturen hösten 2001.

Fru talman! Jag tänkte i fortsättningen hålla mig till perspektivet nästa år och göra några korta nedslag i olika frågor. Det gäller till att börja med strålningen i samband med 3 G-utbyggnaden. Det kan först påpekas att utbyggnaden av 3 G innebär att kommunerna i sin prövning av bygglov bland annat måste göra en avvägning mellan olika intressen. Master som behöver byggas för att vi ska få den avsedda infrastrukturen kan påverka natur- och kulturmiljö. Detta måste övervägas.

Dessutom finns hälsoaspekter att beakta till följd av strålningen från mobiltelesystemens elektromagnetiska fält. Som utskottet i tidigare sammanhang har betonat är det angeläget att eventuella risker med elektromagnetisk strålning uppmärksammas vid utbyggnaden av mobiltelefoninätet. Utskottet skriver vidare att det är viktigt att ta människors oro på allvar.

Sedan vill jag också påpeka att motioner om påverkan av strålningen från mobiltelefoni förutses bli behandlade våren 2004 av miljö- och jordbruksutskottet. Där kan vi förvänta oss mer djupgående analyser och förslag från riksdagen.

Först hade jag inte tänkt prata så mycket mer, men sedan var det två personer i den här kammaren som sade några saker som gjorde mig lite störd. Det var dels Johnny Gylling, dels Runar Patriksson. Johnny Gylling gick på med stilen att Miljöpartiet anser att vägarna är utbyggda, färdigbyggda. Ungefär de ordalagen använde både han och Runar Patriksson.

Då blev jag lite störd, faktiskt. Jag förväntar mig att trafikutskottets ledamöter ska kunna ha en inblick i vad vi har drivit hittills. Jag tänkte försöka hänvisa Johnny Gylling och Runar Patriksson till att ta del av den motion som vi lade fram i samband med infrastrukturpropositionen. Där skrev vi bland annat om en vägsatsning, en satsning på våra landsbygdsvägar. Vi har åtgärder som syftar till att människor ska kunna komma fram året runt på hela vårt vägnät och till att industrin kan köra sina transporter där den så önskar. För mig låter det väldigt bra. Vi hade ett antal punkter, bland annat det här med framkomlighet året runt. Vi hade begränsningar av tjälrestriktioner till max tre veckor på övriga vägar, det vill säga näringslivsvägar som inte är prioriterade. Det var ett paket på 2 ½ miljarder kronor. Vi hade beläggning av prioriterade grusvägar. Vi hade anpassning av äldre huvudvägar till dagens trafiklaster.

Den stora kostnadsdelen i paketet, som vi ville att riksdagen skulle fatta beslut om, handlade om full bärighet året runt på viktiga näringslivsvägar. Vi hade som målsättning att upprustning och tjälsäkring syftade till att undvika eller begränsa tjälrestriktioner under ett normalt år. Detta behov bedömdes vara 17 miljarder. Detta var vad vi önskade. Paketet överensstämde i princip med vad Vägverket lade fram – ca 30 miljarder. När man då kommer och påstår att Miljöpartiet skulle anse våra vägar vara färdigbyggda blir jag störd!

I vår motion skriver vi: Vi får inte sätta kommande generationers möjligheter på spel genom att förbygga oss på motorvägar och trafikleder i storstäderna. Jag har uppfattat det som att jag har klargjort de här relationerna i debatter och via de motioner som Miljöpartiet står bakom. Jag hoppas att det var en missuppfattning från kristdemokraten Johnny Gylling och Runar Patriksson. Annars skulle jag bli väldigt besviken efter många års slit i trafikutskottet.

Anf. 108 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Jag tror att det är fler än jag som i flera sammanhang har uppfattat Miljöpartiets uttalande att det svenska vägnätet är färdigbyggt. Nu har jag tyvärr inte Miljöpartiets motion framför mig så att jag kan kontrollera det, men Mikael Johansson bekräftade själv i en mening i sitt anförande att Miljöpartiet inte vill ha fler motorvägar. Det var motorvä-

gar jag koncentrerade mitt anförande på. Jag nämnde som ett exempel riksväg 45 mellan Göteborg och Trollhättan.

Miljöpartiet kan gärna få en stjärna i kanten för den bärighetssatsning som ni har drivit fram i er motion. Men vi talade om att bygga vidare på det svenska vägnätet. Om jag inte minns fel – Mikael Johansson har en chans att rätta till det i så fall – hoppade Miljöpartiet av överenskommelsen om infrastrukturpropositionen just på grund av att det var för mycket motorvägssatsningar i den. Då tycker jag att det är lite märkligt att Mikael Johansson samtidigt här berömmar sig av att ha varit med och påverkat propositionen till förmån för järnvägssatsningar.

Anf. 109 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag hoppas att Johnny Gylling kan vara tydlig om att det vi har uttalat oss om handlar om motorvägar. Vi har sagt, och det finns också i vårt partiprogram, att vi anser att det svenska vägnätet *i huvudsak* redan är tillräckligt utbyggt. Vi föreslår i stället att medel uteslutande satsas på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder och reinvesteringar i de delar av vägnätet som inte är asfalterade samt på förstärkning av vägar med hård belastning.

I samband med infrastrukturpropositionen kom vi med ett rejält paket med satsningar – mer satsningar än regeringen och riksdagen kom fram till – på just landsbygdsvägarna, men vi föreslog inte att man helt skulle ta bort anslagen till den del som vi normalt förknippar med motorvägsanslag, det vill säga investeringar i en nationell plan. Om jag inte minns alldeles fel rörde det sig om 9 miljarder kronor. Vi har ansett att vi hellre ska investera i två-plus-ett-vägar och se till att vi har trafiksäkra vägar än bygga dyra motorvägar och fyrfältsvägar. Det har varit vår inriktning. Det har jag också klargjort i tidigare debatter där jag vet att Johnny Gylling har varit med och deltagit, eftersom han också har suttit i riksdagens trafikutskott under den föregående mandatperioden.

Jag hoppas att jag inte ska behöva bli besviken igen och få höra Johnny Gylling uttrycka sig så onyanserat som han gjorde i dag.

Anf. 110 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Mitt inlägg handlade om framkomligheten på de svenska vägarna. Jag sade tydligt att vi behövde bygga fler motorvägar. Jag tycker att jag har uppfattat Miljöpartiet rätt: Ni vill inte ha fler motorvägar, möjligtvis med något litet undantag. Ni vill satsa pengarna på landsbygden och på bärighetssatsningar och så vidare. Det är bra, men det räcker inte, menar vi. Vi står långt från varandra i det här avseendet även om vi i andra frågor kan vara på samma spår.

Jag fick aldrig bekräftat huruvida Miljöpartiet hoppade av infrastrukturuppgörelsen eller inte, men det kan vi ju återkomma till i en annan debatt.

Fru talman! Jag har tydligt framlagt Kristdemokraternas linje när det gäller satsningar på vägar. Mikael Johansson har nu klarlagt Miljöpartiets linje. Vi står en bra bit från varandra. Det är väl så det ska vara i riksdagen. Vi är olika partier. Ibland drar vi åt olika håll.

Mikael Johansson nämnde två-plus-ett-vägar. Enligt min uppfattning främjar de inte alltid trafiksäkerheten till fullo. För det första begränsar det framkomligheten om det är mycket trafik och man gör vägen sma-

lare. För det andra skapar det stressmoment när man växelvís måste köra i en fil ibland och till exempel köra om långtradare. På många håll i Sverige har den miljön skapat mycket stor irritation, stress och många tillbud. Vad som är bra är att många dödsolyckor har kunnat undvikas på grund av mitträcket. Men det behövs motorväg på fler ställen i Sverige. Det är min uppfattning.

Anf. 111 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag kan bara bekräfta att vi i Miljöpartiet inte gick med på den så kallade motorvägssatsning som Vänsterpartiet och Socialdemokraterna stod för i samband med infrastrukturpropositionen. Vår viktigaste roll var då att se till att öka järnvägsinvesteringarna, och det har vi lyckats med. Johnny Gylling nämnde riksväg 45 som exempel. Vår politik har varit att i stället bygga dubbelspår fullt ut mellan Göteborg och Trollhättan och få oss som vill åka mellan dessa båda ställen att ta tåget i stället för att sätta oss i en bil och åka på vägen. För oss har det viktigaste när det gäller den vägen varit att få den trafiksäker. Då finns det ett antal olika åtgärder. Den enklaste är naturligtvis två-plus-ett-väg, men man kan också tänka sig andra åtgärder. Det är framför allt i korsningarna som olyckorna händer.

Anf. 112 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! Det lät som om Mikael Johansson var besviken på våra synpunkter, men vi står fast vid dem. Jag fick inte heller av ordföranden någon annan uppfattning än att Miljöpartiets åsikt är att vägnätet i stort sett är färdigbyggt.

Jag har också läst om er syn på möjligheten att tjälsäkra befintliga vägar. Där har vi samma uppfattning. Men det handlar inte om nybyggnation. Det är dem som vi lever med i skogslandet, där vi producerar pappersmassa och trävaror i Sverige. När vi kör på våra tjälsjuka vägar till sågverken och pappersbruken kommer nästa steg, där det behövs nybyggnation, Mikael. När pappersmassan är klar kan den gå på järnväg ganska mycket, men sedan måste den på många ställen i Europa transporteras med bil. De sågade trävarorna går också ofta med biltransporter. Då behövs motorvägarna.

På motorvägssidan finns det ett stort behov i Sverige, och det har också med trafiksäkerhet att göra, Mikael. När ni säger nej till motorvägssatsningar i Sverige säger ni också nej till mycket trafiksäkerhet. Det råder inget tvivel om att fyrfältsvägar är en konkurrensfråga i Sverige som vi måste ha. Det är en trafiksäkerhetsfråga.

Vi i Folkpartiet anser att vi i fråga om de europeiska TEN-projekten har lovat fyrfältsmotorvägar, och det står vi i Folkpartiet fast vid. Men jag har en uppfattning om att ni tycker att det är färdigbyggt.

Anf. 113 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag har uppenbarligen inte lyckats i den pedagogiska uppgiften att ge Runar Patriksson bilden av att vi har ett antal miljarder att satsa på byggande av vägar, för att sätta grävmaskiner på vägsidan för att åstadkomma någonting. Uppenbarligen är det svårt. Jag vet inte hur jag ska kunna lyckas med det.

Jag vill ändå påpeka att de stora transporterna mellan de stora fabriker kan ske med tåg. Man kan slussa ned godset till Europa via tåg till hamnarna för att därifrån ta det till de europeiska industrierna för fortsatt förädling och så vidare.

Därför tror jag att vår järnvägssatsning är till gagn för just de stora industrierna i Sverige, bland annat för att klara konkurrenskraften men även för att klara miljömålen.

Anf. 114 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Fru talman! När Mikael Johansson säger att Miljöpartiet anser att 45:an från Göteborg till Trollhättan ska bli en järnväg och inte en väg, då har man inte besökt industrin. Jag håller med honom, men problemet är att vi anser att man på många ställen måste ha både vägar och järnvägar. Det är ingen diskussion om att järnvägen måste finnas. Vi tycker också att trävarorna ska gå på järnväg om det finns en möjlighet. Men jag kan som exempel ta de områden som jag känner bäst till i min del av landet där vi inte har sett ett järnvägsspår sedan 1986. Vi behöver vägar. Ni i Miljöpartiet får inte tro att det är färdigbyggt i de områden i Sverige där det inte finns några järnvägsspår. Så är icke fallet.

Anf. 115 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag ska säga något med anledning av de två exempel som Runar Patriksson känner till. Jag skulle tro att med vårt förslag som innebär ett landsbygdspaket på drygt 30 miljarder skulle det gå betydligt mycket mer till Värmland än vad det kommer att göra med Vänsterpartiets och Socialdemokraternas förslag som nu ska verkställas.

Beträffande det som Mikael Johansson sade om industrin och 45:an tolkar jag det som att det handlar om bland annat Saab i Trollhättan. Jag uppfattar att Saab nog skulle kunna öka antalet järnvägstransporter. Man har försökt tidigare men har inte lyckats och inte känt att det har varit gångbart. Vi ska kunna ha bättre pendlingsmöjligheter för dem som arbetar i Trollhättan men som vill bo i Göteborg. Det ska också kunna ske via tåg om det blir dubbelspår så att man kan bedriva mer järnvägstrafik mellan dessa två orter.

För att klara trafiksäkerheten på den sträckan handlar det som sagt om den enklaste, snabbaste, effektivaste och billigaste åtgärden, vilket är två-plus-ett-vägar. Då blir det nämligen mer pengar över till andra delar av det svenska vägnätet som behöver trafiksäkerhetssatsningar.

Anf. 116 HANS STENBERG (s):

Fru talman! Snabba, effektiva och säkra transporter är oerhört viktiga för tillväxten och för landets konkurrenskraft. Man kan med fog säga att vägarna är den viktigaste beståndsdelen för att uppnå effektiva transporter eftersom alla andra transportslag förutsätter ett bra vägnät för att transportkedjan ska fungera från dörr till dörr.

Utmärkande för Sverige är att vi har ett mycket vidsträckt vägnät i förhållande till vår relativt lilla befolkning. Beroende på vår mycket framgångsrika basindustri har vi också en stor andel tunga transporter på våra vägar. Det innebär i sin tur att våra underhållskostnader för vägnätet blir betydligt högre per invånare än i de flesta andra länder. Det får till

följd att det alltid finns starka önskemål från olika håll i landet om upp-
rustning och investeringar i vägnätet.

Tyvärr kommer det nog alltid att vara så att behoven av investeringar
är större än de ekonomiska ramarna tillåter eftersom det också finns
andra angelägna samhällsbehov som ska uppfyllas med de begränsade
resurser som finns.

Svenska folket nöjer sig inte med att se grävmaskiner, som Jan-Evert
Rådhström tycks tro, utan man vill också ha all annan samhällsservice
som skola, vård, omsorg, sjukförsäkring, arbetslöshetsförsäkring med
mera. Detta måste vi som regeringsbärande parti också förhålla oss till
när vi utformar budgeten för kommunikationsområdet och budgeten för
vägarna. Det kanske man kan bortse från i opposition, men vi kan tyvärr
inte göra det. Det skulle vara enklare då.

När jag ändå nämner Jan-Evert Rådhström vill jag passa på att fråga
vad han egentligen menar med sin fråga till statsministern när det gäller
TEN-projekten. Menar Jan-Evert Rådhström att vi inte ska driva några
projekt alls som ska vara med i TEN-systemet, eller menar han att vi nu
när vi har fått med den nordiska triangeln som en del i TEN-systemet ska
lägga alla våra resurser på att bygga dessa vägar till 2010 och låta alla
andra vägprojekt i landet stå tillbaka? Jag tycker att båda dessa alternativ
låter lika orimliga. Jag är därför lite förvånad över frågan och skulle bli
glad om Jan-Evert Rådhström reder ut hur han har tänkt när han har ställt
frågan till statsministern.

Fru talman! Den så kallade BREV-utredningen om enskilda vägar har
varit föremål för diskussion under lång tid. Utredningen innehåller ett
antal förslag som går i en sådan riktning att de känns angelägna att ge-
nomföra så snart beredningen av dem är klar. I det här betänkandet pekar
vi bland annat på hur angeläget det är att vi får en lösning på problemen
med de pumpanläggningar som vissa enskilda vägföreningar nu tvingas
ta ansvar för. Också när det gäller färjeområdet är det angeläget att ge-
nomföra förändringar.

Även om utredningen innehåller ett antal kloka förslag som är värda
att ta till vara är det ett förslag i utredningen som orsakat väldigt mycket
oro runtom i landet. Jag har tidigare försökt att dämpa den här oron, men
eftersom den lever kvar återupprepar utskottet nu sitt tidigare uttalande
om det utredningsförslag som innebär att man ska omvandla ett stort
antal allmänna vägar till enskilda vägar. I fråga om detta är vi över alla
partigränser överens om att det inte ska genomföras. Precis som i dag ska
det fortlöpande ske en prövning av hur vägarna ska hanteras. Men någon
sådan stor överföring blir det inte tal om.

Den saltanvändning som är nödvändig för att vintertid bekämpa hal-
kan har tagits upp i ett par inlägg här i dag. Det är klart att saltanvänd-
ningen orsakar stora olägenheter. Den orsakar korrosion på bilar, på
broar och på andra trafikanläggningar. Under senare år har man också
kunnat märka att elektroniken i moderna bilar kan skadas av vägsaltet.
Men som bland annat Karin Thorborg tog upp är den viktigaste nackde-
len med vägsalt den skada på grundvattnet som vägsaltet kan orsaka.
Därför är det mycket glädjande att saltanvändningen har kunnat halveras
sedan mitten av 90-talet. Men det är helt klart att ytterligare åtgärder
måste till för att verkligen minimera saltanvändningen. Samtidigt är det
viktigt att det kan ske utan att man på något vis ger avkall på trafiksäker-

heten, där kammaren också har ställt upp ett viktigt mål. Jag tycker att det är viktigt att komma ihåg det, Karin Thorborg. Det lät på hennes inlägg tidigare som om det är bra bara vi begränsar saltanvändningen. Men vi måste hela tiden ha med oss trafiksäkerhetsaspekten vid funderandet. Just därför är det angeläget att arbetet med att utveckla andra halkbekämpningsmetoder bedrivs med full kraft och att regeringen noga följer utvecklingen på det området för att se om det behövs ytterligare insatser.

Fru talman! Jag har huvudsakligen talat om vägar men jag vill också säga några ord om Moderaternas förslag om att bolagisera Banverkets produktionsverksamhet.

Till att börja med vill jag säga att det är viktigt att hela tiden sträva efter att ha en så effektiv verksamhet som möjligt, så på den punkten är vi helt överens med Moderaterna när det gäller effektiviteten. Däremot är vi inte alls överens om att en fullständig konkurrensutsättning och bolagisering av Banverket Produktion är en modell som är saliggörande på det här området.

Det finns alldeles för många exempel på avregleringar som har skapat fler problem än de har löst. Ett aktuellt exempel som vi pekar på i betänkandet är det som nu sker i Storbritannien på just järnvägsområdet. Staten har fått gå in och har tagit tillbaka ansvaret därför att det inte har fungerat.

Vi socialdemokrater menar att det behöver göras en ordentlig utvärdering av vilka effekter de hittills gjorda avregleringarna har fått innan vi funderar på ytterligare avregleringar och bolagiseringar.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag säga några ord om en lucka i lagstiftningen som måste täppas till så fort som möjligt.

Den som i dag kör med ett överlastat fordon på en allmän väg kan åläggas att betala en ganska kraftig överlastavgift. Som lagstiftningen i dag ser ut gäller det *inte* den som kör med överlast på enskild väg. I praktiken innebär det att den åkare som ertappas med för tungt fordon på enskild väg kan komma undan med ett förhållandevis ringa bötesföreläggande.

Detta är inte acceptabelt. Det innebär att enskilda väghållare kan drabbas av mycket stora kostnader till följd av sönderkörda vägar, något som man sedan har mycket svårt att få ersättning för eftersom man som väghållare måste kunna bevisa att det är just den och den lastbilen som har orsakat skadan på vägen.

Lagen om överlastavgift bör därför så fort som möjligt ändras så att överträdelser ger samma påföljd, oavsett om företeelsen sker på allmän väg eller om den sker på enskild väg.

De konstitutionella och lagtekniska problem som ligger i vägen för en sådan lagändring måste regeringen nu göra sitt yttersta för att lösa. Det är därför angeläget att regeringen skyndsamt bereder denna fråga och återkommer till riksdagen med ett förslag som löser problemet.

Fru talman! Karin Thorborgs inlägg om Posten kommer Börje Vestlund i sitt inlägg senare här att kommentera. Därför kommenterar inte jag det närmare nu.

Till slut yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 117 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Hans Stenberg sade att vi har begränsade resurser till satsningar på vägarna. Ja, så är det. Det är väl ingen som har obegränsade resurser. Men då gäller det att effektivt nyttja de resurser som man har. Således kan jag inte förstå varför Socialdemokraterna har avstått från alternativfinansiering – typ PPP, som vi tidigare här i debatten har talat om. En väldigt stor fördel om man använder denna typ av projekt är att man delar på risken med projektet. Staten tar en del av risken, och den privata deltagaren tar en del.

I dag kan det gå till på det sättet att Vägverket lägger fram ett förslag om ett projekt som kostar så och så många hundra miljoner kronor. Sedan får man godkänt av regeringen, och därefter bygger man. När sedan slutnotan kommer är det dyrare. Det blir också senare, och det ena med det andra. Vad lär vi oss då av detta? Jo, ingenting, utan vi fortsätter i samma stil.

Vi måste ha incitament för att göra det här mer effektivt. Tas det privata näringslivet redan från början in i byggandet och läggs ansvaret på det blir det – det vet vi av erfarenhet – effektivare.

Jag vill därför fråga Hans Stenberg om det ligger något i detta med att statsministern i regeringsförklaringen har uttalat sig för alternativfinansiering och i att infrastrukturministern, åtminstone enligt vissa tidningsartiklar, har sagt att hon är mycket intresserad av att titta närmare på detta och även nämnt PPP som en metod att pröva. Ligger det alltså något i detta, Hans Stenberg?

Anf. 118 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Det är klart att vi från vår sida tycker att det skulle vara intressant att pröva ett antal projekt för att se om det verkligen blir de goda effekter som det talas om. Jag är inte så säker på det.

Hade vi gjort det här för tio år sedan skulle vi – det är jag helt säker på – ha fått en distinkt skillnad mellan det traditionella sättet att jobba och sättet att jobba med PPP. Jag törs nog påstå att vi numera är så pass mycket effektivare i sättet att arbeta – med konkurrensutsättning, upphandling och så vidare – att skillnaden kanske inte är så rasande stor men för den skull vore det intressant att pröva ett antal PPP-projekt.

Viktigt är att vi också prövar detta med alternativfinansiering. Det behöver inte bara gälla PPP. Alternativfinansiering kan göras på många sätt. Däremot ska man nog vara klar över att det finns många fallor också här. Först och främst ställs det oerhört stora krav på att upphandlingen är korrekt gjord, att den är gjord på ett sådant sätt att det inte finns några kryphål.

Vidare är det väldigt svårt att göra sådant här utan att ställa ut statliga garantier, så en viss risk tar staten alltid. Arlandabanan upplever jag fortfarande som inte alldeles trygg med den PPP-finansiering som föreligger, utan hela tiden finns hotet att det kan gå lite tokigt. I slutändan står då staten i alla fall med kostnaderna. Men vi får hoppas att det går bra.

Anf. 119 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Arlandabanan har i dagens debatt flera gånger nämnts som ett riskexempel när det gäller en PPP-lösning. Men nu måste väl alla

inse att det som hände den 11 september 2001, terroristattacken i New York, har påverkat flyget väldigt kraftigt. Det är en stark tillbakagång på flyget över hela världen. Givetvis ger detta efterräkningar även när det gäller flygtåg, som ju Arlandabanan är. Också det måste man ha med i bagaget.

Ett annat riskprojekt är tunneln genom Hallandsås. En sådan tunnel till, och vi blir ruinerade – för att travestera ett gammalt talesätt.

Jag har faktiskt frågat ett byggföretag om det hade varit möjligt att genomföra bygget av tunneln genom Hallandsås i form av PPP. De trodde att det skulle ha gått. Min nästa fråga är då: Vad skulle resultatet ha blivit nu när man har kört fast och det kostar flera miljarder extra? De inser att näringslivet skulle ha fått ta en del av den här smällen. Det konsortium som gått in skulle ha fått ta en del av risken.

Som det är i dag tar staten 100 % av risken när det gäller sådana här stora och dyra projekt, medan de som bygger inte tar särskilt stor risk, så där har vi en fördel med PPP. En annan fördel med PPP är att man jobbar igenom planerna mera noga. Sedan bygger man verkligen. I dag har vi ett slags gummibandsprincip – en minister kan gå ut och lova ett projekt men sedan, efter valet, kan man flytta pengarna någon annanstans i Sverige. Men då har ju en massa människor förberett sig för att här ska bygggas väg, här ska fastigheter exproprieras och här ska företagslokaler flyttas. Sedan blir det inte så. Det är faktiskt även en demokratisk synvinkel att man måste följa uppgjorda planer.

Anf. 120 HANS STENBERG (s) replik:

Fru talman! Även i det nuvarande systemet är det teoretiskt sett naturligtvis så att man delar riskerna. Man gör ju upp kontrakt med en byggherre, som ytterst sällan är staten. Oftast är det privata företag som bygger de stora projekten, som det ju handlar om när vi talar om PPP.

Vad som givetvis kan hända är att oförutsedda saker dyker upp. Hallandsåsen är ett extremt exempel. I nästan alla sammanhang när man bygger och det är stora projekt dyker någonting upp. Då uppstår alltid en tvist om vad som ska ingå i projektet eller inte. Man måste vara klar över att det, även om PPP-lösningar väljs, är oerhört svårt att utforma anbudsunderlag som är sådana att allt oförutsett kan täckas in. Risk för ökade kostnader får man även med PPP-projekt, tror jag. I annat fall tvingas de privata företagen att i sina anbud räkna in alla eventuellt tillkommande kostnader. Jag tror inte man ska överdriva möjligheterna till besparingar med PPP-lösningar. Jag upprepar att det skulle vara intressant att pröva ett antal projekt och se om det verkligen blir så mycket bättre som många förespråkare för PPP säger. Det är inte fel att pröva.

Anf. 121 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Jag hade förväntat mig att Hans Stenberg skulle göra ett långt inlägg om Stockholmsproblematiken och de frågor som rör infrastruktursatsningen i detta område med anledning av att er företrädare tidigare efterlyste en diskussion om Stockholm och dess problem. Men det uteblev, kan vi bara konstatera. I dag är det endast Moderata samlingspartiet och de övriga i oppositionen som har tagit upp dessa problem.

I din direkta fråga till mig om bolagisering av Banverket undrar du hur Moderata samlingspartiet har ställt sig och drar jämförelsen med England. Problemet med England var att avregleringen där inte gällde bara produktionen utan också infrastrukturen. Vi säger – och det har säkert Hans Stenberg läst, men nu är det retoriken som gäller – i vår motion: Staten bör som ägare av infrastrukturen utvecklas till att uppträda som en kompetent upphandlare av tjänster.

Det är en avsevärd skillnad, och det är bra om vi en gång för alla kan ta död på denna argumentation som går ut på att jämföra våra förslag med det som har skett i England. Vi hävdar alltså att Banverket ska äga infrastrukturen och uppträda som kompetent köpare.

Du hade en fråga till mig också om TEN. Jag menar med min fråga till statsministern om det finns en möjlighet att tidigarelägga en del projekt. Det som är intressant är: Vilken sida står Hans Stenberg på? Står han för det han har sagt i utskottet, eller står han på statsministerns sida när han säger att han inte alls tror på att de transeuropeiska nätverken bidrar till en ökad tillväxt?

Anf. 122 HANS STENBERG (s) replik:

Herr talman! Jag kan börja med det senaste. Statsministern sade inte att TEN-projekten inte bidrar till tillväxt och utveckling. Han sade att tron på vad de relativt små TEN-pengarna kan åstadkomma är väldigt överdriven. Det är huvudsakligen de pengar vi satsar själva i det egna landet som skapar tillväxt och utveckling. I den delen tror jag inte att statsministern i grunden har någon annan uppfattning än vad vi från trafikutskottet tidigare har uttalat. Men jag kan förstå att han reagerar. Rådströms fråga framstår som lite märklig. Den andas av att endera ska vi inte ha med några TEN-projekt eller så ska vi satsa allt på att genomföra dem. Jag har fortfarande inte fått något svar av Jan-Evert Rådström vilket alternativ han väljer eller vad han egentligen menade.

Vad gäller satsningarna i Stockholm är vi fullt på det klara med att vi måste åtgärda till exempel getingmidjan, eller Citybanan som den kallas. Vi måste till exempel åtgärda Norra länken inom planperioden. Av länsanslagen har Stockholmsregionen fått en – med tanke på befolkningen – oproportionerligt stor del. Men det finns en tanke med det. Eftersom behoven är så stora där har man valt att omfördela från den övriga delen av landet hit. Så nog satsar vi på Stockholm.

Anf. 123 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Det kanske är som så att vi äntligen har kommit ifrån att det ständigt pratas i trafikutskottet. Det låter ändå som att Hans Stenberg delar min uppfattning att det är dags för grävmaskiner och att vi måste få i gång infrastruktursatsningar även i Stockholm.

Jag noterar vad Hans Stenberg sade i sitt anförande: Vägar är det viktigaste sättet för att klara transporter och få tillväxt. Då är min fråga ganska klar: Det måste väl gälla också Stockholm att det är vägar som är det viktigaste för att klara transporter i den här regionen och få en tillväxt?

Jag blev förvånad, och många med mig blev förvånade, när statsministern lämnade sitt svar. Jag måste, för att Hans Stenberg ska se vikten i det, återge vad statsministern faktiskt sade. Han säger att han aldrig varit

någon särskilt varm anhängare av det transeuropeiska nätverket. Det är mycket av politisk reklam. Det presenteras som någonting som ska lyfta Europas ekonomi. Jag tror inte ett ögonblick på det, sade statsministern.

Då kan man fundera på om Hans Stenberg möjligtvis står lite närmare Ulrica Messing, vilket jag hoppas. Hon vill ha med Haparandabanan på snabblistan över TEN-projekt. Hon säger enligt ett tidningsreferat: Det blir förödande konsekvenser för näringslivet om inte den finns med. Hon ser att infrastruktur är viktig. Statsministern tror inte ett ögonblick på det.

Min fråga till Hans Stenberg blir: Vilken sida står du på?

Anf. 124 HANS STENBERG (s) replik:

Herr talman! Det är inte så att man står på var sin sida. Det Göran Persson har sagt och som Rådström försöker tolka är att de relativt små pengar som ligger i de transeuropeiska nätverken – EU-pengar – inte kan underrätta några underverk. I den väldigt upphetsade diskussionen om de där pengarna framställs det som att man med dem lyfter Europas ekonomi. Det är inte lösningen, utan lösningen ligger i det vi gör själva i landet. Sedan kan de där pengarna hjälpa till. Då är det bra att vi har den nordiska triangeln med. Kan vi få med Haparandabanan är det än bättre. Men det är inte de här pengarna som är lösningen, för de är en så liten del. Jag behöver inte välja sida mellan Ulrica Messing och Göran Persson; de står på samma sida i den här frågan.

Frågan om behovet av satsningar på vägar och järnvägar i Stockholmsområdet har vi socialdemokrater i alla år drivit, men det har varit trögt och besvärligt att komma fram med projekt i den här kommunen beroende på att det ofta har bytts majoritet. Det har gjorts överenskommelser som, som det sedan har visat sig, inte har hållits. Vi har snart en invigning av Södra länken där det var en lång väg fram till beslut. Det är dags att ta nya steg och göra mer åt infrastrukturen.

Jag vill backa tillbaka till avregleringen. I Moderaternas förslag på olika områden framställs det som att om vi bara avreglerar, bolagiserar eller privatiserar blir allting så mycket effektivare och bättre. På vissa områden kan det vara så, men på många områden här i Sverige visar det sig att det är tvärtom. Därför behöver vi göra en ordentlig utvärdering av vad som har hänt. Sedan får vi fundera på fortsättningen.

Anf. 125 BJÖRN HAMILTON (m):

Herr talman! Det är häpnadsväckande när man hör Socialdemokraternas gruppleddare i trafikutskottet Carina Moberg påstå att Moderaterna inte talar om Stockholmsfrågor här i kammaren.

Jag har fram till årsskiftet varit kommunalråd i en av kranskommunerna till Stockholm, och jag kan försäkra Carina Moberg att vi har jagat våra företrädare i trafikutskottet. Vi har också kunnat konstatera att de har hållit långa och initierade anföranden här i kammaren just om Stockholmsfrågor. Det gäller inte bara Elizabeth Nyström och Jan-Evert Rådström, utan det gäller många av de moderata riksdagsmännen.

Jag skulle kunna ta flera timmar av kammarens tid i anspråk och tala om både biltullar och investeringsvolymen när det gäller Stockholm, men jag ska inte göra det i dag. Jag hoppas att kunna återkomma om det någon gång.

Herr talman! Det som inte kunde och inte fick hända, det hände i våras när det kinesiska oljefartyget Fu Shan Hai förliste utanför Bornholm och stora delar av Skånes stränder täcktes av olja. Vi moderater har länge drivit frågan om att klassa Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde. Tyvärr förefaller inte regeringen att ta frågan på allvar.

Sverige måste höja profilen och agera kraftfullt för att få till stånd gemensamma regler för sjöfarten inom EU. Sverige måste också vara pådrivande i internationella organ för att strängare säkerhets- och miljökrav införs för sjöfarten. Bland annat måste reglerna för fartygsleder genom känsliga havsområden skärpas, och ett system med miljölotsar för övervakning och kontroll av lastfartyg som trafikerar Östersjön bör införas.

Sjöfartens kapacitet utnyttjas inte fullt i dag. Den har hamnat i skymundan i regeringens infrastrukturpolitik, vilket är mycket olyckligt. Sjöfartens fördelar är många. Den är bland annat mycket energieffektiv.

De flesta europeiska länder har infört någon form av stöd för den egna sjöfartsnäringen. Det svenska systemet ger dessutom en större kompensation än det gängse i Europa. Vi anser att man ska avveckla de nationella stödprogrammen och att regeringen ska verka för en ny sjöfartspolitik inom EU som utgår från bland annat Romfördraget.

Sjöfarten har i dag en sämre konkurrenssituation än andra transportslag i Sverige. Staten ger sjöfarten sämre konkurrensförutsättningar genom bland annat en snedvriden avgiftspolitik. Detta är speciellt allvarligt eftersom sjöfarten är ett synnerligen bra transportsätt. Verket har efterhand fått kostnadsansvar för utgifter som inte har någon motsvarighet för vare sig Vägverket eller Banverket. Isbrytning, sjömätning, sjöräddning och lotsning medför dryga kostnader som sjöfarten måste betala, men som inte drabbar övriga transportslag.

Staten har samtidigt reducerat vissa avgifter för landtransporter, bland annat genom sänkta banavgifter. Resultatet har blivit att gods som tidigare har fraktats sjövägen i stället transporteras landvägen. Den kostnadsfördelning som vi har i Sverige förekommer inte i andra närliggande länder. Det är därför ungefär dubbelt så dyrt att angöra en svensk hamn jämfört med en konkurrerande utländsk.

Genom Sjöfartsverkets taxekonstruktion riskerar stora delar av sjöfarten att slås ut. En anpassning av Sjöfartsverkets taxa till den samhällsekonomiska marginalkostnaden skulle innebära väsentligt lägre kostnader för sjötransporter, och därmed skulle också belastningen på väg- och järnvägsnätet i landet minska.

Staten har dessutom ett avkastningskrav på Sjöfartsverkets kapital som gör det till ett av landets mest lönsamma transportföretag.

Kostnaderna för isbrytning utgör en betydande del av Sjöfartsverkets budget. I samband med förnyelsen av isbrytarflottan har ett intressant nytänkande skett. Sjöfartsverket långtidshyr isbrytare som under större delen av året har andra arbetsuppgifter. Behovet av statliga isbrytare bör närmare analyseras när erfarenheter av de nya isbrytarna har vunnits. Ansvar för kostnaderna för isbrytningen bör ingå i statens generella regionalpolitiska åtaganden. Det är också mycket viktigt att Sjöfartsverket fullföljer de rationaliseringar och effektiviseringar som påbörjats.

Herr talman! Sveriges struktur med liten befolkning spridd över stora områden gör att inrikesflyget spelar en viktig roll för att sammanbinda

olika delar av landet. Om näringslivet ska kunna bibehållas och utvecklas krävs att flyget också utvecklas så effektivt som möjligt med Arlanda som det centrala navet, och ett stort antal statliga, kommunala och privata flygplatser bör ges förbättrade förutsättningar. Transporterna till och från flygplatserna måste fungera både för persontransporter och för gods-transporter.

Det finns starka skäl att under de kommande åren se över nuvarande flygplatsstruktur, finansieringsmodeller och ägarstrukturer. Avregleringen måste fortsätta.

Luftfartsverket är i dag en sammanhållen organisation för allt som har med civil luftfart att göra. Utomlands är det normala att man skiljer produktion och myndighetsfunktioner åt. Min uppfattning är att Luftfartsverkets produktionsdel bör bolagiseras och privatiseras. Även flygtrafik-tjänsten kan privatiseras. Statens roll bör begränsas till myndighetsutövning i form av en trafikpolitisk roll för luftfartssektorn och en säkerhetsroll för luftfarten. Det har redan skett i ett flertal länder.

I Sverige är Arlanda navet för utrikesflyget och start och målpunkt för huvuddelen av inrikesflyget med över 70 % av alla flygresor. För att stå sig i den internationella konkurrensen anser jag med ledning av vad jag sade tidigare att Arlanda och dessutom Landvetter och Sturup snarast bör privatiseras.

Sedan avregleringen av inrikesflyget 1992 har flygtrafiken på Bromma fått en mycket viktig funktion. Där kan olika flygbolag erbjuda nya produkter som inte de etablerade bolagen på Arlanda erbjuder. Den nya framväxande flygverksamheten på Bromma har bidragit till att priserna pressats.

Flygkapaciteten är i en framtid en viktig förutsättning för Stockholmsregionens fortsatta utveckling.

Herr talman! Behåll Bromma! Bromma utgör ett viktigt komplement till Arlanda, och det lär i dag vara näst intill omöjligt att hitta och få acceptans för en plats för etablering av en ny flygplats i Stockholmsområdet. Jag anser att vi måste utnyttja och utveckla de platser som vi redan har.

Herr talman! Utbyggnaden av bredband har inte gått som många hoppades på för ett par år sedan. Jag tror att en av orsakerna är att regeringen lagt all energi på hur stöd och subventioner skulle utformas. Resultatet är nu att vi håller på att få ett kommunalt bredbandsmonopol. Risken är stor att kommunerna även i fortsättningen kommer att stå för den framtida driften. En sådan utveckling, herr talman, vore mycket olycklig.

Regeringens bristande intresse för IT-frågorna visar sig tydligt i frågan om placeringen av den europeiska IT-säkerhetsbyrån. Sverige vore ett naturligt säte för byrån, men det kräver att regeringen aktivt arbetar för att den ska placeras här.

Anf. 126 CHRISTER WINBÄCK (fp):

Herr talman! Ett av målen med IT-politiken är ett informationssamhälle för alla. Det låter fint och visionärt. Visioner måste vi ha, men hur vi sedan frambringar något konkret ur visionerna, där skiljer sig våra uppfattningar åt.

De pengar som avsattes för att gräva ned bredband har inte utnyttjats i den grad som regeringen trodde. Mycket kritik har också kommit från

branschen där man anser att en del kommunala bolag nu passar på att "leka affär" i stället för att riktiga branschbolag med kompetens och kunnighet får chansen att upprätta kommunala nät. Konkurrensen sätts ur spel.

ITPS har nyligen granskat den svenska IT-politiken. Kritiken är svindande. Även om Karin Thorborg tidigare sade att klyftorna har minskat i vissa delar, pekar man ändå på att Sverige på många områden har halkat ned ett eller flera pinnhål.

Det saknas en samlad IT-politik som också ger incitament för och en viljeriktning mot något som marknaden kan få stöd för när framtidssatseringar och visioner ska konkretiseras och verkställas.

Det saknas också tydliga och mätbara mål, mål som också ska värderas och viktas utifrån betydelse.

Liberal politik på IT-området handlar mer om att möjliggöra och skapa förutsättningar än att ha åsikter om teknik och användande. Debatten om IT har i mångt och mycket varit driven av teknikutvecklingen och haft användarens perspektiv först i andra hand, om det alls har funnits med. Till stor del är det förmodligen ofrånkomligt att tekniken spelar en stor roll, men den har tillåtits att spela en alltför stor roll i samhällsdebatten hittills.

Att staten har ett övergripande ansvar betyder dock inte att det med nödvändighet måste vara staten som äger och driver kommunikationsmedlen. Vi anser att det i första hand är näringslivet som ska engageras i utbyggnaden av nät. Stat och kommun bör endast gå in på denna marknad när så krävs för att garantera att utbyggnaden når ut till invånare på landsbygd och i glesbygd som behöver den för att kunna etablera verksamhet.

Signaler har kommit om att flera bredbandsbyggare har haft stora problem med att få tillgång till statens nät och mark. Olika besked ges ibland inom samma myndighet. Det saknas också strukturer och regler för upplåtelse av nät.

Vi kommer med intresse att följa den situation som om några år uppstår när driftansvaret för dessa av staten ägda nät blir en allt tyngre budgetpost och när, inte om, en ny teknik över en natt kommer att göra dessa kablar föråldrade.

3 G-utbyggnaden väntar runt hörnet. Det ska bli spännande att se hur de som fått tillstånd för 3 G-telefoni kommer att klara av sina utfästelser. PTS kommer, vad vi erfar, att följa upp att den utlovade täckningsgraden stämmer. Täckningsgraden är beräknad på en viss procentsats av befolkningen, och inte en procentsats av landets yta. Detta kan innebära problem i glesbygd framöver. I dag förlitar sig de som bor och verkar i glesbygd på bland annat NMT 450. När det systemet läggs ned kommer de att sakna möjlighet till kommunikation från arbetsställen i bland annat skog och fjäll.

Nya tekniker verkar dock vara på ingång, och vi kommer med intresse att följa de sonderingar som PTS har gjort på området. Den nya tekniken får dock inte få till följd att den på svårtillgängliga platser ersätter 3 G om leverantörerna har haft problem med att tillgodose 3 G-behovet på en viss plats. Vi har från vår sida pekat på just detta i ett särskilt yttrande i betänkandet.

Herr talman! Täckning är tyvärr inte det enda problemet avseende 3 G. Även strålningsproblematiken har varit i fokus under en längre tid. På fredag kommer, såvitt jag erfar, en demonstration att hållas på Mynttorget för att påverka oss politiker till åtgärder på området. Vad är då sanning och vad är myt? Mer forskning på området är angeläget. Myter och vanföreställningar måste med vetenskapliga underlag hejdas. Vi kommer med intresse att ta del av den nyligen genomförda holländska studien. Försiktighetsprincipen vid bygglovsgivande av master bör tillämpas. Visst behövs masterna, men det kan ibland finnas alternativ placering som tar viss hänsyn till människors rädsla. Men som sagt – resurser till forskning är angeläget.

Herr talman! Ett annat kommunikationssystem som nu är på väg är RAKEL – radiokommunikation för effektiv ledning. Jag ska inte orda så mycket om det annat än att säga att många av remissinstanserna är oroliga för de ekonomiska pålagor som detta kan föra med sig för kommuner. Systemet är tänkt att kommunicera inom befolkningscentrum större än 2 500 personer – tror jag att det var. Allt utanför dessa räknas som glesbygd, och ytterligare utrustning behövs som slavsändare i bilarna på en olycksplats. Vi har många ställen i Sverige, även inom relativt tätbefolkade områden, där vi är rädda för att RAKEL inte kommer att kunna fullgöra sitt uppdrag utan denna tilläggsutrustning. De ursprungliga kalkylerna av de medel som behövdes för RAKEL har under resans gång halverats. Detta betyder med all sannolikhet att kommunerna får ta smälten när de går med. Det finns även andra tekniska farhågor, som jag inte går in på nu, men vi kommer även här med intresse att följa den första upphandlingen som snart kommer och följa de tester som görs av installation i de första länen.

Herr talman! Vad gäller Posten så tycker jag att det är bra med utökad service. Fler här i kammaren har stämt in i det i dag. Genom den utlokalisering av serviceställen som har gjorts har vi fått dubbelt så många ställen och mycket längre öppettider. Nu kan till och med jag hinna hämta ut paket, och inte alltid behöva lägga bördan på hustrun. Jämställdheten på detta område har ökat, åtminstone i vår familj.

Ingen ros som inte också har ris – tillgängligheten för funktionshindrade är dålig. Var fjärde av Postens utlämningsställen för paket är omöjlig att besöka för dem som använder rullstol, enligt en undersökning från De handikappades riksförbund – DHR. Dörrar är för små och nivåskillnader är för stora. Det borde vara tvärtom – små nivåskillnader och stora dörrar. Vi förutsätter att Posten tar sitt ansvar och ser till att dessa brister åtgärdas och att tillgänglighet ska vara ett villkor i kommande upphandling av servicepartner.

Vi anser också att en utredning av nordiska porton kan vara på sin plats. I dag kostar det mer att sända ett brev från Malmö till grannen på andra sidan bron än att sända det från Malmö till norra Sverige. Visserligen har vi en princip om att Sverige ska vara runt i dessa sammanhang, men det är också angeläget att se över vilken verkan avseende regionala integrationer som en portoharmonisering i våra gränstrakter kan ha.

Anf. 127 MONICA GREEN (s):

Herr talman! Vi pratar tillväxtfrågor i dag – tillväxt som ska användas till välfärd och ett bättre liv för många. Vi har pratat om alla möjliga

sorters kommunikation, och nu ska vi också prata bredband, IT, elektronisk kommunikation, telefoni eller vad vi nu vill kalla det. Kärt barn har många namn! Kommunikation som IT-infrastruktur är viktig.

Inledningsvis vill jag säga att trafikutskottet även på det här området har varit mycket noggrant med att uttala vikten av att följa och utvärdera saker som har hänt. Redan när vi i riksdagen fattade det stora IT-beslutet för några år sedan och bestämde oss för höga hastigheter med bredband fastslog utskottet också vikten av uppföljning av den stora satsningen. Vi förutsatte i enighet att det behövdes en omsorgsfull uppföljning. Det tog regeringen på fullt allvar, och tog initiativ till den utredning som vi i går fick höra om i utskottet. Det fanns både ris och ros. Vi ska ta kritiken på största allvar, och vi ska också suga i oss det som var positivt.

Nu har jag förstått av inläggen här tidigare att det har skapats förväntningar på redovisning av den bredbandsturné som den socialdemokratiska trafikutskottsgruppen har gjort under hösten. Vi är alltså i halvtid av statens bredbandssatsning, som startade 2001 och som sträcker sig fram till 2005. Vi ville bilda oss en egen uppfattning om hur långt Sverige har kommit med sitt mål om att bli ett IT-samhälle för alla. Vi ville veta hur läget var i de olika kommunerna och hur långt utbyggnaden av bredband verkligen har kommit. Vi ville också diskutera vad som görs framöver med de problem och även med de möjligheter som finns. Det har varit mycket intressant, och vi har varit mycket välkomna. Någon frågade här tidigare om det var utsålt när vi kom. Det kan man lugnt säga att det var!

Vi passade förstås också på att prata om andra viktiga tillväxtfrågor eftersom Socialdemokraterna har en tillväxtkongress framför sig här under våren. Vi vill se till att varje region får möjlighet att utvecklas efter sina förutsättningar.

Hittilldags har vi besökt ett tjugotal kommuner från Överkalix i norr till Trelleborg i söder. Vårt avlånga och glesbefolkade land präglas av både olikheter och likheter. Här finns storstäder som växer och små byar som ständigt söker ny utveckling. Förutsättningarna och behoven varierar, men tillväxten i vårt land sker både nationellt, regionalt och lokalt. Den sker också på olika sätt. På en del ställen står det och stampar och på en del ställen går det alldeles utmärkt.

Höghastighetsteknik som bredband gör att vi får lättare att kommunicera med andra länder – internationellt och globalt. Det blir lika lätt som att kommunicera med grannen. Detta skapar definitivt nya möjligheter på en mängd områden, inte minst när det gäller vårt eget ansvarsområde som transport. Det hela skulle kunna styras och användas effektivare, på godstransporter till exempel, så att vi fick ett miljövänligare alternativ.

Tanken var att staten i samarbete med kommuner och marknadens aktörer tillsammans skulle uppnå en utbyggnad av IT-infrastruktur i hela landet. Olika omständigheter har påverkat takten i utbyggnaden i negativ riktning.

Efter en period av stiltje ser vi nu att det är på gång igen. Vid årsskiftet kommer med stor sannolikhet samtliga kommuner att ha antagit IT-infrastrukturprogram. Det skrivs avtal, och det byggs. Den statliga bredbandssatsningen är nu till hälften genomförd, och den kommer att fortsätta.

Som en del i den statliga bredbandssatsningen har vi ett särskilt stöd till kommuner som ännu inte är uppkopplade till vårt nationella stomnät. I dagens betänkande föreslår vi en omfördelning av stödet så att fokus hamnar mer på att bygga ortssammanhängande områdesnät. Det är en viktig justering. Med näten på plats ökar säkerligen också behoven av det skatteavdrag som man kan göra längre fram. Det har varit bra att göra den justeringen. Vi tror att efterfrågan på skatteavdrag ökar i framtiden.

I dag ska vi också anta förslaget om upphandling av samhällsåtaganden för ett gemensamt radiokommunikationssystem. Det är väldigt viktigt att polisen, kustbevakningen, tullen, försvaret, räddningstjänsten och ambulanser kan kommunicera med varandra för att ge medborgarna skydd och säkerhet. I betänkandet betonar vi att det är viktigt att alla myndigheter är med från början.

Vi ska också godkänna förslaget till investeringsplan för det gemensamma radiokommunikationssystemet som uppgår till 2,3 miljarder.

Dessutom upprepar vi vår tidigare ståndpunkt om vikten av att utbyggnaden av 3 G-nätet genomförs i enlighet med de mål som vi har satt upp. Även här behövs det en utvärdering av utbyggnadstakten. Vi vet också att PTS kommer att göra det från och med årsskiftet.

Vi har ytterligare ett förslag i betänkandet att besluta om, nämligen ersättningen av NMT-systemet. Vi förutsätter att den nya tekniken ska finnas på plats när det nuvarande NMT-systemet inte ska användas längre.

Låt mig säga något om oron inför 3 G-utbyggnaden. Det finns oro över att det går för fort. Man är oroad över den eventuella strålningsrisken. Men det finns också en oro över att det går för långsamt, att vi inte får tillräckligt med master och att vi inte får tillräcklig täckning över landet. Det är svårt att parera den oro som kommer från båda hållen. Det är också viktigt att påpeka att vi med den nya lagstiftningen kan se till att man samarbetar bättre om masterna. Vi vill inte ha ett igelkottssamhälle med onödigt många master.

Vi ska ta människors oro inför ny teknik på största allvar. Men det har också varit så genom tiderna. Man är orolig och skeptisk inför saker som ska byggas. Jag kan påminna om när järnvägen skulle byggas på 1800-talet. Det var många som då sade att om vi åkte fortare än 30 kilometer i timmen skulle vår bröstorg tryckas in och det var farligt för hälsan. Det har också varit så när det gäller bilar och mobiltelefoner. Mobiltelefonerna kallades i början för yuppienallar, och det var bara finanshajar som skulle använda sig av dem. Tekniken förändras, människor får ett behov och vill använda sig av den nya tekniken. Vi ska ta oron på största allvar, men vi ska också veta att sådant här har hänt tidigare. Man har varit orolig. Vi ska dämpa oron så bra vi kan.

Anf. 128 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag vill ställa några frågor om det radiokommunikationssystem som Monica Green tog upp. Vi kan kalla projektet för RA-KEL. Kristdemokraterna har lämnat en motion till utskottet där vi är mycket bekymrade för den långa upphandlingstiden, den utdragna implementeringen och hur kostnaderna ska fördelas.

Jag vill fråga Monica Green om hon håller med om att det har varit en osedvanligt segdragen historia att få till stånd den här upphandlingen.

Sedan är vi också bekymrade över att det tar 5–6 år att bygga färdigt det. Vi undrar lite över moderniteten. Kommer det här systemet att leva upp till moderna krav på ett kommunikationssystem? Kommer det att visa sig att 3 G-systemet, när utbyggnaden av det är färdigt, är betydligt snabbare och bättre med fler tjänster än vad våra så kallade blåljusmyndigheter har tillgång till med RAKEL-systemet?

Slutligen gäller det kostnaderna för kommunerna som nu får skaffa nya mobila stationer till räddningstjänsten och så vidare. Kommer staten att hjälpa dem med detta?

Anf. 129 MONICA GREEN (s) replik:

Herr talman! Johnny Gylling tar upp en viktig fråga. När man talar om vem som har fått Nobelpriset brukar det vara någon som ropar: Äntligen! Det är väl kanske det Johnny Gylling säger nu, äntligen har det kommit ett förslag.

Samtidigt tar han i sitt inlägg upp att vi kanske borde utreda ännu mer. Jag tycker att hans inlägg inte riktigt håller ihop. Er reservation på området säger både att det borde ha gått fortare och att vi å andra sidan borde ha utrett det ännu mer eftersom vi inte riktigt vet hur det blir. Någon gång måste man sätta ned foten och ta det här steget. Det är väldigt viktigt att blåljusmyndigheterna kan kommunicera med varandra om det skulle hända en stor olycka eller någon annan katastrof. Då måste vi sätta i gång nu. Det är på tiden.

Anf. 130 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag kan hålla med om uttrycket: Äntligen!

Men jag ställde också ett par frågor som jag inte fick svar på. Kommer systemet att vara så modernt som krävs? Vad gör man åt kostnaderna för kommunerna?

Jag vill också ställa en annan fråga till Monica Green som gäller bredbandsutbyggnaden. Jag tror att vi hade haft en annan utbyggnad och mindre klyftor om man hade gjort om det här skatteavdragssystemet, som Kristdemokraterna föreslagit flera år. Nu skulle vi tyvärr kunna säga: Vad var det vi sade?

Regeringen avsatte 1,6 miljarder för att hushåll och företag skulle kunna ansöka om skatteavdrag om man installerar bredband i bostaden. Hur mycket av dessa 1 600 miljoner har utnyttjats? Jo, 17 miljoner, det vill säga ungefär 1 %. Jag skulle vilja fråga Monica Green om Socialdemokraterna är beredda att tänka om i den här frågan och ändra konstruktionen så att det blir en lägre tröskel som kan stimulera flera att skaffa bredband.

Anf. 131 MONICA GREEN (s) replik:

Herr talman! Du är redan bönhörd, Johnny. I årets betänkande ändrar vi förhållandet här. Vi ser till så att de ortssammanbindande näten får mer i ersättning av staten. Vi väntar med skatteavdragen. Men vi tar inte bort allt. Det finns både kommuner och enskilda som fortsätter att efterfråga det här skatteavdraget. Jag vill betona att det är viktigt att vi har kvar det. Det är möjligt att vi nu får en mer relevant fördelning av pengarna.

Johnny Gylling frågade om RAKEL var tillräckligt modernt. Eftersom vi nu sätter i gång med upphandlingen av RAKEL måste vi bestämma oss för på vilket sätt man ska kommunicera mellan blåljusmyndigheterna. Då måste vi sätta ned foten. Man kan inte vänta ännu längre och säga att det kan komma något bättre om något år eller om flera år. Vi har ett stort behov av att göra upphandlingen nu eftersom alla myndigheter bör vara med från början. Då måste vi sätta ned foten nu.

Prot. 2003/04:41
3 december

Kommunikationer

Anf. 132 ANDERS G HÖGMARK (m):

Herr talman! Låt mig först uttrycka en glädje över den första punkten jag tänkte nämna någonting om, nämligen utskottets skrivningar när det gäller vägvisning. Sedan tänkte jag säga någonting om flyget. Där har jag en fråga till Carina Moberg som kan förbereda sig på det. Sedan tänkte jag också beröra Mälartunneln, getingmidjan. Även där kan Carina Moberg säkert förvänta sig att få en fråga.

Jag är mycket glad över utskottets mycket positiva skrivning när det gäller en översyn av vägvisning. Den motion som Elizabeth Nyström och jag har skrivit har självfallet sitt ursprung i den växande irritation som har funnits ute i landet över – låt mig säga så – skyltbyråkratin och det kineseri som har förekommit, där samma regler har tillämpats på olika sätt.

Jag tycker att det är utomordentligt glädjande att utskottet uttalar att det är angeläget att vi får en mer serviceinriktad och likvärdig tillämpning i hela landet och att utskottet vidare välkomnar Vägverkets initiativ till att nå en enhetlig bedömning i hela landet och att i övrigt anlägga ett helhetsperspektiv på frågan.

Man anför vidare att det är angeläget att handläggningen av vägvisningsärendena nu följs upp av regeringen. Det är en skrivning som förpliktar, och den skapar, herr talman, definitivt förväntningar ute bland landets många småföretagare ute på landsbygden som under åren har fört en ganska tröstlös kamp mot skyltbyråkratin.

Oftast har länsstyrelserna ställt upp, för de har ju samtidigt, herr talman, uppgiften att utveckla företagsamheten på landsbygden och i glesbygden. De får statliga pengar för detta och bland annat också EU-medel. Sedan har dock Vägverket överklagat till Vägverket – det är ju en fantastisk rättsordning som vi har haft – och Vägverket har givetvis i flertalet fall lagt ut snubbeltråden. Staten är alltså i ena ändan positiv till utveckling av landsbygden och till företag där, och i den andra ändan lägger man ut snubbeltråd.

Jag tycker, och det vill jag gärna markera också för utskottets ordförande, att det här är en skrivning som förpliktar, och landets många småföretagare kommer med stort intresse att följa regeringens aktivitet. Det finns anledning att följa upp verksamheten. Herr talmannen brukar ju anse att det är viktigt, och vi kommer nogsamt att följa vad som händer med detta.

Sedan någonting om flyget. Normalt sett brukar flyget tilldra sig ganska liten uppmärksamhet när trafikutskottet debatterar. Det har varit ett och annat inlägg om det ena eller det andra, men totalt sett tar det en ganska blygsam del av hela debatten i anspråk. Det kan, herr talman, bero på att flyget av tradition sköter sig självt. De kostnader som flyget genererar betalas via den egna verksamheten, det vill säga ytterst av

resenärerna. Man tillämpar ungefär samma modell som sjöfarten, i motsats till andra trafikslag.

Ett av grundproblemen i trafikpolitiken med att optimera samverkan mellan olika trafikslag är att man har så olika förutsättningar i kostnadsansvaret. Ett av de stora problemen när det gäller att få en optimal användning av och samordning mellan olika trafikslag är och förblir att ansvaret för kostnaderna är så olika fördelade.

Det finns nu ändå anledning att fundera lite grann på vad regeringen vill med flyget. Flyget har, som alla vet, haft stora problem under de gångna åren sedan den 11 september 2001, och man ser nu uttalanden härom även från andra än vänsterpartister och miljöpartister, som sedan gammalt har en välkänd ganska flygfientlig inställning. Nu börjar det röra sig också i Regeringskansliet.

Ulrica Messing gav för en vecka eller tio dagar sedan, fritt refererat, uttryck för att vi har för många flygplatser och för att det är för dyrt för staten att behålla dem. Med reservation för smärre nyanser var budskapet att vi har för många flygplatser och att det är för dyrt att klara dem.

Herr talman! Av de 19 flygplatser som Luftfartsverket har går väl 12–16 med förlust. Den kassako som Arlanda tidigare var har kraftfullt reducerats till att inte längre vara någon kassako av format, och det beror väl på alla de investeringar som har gjorts. Också de ett tjugotal kommunala flygplatserna med linjefart går med stora underskott. De kommuner där dessa flygplatser ligger tvingas årligen, vid sidan av det stöd som staten ger, att punga ut med 150–200 miljoner kronor.

Min fråga är nu: Är den flygverksamhet som vi har för dyr? Är det fråga om i stort sett onödiga kostnader? Borde vi, som Ulrica Messing säger, lägga ned ett antal flygplatser? Karlstad och Norrköping nämns ofta i det här sammanhanget. Kalmar, Blekinge och Jönköping – vi kan fortsätta uppräkningsen – går med 10–20 miljoner kronors underskott.

Jag tycker att det vore ödesdigert att signalera att vi ska få en stor nedläggning av flygplatser i Sverige, oaktat om de är statliga eller icke statliga. Låt oss gärna få en översikt över var det nationella ansvaret ligger i detta sammanhang, men den signal det skulle skicka till näringslivet runtomkring i landet till kommunansvariga är ju direkt förödande. Herr talman! Inte minst gäller det de signaler som går ut till näringslivet där ägandet är internationaliserat. Besluten om investeringar, förändringar, forskning och utveckling tas där utanför landets gränser.

Det gäller signaler om att vi nu kanske lägger ned verksamheten i Karlstad och i Jönköping, ifrågasättande av det rimliga i att ha flygplats i Sundsvall eftersom det finns X2000-tåg dit och så vidare. Sådana signaler om att regeringen – det är ju regeringen som talar via Ulrica Messing – nu vill se en sämre tillgänglighet i landet är direkt förödande, och de är helt obegripliga om man menar allvar med talet om ekonomisk tillväxt.

Finns det någonting som behövs för att skapa regional utveckling – och den nationella tillväxten, herr talman, är ju summan av regionernas utveckling – är det just denna tillgänglighet. Jag tycker också att det finns en utomordentligt stor och viktig social dimension i flyget. Det finns inget transportslag som så fantastiskt knyter samman Sveriges olika delar. Det får man lysande och glädjande exempel på vid de stora helgerna. Då kan mormor och farmor komma från Norrland ned till Skåne eller flyga i motsatt riktning från södra Sverige på olika former av biljetter.

Det finns inget annat trafikslag som har den förmågan att knyta ihop Sverige.

Nu kommer min fråga till Carina Moberg, som inte är den som flitigast varit uppe och agerat. Jag kommer att uppfatta det så, att om jag inte får något svar, har regeringen och Socialdemokraterna lämnat walk over och är beredda att låta Miljöpartiet och Vänsterpartiet agera i de här frågorna.

Det är tydligen Krister Örnfräder som ska svara på min fråga, och om Carina Moberg vill delegera den uppgiften är det hennes sak.

Min fråga är: Är det Socialdemokraternas uppfattning att den förväntade översynen av flygplatssystemet ska leda till att ett stort antal flygplatser ska läggas ned, därför att det – för att använda Ulrica Messings ord – är för dyrt för staten att driva dem?

Jag ska helt kort avsluta med frågan om *slot*-tider. Det är intressant att höra att det mest är Vänsterpartiet som talar om att man ska ha ett renodlat auktions- och marknadssystem för *slot*-tider. Får man det får man bort ganska mycket trafik, nämnde Karin Svensson Smith. Då kan vi lägga ned Bromma, för då får all trafik på Bromma plats på Arlanda.

Ja, det är klart, herr talman, att om man har ett system där bara de stora flygplanen från internationella linjer med 100–200 passagerare kan landa, från bolag som har betalkraft att vara med i auktionssystemet, blir det ännu glesare ute på Arlanda. Då kommer allt regionalflyg att försvinna, och regionerna får ännu svårare att skapa den tillgänglighet som behövs.

Jag ser att Karin Svensson Smith inte är här, men jag vill fråga om det också är regeringens uppfattning att man bör införa detta *slot*-system.

Låt mig vidare, herr talman, konstatera att diskussionen om Mälartunneln och getingmidjan fortsätter. Den har varit aktuell i EU-nämnden ett antal gånger, och man får samma svävande svar. Man får olika svar från olika statsråd. Jag har en klar och tydlig fråga till Carina Moberg.

Inom ramen för snabbstarttillväxtprogrammet inom EU finns bland annat Mälartunneln eller getingmidjan med. Normalt brukar det i sådana här sammanhang vara så att det land som kan visa att det snabbast kan dra i gång någonting, att man har en planberedskap och finansiella resurser att genomföra det, också brukar få sina projekt realiserade.

Min fråga är: Inom hur många år beräknar Carina Moberg att man kan se Jan-Evert Rådströms grävskopor eller bergsprängare vara i gång med att gräva denna tunnel? Är det inom 1 år, inom 2 år, inom 5 år eller inom 10 år? Någon uppfattning om detta måste man ha aktuell. Man måste ju på något sätt ha kommunicerat ett budskap från regeringen ned till Bryssel om detta.

Herr talman! Jag vill vidare bara konstatera att det är glädjande att RAKEL-systemet kommer i gång. Jag tror att man har undervärderat de totala kostnaderna. Riksdagens revisorer satte för ett och ett halvt år sedan fart på regeringen, som hade varit mycket senfärdig i hanteringen av det här ärendet. Jag tycker att det är utomordentligt glädjande att systemet kommer till stånd, men jag vill resa ett litet varningens finger. Det finns mycket stora kostnader i det här projektet, som Sveriges kommuner säkert kommer att tvingas ta.

Herr talman! Med detta vill jag instämma i mina moderata kollegers yrkande.

Anf. 133 CARINA MOBERG (s) replik:

Herr talman! Jag hade in i det längsta tänkt att inte förlänga den här debatten med att ta repliker eftersom jag hade ett replikskifte med Elizabeth Nyström som ställde frågor utifrån det anförande jag höll. Men det går ju en gräns för hur oförsämd jag tycker att man får vara mot varandra i den här kammaren. Min avsikt var aldrig att vara oförsämd. Jag uttryckte bara en glädje i mitt anförande och mitt replikskifte med Elizabeth Nyström över att även andra moderata riksdagsledamöter än de som representerar Stockholmsregionen pratar varmt för det stora och viktiga projektet Mälartunneln.

Anf. 134 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Herr talman! Jag vet inte när det blev tradition i denna kammare att anses vara oförsämd om man från oppositionen vill ha någon form av precisering eller besked från regeringens främsta företrädare i utskottet.

Med all respekt för tid och annat: Det har ju sagts att kammaren ska vara Sveriges centrum för det politiska livet. Debatten om Stockholm och vem som har sagt vad har jag inte alls brytt mig om. Jag ställde en konkret fråga om just Mälartunneln eller Citybanan, som den tidigare hette. Med de kontakter Carina Moberg har i Regeringskansliet – hon har förvisso bättre kontakter med Regeringskansliet än vad jag har: Vad bedömer Carina Moberg att tidshorisonten är för det projektet?

Sedan hade jag en fråga om landets flygplatser, både de statliga och de kommunala, men jag kan förstå att det blir Krister Örnfjäder som svarar på den.

Men, herr talman, om det är en oartighet eller oförsämdhet att ställa frågor så har det inträffat något helt nytt i Sveriges riksdag!

Anf. 135 CARINA MOBERG (s) replik:

Herr talman! Jag tyckte annars precis att Anders G Högmark hade synpunkter på hur frekvent man var uppe i talarstolen, men det är möjligt att jag tolkade det fel.

Vad gäller byggstart för Mälartunneln pågår nu ett intensivt arbete i Regeringskansliet där detta håller på att klaras ut. Jag för egen del känner mig viss i min uppfattning om att detta kommer att ske snarast möjligt. Exakt när detta blir kommer vi alla i den här kammaren att få ta del av när regeringens skrivelse vad gäller de nationella planerna på väg- och järnvägssidan landar på riksdagens bord.

Anf. 136 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Herr talman! Får jag fråga Carina Moberg: Delar hon min uppfattning att detta kanske är ett av Sveriges mest lönsamma investeringsobjekt? Är man från regeringens sida beredd att göra allt som över huvud taget går för att öka planberedskapen och att tidigarelägga detta så fort som möjligt för att få till stånd detta?

Anf. 137 CARINA MOBERG (s) replik:

Herr talman! Självklart kommer vi att göra allt för att så många projekt som möjligt kommer att läggas så tidigt som möjligt. Hur vi sedan

Anf. 138 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Jag lär ha fått en fråga som handlar om varför vi har ställt oss bakom utskottets majoritet när det gäller *slot*-tider. Är det riktigt uppfattat? I så fall ska jag förklara vårt motiv för detta.

Vi har agerat för att man ska lösa problemet med utbud och efterfrågan vad gäller vägtrafiken i Stockholm medelst trängselavgifter. Det gängse inom flyg- och vägtrafik är i övrigt att man bygger ny infrastruktur hela tiden med avseende på den belastning som råder i högttrafiktid. Men det här går ju fullständigt på tvärs med både miljö- och trafiksäkerhetsmål, och av precis samma motiv är vi för en trängselprissättning när det gäller flyget, men med det undantaget att man först ska tillgodose regionalflygets behov. De flygplatser varifrån man inte rimligen kan förflytta sig på något annat sätt till och från Stockholm över dagen, eller vart man nu vill resa någonstans, ska ha de bästa tiderna. Sedan i övrigt kan man auktionera ut resten av tiderna. Poängen med det är att man sparar infrastrukturpengar – man kan till och med lägga ned Bromma – och man kan få en prissättning som är rationell, så att man inte gynnar de stora bolag som var först och skaffade sig de bästa *slot*-tiderna. Detta är också upplysningsvis i enlighet med det regelverk EU har.

Anf. 139 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Herr talman! Jag är medveten om att det finns många brister med det nuvarande systemet med *grandfather's right* i fördelningen av *slot*-tider. Jag förstod också av Karin Svensson Smith att det skulle finnas en kombination av administrativt avdelade tider för regionalflyget, och sedan för resten skulle man ha auktion.

Vad jag vände mig emot var att jag uppfattade att alla tider skulle auktioneras bort, och det systemet skulle innebära att man bara skulle få de stora flygbolagen på utrikeslinjerna att landa.

Sedan delar jag absolut inte uppfattningen att det här ändå skulle göra det möjligt att flytta över trafiken från Bromma. Bromma är en utomordentligt viktig tillgång för Sverige och för Stockholm.

Anf. 140 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! Hade man inte gjort regionalpolitiska undantag så delar jag bedömningen att det hade slagit ut Norrlandsflyget, men det är inte vår avsikt, och jag tror inte att något annat parti i den här kammaren är ute efter det heller. De ska ha de här tiderna först, för de har inga alternativa sätt att förflytta sig.

Om man ser på hur Arlanda ser ut nu – vi var där nyligen med trafikutskottet – så är det ju väldigt mycket ledigt. Man byggde för denna kapacitet därför att man trodde att flygtrafiken skulle öka evinnerligen. Nu gör den dessbättre inte det, och det innebär att all den flygtrafik som finns i Stockholm ryms på en flygplats, det vill säga det befintliga Arlanda.

Anf. 141 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Herr talman! Det är riktigt att det i dag är ganska ödsligt och tomt vissa tider på Arlanda. Men vi i Moderata samlingspartiet har inte den uppfattningen att dagens lågkonjunktur i Stockholm ska vara värdesättare för vilken kapacitet som behövs för framtiden. Vi tror på tillväxt.

Jag konstaterar att vi i alla fall är överens på *en* punkt, och det är att ett renodlat auktionsförfarande skulle vara förödande för den regionala utvecklingen i Sverige.

(forts. 8 §)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.55 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 16.00 då votering skulle äga rum.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 16.00.

7 § Beslut om ärende som slutdebatterats vid dagens sammanträde

BoU1 Utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande

Punkt 2 (Mål- och resultatredovisningen i budgetpropositionen)

1. utskottet

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

Votering:

176 för utskottet

139 för res. 1

34 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 135 s, 25 v, 1 c, 15 mp

För res. 1: 49 m, 44 fp, 29 kd, 17 c

Frånvarande: 9 s, 6 m, 4 fp, 4 kd, 5 v, 4 c, 2 mp

Birgitta Carlsson (c) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Punkt 4 (Mål för bostadsbyggandet)

1. utskottet

2. res. 5 (v)

Votering:

184 för utskottet

28 för res. 5

104 avstod

33 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 135 s, 2 m, 16 fp, 19 c, 12 mp

För res. 5: 25 v, 3 mp

Avstod: 47 m, 28 fp, 29 kd

Frånvarande: 9 s, 6 m, 4 fp, 4 kd, 5 v, 3 c, 2 mp

Prot. 2003/04:41

3 december

Punkt 5 (Bostadspolitikens utformning)

1. utskottet

2. res. 7 (fp)

3. res. 8 (kd)

4. res. 9 (c)

Förberedande votering 1:

31 för res. 8

19 för res. 9

265 avstod

34 frånvarande

Kammaren biträdde res. 8.

Förberedande votering 2:

45 för res. 7

29 för res. 8

242 avstod

33 frånvarande

Kammaren biträdde res. 7.

Huvudvotering:

173 för utskottet

44 för res. 7

99 avstod

33 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 133 s, 25 v, 15 mp

För res. 7: 44 fp

Avstod: 2 s, 49 m, 29 kd, 19 c

Frånvarande: 9 s, 6 m, 4 fp, 4 kd, 5 v, 3 c, 2 mp

Punkt 8 (Konkurrensen i bostadsbyggandet)

1. utskottet

2. res. 11 (kd, m, fp, c)

Votering:

175 för utskottet

141 för res. 11

33 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 135 s, 25 v, 15 mp

För res. 11: 49 m, 44 fp, 29 kd, 19 c

Frånvarande: 9 s, 6 m, 4 fp, 4 kd, 5 v, 3 c, 2 mp

Punkt 12 (Infrastrukturinvesteringar för ett ökat bostadsbyggande)

1. utskottet
2. res. 14 (kd, m, fp, c)

Votering:

175 för utskottet

141 för res. 14

33 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 135 s, 25 v, 15 mp

För res. 14: 49 m, 44 fp, 29 kd, 19 c

Frånvarande: 9 s, 6 m, 4 fp, 4 kd, 5 v, 3 c, 2 mp

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

Kommunikationer

8 § (forts. från 6 §) **Kommunikationer** (forts. TU1)

Anf. 142 JÖRGEN JOHANSSON (c):

Herr talman! Vi har i dag en hård belastning på vårt vägnät och en uppenbar oförmåga att underhålla det vägnät som vi har. Dessutom kan man skönja en förmåga att bortse från de långsiktiga och hållbara lösningarna på detta område.

Varutransporter på våra vattenvägar har en lång tradition. De har en tydlig miljöprofil och dessutom en ekologiskt och ekonomiskt långsiktig positiv profil. Det är en profil som vi från Centerpartiet vill gynna. I dag finns tre hamnar med tydlig profil på styckegods. Det är hamnarna i Köping–Västerås, Norrköping och Halmstad. Det är en trafik som dessutom bedöms ha en framtidsprofil.

Intressant i det perspektivet är insjösjöfarten, som berör Köping–Västerås hamn. För att den trafiken ska kunna bestå krävs förändringar. Vi har nu en generationsväxling vad gäller båtarna som trafikerar Mälaren. De nya båtarna kommer inte att kunna ta sig igenom passagen i Södertälje hamn. En ombyggnad av slussen i Södertälje är alltså nödvändig.

En sådan förändring har, som jag ser det, ett direkt samhällsintresse och bör därför inte – såsom utskottet nu har gjort – hänvisas till att vara en rent företagsekonomisk fråga. Jag anser att insjösjöfarten, som utan tvekan är en framtidsatsning, bör stimuleras. En översyn av farledsavgifterna kan då vara en väg att stimulera den utvecklingen och det transportsystemet. Som jag ser det är slopandet av de godsrelaterade avgifterna naturligt, samtidigt som man behåller den miljörelaterade delen.

Vad är då alternativet till en sådan satsning? Mälardalsrådet har gjort en översyn vad gäller hamnfrågor i Mälardalen. Vi kan konstatera att alternativet är byggandet av en ny hamn i Stockholmsområdet. Det i sin tur medför byggande av nya motorvägsanslutningar till den hamnen och därmed en ökad koncentrationspolitik, ökad miljöbelastning samt ökade kostnader för samhällets alla aktörer. Är det det alternativet vi vill ha?

Herr talman! Jag ser inte det som ett bra alternativ och yrkar därför bifall till reservation 11 under punkt 20.

Jag vill också säga några ord om saltet. Vi har i dag kraftigt förhöjda kloridvärden i många av de vattentäkter som ligger utefter vårt vägnät. Speciellt framträdande blir detta på ställen där man valt det billiga byggsättet, nämligen att anlägga vägarna på våra grusåsar. Dessa grusåsar, rullstensåsar, är grundvattnets motorvägar, och i och med att vägarna nu ligger där, och saltet finns där, accelererar också risken för omfattande miljöföroreningar.

Ett talande exempel på detta är väg 67 i Heby kommun där mycket kraftigt höjda kloridhalter uppmätts. Rullstensåsens vattenflöde i området beräknas dessutom i framtiden vara en vattentäkt för fler än en miljon människor. Det är alltså ett mycket allvarligt problem.

Detta är helt oacceptabelt, och trots att såväl kommun som länsstyrelse påpekat det sker ingenting. Vägverket är också medvetet om problemet och har prövat andra alternativ, men de inser att de inte kan lösa problemet och vill därför dra en ny vägsträckning.

Då hamnar helt plötsligt hela problematiken sist i kön. Här måste någon form av förnuft in i planeringen. Vägverket måste se på sitt ansvarsområde som vilken annan miljöstörande verksamhet som helst, och det ska också bestraffas i enlighet med det.

Det är alltså inte som utskottet hävdar i behandlingen av motionen att behovet helt eller delvis är tillgodosett. Här sker i stället en medveten och fortgående miljöförstöring så länge radikala åtgärder inte sätts in. De åtgärderna behövs snarast.

Anf. 143 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Jag gick upp i debatten med anledning av den diskussion som varit om Posten. Jag tycker att vi måste försöka ha en öppen attityd till de problem som finns inom Posten och som det finns anledning att uppmärksamma i det här sammanhanget.

Vi socialdemokrater har uppfattningen att avregleringen av Posten inte var en särskilt bra idé. Den genomfördes, och man trodde att man skulle få stor konkurrens på postmarknaden. Men det är svårt att uppfinna en marknad som aldrig någonsin funnits, vilket Posten är ett bra exempel på.

Detta har i sin tur inneburit en lång rad problem. Inte minst har Vänsterpartiet i sin motion pekat på många av problemen. Men i stället för att säga att exakt så här vill vi ha det och bara man genomför den politik som vi bestämt oss för så kommer allting att bli bra väljer vi en annan väg.

Vi tror helt enkelt inte att vi kan ta ett steg tillbaka och säga att bara man gör som det var tidigare så blir det bra. Vår uppfattning är att man i stället måste ta ett steg åt sidan och fundera på vad som egentligen hänt. Hur har dessa problem uppstått? Var det till exempel förståndigt, när man fick Svensk Kassaservice, att ha var sin lokal? Sådana saker måste vi ha svar på innan vi kan säga hur det ska vara.

Man ska i översynen också titta på bland annat tillgängligheten till infrastrukturen – en nog så viktig fråga som man trätt om under hela den tid som den avreglerade Posten funnits. Vidare ska man titta på portokostnaderna, utdelningen av tidskrifter, tillgängligheten för rörelsehindrade och så vidare. Vi tycker att det finns anledning att ha svar på dessa frågor innan vi kan ha en bestämd uppfattning.

Det har varit stora förändringar inom Posten. Huvuddelen av förändringarna beror inte bara på avregleringen. Den beror på att produktionen i Posten minskar med 5–7 % varje år på grund av att vi skickar allt färre brev. Det andra skälet är att även i den kassaservice vi har i dag minskar transaktionerna med 20 % årligen. Detta måste man också fundera över. Vad beror det på? Vilka behov finns i framtiden, och hur ska man formulera det i framtiden?

När jag ändå har ordet vill jag också kommentera ett par andra saker. En fråga gäller IT-säkerhetsbyrån, som Hamilton tog upp i sitt anförande. Det finns inget beslut fattat om detta. Sverige är ett av de länder som har anmält intresse för att vara värd för EU:s IT-säkerhetsbyrå. Man har också anmält intresse för Sjösäkerhetsbyrån.

Det är flera länder som har anmält intresse i båda dessa sammanhang. Man kan inte säga någonting om det förrän man har fattat ett beslut. Regeringen känner till riksdagens önskan. Ett enigt trafikutskott har sagt att vi vill ha IT-säkerhetsbyrån till Sverige. Det har man noterat.

Anf. 144 KARIN THORBORG (v) replik:

Herr talman! Om man nu tillsätter en utredning för att utvärdera och skaffa fram fakta inför framtiden, Börje, tycker jag att man ska göra det grundligt. Alla alternativ ska undersökas. Men när man i det här fallet ska utvärdera Posten och Svensk Kassaservice tycker jag inte att man tar med alla tänkbara alternativ.

Vi har inte sagt hur Posten ska vara i framtiden, Börje. Vi vill ha en undersökning av alla alternativ. Jag frågar dig, Börje: Varför ska man inte utreda vad en sammanhållning av Posten skulle innebära förtroendemässigt, arbetsmiljömässigt, samhällsekonomiskt och miljömässigt, om man nu ändå vill skaffa sig underlag för framtiden?

Anf. 145 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! Jag ser inte att utredaren inte skulle kunna ha möjlighet att titta på det. Samtidigt kan jag inte förstå att just denna lösning med den sammanhållna Posten skulle vara den lösning som skulle rädda Posten undan alla problem i framtiden.

Problemet fanns tidigare innan man gjorde de stora förändringarna. I varje fall från det här huset ryckte vi ut för att försöka att skydda just det postkontor som lades ned hemmavid. Vi kämpade ganska ordentligt med det. Jag tror att mer eller mindre alla ledamöter någon gång har varit inblandade i en sådan diskussion. Det var ett stort problem.

Postens produktion och framför allt transaktioner minskade så mycket att det inte fanns något behov att ha postkontor med samma frekvens som tidigare. Det innebar att man lade ned, och då blev det naturligtvis en väldig massa diskussion.

Gav det en bättre service till medborgarna än det nuvarande systemet där man har kontor på väldigt många håll? Den frågan måste man också ha svar på. Man kan inte bara säga att vi ska ha en sammanhållning av Posten. Vem ska betala det? Hur ska det finansieras?

Man kan inte vara så oansvarig som att säga: Det är den här vägen vi ska gå, och sedan har man inga andra förslag på lösningar.

Anf. 146 KARIN THORBORG (v) replik:

Herr talman! Jag säger inte att det är den enda vägen, Börje. Men om man inte utreder det får man aldrig reda på att det kanske vore en tänkbar väg. Jag vänder mig mot att man inte nu tar till vara tillfället och utreder alla alternativ.

Sedan skulle vilja ställa en fråga till dig, Börje. Vilken åtgärd anser du vara den bästa för att återställa förtroendet för Posten? Till och med Postens vd säger själv att Posten har tagit stryk bland kunder och allmänhet. Vad tycker du skulle vara den bästa åtgärden för att få tillbaka förtroendet för Posten?

Anf. 147 BÖRJE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! Posten har de senaste åren karakteriserats av en rad stora förändringar som inte alltid har haft en så stor förankring bland dess kunder, det vill säga oss allihop. Då finns det skäl att fundera över vad det är vi ska göra. Vad är klokast? Vad är vettigast? Jag tycker att Postens vd har en mycket ödmjuk inställning.

Det är precis den ödmjuka inställning som vi socialdemokrater vill förespråka när det gäller Posten i framtiden. När vi fattar nästa postpolitiska beslut har vi verkligen ett underlag att säga: Nu tror vi på detta, och nu kan vi ställa upp på det.

Att vi redan nu säger: Så här vill vi ha det i framtiden, och den här åtgärden måste vi klara för att förbättra förtroendet, det tror inte vi socialdemokrater på. Vi måste fundera och analysera vad som har hänt.

Anf. 148 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s):

Herr talman! Vi fick ändå till slut en sjöfartsdebatt, och det tycker jag är speciellt roligt. Jag vill kommentera något av det Björn Hamilton tog upp. Jag känner nu igen Moderaterna. Björn Hamilton har axlat Tom Heymans mantel i denna kammare. Han drev så energiskt frågan om att inte genomföra sjöfartsstödet. Jag tycker att jag känner igen en del av de bitarna i Hamiltons anförande.

Onsdagen den 24 oktober 2001 beslutade denna kammare med bred majoritet om det nya sjöfartsstödet med röstsiffrorna 223 för och 65 emot. Det var trupperna kring Tom Heyman som var emot. Detta är historien.

Jag vill citera lite grann från den debatten där också jag var närvarande. Jag sade så här: "Jag vill avsluta med att säga följande: Trots dagens beslut kommer vi socialdemokrater att noga följa utvecklingen av sjöfarten inom EU. Jag kan garantera Moderaterna med Tom Heyman i spetsen att vi fortsätter att jobba kraftfullt för att få en gemensam sjöfartspolitik inom hela EU-området. Visst är det en bra bit kvar till dess att vi når det målet, men jag är övertygad om att den dagen kommer."

Jag är inte lika optimistisk i dag att vi kommer att nå en gemensam sjöfartspolitik inom Europa. Jag tror inte det. I vilket fall som helst ska inte Sverige gå före i en sådan utveckling. I så fall ska vi invänta de andra länderna. Man kan alltid önska, men jag tror inte att vi kommer att vara med om den dagen när hela Europa har en gemensam sjöfartspolitik.

Ge inte signaler till sjöfartsnäringen att vi är på väg att riva upp sjöfartsstödet som vi har beslutat om i stor enighet i denna kammare. Sjöfartsnäringen behöver inte sådana signaler. Sjöfartsnäringen tycker att vi

har varit bra mot den, och det ska den få tycka. Vi kanske också framgent kommer att klubba igenom deras andra förslag i denna kammare.

Jag vill också lite grann ta upp frågan om Östersjön. Vi håller på med att klassa Östersjön. Jag hoppas innerligt väl att Björn Hamilton har läst betänkandet som vi i dag ska besluta om. Det är en mycket kraftfull skrivning vi har där. Den handlar om både bekvämlighetsflaggade fartyg och Östersjön.

När det gäller Östersjön kan vi inte stoppa den internationella farleden som går in till Ryssland hur gärna vi än vill. Det är så min vän. Det är därför vi driver frågan gemensamt i IMO. Alla länder kring Östersjön är överens om att vi måste PSSA-klassa detta hav.

När det gäller beslutet om bekvämlighetsflaggade fartyg vill vi inte ha de fartygen i svenska hamnar. Det är vad vi kan säga. Det är bara att hoppas att de andra länderna gör likadant och fattar lika kloka beslut som vi.

Jag vill också ta upp frågan om isbrytning. Jag är glad att vi har ett avgiftsfinansierat sjöfartsverk. Hur skulle det sett ut efter den misär som landet hade 1994 när borgarna styrts om vi hade behövt skära i de bitarna som sjöfarten behövde med isbrytning och allt detta? Därför är det bra om vi kan ha ett sjöfartsverk som är avgiftsfinansierat. Vi kommer att ställa upp för isbrytning även på den norra sidan. Om de norrländska hamnarna är med och betalar den investering som ändå görs i Göteborgs hamn med muddringen får detta tas ut på de farledsavgifter som fartyg får betala för att komma in i norrländska hamnar.

Anf. 149 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Herr talman! Det är trevligt att man känner igen moderat sjöfartspolitik. Det är väl aldrig fel att ett parti känns igen i sin politik.

Jag skulle vilja börja med frågan om Östersjön. Jag är skåning från början, och jag har min sommarstuga vid Hanöbukten. Jag upplevde oljeutsläppet i somras som något alldeles fruktansvärt. Det engagerade många, och det blev omtalat.

Sådant får absolut inte hända! Det är ett oerhört hot mot våra stränder och miljön längs kusterna. Det är bra att höra att man arbetar med frågan och försöker åstadkomma förutsättningar för en bättre miljö i Östersjön och att sådana katastrofer inte ska hända. Det är bara att gratulera till det.

Det stora problemet är att vi måste ha konkurrensneutralitet mellan de olika transportslagen. I dag har man en subventionering på vägsidan och på bansidan som är betydligt högre än på sjöfartssidan. Det är ett generellt problem. Vi anser att man på något sätt måste åstadkomma större konkurrensneutralitet mellan de olika transportslagen.

Anf. 150 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Herr talman! Hamilton säger att det är bra om vi känner igen Moderaternas sjöfartspolitik. Tyvärr vill inte redare och sjöfartsanställda känna igen Moderaternas sjöfartspolitik eftersom den är så urdålig. De vill känna igen den sjöfartspolitik som denna kammare med bred majoritet har beslutat om.

Vi är överens i fråga om oljeutsläppet i Östersjön, Hamilton. Vi är överens om att det är fruktansvärt och att sådant inte ska få hända. Det är

ändå tur att Sverige har en ganska bra beredskap för sådana oljeutsläpp. Det är därför vi vill ha dessa hårda regler för vårt innanhav.

Problemet är att Östersjön också är internationellt vatten. Den är infart till de ryska hamnarna. Tyvärr måste vi då ha med oss ryssarna i diskussionen. Det är därför vi gemensamt driver frågan i IMO. Jag hoppas innerligt väl att vi når framgång med det arbetet. Får vi inte med oss ryssarna kommer dessa båtar som förra vintern låg i Finska viken, som inte var isklassade, tillbaka denna vinter och nästa vinter också. Därför är det jätteviktigt att de finns med.

Vi måste ställa mycket hårdare krav på oljeköparna. Vi kan inte acceptera att Preem i Brofjorden lossar olja från ryska raffinaderier som transporteras dit lastade i fartyg med enkelskrov. Vi får aldrig acceptera sådana saker. Vi måste ställa lika hårda krav på dem också.

Anf. 151 BJÖRN HAMILTON (m) replik:

Herr talman! Då är vi helt överens. Jag sade att vi måste höja svansföringen och se till att vi får en överenskommelse med Östersjöländerna om sådana saker. Det är glädjande att höra att man anstränger sig så kraftigt i just den frågan. Det är toppen om det är så.

Anf. 152 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik:

Herr talman! Jag skulle egentligen ha ställt en fråga till Björn Hamilton, men jag ska inte göra det nu för då får han en replik till.

Vi är ganska överens – om vi inte diskuterar sjöfartsstödet. I det andra är vi överens, men i fråga om sjöfartsstödet är Björn Hamilton, jag och mitt parti inte riktigt överens – även de andra partierna som var med i den breda uppgörelsen.

Anf. 153 KRISTER ÖRNFJÄDER (s):

Herr talman! Jag anmälde mig därför att Anders G Högmark gjorde ett påstående som inte får vara obesvarat. Han sade att Ulrica Messing hade uttalat att man ska lägga ned flygplatser. Han frågade om det var i princip den socialdemokratiska uppfattningen. Vi har ingen sådan uppfattning att det ska läggas ned en massa flygplatser.

Vi tittar generellt sett på den verksamheten. I samband med budgetförslaget tittar vi också över stödet som går ut till de kommunala flygplatserna. Det är ett stöd vi inrättade för fem år sedan i syfte att se till att hela Sverige fick tillräckligt med bra flygkommunikationer på lång sikt. Efter fem år skulle detta sedan utvärderas.

Man tog fram ett förslag. Det förslaget var inte finansierat. Nu gör man ytterligare en djupdykning i hur framtiden ska se ut.

Jag fick i går en skrift från Glesbygdsverket. På sista uppslaget finns en talande bild, som är egentligen hela motivet till att vi har det system vi har i dag. Om någon inte har skriften rekommenderar jag att skaffa den. På sista sidan står följande: "Restider med och utan flyg." Man redovisar där hur Sverige ser ut om man enbart skulle lita till tåg- och bussförbindelser om man ska ta till sig till och från Stockholm och kunna vara i Stockholm från kl. 10 på förmiddagen till kl. 4 på eftermiddagen.

Det finns en hel del rött på denna karta. Rött är i det här fallet inte positivt, även om jag oftast tolkar det positivt. Rött betyder här att man inte har denna möjlighet. Läger man på flyget till tåg- och bussförbindelser-

na ser det betydligt bättre ut. Det är inte helt bra. I många kommuner på många platser är man också beroende av att ha tillgång till bil. Med hjälp av bil klarar man detta över dagen. En förutsättning är alltså att man har ett bra nät av kommunala och statliga flygplatser. Annars går det inte.

Därför är vårt budskap att vi ska se till att det finns bra flygförbindelser i Sverige. Vi ska värna om det system vi har där vi i dag har Stockholm som vår huvudstad, dit alla som bor i Sverige ska ha möjlighet att kunna ta sig på ett bra sätt. Flyget är en del av våra allmänna kommunikationer. Det ska vi naturligtvis säkerställa.

Jag har några korta synpunkter på diskussionen om *slot*-systemet. Som ni vet sedan förra årets debatt är jag inte någon förkämpe för att man ska auktionera ut tider på start och landningar på Arlanda. Jag utgår i det resonemanget helt och hållet från standpunkten jag har om antalet flygplatser i Sverige. Börjar man med ett sådant system innebär det att det är de små flygplatserna med de små flygplanen som får stå tillbaka. Det har jag redovisat. Anders får vända sig till sina partikamrater eftersom de tillhör majoriteten i utskottet. De tycker att man ska pröva detta.

Nu har vi inte lyckats stoppa detta. Nu får man redovisa hur det kommer att bli. Jag vet hur svaret kommer att se ut.

Anf. 154 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Herr talman! Jag vill markera att jag sätter stort värde på att du gick in i debatten, Krister Örnfjäder, därför att du har en central roll när det gäller att forma det framtida flyginfrastrukturssystemet.

Jag sätter också stort värde på att du tog upp kartbilden från Glesbygdverket, som väl illustrerar just flygets stora tillgänglighetsskapande effekt.

Jag tar också fasta på vad du säger om att du inte önskar någon nedläggning av flygplatser. I mitt inlägg refererade jag vad Ulrica Messing hade sagt – med reservation för smärre nyanser – och jag noterade nu att du inte vill se en nedläggning av statliga flygplatser. Jag sade att det är bra att vi får en bred översyn av alla flygplatser där man får diskutera det nationella ansvaret.

Jag delar helt uppfattningen att för att skapa tillgänglighet och få denna regionala utveckling runtomkring i landet är det, precis som du själv säger, viktigt att ha det här fina nätet.

Jag önskar dig lycka till i din pedagogiska gärning och din stora uppgift att med stödpartierna skapa förståelse för en god sak. Med all den pedagogik du är mäktig både tror och hoppas jag att du ska vara framgångsrik. Ett alternativ, som du själv antyder, skulle vara utomordentligt olyckligt.

När det gäller *slot*-tiderna är min uppfattning att man kan pröva olika system. Men ett renodlat system – det var det diskussionen med Karin Svensson Smith gällde – och ett auktionsförfarande utan någon form av reservation för tillgänglighet för plan från små destinationer skulle vara direkt förödande för den regionala utvecklingen. Det skulle automatiskt innebära att det är bara de stora planen, som har många passagerare och har betalkraft, som kan komma in och få platser.

Anf. 155 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Herr talman! Precis så är det. Den diskussion som har uppstått om vilka flygplatser som ska finnas kvar och inte finnas kvar förs inte centralt, men jag vet att den förs ute. De som bor på de orterna och är verksamma där – politiker, företagare och andra – är naturligtvis oroliga när de ser hur resandeantalet går ned och dessutom ser hur flygbolagen anpassar sin verksamhet till den situationen. Det innebär att ett mindre antal plan går på de här destinationerna och att planen blir mindre. Det pågår alltså inte någon sådan diskussion.

Däremot tittar man över verksamheten, exempelvis hos Luftfartsverket, för att se hur man kommer åt situationen med den negativa utvecklingen men också hur den kan vändas till en positiv utveckling.

En sak vill jag alltid vara noga med att betona i de här sammanhangen, och det är att man inte ska tro att en flygplats kommer att finnas i all evinnerlig tid på grund av att den har varit där tidigare. Så är det naturligtvis. Om ingen flyger kommer det inte att finnas någon operatör som vill flyga där, och då kommer det inte heller att finnas någon anledning att hålla en flygplats i gång.

I takt med att man i olika regioner håller på att utveckla andra trafik-sätt som tillgodoser transportbehoven tar man bort resandeunderlag för flygtrafiken. Jag säger inte att det är fel, men man ska vara medveten om att det kan få sådana konsekvenser. Som sagt var: Ingen flygplats är till för sin egen skull, utan den är till för dem som flyger där.

Anf. 156 ANDERS G HÖGMARK (m) replik:

Herr talman! Det är väl ganska självklart att om ingen vill flyga finns det inte heller någon anledning att ha en flygplats där.

Samtidigt kan man säga att med den kostnadsansvarsfördelning som finns mellan olika trafikslag i Sverige, där flyget får ta sina egna kostnader för infrastrukturen, för driften och för säkerhetskostnaderna – som har stigit kolossalt kraftigt nu – är det ökade svårigheter för inte minst de mindre flygplatserna att klara dessa kostnader. Det är därför som många företrädare runtomkring i landet där man har små flygplatser dignar under de ökade kostnaderna och de underskott som finns. Samtidigt är de beredda, i prioriteringen mellan andra angelägna saker, att plocka fram de pengarna, just därför att de värdesätter flygets tillgänglighetsskapande verkan så högt, precis som du var inne på tidigare.

Jag noterar sammanfattningsvis att du och Socialdemokraterna inte har någon ambition att reducera antalet flygplatser. Ni tycker att de summor som ni i dag lägger på flyget är ganska rimliga och tycker att en förutsättning för den regionala tillgängligheten – med hänvisning till kartbilden från Glesbygdsverket – är att vi fortsättningsvis har ett väl differentierat och heltäckande flygnätssystem. Det sätter jag värde på.

Anf. 157 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Herr talman! Som ytterligare intäkt för det resonemanget kan jag nämna att i samband med att vi har varit tvungna att utveckla de här nya säkerhetssystemen ute på samtliga flygplatser har det blivit ökande kostnader både för flygplatshållare och för inte minst resenärer, eftersom det läggs på biljettpriset.

Där har man tittat på hur de olika kostnaderna skulle slå gentemot de olika flygplatserna. Luftfartsverket har då fördelat det så att det ska drabba alla lika oavsett hur kostnadsbilden ser ut. Det innebär att de mindre flygplatserna får stora subventioner i ett sådant system, därför att med nödvändighet kostar det mer för dem per passagerare än vad det gör på en stor flygplats, där man kan fördela kostnaden på många fler människor. Men fördelningen är lika överallt, som sagt var, för att man ska kunna hålla det här sammanhållande systemet och det här nätet.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 4 december.)

9 § Riksdagens arbetsformer

Föredrogs
konstitutionsutskottets betänkande 2003/04:KU5
Riksdagens arbetsformer.

Anf. 158 HENRIK S JÄRREL (m):

Herr talman! I konstitutionsutskottets betänkande om riksdagens arbetsformer behandlas ett antal förslag lagda under den allmänna motionsperioden i höst. Flera av dessa förslag har framförts i motioner från tidigare riksmöten, och så sent som i våras behandlade konstitutionsutskottet mera ingående flera av dessa frågor i ett betänkande.

Samtliga nu aktuella motioner avstyrks med hänvisning till pågående utredningar eller beredningar. I andra fall bedömer utskottet att de förslag som tas upp i motionerna bör bli föremål för prövning och beslut i riksdagsstyrelsen eller avgöras av talmannen ensam eller möjligen i samråd med riksdagsstyrelsen.

Vi moderater sällar oss i detta betänkande i huvudsak till majoritetens meningar. När det till exempel gäller frågan om det ledamotsnära stödet kommer riksdagen att få anledning att närmare dryfta utformningen av detta i samband med att den ska behandla riksdagsstyrelsens väntade förslag om en ökning av stödet till politiska sekreterare.

På en punkt gör vi moderater gemensam sak med de övriga borgerliga partierna, och det gäller frågan om att av regeringen kräva en sammanhållen redovisning av anslagen till forskning över alla utgiftsområden i statsbudgeten. Samma krav har för övrigt också rests av de borgerliga partierna i utbildningsutskottet, eftersom det skulle underlätta överblicken över den samlade och offentligt finansierade forskningspolitiken, för att också i förlängningen lättare kunna överväga prioriteringar och avvägningar inom totalanslagets ram. I dag redovisas forskningsanslag under olika utgiftsområden, vilket ger en splittrad bild.

Jag ber därför avslutningsvis, herr talman, att få yrka bifall till reservation nr 3.

Anf. 159 TOBIAS KRANTZ (fp):

Herr talman! Vi behandlar i detta betänkande en rad ämnen som rör riksdagens arbetsformer, från hur vi får använda datorer i riksdagsarbetet

till vilken typ av flaggor som ska hänga i plenisalen och hur ungdomars besök i Riksdagshuset ska gå till. Det är inte betydelselösa frågor för dem som har skrivit motionerna, men riksdagens arbetsformer är ju egentligen viktigare än så.

Det handlar om riksdagens roll i den svenska demokratin och hur vi ska försöka inrikta arbetet i riksdagen för att se till att riksdagen blir den centrala politiska arena för debatt, beslutsfattande och dialog kring viktiga frågor som riksdagen bör vara i vår demokrati.

Det finns ett antal exempel på att den svenska riksdagen i dag inte är den centrala politiska arena som den borde vara.

Många politiska utspel sker inte i riksdagens kammare utan på Dagens Nyheters debattsida. Riksdagen tenderar att bli alltmer sidsteppad i EU-frågornas behandling. I många fackutskott sker det en väldigt summarisk behandling av EU-frågorna. Det är också ofta så att den viktiga kontrollen, granskningen och uppföljningen av det som fattas beslut om här i riksdagen sker någon annanstans.

Herr talman! Statens utgifter uppgår i år till ungefär 750 miljarder kronor. Vi fattar beslut här i riksdagen om hur skatterna till detta ska tas in och hur de här utgifterna ska fördelas men om vi lägger handen på hjärtat är det nog så att vi ägnar alltför lite tid åt att fundera på hur pengarna i realiteten används. Vi ägnar för lite tid åt att granska, kontrollera och följa upp hur resurserna används och hur det verkställs.

Vi måste börja fundera på att också ägna denna uppgift som riksdagen har allt större uppmärksamhet. Det har diskuterats rätt mycket i olika typer av forskningsrapporter, bland annat i den rapport som Daniel Tarschys kom ut med förra året, *"Huru skall statsverket granskas?"*, och som just handlar om hur man ska granska statsverket. Daniel Tarschys gör en bred genomgång av hur kontrollmakten genom århundradena har förändrats i Sverige. Han konstaterar, precis som jag, att den svenska kontrollmakten är relativt lite utvecklad. Samma konstaterande gör också den förvaltningspolitiska kommissionen från 1997 som säger att den svenska kontroll- och granskningsmakten i ett internationellt perspektiv är väldigt svagt utvecklad.

Herr talman! Riksdagen har fyra centrala uppgifter enligt regeringsformen. Det handlar om att stifta lag, ta upp skatt och bestämma hur statens medel ska användas. För det fjärde handlar det om att granska rikets styrelse och förvaltning, som det heter i regeringsformen.

De tre första uppgifterna, att stifta lag, ta upp skatt och bestämma hur pengarna ska användas avsätter vi rätt mycket tid till, både i utskott och i kammaren. Om vi funderar riktigt noga på det, hur mycket tid ägnar vi egentligen åt att granska och följa upp hur de resurser vi beslutar om används?

Visst är det så att vi anordnar interpellationsdebatter där riksdagsledamöter kan ställa regeringen till svars. Visst är det så att det förekommer frågestunder. Visst är det så att det förekommer enstaka utskottsutfrågningar och utskottsförhör i olika utskott i riksdagen. Men i huvudsak intar den här uppgiften en väldigt undanskymd plats i riksdagens arbete.

Vad ska vi göra åt det? En sak som vi borde rikta uppmärksamheten mot är hur vi jobbar med budgetprocessen här i riksdagen. Man kan verkligen ifrågasätta om det är rimligt att vi ägnar så stor del av höstterminen i riksdagen åt att debattera en budget som vi redan på förhand vet är

klappad och klar genom att det finns en bred samstämmighet om hur budgeten ska se ut och där de olika budgetförslagen i en första förberedande votering har fallit. Är det verkligen rimligt att vi använder så stor del av kammarens och utskottens tid till att debattera och diskutera varje enskilt detaljförslag? Jag ställer mig mycket tveksam till det.

Vi bör kanske också se över hur vi jobbar med motioner i riksdagen. Det kanske kan bli en förenklad behandling. Vi kanske kan låta utskott avgöra en del motionsförslag på egen hand. Vi kanske också ska låta olika utskott, precis som konstitutionsutskottet gör, lägga ett eget granskningsbetänkande varje år där man granskar verksamheten just inom sitt eget område: ett betänkande för utbildningsutskottet, ett för arbetsmarknadsutskottet, där man går igenom vad som händer inom respektive område.

Från Folkpartiets sida har vi pekat på behovet av en stärkt granskning i en granskningsmotion som vi har lagt till konstitutionsutskottet för behandling. Vi markerar också kraftfullt genom att ha en reservation i utskottet för att peka på vikten av att göra en översyn av detta. Det kanske kommer att krävas översyn både av lagar och regler och bestämmelser som finns här i riksdagen.

Herr talman! Jag står självfallet bakom samtliga Folkpartiets reservationer i det här betänkandet, men nöjer mig för tids vinnande med att yrka bifall till reservation 4.

Anf. 160 INGVAR SVENSSON (kd):

Herr talman! Det här betänkandet är ett betänkande med förenklad motionshantering eftersom vi redan tidigare under våren diskuterade just de här problemen. Jag ska inte förlänga debatten så väldigt mycket. Jag ska bara peka på några frågeställningar som är viktiga att ta tag i framöver.

Vi har lagt ett förslag om att statsministern också måste regleras i riksdagsordningen när det gäller samråd med EU-nämnden vilket inte sker. Det finns en särskild beredningsgrupp för detta som Riksdagskommittén har tillsatt. Vi förväntar oss att man kommer att ta tag i den frågan på ett seriöst sätt i det sammanhanget.

När det gäller budgetprocessen, som även Tobias Krantz var inne på, har vi ett antal år från vår sida tjatat om att man måste fundera igenom ordentligt budgetprocessens andra steg. Vi hade en liten debatt om detta förra veckan när det gällde utgiftsområde 1. Det var inte alls tänkt så med det som Riksdagsutredningen en gång föreslog, att man skulle ha den här låsta rigida situationen som vi har i dag. Tanken var att man skulle få en vitalitet i riksdagen inom ramen när man väl har fastslagit ramarna. I dag kan man inte få det eftersom man fattar budgetbeslutet för ett utgiftsområde med ett enda klubbslag, både när det gäller anslagen och anslagsvillkoren. Om man vill avvika från regeringens budgetförslag måste man, om man vill förändra en liten punkt, i övriga delar instämma helt och hållet i regeringens förslag. Detta är ogörligt om man är oppositionsparti. Det är en orimlig beslutsordning. Det var inte alls så som Riksdagsutredningen hade tänkt sig budgetprocessen en gång i tiden när vi lade fram förslag om rambudgetprocessen.

Herr talman! Jag skulle också vilja notera att det har varit en del debatt i medierna om dubbelarbetande riksdagsledamöter. Vi har ett helt

enigt utskott bakom ett uttalande där vi säger att det i första hand är någonting för den enskilda riksdagsledamoten att bedöma.

Jag kan inte låta bli att undra om Miljöpartiet verkligen står bakom hela förslaget när det gäller arvoden för riksdagsledamöter. Man vill för det första ha en sänkning och i andra hand ett nytt system. Det är ganska intressant. Man skulle få den månadslön man hade taxeringsåret innan man kom in i riksdagen. Det kunde bli en oerhörd spännvidd. En hemarbetande pappa eller mamma eller en studerande som har 0 kr i inkomst skulle få 0 kr i arvode. Det kanske finns sådana som har miljoninkomster som skulle få enorma intäkter från riksdagen. Jag skulle gärna vilja få veta av Gustav Fridolin om det verkligen är hela Miljöpartiet som står bakom detta suspekta förslag.

Prot. 2003/04:41

3 december

*Riksdagens
arbetsformer*

Anf. 161 KERSTIN LUNDGREN (c):

Herr talman! Som tidigare sagts är det här ett betänkande som i mångt och mycket berör frågor, motioner och förslag som har kommit och behandlats tidigare under våren. Låt mig ändå i dessa dagar vara tydlig på den punkten att riksdagen de facto är det främsta statsorganet. Vi i den här kammaren har fått folkets mandat fullt ut enligt dagens regeringsform. Då är det viktigt att riksdagen får goda och har goda möjligheter att verka enligt det mandatet. Riksdagen blir inte annat än vad vi gör den till. Vi saknar knappast makt. Frågan är hur vi använder den och vilka resurser vi har att använda den.

Jag tycker att det finns alla skäl att arbeta för att förstärka riksdagens möjligheter att leva upp till folkets mandat. Man kan, som vi har, ha synpunkter när det gäller regeringsformen. Vi vill gärna dela makten på flera organ, men så som det ser ut i dag är det oerhört viktigt att riksdagen verkligen skapar förutsättningar att svara upp mot folkets mandat.

I det här sammanhanget finns det ett antal frågor som lyfts upp. Möjligheterna att granska har berörts tidigare av flera talare. Jag delar i stort bedömningen att det är viktigt att försöka utveckla arbetsformerna i den här delen för att kunna förstärka riksdagens förutsättningar att granska regeringsmakten. Detta gör vi på olika sätt.

När man diskuterar de här frågorna är det också viktigt att försöka hitta en samlad bild och fundera igenom vad man gör. Det är lätt hänt att man kastar ut barnet med badvattnet, och det bör man försöka undvika också i det här sammanhanget. Jag är öppen och vi är öppna för att resonera runt de här frågorna, och det framkommer också i betänkandet att många av dessa spörsmål är föremål för översyn i antingen det ena eller det andra av riksdagen tillsatta organet. Det är gott och väl. Låt oss göra detta med öppna ögon i syfte att förbättra och förstärka och också för att forma en riksdag anpassad till en ny tid.

Inte minst EU-arbetet är i det sammanhanget en viktig pusselbit – att riksdagen lever upp till folkets förväntningar, att inte makten går vår näsa förbi, så att säga, utan att vi skapar förutsättningar i vårt arbete för att även där kunna leva upp till det folkliga mandat som vi har.

Runt dessa spörsmål har vi haft synpunkter i en särskild motion. Vi väljer dock också i detta sammanhang att inte söka sak i det här skedet utan att verkligen jobba med öppna ögon och granska tillsammans i syfte att stärka riksdagens arbete.

Jag vill också kort beröra några av de andra frågor som finns med i betänkandet.

Jag tycker att det är viktigt att vi fortsätter och fullföljer arbetet med att utveckla genusperspektivet också i riksdagens arbete. Det är en viktig signal, precis på samma sätt som det är viktigt att riksdagen är tillgänglig för alla, att vi har en tillgänglighet som inte stänger ute utan öppnar upp. Den typen av frågor är i sammanhanget oerhört viktiga.

För övrigt vill jag bara avsluta med att instämma i det bifallsyrkande som har hörts från denna talarstol tidigare när det gäller reservation 3 under punkt 4, där vi har en gemensam uppfattning från de borgerliga partierna att en samlad forskningsbudget skulle underlätta riksdagens granskande arbete. Det är en liten, konkret fråga i ett mycket större perspektiv i syfte att skapa en mer transparent verksamhet och göra det lättare för oss och därmed också för medborgarna att granska och pröva.

I övriga delar, fru talman, har vi inga särmeningar, så där yrkar jag bifall till utskottets förslag.

Anf. 162 GUSTAV FRIDOLIN (mp):

Fru talman! Vissa saker uttrycker andra bättre än vad man själv skulle kunna göra. Tjeckiens före president Václav Havel berättade i ett tal i Köpenhamn för ett par år sedan hur det var att gå från att vara förtryckt och intellektuell dissident i kamp mot makten till att bli en av landets mäktigaste män. Han berättade att han som president hade börjat leva i en värld av privilegier, undantag och extraförmåner, i en värld av mycket viktiga personer som gradvis höll på att förlora uppfattningen om hur mycket en spårvagnsbiljett kostar, hur man kokar kaffe, hur man kör bil eller hur man ringer i telefon.

Jag befinner mig med andra ord, sade han, där de kommunistiska pampar som jag kritiserat i hela mitt liv levde. Och det värsta av allt är att alltsammans har en egen oantastlig logik. En människa som glömmer hur man kör bil, hur man handlar, hur man kokar kaffe eller ringer i telefon är inte samma person som den som tidigare kunde allt detta. Politikern blir fånge i sin egen ställning, hos sina förmåner och i sitt ämbete. Det som uppenbarligen bekräftar hans identitet och därigenom hans existens håller i själva verket på att omärkligt ta hans liv ifrån honom.

Fru talman! Med Havels ord: Det bor en liten pamp i oss alla. Även om jag fullt ut tilltror mina utskotts- och kammarkamrater förmågan att köra bil, handla, koka kaffe eller för den delen ringa i telefon vore det naivt att inte förstå att också vi påverkas av vår ställning. Vi lever ett privilegierat liv. Vi som sitter i riksdagen är bland de mest högavlönade i hela samhället. Vi träffar på möten ofta människor som lever i samma situation. Alltför lätt hamnar vi i en krets där vi inte riktigt har förmågan att se vad som händer utanför. Perspektiven har förskjutits så att vi plötsligt lever ett helt annat liv än det vi en gång levde, känner annorlunda än vi en gång kände, förfäktar andra åsikter än dem vi en gång förfäktade och tänker andra tankar än dem vi en gång tänkte. Vi kliver in i detta hus i en sådan iver att förändra världen utifrån riksdagen att vi missar att se hur riksdagen förändrar oss själva.

Det är därför jag fortsätter att tjata om våra arvoden. De är så höga att vi lätt riskerar att hamna i fällan att inte förstå oss på samhället vi är satta att representera.

I Östersund träffade jag för ungefär ett år sedan, när jag som nybliven riksdagsledamot just hade krävt sänkta arvoden, en tjej som nyss hade varit här i riksdagen. Hon hade blivit guidad runt av en medelålders riksdagskvinna – kanske någon av er; det vet jag inte. Hur som helst hade jag hastat förbi gruppen där den stod och lyssnade i korridoren. När jag kommit utom hörhåll berättade guiden: Det där, det var han Fridolin, han som ville sänka våra löner. Ja, han förstår väl inte att när man kommit upp i min ålder så behöver man den här lönen.

Tjejen från Östersund, som hade huvudet på skaft, passade på att fråga guiden hur gammal hon var. 55, svarade hon. Och hur hög var lönen? Jo, 43 200 – det var ju ett år sedan. Tjejen sade då: 55, det är som min mamma. Hon är undersköterska. Hur mycket tror du att hon tjänar?

Kanske hade det inte bara med åldern att göra i alla fall.

Den här historien illustrerar vad frågan egentligen handlar om: perspektivförskjutning. Den guidande ledamoten förutsåg inte ens den mest naturliga reaktionen. Den fanns inte i hennes tankevärld. Hur kan vi då förutsätta att lågavlönades villkor plötsligt ska finnas med i hennes överväganden när hon vid voteringsklockans signal går från sin roll som guide i korridoren till rollen som maktbärande här i kammaren?

Avfärda nu inte detta som ett enskilt exempel! Ni vet själva att det finns fler. Varje politisk skandal handlar om samma sak: att man inte förstår hur reaktionerna ute i samhället blir av det man gör, att man inte ser utanför.

Fru talman! De höga arvoden tillsammans med perspektivförskjutningen leder till två grundläggande problem.

För det första förstärker de politikerföraktet. Att just vi ska tjäna betydligt mer än den genomsnittlige väljaren är svårt för människor att förstå. I form av människors förakt och sviktande känsla för vårt värv betalar vi faktiskt ett väldigt högt pris för våra höga arvoden – för högt, skulle jag vilja säga. De kan med fog sänkas som en välvillig gest gentemot medborgare som sliter hårt för allas bästa för betydligt lägre ersättning. Vår löneutveckling har varit enorm, över 100 % på tio år, samtidigt som vi pratat om att hålla nere den allmänna löneutvecklingen.

För det andra är jag övertygad om att de höga arvoden förändrar den förda politiken. När vi inte längre förstår de sämst ställdas villkor är det svårt att förstå effekterna av nedskärningar i den offentliga sektorn. När vi inte längre lever som människor utanför Riksdagshuset är det svårt att förstå hur de beslut vi fattar kommer att drabba dem.

Arvoden bygger en mur mellan oss och de valda. Jag tror att vi ska riva den muren.

Fru talman! Förra året fick jag i debatten om arvoden ett argument emot mig. Man uttryckte en oro för att det skulle vara svårt att rekrytera människor från de allra högsta samhällsskikten till politiken om man sänkte arvoden. Jag har svårt att se det argumentet. Pengar ska aldrig bli drivkraften i politiken. För att möta mina motståndare har jag dock i år kompletterat det gröna kravet på arvodesänkning med en passus om att en utredning bör överväga ett system där man får samma månadsarvode som man före riksdagsinträdet hade i månadslön. Då faller hela risken med att några inte kan ge sig in i politiken av ekonomiska skäl.

Med detta tillägg borde alltså också mina motståndare vara beredda att rösta med mig i reservation 6, som jag nu yrkar bifall till.

Fru talman! Vidare innehåller betänkandet KU5 ett par andra frågor om riksdagens arbetsformer. Bland annat avhandlas riksdagens jämställdhetsarbete och tillgänglighetsarbete. Inom detta område finns inga reservationer.

Det betyder dock inte att vi, lika lite som någon annan, är nöjda. Häromdagen fick jag besök av min gode vän Adryan som sitter i permobil. Han kunde inte gå in till mig via Mynttorget som övriga gör, utan han fick åka runt huset ned på en bakgård, ta en promenad vid vattnet och sedan ta sig in genom en bakingång. När situationen i de folkvaldas hus ser sådan ut är det inte Adryan som har funktionshinder utan demokratin. Därför understryker utskottet särskilt vikten av att tillgänglighets- och också jämställdhetsarbetet intensifieras och börjar bära verklig frukt.

Fru talman! Det finns i betänkandet också en del frågor om EU-frågornas hantering i riksdagen. Miljöpartiets inställning är klar: Vi bör avskaffa EU-nämnden. Vi bör inse det i mina ögon trista faktum att Sverige faktiskt är medlemmar i den europeiska unionen och därmed inte låta EU-frågorna ligga i en särskild liten grupp utan låta dem belysas i varje utskott som de sakfrågor de faktiskt är. Detta är under beredning, och därför avlämnas inte heller här några reservationer.

Fru talman! Slutligen vill jag dra en lans för avskaffandet av den märkliga ordningen med en allmän motionstid. Ibland uppfattas det som om riksdagens stora problem är att det skrivs motioner. Så är givetvis inte fallet. Allmänna motionstiden däremot ger problem. För att vara säker på att en fråga finns i systemet väcks flera motioner. Hade det inte varit motionstid hade motionerna inte behövt återkomma så frekvent. Tid finns inte för att utveckla resonemangen tillräckligt alla gånger. Snabba och intetsägande texter får förtur framför mer utvecklande och resonerande. Därför borde vi pröva ett system med avvecklande av allmänna motionstiden och införande av en löpande motionstid.

Fru talman! Jag avslutar därför med att yrka bifall till reservation 1.

Anf. 163 INGVAR SVENSSON (kd) replik:

Fru talman! Gustav Fridolin svarar inte på min fråga. Tycker han att det är rimligt att hemarbetande och studerande som blir invalda i riksdagen har noll kronor i arvode? Är det verkligen rimligt?

Sedan undrar jag över logiken i Miljöpartiets resonemang. År 1991 bestämde sig Miljöpartiet för att begära frysning av arvoden. De låg då på ungefär 21 000 kr. Men nu accepterar man tydligen en nivå på 35 000 kr. Vad är det för inflation som har möjliggjort den kraftiga ökningen från 21 000 kr till 35 000 kr?

I föl föreslog Gustav Fridolin en minskning med 10 000 kr av ett arvode på 43 200 kr. Varför föreslog han inte 11 700 kr i minskning i sin reservation, om han nu ska vara logisk i sitt resonemang?

Frågan är egentligen: Vad är ett rimligt arvode enligt Miljöpartiet? Det kan ju inte vara 0 kr eller 1 miljon. Det tror jag inte. Det måste finnas något däremellan som är ett rimligt arvode för en riksdagsledamot. Jag håller med om att vi är väl arvoderade. Jag har ingen anledning att klaga på den biten. Men vad är egentligen det rimliga för en riksdagsledamot att ha som arvode, Gustav Fridolin?

Anf. 164 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik:

Fru talman! Jag förstår att Ingvar Svensson kanske inte ser logiken i det resonemang vi för, inte minst att det skulle innebära just en sänkning med 10 000 kr som vi också redovisat för alla ledamöter. Men det resonemang vi för fram är att arvodesfrågorna särskilt måste belysas utifrån den perspektivförskjutning som jag talade om och det politikerförakt som de föder. De bör belysas i en särskild utredning som tillsätts för att hitta en jämförelsegrupp. Men som en första tydlig gest för att visa vart vi vill ska vi sänka arvoden med 10 000 kr. Det är en tydlig gest. Den var tydlig vid förra behandlingen och den är tydlig nu, även om arvoden olycksaligen har höjts sedan dess. En sänkning med 10 000 kr och därefter kan man utreda frågan närmare.

Vid förra behandlingen fick jag dock kritik från flera riksdagsledamöter. Men hur ska det gå att locka personer med goda inkomster till politiken om riksdagsarvodet ligger något under? Som sagt förstår jag inte den kritiken. Pengarna får aldrig bli drivkraften för det politiska engagemanget. Men för att blidka de motståndarna vill jag i den här utredningen lyfta in en idé om att vi faktiskt ska kunna ha samma månadsarvode i riksdagen som vi hade under perioden innan, representera samma grupper som riksdagsledamöter som vi faktiskt kom från innan vi hamnade i riksdagen.

Ingvar Svensson ställde frågan om det skulle vara rimligt att det skulle skilja i arvode mellan olika ledamöter. Är det rimligt att det skiljer så mycket i löner i samhället utanför? Kanske, kanske inte. Kanske kan det vara vettigt att vi här ser de skillnader som finns i samhällets löner direkt genom våra arvodesbesked och hur våra partikamraters arvodesbesked varierar fram och tillbaka.

Frågan om rimlighet är för övrigt intressant. Jag kan ställa den tillbaka till Ingvar Svensson. Är det rimligt att det skiljer så oerhört mellan våra arvoden och den genomsnittslön som finns i samhället? Är det rimligt att vår löneutveckling har varit över 100 % på tio år samtidigt som vi under samma period har talat om att man ska hålla nere löneökningarna i övrigt? Är det rimligt, Ingvar Svensson?

Anf. 165 INGVAR SVENSSON (kd) replik:

Fru talman! Gustav Fridolin bara kastar tillbaka frågan i stället för att ge ett svar. Jag kan tycka att vi är väl avlönade här. Rimligheten kanske, som jag personligen ser det, ligger något under den nivå vi för närvarande har. Men det intressanta är att Gustav Fridolin över huvud taget inte vill ge sig in på den diskussionen. Han dementerar inte heller att han är beredd att ge någon ett arvode på 0 kr framöver.

Det Gustav Fridolin säger om politikerföraktet är förmodligen helt fel. Det visar alla undersökningar. De flesta medborgare säger vid de undersökningar som opinionsinstitutet gör, med alla deras felmarginaler givetvis, att riksdagsledamöterna ska vara väl avlönade. Men vad är ett rimligt arvode, Gustav Fridolin?

Anf. 166 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik:

Fru talman! Hade jag suttit inne med sanningen om vad som är ett rimligt arvode, om jag hade vetat hur man skulle kunna sy ihop idén om ett rimligt arvode för riksdagens 349 ledamöter hade jag givetvis inte

krävt en utredning. Det jag däremot säger är, precis som Ingvar Svensson själv sade, att i dag är det inte rimligt. I dag är det för högt. I dag sticker det för mycket i ögonen på människor. I dag ökar det perspektivförskjutningen för mycket.

Därför bör vi göra som Miljöpartiet föreslår, sänka arvodet med 10 000 kr som en gest, ha en utredning som noga utreder vilken jämförelsegrupp vi kan ha i samhället, så att vi inte fortsätter att sticka i väg och få en skyhög lönehöjning jämfört med övriga grupper. Det är det system vi föreslår och det är det jag argumenterar för. Sänk arvodet och tillsätt en utredning för att undersöka! Kanske borde i den utredningen finnas just den idé jag förde fram att man får samma arvode som riksdagsledamot som man fick i lön innan man hamnade i riksdagen.

Sedan tycker jag att Ingvar Svensson kommer med ett revolutionerande påstående när han säger att det inte finns så mycket politikerförakt där ute. Många tycker nog att riksdagsledamöter ska vara väl avlönade. Javisst tycker människor att riksdagsledamöter ska vara väl avlönade. Men visst är 35 000 kr också en bra lön? Vi hamnar fortfarande bland de mest privilegierade.

Låt oss gå på Miljöpartiets förslag. Rösta med oss vid voteringen kl. 9 i morgon, Ingvar. Rösta med oss för bifall till reservation 6. Då sänker vi arvodet med 10 000 kr. Det blir lite lägre, precis som Ingvar Svensson efterlyste i sin replik. Dessutom tillsätter vi en utredning för att hitta en jämförelsegrupp och kunna svara just på den fråga som Ingvar Svensson så enträget väntar svar på. Vad är ett rimligt arvode?

Anf. 167 BARBRO HIETALA NORDLUND (s):

Fru talman! Jag inser att många inlägg i kvällens debatt blir lite upp- och nedreppning av argument från i våras, eftersom det i stort sett är samma ärenden som debatteras. Men jag vill ta tillfället i akt, precis som Kerstin Lundgren gjorde i sitt anförande, och lyfta fram några andra områden som vi behandlar i det här betänkandet.

Även om utskottet avstyrker motionerna är vi samtidigt ense med motionärerna om att riksdagen måste hålla en hög profil och ha en tydlig policy. Riksdagen måste helt enkelt vara en förebild, leva upp till de lagar, proklamationer och handlingsprogram som vi förväntar oss att samhället i övrigt också ska leva efter.

Det första jag då vill tala om handlar om riksdagslokalernas och riksdagens tillgänglighet i övrigt för personer med funktionshinder. Vi vet att arbete pågår för att få fram genomgripande planer. Det finns också här i huset en ökad medvetenhet om att både attitydförändringar och kulturförändringar krävs i det fortsatta arbetet för att riksdagen ska kunna anses som helt funktionellt anpassad för såväl besökare som anställda och ledamöter med handikapp och funktionshinder.

Den andra frågan rubriceras i betänkandet som genusperspektivet. Utskottet behandlar tre motioner – de är tillfälligtvis socialdemokratiska också – som sätter fokus på precis vad det handlar om, också här i riksdagen. Även i en riksdag som en gång fick utnämningen världens mest jämställda parlament ser vi invanda mönster, patriarkala maktstrukturer och en könsordning som det krävs kunskap och hög medvetenhet för att angripa.

I utskottets ställningstagande lyfter vi förstås fram det arbete som sker inom ramen för talmannens kvinnliga nätverk. Vi formulerar också förväntningar på riksdagsstyrelsens engagemang i jämställdhetsarbetet.

Men, fru talman, de senaste dagarna har mina förväntningar faktiskt tagit glädjeskutt framåt i den här frågan. Anledningen är min egen grupplednings initiativ. Britt Bohlin, som är Socialdemokraternas gruppledare, har i en skrivelse till riksdagsstyrelsen lagt fram sex konkreta förslag – de är också i hög överensstämmelse med motionärernas förslag – om att skärpa riksdagens jämställdhetsarbete. I skrivelsen markeras bland annat att jämställdhetsperspektivet behöver bli ett naturligt inslag i alla verksamhetsinsatser. Här pekas det också på att såväl de olika partigrupperna som utskotten har ett stort ansvar i det här arbetet.

Det tredje som jag vill lyfta fram handlar om frågan om att många av landets ungdomar aldrig har en möjlighet att göra ett Stockholmsbesök, ett studiebesök i riksdagen.

Utskottet har vid behandlingen av tre motioner i det här ämnet hänvisat till allt det som nu pågår inom riksdagens informationsarbete och projektet Vardagsdemokrati likaså till elevprojektet Ungdomens riksdag. Allt är jättebra för riksdagens öppenhet och för det demokratiarbete som vi alla tycker är så viktigt.

Men, fru talman, situationen är ändå den att många av landets skolor ungdomar kommer inte hit. Orsaken är givetvis att kostnaden för att resa och kanske också för uppehälle ökar med avståndet från Stockholm. En partikamrat till mig, Kenth Högström, har just fått siffror från riksdagens utredningstjänst, RUT, som verifierar att 70 % av de besökande från skolor kommer från Stockholmsområdet och Mellansverige. Från norra och södra Sverige, där ju avstånden är stora, är antalet besök ytterst, ytterst begränsat.

De ledamöter som bor inom långt men kanske rimligt reseavstånd, till exempel jag som bor i Dalarna på 25 mils avstånd från Stockholm, får ganska ofta ta emot studiebesök hemifrån här. Jag kan bara intyga att sådana besök ger fantastiska kontakter och möjligheter. Lärare och elever har berättat hur besöket väcker intresse för riksdagen och också för hur det politiska systemet fungerar.

För några timmar sedan lämnade jag tillsammans med min utskottsgrupp in en skrivelse till riksdagsstyrelsen för att fästa deras uppmärksamhet på den här demokrati- och rättvisefrågan. Vi menar också att man bör undersöka möjligheterna att underlätta för ungdomar från hela landet att besöka riksdagen. Som någon sade ska man ju inte enbart behöva förlita sig till att vinna en tävling där vinsten är att få besöka riksdagen. För oss är detta en rättvisefråga, en demokratifråga.

En kommentar bara, tiden medger det, till Miljöpartiets och Gustav Fridolins reservation om riksdagsledamöternas arvoden. Vi hade ju en så ordentlig genomgång av arvodesfrågans utveckling i april, också de politiska partiernas mening kom att ventileras ordentligt i debatten. Enligt min mening var Miljöpartiets förslag då illa genomtänkt, och det är faktiskt inte ett dugg bättre i år, tvärtom.

Förutom de gamla förslagen finns det ett tilläggsförslag i år. Det fick mig verkligen att reagera, precis som Ingvar Svensson som ju också påvisade det absurda i förslaget. Miljöpartiet förordar ett system som ger ledamöterna samma summa i arvode som månadsinkomsten innan man

blev riksdagsledamot. Men hallå! Har inte Miljöpartiet varit med och beslutat här i riksdagen om jämställdhetslagen och om att förbjuda osakliga löneskillnader, att principen lika lön för kvinnor och män är bärande i allt jämställdhetsarbete och att annat är diskriminering? Konsekvenserna av Miljöpartiets förslag blir de osakliga löneskillnader som ju dessvärre finns och manifesteras ute i samhället.

En rad lönekartläggningar visar att som det ser ut nu, med stora löneskillnader mellan män och kvinnor och mellan yrkesgrupper, krävs det direkt kraftfulla åtgärder från vår sida. Med Miljöpartiets modell skulle det snarare konservera en modell. Den modell som Miljöpartiet och Gustav Fridolin nu har lanserat är djupt orättvis. Miljöpartiet trasslar med arvodesfrågan i olika variationer. Jag säger inte att frågan inte ska debatteras, väckas och ifrågasättas. Det är bra och viktigt att göra det i en demokrati, så det ska ni ha all heder av. Men det behövs något slags skärpning. Skulle en högavlönad person kunna arvoderas med hundratusentals kronor i månaden, samtidigt som en lågavlönad, arbetslös eller studerande person som blir riksdagsledamot skulle få en bråkdel så mycket för lika arbete eller likvärdigt arbete?

Kämpa på när det gäller arvodesfrågan och återkom i debatten! Men hittills har ni då inte lyckats något vidare med att föreslå något som är rimligare eller mer respektabelt än det system som vi tillämpar i dag.

Sist yrkar jag, fru talman, bifall till förslaget i betänkandet och därmed avslag på samtliga reservationer.

Anf. 168 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik:

Fru talman! Det hade kanske gynnat debatten något om Barbro Hietala Nordlund hade hållit sig till sanningen. Sanningen är den att vi vill föreslå en sänkning av riksdagslönen med 10 000 kr och därefter en utredning som utreder vilka jämförelsegrupper vi kan använda. Efter den kritik som till exempel Barbro lämnade inför riksdagsdebatten, att det skulle göra det svårare att få in de besuttna i samhället i riksdagen därför att de redan har så höga arvoden, kom vi med ett förslag om att man ska ha samma månadsarvode efter riksdagsinträdet som man hade i månadslön innan riksdagsinträdet som en idé som bör utredas.

Vi har kämpat emot de osakliga löneskillnaderna. Som Barbro mycket väl vet har vi dessutom krävt en mycket hårdare lagstiftning än den som vi har kunnat enas om här, därför att det här arbetet går alldeles för sakta. Jag inbillar mig att arbetet kanske hade gått något fortare om vi här i kammaren hade sett de osakliga löneskillnader som tyvärr finns därute i samhället på något annat sätt än genom att läsa utredningar från riksdagens utredningstjänst. Vi hade kunnat se dem i våra egna lönekuvert om det här systemet, som vi inte förespråkar men som vi tycker ska utredas, hade praktiserats redan i dag.

Jag har faktiskt en fråga till Barbro utifrån det som det pratas om. Vi ser ute i samhället hur det just nu debatteras väldigt många olika skandaler. De är fruktansvärda, och de debatteras på olika sätt här i riksdagens kammare. Men jag tror att vi alla pustar ut lite grann, för just nu är det inte politiken som drabbas av skandaler, utan det är i det privata näringslivet och i statliga bolag som skandalerna har ägt rum. Det var inte så länge sedan som skandalerna duggade tätt också inom politiken. Samma fenomen finns hos oss som bland många andra, nämligen en perspektiv-

förskjutning som gör att man inte riktigt ser samma perspektiv i sin egen verksamhet som därutanför i samhället.

Jag har kommit med ett förslag för att kunna bryta denna perspektivförskjutning, så att vi kan känna oss som ett med samhället igen, och det är att sänka våra arvoden, att vi ska få en arvodesnivå som lite bättre överensstämmer med de arvoden och de löner som människor i övrigt har. Det förslaget förfäktar Barbro och säger att det ska vi absolut inte ha, att vi är ute och traskar i den här frågan på ogjord mark. Måhända, men då vill jag ha ett förslag från Barbro Hietala Nordlund på vad vi ska göra för att bryta perspektivförskjutningen i politiken.

Anf. 169 BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik:

Fru talman! Frågan är alltså vad vi ska göra för att bryta perspektivförskjutningen i politiken. Jag undrar om jag inte måste upprepa det som sades i förra årets debatt. Det var Tobias Krantz som sade att det är viktigt hur vi använder orden i den här debatten, att vi gör saken en otjänst och spär på politikerföraktet om vi tar till alla de argument som tänkas kan för att tända eld på den här brasan.

Det som Gustav Fridolin målade upp med citat från Václav Havel är ju en otroligt allvarlig kritik. I den demokrati som Sveriges riksdag utgör och med de ambitioner som vi har haft genom åren att faktiskt komma till något slags långsiktigt hållbart i arvodesfrågan genom denna arvodesnämnd har ambitionen varit hög för att frågan inte årligen ska ryckas och slitas i och väcka all denna ibland osakliga debatt. Jag tycker att Gustav Fridolin gör sig skyldig till väldigt mycket osaklighet. Att belägga mig med lögn i min inledningskommentar är ju helt befängt. Jag citerade ju bara vad ni själva har skrivit i de tre förslagen, där det sistnämnda har tillkommit i förhållande till förra årets förslag. Vi har självklart sett att ni vill börja med en sänkning med 10 000 kr, att ni vill avskaffa Arvodesnämndens inflytande och att riksdagen själv ska fatta beslut om arvodet. Det var de två första förslagen. Sedan tillkom det tredje förslaget i något slags populistiskt försök.

När det gäller konsekvenserna av förslaget hör jag att Gustav Fridolin inte har funderat så mycket. Det är väl lika bra att Gustav Fridolin säger: Jag tänkte inte på det.

Anf. 170 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik:

Fru talman! Jag tyckte nog att jag förklarade att konsekvenserna kunde bli ganska goda om vi kunde se vilka osakliga löneskillnader som faktiskt finns ute i samhället – mellan könen, mellan samhällsklasserna – och om vi faktiskt kunde få ett direkt initiativ för att bryta ned dem.

Jag tycker nog att vi ska läsa vad som står i betänkandet, som nu Barbro säger att hon har gjort. Det står att ”utredningen i andra hand bör se över möjligheten att införa ett system som innebär att varje ledamot uppstår samma summa som han eller hon taxeringsåret före inträdet i riksdagen hade i månadsinkomst”. En utredning bör se över det. Det är inget förslag. Det är inget vi kräver. Det är något som bör utredas i samband med att man utreder på andra sätt hur vi kan lösa arvodesfrågan i samband med att vi sänker arvodena till en rimligare nivå.

Jag ställde en fråga, och jag får fortfarande inte något svar på den. Jag tror att vi kan enas, jag och Barbro Hietala Nordlund, om att det finns

problem med politiker som inte riktigt har fotfäste i verkligheten och som när de fattar vissa beslut inte riktigt kan se vad dessa beslut leder till. Vad ska vi göra åt det problemet om det nu är så farligt att sänka arvodena?

I stället för att få svar på den frågan fick jag höra att jag hjälper politikerföraktet. Det där tycker jag är spännande varje gång. Den som säger saker som faktiskt många tänker, tar upp frågor som gäller om inte riksdagsarvodena är lite höga, försöker hålla ett intellektuellt inlägg om perspektivförskjutning och citerar en före detta tjeckisk president – skulle den hjälpa politikerföraktet? De som däremot alla gemensamt tycker att vi har en nämnd så att vi slipper prata om det här och så får den fixa lönehöjningar så att vi inte behöver försvara det – de skulle *aldrig* hjälpa politikerföraktet? Jag förstår inte den logiken.

Det är väl bra, precis som Barbro sade i sitt förra inlägg, att vi faktiskt pratar om de här frågorna och vädrar dem så att människor kan se att det här inte är en fråga som det finns total enighet om. Här finns det faktiskt olika åsikter, precis som det finns utanför riksdagens dörrar.

Anf. 171 BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik:

Fru talman! Visst, Gustav Fridolin, vi är överens om att det är bra att vi pratar om det. Vad jag påpekade är att det kanske också är bra om vi tänker på vilka ord vi använder och i vilket tonläge vi pratar om det. Gustav Fridolins inlägg handlade ju från början om politiker som var någonting i en värld av pampar, tror jag att det var. Det handlade om politiker som är fångna i sin egen värld och så vidare.

Det är klart att det också är intressant att diskutera. Det handlar om etik. Det handlar om förhållningssätt. Det handlar om moral. Det handlar om partigruppernas ansvar. Det handlar om mycket av det arbete som vi bedriver i mitt parti för att hitta ett förhållningssätt samt växa och utvecklas som människor och politiker. Det är visst ingenting som vi tar lätt-samt på.

Det jag tycker var det allvarliga i det här var att Gustav Fridolin inte såg problemen i det förslag som han nu i och för sig tycker ska *utredas*, alltså att riksdagsledamöternas löner ska vara samma som dem man hade när man gick in i riksdagsarbete. Jag tänker mig att Gustav Fridolin tycker att det är spännande att få utrett huruvida det är bra att han, som studerande som blir riksdagsledamot, ska ha ett studiebidrag eller ett studielån för sitt arbete i kammaren eller att min kollega som är undersköterska ska ha en undersköterskelön medan en kollega som är generaldirektör ska ha en generaldirektörslön för samma arbete.

Att jag tog upp jämställdhetsaspekterna, detta med löneskillnader i samhället, var ju för att om man bejakar olika lön för lika arbete, vilket Gustav Fridolin faktiskt tyckte att det var intressant att utreda, har man ju bara konserverat ett gammalt system.

Anf. 172 MATS EINARSSON (v):

Fru talman! Jag ska försöka vara någorlunda kortfattad om jag kan. Konstitutionsutskottet ska på studiebesök i ett stort, fyrkantigt hus här intill ganska snart, så jag ska inte bli alltför långgrandig.

Som redan har antytts diskuterar vi i dag de verkligt tunga frågorna. Då tänker jag kanske inte i första hand på flaggor i penisalen och IT-policy utan på, ska vi säga, demokratins allra mest praktiska aspekter, i

alla fall en del av demokratin, nämligen våra arbetsformer. Mot den bakgrunden kan man kanske tycka att det här betänkandet är något avslaget och att de motioner som har inkommit under den allmänna motionstiden inte innehåller så där väldigt många nya, djärva idéer från något parti, mitt eget inräknat.

Det kan man tolka på lite olika sätt. Man kan ju tolka det välvilligt, som att hälsan tiger still. Något ligger det väl i det. Man kan också tolka det mot bakgrund av att det faktiskt sker en hel del i utskotten, inte bara i konstitutionsutskottet utan i alla utskott, tror jag. Det sker också i riksdagsstyrelsen och säkert på en del andra platser som inte jag känner till. Det är en hel del diskussioner om hur vi ska utveckla, förbättra och effektivisera riksdagsarbetet på olika sätt. Men vi vet också att det inte finns några genialiska lösningar. Väldigt många förslag som kommer upp bemöts med att det här har vi försökt förut och det gick inte då heller eller med andra tungt vägande skäl för att inte ändra sig. Men diskussionen pågår, och jag tror att den är viktig.

Jag vill också passa på att instämma i vad Kerstin Lundgren och Barbro Hietala Nordlund sade om en del motioner. Jag tänker kanske speciellt på de motioner som tar upp genusperspektivet. Återigen säger jag då att vi enhälligt har avslagit dessa motioner, men inte för att vi är emot dem utan för att vi är för dem. Vi ger dem vårt fulla stöd och förutsätter att det här arbetet förs vidare med full kraft i olika former.

Sedan övergår jag till frågan om arvoden. Det är väl den fråga som det så att säga finns lite spänst i. Det är egentligen två frågor – ja, det är många frågor, men det finns två huvudfrågor. Den ena frågan är: Vem ska fatta besluten om våra arvoden? Den andra frågan är: Hur höga ska arvodena vara?

När det gäller den första frågan beslutade riksdagen för ett antal år sedan att lägga över detta beslut i den här Arvodesnämnden, utom räckhåll, så att säga, för riksdagens ledamöter. Vänsterpartiet var kritiska mot det beslutet. Men vi har därefter inte väckt frågan om att återta dessa beslut till riksdagen.

Jag tror personligen att det är klokt att trots allt ha en särskild arvodesnämnd. Det är för att jag menar att den här typen av beslut, om arvoden, förmåner och vad det kan vara, inte ska fattas av dem som får arvodena eller förmånerna. Det är en viktig princip. Det gäller oavsett nivå, oavsett befattning, oavsett privat eller offentligt. Man ska inte själv fatta beslut om sina egna förmåner. Det andra som jag tror är viktigt är att det här sker med full offentlig insyn. Vi har exempel nu som är aktuella, utan jämförelser i övrigt, där båda dessa förutsättningar saknades, där personerna som fick förmånerna själva fattade beslut om dem och där det skedde utan insyn, med förskräckande konsekvenser. I riksdagen har vi motsatsen. Vi fattar inte själva besluten och det sker med full insyn.

I och för sig kan man då hävda att vi frånträder ansvaret som riksdagsledamöter. När nivån på arvodena kritiseras kan vi så att säga skylla ifrån oss på Arvodesnämnden. Det är i och för sig ett giltigt argument. Det var också det som låg bakom vår kritik mot det här systemet från början. Men jag tror nog ändå att övervägande skäl talar för den här modellen.

Slutligen ska jag säga något kort om nivån på arvodena. Det är en omöjlig diskussion för väldigt många. Den som till äventyrs tycker att

den nuvarande nivån är någorlunda rimlig eller till och med – jag tillhör inte dem – anser att arvodena är för låga kan inte med någon trovärdighet delta i debatten, för de talar i egen sak. Därför blir den här debatten alltid lite konstig.

Min talartid håller på att rinna ut, men jag vill ändå säga ytterligare något mycket kort. Gustav Fridolin *har* en poäng. Vi ska lyssna på vad han säger. Han överdriver våldsamt, men han har en poäng. Arvodena får inte vara så höga att riksdagsledamöter generellt sett, socialt och ekonomiskt, varaktigt avskiljer sig från sina väljare, om jag får använda en sådan formulering. Det talar för ett relativt lågt arvode, kanske lägre än det som vi har i dag. Å andra sidan kan man hävda att arvodet ska vara rimligt i förhållande till den betydelse som uppdraget som riksdagsledamot har, kanske också i jämförelse med andra högre poster i stat och näringsliv. Med den utgångspunkten är vårt arvode snarast orimligt lågt.

När man väger ihop dessa två aspekter och kanske tar med ytterligare aspekter som man kan ha på det blir den slutsats jag drar att det nuvarande arvodet – utan att säga att det är det allra bästa och att det inte kan sänkas – inte är fullständigt orimligt. Därför kan jag också acceptera att modellen med Arvodesnämnden får fortsätta.

Anf. 173 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik:

Fru talman! Som Barbro så förtjänstfullt nämnde i sitt anförande har de här frågorna redan diskuterats. De diskuterades i våras, och det finns säkert intresse av att läsa protokollet från den debatten om man vill få hela bilden. Sedan dess har en del saker hänt. Det har varit en del skandaler, och Mats Einarsson pekar på dem i sitt inlägg.

Vi ser ett samhällsproblem här. Människor i en viss ställning har lätt att tappa fotfästet i verkligheten. Vi har inte samma problem som man uppenbarligen har haft i några av de stora fondbolagen och några av de statliga bolagen. Problemet är inte så stort, men det finns där. Om det är några partier som brukar påpeka det i det vanliga politiska arbetet är det kanske just Miljöpartiet och Mats Einarssons vänsterparti. När man har gjort nedskärningar i kommuner eller här i riksdagen brukar vi ibland fråga: Ser ni inte vad detta leder till? Ser ni inte vad man kommer att få för problem? Ibland får vi konstatera att man inte ser det, för man har hamnat i en annan verklighet än den man är satt att representera. Vi är kanske eniga om att problemet finns där.

Jag har ett förslag till en dellösning på problemet med att man hamnar i en annan verklighet än den man är satt att representera. Det är att vi får lite lägre arvoden, att vi får leva lite mer som andra människor lever och att vi faktiskt blir uppmärksammade på vår privilegierade ställning på ett annat sätt. Mats Einarsson säger att det inte är ett bra förslag. Måhända det är så, men vad har Mats Einarsson för alternativ då? Hur ska vi lösa problemet med perspektivförskjutningen i politiken? Hur ska vi lösa problemet med att politiker hamnar i en annan verklighet än den de är satta att representera? Vilken är Vänsterpartiets lösning? Finns den?

Anf. 174 MATS EINARSSON (v) replik:

Fru talman! Huvudorsaken till att den här riksdagen ibland har fattat beslut som har inneburit nedskärningar eller försämringar för dem som inte borde drabbas av nedskärningar och försämringar och att vi har fattat

beslut som kanske har lett ökade klyftor i samhället är, påstår jag, inte att riksdagsledamöterna inte vet vad besluten innebär eller inte lever i den verkligheten. Huvudorsaken är, om jag får uttrycka mig ytterst marxistiskt, vilka klassintressen man företräder, vilka ideologier man har, vilka politiska åsikter man har, vad det egna partiets medlemmar anser att man ska driva för politik och vad valutslaget har inneburit i form av mandatfördelning. Där finns orsakerna till att den här kammaren tidvis har fört en felaktig politik. Det möts med politisk kamp.

Det som vi diskuterar nu har betydelse, men jag vågar påstå att det inte har sådan direkt betydelse för den förda politiken.

Anf. 175 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik:

Fru talman! Givetvis finns det andra skäl till att riksdagen och kommuner har fattat beslut om nedskärningar, som varken jag eller Mats Einarsson gillar. Det är inte det enda skälet, men jag tror att det finns med i bilden.

Både jag och Mats Einarsson var faktiskt inne på det i en debatt här i kammaren för inte alls särskilt länge sedan när vi diskuterade EU:s framtidsfrågor. Vi krävde en folkomröstning, och vi kommer att fortsätta kräva en folkomröstning, både jag och Mats Einarsson, därför att de som sitter här i riksdagen, våra folkvalda, faktiskt gör helt andra bedömningar och drar helt andra slutsatser än folk i övrigt i Sverige gör. Det visar opinionsmätningar, och det visade med all tydlighet EMU-omröstningen.

Man lever i olika verkligheter, man ser olika saker och bedömer argumenten lite annorlunda. Då hamnar man i en lite annan ställning. Vi var inne på den problematiken då.

Mats Einarsson förnekade i sitt förra inlägg inte heller att problematiken finns, även om han vill bredda synen, och det har jag ingenting emot. Problematiken är att de som är satta att representera efter ett tag tappat kontakten med de intressen som de är satta att representera. Hur löser man det problemet när vi diskuterar riksdagens arbetsformer? Vad ska man göra, om det nu är så fel att sänka riksdagsarvodena? Inte ens det parti som brukar slå sig på bröstet för sina rättviseideal verkar tycka att man kan sänka arvodena, som i dag ligger på 45 000, och motarbete löneutvecklingen som innebär en höjning med mer än 100 % på tio år. Om inte ens ni tycker det måste ni åtminstone ha ett alternativ. Snälla Mats Einarsson, presentera det för oss!

Anf. 176 MATS EINARSSON (v) replik:

Fru talman! Jag har aldrig påstått att det skulle vara fel att sänka riksdagsarvodet. Om Arvodesnämnden fattar ett sådant beslut kommer jag inte att grymta ett endaste dugg. Men som jag sade tidigare tycker jag att det är rimligt att man har en modell där beslutet fattas i Arvodesnämnden.

Vad är skälet till att en majoritet i den här kammaren förmodligen – vad vet jag – kommer att rösta ja till den så småningom framförhandlade nya konstitutionen för EU och säga nej till våra respektive partiers krav på folkomröstning? Kan det vara att riksdagsledamöterna tjänar 45 000 i månaden i stället för 35 000 i månaden? Kanske, men jag tror inte det. Jag tror att det är andra skäl.

Som Fridolin själv säger är en sänkning en gest. Det kan vara bra med gester. Det kan till och med vara nödvändigt med gester, men i det här fallet tror jag inte att det är bra med den typen av gester. Men jag håller med om att det är viktigt med en diskussion, generellt sett, om valda företrädares allmänna arvoden, så kallade privilegier, perspektivförskjutningen och allt annat som vi har debatterat. Det är en viktig debatt, men Miljöpartiets lösning är egentligen ingen lösning.

Anf. 177 LARS-IVAR ERICSON (c):

Fru talman! ”Läst men inte förstått.” De orden fanns på en stämpel som min chef på 1980-talet ibland använde när han skulle läsa dagens post. Det kunde vara skrivelser eller protokoll från olika myndigheter eller någon lagtext. Min chef var akademiker, och han var utrustad med sunt förnuft. Ändå suckade han över all denna text som skulle ha kunnat utformas på ett mer tillgängligt sätt.

Ordet ”tillgänglighet” är ett nyckelord för Riksdagens handikappforum, en tvärpolitisk grupp med medlemmar från alla partier. Min uppgift här i dag är att som gruppens representant lyfta fram några av de tankar som vi för fram i vår tillgänglighetsmotion, *En tillgänglig riksdag*.

Alla utskott producerar många och omfattande betänkanden. När angelägna saker ska beskrivas kan det lätt bli mångordigt och ibland en avancerad meningsbyggnad. Men det är rimligt att åtminstone sammanfattningen utformas så att den person som endast kan läsa lättläst text ändå kan förstå innehållet i betänkandet. Jag hoppas att utskotten tänker på det i fortsättningen.

Fru talman! I dag har vi trappdagen i Riksdagshuset. Flera av oss har gått omkring med stegmätare, och det känns bra att få röra på sig. Men vi vet alla att det inte är långt från normal rörlighet till funktionshinder. Skulle jag bryta benet på en träningsrunda och bli rullstolsbunden skulle jag inte längre kunna fungera i mitt riksdagsarbete. Den som är funktionshindrad och ska besöka maktens korridorer möter olika hinder, vilket vi tar upp i vår motion.

Det händer ibland att Riksdagens handikappforum har seminarier i lokalen L4-17, och där saknas handikapptoiletter utanför. I denna kammar sägs förhoppningsvis många kloka ord, och ibland är det TV-sändningar härifrån. Det finns 30 000 döva i vårt land och ett antal gravt hörselskadade som är beroende av teckenspråk. Det är rimligt att åtminstone de viktigaste debatterna teckentolkas.

Riksdagens handikappforum noterar att utskottet anser att ett aktivt tillgänglighetsarbete är betydelsefullt i riksdagen och att detta bör intensifieras. Vår grupp ser fram emot en positiv dialog i tillgänglighetsfrågor och förmedlar gärna kontakt med föreningar för människor med olika funktionshinder.

Tillgänglighetsarbetet i riksdagen ska ha hög prioritet, och vi önskar att det ska genomsyra all framtida planering av verksamhet och lokaler. Vi hoppas att vår motion ska få stämpeln ”Läst, förstådd och bör åtgärdas inom snar framtid”.

Anf. 178 MATILDA ERNKRANS (s):

Fru talman! Jag vill be om er uppmärksamhet ett kort ögonblick. Jag vill lyfta fram genusperspektivet när det gäller riksdagens arbetsformer.

Jag har respekt för mina partikamrater i utskottet och har inget eget yrkande. Dessutom tycker jag att de motioner som jag talar för har fått ett bra svar. Jag har också av debatten förstått att motionerna avstyrks därför att utskottet är för dem, och det är fint.

Utskottet säger att man delar våra synpunkter när det gäller vikten av åtgärder i syfte att bryta omedvetna och invanda könsmönster som är negativa ur jämställdhetssynpunkt. Utskottet förutsätter också att riksdagsstyrelsen och andra kommer att verka för att arbetet med att bryta könsmönster får genomslag bland annat när det gäller utbildningsinsatser.

Vi som står bakom motionerna om genusperspektivet i riksdagsarbetet tror inte att könsdiskrimineringen i riksdagen är ett resultat av medvetna strategier eller ens av enskilda personers illvilja och maktfullkomlighet. De flesta av våra kolleger i riksdagen har en ärlig strävan att utjämna könsrelaterade orättvisor. Trots detta är det med sorg i hjärtat som jag inser att de könsdiskriminerande tendenserna även finns i Sveriges högsta beslutande församling. Frågan är varför. Vi anser att svaret handlar om allas vår oförmåga att utan ständig kamp bryta väl invanda mönster. För att bli trovärdiga måste vi se till att de mötesplatser där de demokratiska besluten fattas blir mönsterarbetsplatser i jämställdhetshänseende. Vi måste göra alla förtroendevalda medvetna om de osynliga strukturer som råder och rannsaka oss själva om våra omedvetna beteenden.

Självklart måste arbetet för att förändra och förbättra jämställdheten och arbetet med att göra osynliga strukturer synliga ske på många olika sätt, inte minst inom varje parti.

I den socialdemokratiska partigruppen har arbetet pågått och fortsätter att göra det med än större intensitet. Men för att få genomslag för ett positivt genusarbete måste riksdagens arbetsformer som berör oss alla oavsett parti naturligtvis också granskas och förändras. Det hoppas jag att våra motioner och utskottets behandling av dem ger som resultat.

Anf. 179 ROLF GUNNARSSON (m):

Fru talman! Jag vet att KU har ett viktigt möte med rojalistiska inslag kl. 18. Jag ska därför hålla en snäll ton så att jag inte drar på mig några repliker.

Jag vill på den lilla tid som jag har till mitt förfogande deklarera att jag självklart står bakom min motion K204 med förslaget att inget arvode bör utgå till ledamöterna i riksdagsstyrelsen.

Redan när förslaget om införande av riksdagsstyrelsen kom hade jag väckt en motion precis med denna innebörd. Då kliade det i fingrarna att begära omröstning och se siffran 1 lysa uppe på ljustavlan, men jag gjorde inte det då, och jag tänker inte göra det i fortsättningen heller. Jag har därför inget yrkande beträffande detta.

Jag bara konstaterar att arvoden till ledamöterna i riksdagsstyrelsen kostar 1,2 miljoner kronor per år. Det är uppgifter som jag har fått från riksdagens förvaltningskontor och som jag har tagit med i min motion. Vi skulle alltså genom ett enkelt klubbslag kunna spara 1,2 miljoner åt staten.

Riksdagsstyrelsens sammanträden genomförs på dagtid och oftast – möjligen med ett undantag – på en tid då även vi ledamöter som inte är ledamöter av riksdagsstyrelsen finns här. Jag ser faktiskt inte ett enda skäl – och då menar jag att jag inte ser ett enda skäl – till att det ska vara ett arvode och så högt som 6 480 kr per månad för detta, detta oavsett om ledamöterna befinner sig på styrelsens sammanträden eller inte.

Jag tycker att riksdagsstyrelsen har blivit ett sätt att belöna personer i parti- och gruppleddningarna. Och jag står för att det är på det sättet som nomineringarna har skett. Det handlar alltså om 6 480 kr per månad. Jag tror också att det är ett sätt att öka politikerföraktet när man smyghöjer vissas löner på detta sätt. Det står jag också för. Det har jag följt upp i min motion. Det stod också att läsa i Expressen för ett tag sedan. Expressen hade följt upp närvaron för riksdagsstyrelsens ledamöter. Och det fanns en hel del i övrigt att önska i fråga om detta. Jag tycker också att det är bra att radions Eko nu håller på att granska just riksdagsstyrelsens arbete och närvaron vid sammanträdena.

Sett med dagens Skandiasögon är detta naturligtvis ett litet ärende som handlar om 1,2 miljoner, men jag lovar, eller ”hotar”, KU att jag kommer tillbaka i den här frågan. Jag tycker att det är en viktig fråga, en principfråga, att man ska belöna administrativt arbete i riksdagen men inte politiskt arbete. Jag lovar, eller ”hotar” – KU får ta det som man vill – att återkomma när jag får en chans.

Jag har inget annat yrkande än det som Henrik S Järrel tidigare har framställt i debatten.

Anf. 180 KALLE LARSSON (v):

Fru talman! Vi diskuterar i dag bland annat arvoden för riksdagsledamöter. Som alla vet fastställs de i dag, till skillnad från tidigare, i Riksdagens arvodesnämnd. Sedan 1998 har arvodet per månad höjts från 30 300 kr till 45 000 kr per månad. Det betyder att arvodet har höjts med nästan 15 000 kr eller annorlunda uttryckt med 50 % på fem år. Säg mig den vanliga arbetare som får ett sådant lönepåslag.

Ett annat sätt att hantera den här frågan än att låta Riksdagens arvodesnämnd hantera den vore att man i stället fastställer arvodet till en procentsats av prisbasbeloppet. Det skulle ha den uppenbara fördelen att arvodet inte är föremål för ständig diskussion som här i kammaren och nya årliga beslut. Jag har därför tillsammans med mina partikamrater Sermin Özürküt och Rossana Dinamarca inlämnat en motion med bland annat den innebörden.

Vi vet förstås att nivån på arvodet för de 349 riksdagsledamöterna alltid kan och alltid kommer att diskuteras, inte minst i medierna och bland allmänheten. Och det finns också argument, och de är redan framförda härifrån talarstolen, om att arvodet ska vara förhållandevis högt.

Men det handlar faktiskt också om trovärdighet. Ledamöterna ska vara representativa för sina partier och deras ståndpunkter och inte minst representativa för folket. Jämfört med de flesta inom väljarkåren har ledamöterna höga månatliga ersättningar, vilket riskerar att skapa en förtroendeklyfta mellan de folkvalda ledamöterna och det folk de är satta att representera. Den som går från ett låglöneyrke in i riksdagen kan få stora problem att anpassa sig tillbaka till den vanliga tillvaron, om jag uttrycker det så, när riksdagsperioden är över. Risken är att förtroende-

uppdraget förväxlas med vanligt lönearbete i stället för det förtroendeuppdrag som det faktiskt är.

Vi menar därför att arvodet är för högt satt för att underlätta ett gott förtroende mellan folk och folkvalda. Vi anser därför att nivån på arvodet till 100 % bör knytas till ett prisbasbelopp. När jag senast kontrollerade det var det 38 600 kr.

Fru talman! Utöver arvodet erhåller varje riksdagsledamot en så kallad kostnadsersättning. För närvarande är den 3 667 kr per månad. Enligt riksdagens regler ska den användas för att täcka vissa kostnader som riksdagen inte står för. Men i allt väsentligt är det kostnader som man har möjlighet att göra vanliga avdrag för i sin självdeklaration. Därför måste man betrakta kostnadsersättningen som en del av lönen, och vi anser att kostnadsersättningen därför bör räknas in i de 38 600 kr som en ledamot ska få.

Fru talman! Det finns också ett antal uppdrag, vilket inte minst den senaste talaren var inne på, knutna direkt till riksdagsarbetet för vilka det utbetalas extra ersättningar. Det handlar bland annat om ledamot i riksdagsstyrelsen som får ett årligt påslag utöver riksdagsarvudet på 81 000 kr, när jag senast kontrollerade det, vice talmän som får 162 000 kr, utskottsordförande som får 108 000 kr, vice utskottsordförande som får 81 000 kr, ledamöter i fullmäktige i Riksbanken som får 75 600 kr och ledamöter i stiftelsen för Riksbankens jubileumsfond får 27 000 kr extra per år.

Vi menar att det enda rimliga vore att man inom partierna fördelade arbetet så att de ledamöter som innehar dessa viktiga uppdrag i motsvarande mån avlastas när det gäller andra delar av riksdagsledamotskapet. Därför anser vi att dessa extra ersättningar för uppdrag knutna till riksdagsarbetet ska avskaffas.

Jag yrkar bifall till motion K308.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 4 december.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 18.00 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 19.00 för middagsuppehåll.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 19.00.

Prot. 2003/04:41
3 december

*Riksdagens
arbetsformer*

10 § Ändrade regler för CFC-beskattning

Föredrogs
skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU6
Ändrade regler för CFC-beskattning (prop. 2003/04:10).

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

Anf. 181 ARNE KJÖRNSBERG (s):

Herr talman! Ändrade regler för CFC-beskattning handlar det nu om. Som Martin Luther sade om andra och mycket viktigare frågor: Vad är det? Jo, så här är det.

I våras beslutade riksdagen att skattebefria juridiska personers innehav av näringsbetingade andelar i andra företag. Detta gjordes för att vi inte skulle ha ett system med kedjebeskattning, som principiellt var tveksamt eller kanske till och med helt felaktigt. Som en följd av detta beslut följer vi nu upp frågan för att förhindra eller försvåra skatteplaneringsåtgärder som annars skulle kunna leda till att svenska skattebaser urholkas.

Dessa nya regler bör leda till en större förutsebarhet för företagen och också för skattemyndigheterna.

Ett syfte är att skattereglerna i sig inte ska bidra till att snedvrida konkurrensen. I denna fråga som i så många andra frågor som skatteutskottet har att bereda är detta ett viktigt inslag i våra förslag.

Dessa frågor är det inte helt enkelt att överblicka eller i varje fall att i vissa delar förutse resultatet av. Därför utgår skatteutskottet – närmast som vanligt – från att regeringen på sedvanligt sätt kommer att följa frågan för att se hur detta utvecklas.

Till sist, herr talman, vill jag påminna om att vi alla, när riksdagen i våras ändrade bestämmelserna vad gäller skattefriheten för näringsbetonade andelar, var klara över att detta beslut krävde en uppföljning. Det är det som nu sker.

Med detta, herr talman, överlämnar jag ärendet till kammaren för debatt.

Anf. 182 ULF SJÖSTEN (m):

Herr talman! Processen kring CFC-beskattnings utformning har dragit ut på tiden. Resultatet av denna långdragna process har dock blivit att de föreslagna förändringarna nu är mer rimligt utformade än de tidigare presenterade förslagen. Detta är positivt.

Emellertid innebär förseningen att den tid som står till buds för företagen för en anpassning till den nya lagstiftningen blir knappt en månad om ikraftträdande fastställs enligt regeringens förslag.

Herr talman! För att kunna göra en korrekt beräkning av det skattepliktiga underlaget kommer det att krävas en detaljerad redovisning från det utländska företaget, i många fall utöver det som företagets hemvist kräver.

En minoritetsägare har inga möjligheter att tvinga ett företag till en mer noggrann redovisning eller till att lämna speciell information till vissa delägare.

Mot denna bakgrund anser Moderaterna och Kristdemokraterna i vår reservation att gränsen för vad som anses utgöra kontroll sätts till ett innehav av 50 % av kapitalet eller 50 % av rösterna. Först då har en ägare faktisk kontroll.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till reservation 2.

Anf. 183 GUNNAR ANDRÉN (fp):

Herr talman! Hur ska vi få fler företag och fler jobb till Sverige? Det är den övergripande frågan för Folkpartiets tillväxtpolitik.

Den fråga vi nu behandlar är väldigt tydlig i ett enda avseende: Det här kommer att leda till att fler företag överväger att flytta ut ur landet. Jag säger alltså inte att de kommer att göra det, utan jag säger att de kommer att *överväga* att göra det.

Som det står i propositionen syftar dessa regler till att förhindra eller försvåra skatteplaneringsåtgärder genom sådana transaktioner med låg-beskattade utländska juridiska personer som leder till att den svenska skattebasen urholkas.

Det väsentliga är alltså att man tror att den svenska skattebasen urholkas. Det dunkelt skrivna blir stundom det dunkelt tänkta.

Regeringens förslag om ändrade regler för beskattningen av *Controlled Foreign Company* – på vanlig omodern svenska skulle vi kunna säga att det handlar om utlandsägda dotterföretag men det låter finare med CFC än att tala om utlandsägda dotterföretag – är inte tillräckligt underbyggt, vilket inte minst Lagrådet har framhållit.

Man kan också ta utskottsmajoritetens egen sammanfattning av synen på föreliggande förslag som grund för tveksamhet. Så här står det i betänkandet:

”Sammantaget anser utskottet, som strax återkommer med ställningstaganden beträffande vissa regler vars utformning har ifrågasatts i tre av motionerna, att regeringens förslag till nya CFC-regler innehåller sådana förbättringar att propositionen bör läggas till grund för lagstiftning.”

Men, snälla vänner, hur kan största tveksamhet uttryckas bättre? Det är pliktskyldighetens tunga kapp som gör att man godkänner en lagstiftning med sådana brister.

Härtill är jag nödd och tvungen, skrev biskop Brask på lappen under sitt sigill. Det räddade hans liv. Också utskottets majoritet vill vara på den säkra sidan genom att tala om ”sådana förbättringar att propositionen bör läggas till grund för lagstiftning”. Detta är inte ett riktigt övertygande resonemang.

Så sent som i våras tog vi, som utskottets ärade ordförande framhöll, i grund och botten ställning till en del av de här frågorna. Redan nu tycker man alltså att det behövs ändringar i förslaget.

Vi i utskottet har läst de olika förslagen. Även om det inte finns med i det här betänkandet har det beträffande royalty i tidigare handlingar funnits med en formulering som säger att när det gäller frågan om i vilket fall royalty ska utgöra finansiell inkomst bör ledning dock i första hand kunna hämtas från rättstillämpningen.

Herr talman! En sådan lagstiftning kan man inte ha! Företaget och skattebetalarna måste veta vad det är som gäller. Man kan inte söka detta i rättstillämpningen, utan det måste finnas sådana förarbeten att man vet vad som ska gälla.

Prot. 2003/04:41
3 december

Ändrade regler för
CFC-beskattning

Herr talman! Eftersom timmen börjar bli sen inskränker jag mig till att yrka bifall till reservation 1.

Anf. 184 PER LANDGREN (kd):

Herr talman! I kväll debatterar vi ett betänkande från skatteutskottet som har arbetats fram med stor möda. Ärendet har stötts och blötts i utredning, remissomgång, departementspromemoria, remissomgång och proposition. Sedan har det bordlagts i utskottet på grund av oklarheter och, herr talman, jag skulle vilja påstå att många, för att inte säga de flesta, av oklarheterna kvarstår.

Socialdemokraternas hantering av ärendet har i sig skapat förvirring. Det vi nu debatterar, en proposition om CFC-reglerna, borde vi givetvis ha beslutat om för ett halvår sedan när riksdagen fattade beslut om regeringens proposition 2002/03:96 *Skattefri kapitalvinst på näringsbetingade andelar*. Att dessa två propositioner borde ha varit en ansåg även Lagrådet.

Resultatet blir att en riksdagsmajoritet nästan i blindo fattar beslut utan att behärska lagstiftningsärendet i sin helhet. Socialdemokraterna i riksdagen och stödpartierna gör det man blir ombedd av regeringen att göra. Hade Arne Kjörnsberg hört detta hade han nog blivit ilsken. Man ändrar de lagar man blir ombedd att ändra. Man ställer inte kritiska frågor som det faktiskt ankommer på en lagstiftare att ställa till regeringen, som föreslår lagstiftning. Slav på den socialdemokratiska triumfvagnen är stundom Vänsterpartiet, stundom Miljöpartiet. De viskar kanske inte: *Memento mori*, minns att du är dödlig, men de ställer en och annan besvärande fråga, har invändningar och till och med villkor. Under alla förhållanden finns en obalans i maktfördelningen mellan regering och riksdag. Det är otillfredsställande. Denna obalans förstärks av samarbetet mellan regering och stödpartier; det blir ett slags samarbete som konstitutionen inte är skriven för. Men nu lämnar vi detta.

Nåväl, oklart är också hur riksdagsmajoritetens lagförslag förhåller sig till EG-rätten. Är det förenligt med EG-rättens etableringsfrihet att straffbeskatta ett svenskt företag som försöker bedriva sin verksamhet i ett annat EU-land? Förmodligen är det inte det, och det verkar ju även utskottsmajoriteten inse då man skriver i betänkandet att till dess EG-domstolen gjort ett utlåtande kan det väl vara som regeringen föreslår. Även i denna del anser Lagrådet att det rättsliga läget är oklart.

Herr talman! Man skulle kunna säga att Socialdemokraterna – regeringen och majoriteten – beter sig klumpigt. Av rädsla att skatteintäkter ska minska stiftar man lagar som verkar vitt och brett. Man slår liksom med en lie efter ogräs i rabatten och får dessvärre med sig seriösa företag som växer och blommar i länder som tillhör samma europeiska union som Sverige. Det är en misstänksamhetens skörd regeringen vill hästa in.

Jag förstår att Socialdemokraterna är så – förstå bildspråket – ”paranoida” på denna triumfvagn. Vi har hög beskattning i Sverige, och det finns anledning att tro att skattebaser försöker lämna landet av den orsaken. Detta verkar vara en grundförutsättning som Socialdemokraterna tyvärr ser som given och är till synes helt ovilliga att förändra. Men sedan kom ju regeringsdeklarationen.

Det skulle vara så stimulerande om Socialdemokraterna och stödpartierna för ett ögonblick frågade sig: Hur ska vi gå till väga för att skatte-

baser skulle se anledning att förflytta sig *till* Sverige i stället för *från* Sverige?

I Kristdemokraternas motion fanns ett yrkande som kammaren alltså kan ansluta sig till, även om jag, även i ett idealistiskt tillstånd, inser att det är föga troligt. Det skulle hindra att svenska företag som har verksamhet utomlands hotas.

För det första vill vi att hela EU och länder inom Norden ska innefattas av den så kallade kompletteringsregeln. På så sätt skulle etableringsfriheten och därmed den grundläggande EG-rätten inte bestridas.

För det andra anser Kristdemokraterna att bevisbördan för skatteundandragande ska ligga på statsmakten och inte på skattesubjektet, vilket riksdagsmajoriteten vill. Vi tycker att riksdagen borde skriva en generalklausul som beivrar allt skattefusk. Skatteverket skulle utifrån den kunna kontrollera vem som helst som man på skäligen grund misstänker. Socialdemokraterna väljer i stället att misstänkliggöra och fälla alla företag som verkar i länder som har för låg skatt – vad det nu är. Inser inte riksdagsmajoriteten att man nu bara ger företag ännu ett skäl att lämna landet?

Kristdemokraterna har med anledning av propositionen yrkat att gränsen för CFC-beskattnings ska gå vid 50 procents röstinnehav. Där har vi en reservation tillsammans med Moderaterna. Vi anser det naturligt av två orsaker. För det första uppstår kontroll av bolaget vid mer än 50 procents röstinnehav, vilket gör att man kan agera och undandra skatter först därefter. För det andra är det svårt för en liten ägare av ett utländskt bolag att få tag i all erforderlig information som krävs. Även om regeringen inser detta, men finner att 25 procents innehav är en ”lämplig” gräns, ägnar utskottsmajoriteten inte en tanke åt detta utan skriver helt kort att regeringens avvägning förefaller lämplig. Jag för min del tycker att det vore klädsamt om majoritetens företrädare ändå i kvällens debatt utvecklade något vad denna lämplighet består av eftersom det inte finns utvecklat i utskottsbetänkandet.

Anf. 185 PER ROSENGREN (v):

Herr talman! Det föreliggande betänkandet är som ordföranden i skatteutskottet sade ett resultat av att vi har tagit bort kapitalvinstbeskattningen avseende näringsbetingade aktier. Till grund för det ligger Kapitalvinstutredningen, som lade fram sitt betänkande i slutet av 90-talet. Utredaren, som höll på med de här frågorna ganska länge, villkorade i princip också borttagandet av kapitalvinstbeskattningen för näringsbetingade aktier med just att man var tvungen att utvidga CFC-beskattnings. Utan CFC-beskattnings skulle det inte bli en särskilt bra beskattnings. Alla som har sysslat med det här professionellt anser att det måste till en ändrad CFC-beskattnings om det ska fungera i det nya systemet.

Varför tog vi bort kapitalvinstbeskattningen i näringsbetingade aktier? Ja, det beror på att det var en förlustaffär för staten bland annat. Genom att sälja företag till ett holdingbolag i till exempel Holland kunde man sedan sälja det vidare och kringgå detta. Då blir det ingen skatt. När underskott däremot uppstod vid den här typen av försäljningar tog man hem dem och drog av dem som underskott i Sverige. Nu kunde man ha häcklat och sagt, och gjorde så i storfinansen, att det var omoraliskt. Det

Prot. 2003/04:41
3 december

*Ändrade regler för
CFC-beskattnings*

är lite svårt att göra det när vi vet att även statliga företag som Telia, med en före detta statsminister som styrelseledamot, går in på samma upplägg. Då inser man kanske att det är fel i systemet. Det har vi nu rättat till, och det tycker jag är väldigt bra. När vi tog bort en del av detta införde vi också en stopplagstiftning. När allting blev tillrättalagt skulle man återkomma med en CFC-beskattni

Jag tycker att det föreliggande förslaget till stora delar, som ni kanske förstår, är bra. Jag har lite svårt att förstå mig på yrkandet om avslag totalt rakt med tanke på den bakgrund som finns. Som ordföranden anförde inledningsvis, när han lämnade över ärendet till kammaren, var det faktiskt enighet när vi antog förslaget om slopad kapitalvinstbeskattni för näringsbetingade aktier om att vi skulle komma med en ändrad CFC-beskattni

Representanter för Svenskt Näringsliv har också varit lite konfunderade över avslagsyrkandet. De vill ha en CFC-lagstiftning. Att den inte nödvändigtvis ska se ut som i det förslag som vi har på bordet har kanske framgått. Det finns en hel del som man kan diskutera när det gäller CFC-beskattni. Det är ett oerhört svårt och krångligt område. Jag skulle vilja säga att det är en av de svåraste skattelagstiftningar som vi har arbeta med. Men vi ska också veta att det inom EU pågår ett arbete med exakt samma inriktning

Ni vet att det finns en kommission som jobbar med problemet med internprissättningar. Den försöker på samma sätt att se till att man betalar skatt där man har sin verksamhet. Det är inte meningen att man genom olika typer av upplägg ska komma undan skatt

När det gäller den intressanta diskussionen om när någon är huvudägare och har total kontroll har man fastnat för 25 %. Men märk väl att enligt den andra delen av lagstiftningen gällde tidigare 25 % – och nu avser jag slopad kapitalvinstbeskattni för näringsbetingade aktier. När är det näringsbetingade aktier? Jo, förut var det ett innehav på 25 %. Det sänktes till 10 %

Då är det intressant att konstatera att en del av borgerliga vill gå upp till 50 %, men i fråga om den andra biten går de ned till 10 %. Någonstans måste ni vara konsekventa, kamrater. Vi är konsekventa såtillvida att vi yrkade på 25 % i samband med kapitalvinstbeskattningen, och vi står fast vid 25 % nu också. Vi är de enda som är konsekventa. Tänk på det!

Sedan finns det naturligtvis vissa problem med detta. Vi har fått en skrivelse från Svenskt Näringsliv avseende filialverksamhet. Det finns ett företag som har filialverksamhet i stället för dotterbolag, och det företaget kommer inte i åtnjutande av detta. När man vet att Svenskt Näringsliv har varit med under hela processen är det lite märkligt att det kommer en skrivelse, inte fem i tolv utan fem över tolv. Men vi föreslår i alla fall ett tillkännagivande om att man ska se vad det får för konsekvenser om också filialverksamhet inlemmas i det här systemet. Man kan inte bara rusa åstad och göra det utan att se om det kan innebära konsekvenser. Därför har vi bett regeringen att återkomma

Det finns en annan fråga där vi har haft en lite annan uppfattning än regeringen. Vi har varit med i processen med denna proposition. Det framgår också av reservation 4 att vi inte är helt eniga. Det handlar om *coordination center*, alltså när man har verksamhet i ett annat land, till

allra största delen befinner sig där och sedan länge har haft ett avtal med den staten. Det är i och för sig ganska märkligt att den belgiska staten tillåter att företag de facto omvandlar högbeskattade inkomster till lågbeskattade.

Då kan man fråga sig: Har vi någon anledning att bryta den överenskommelse som finns med tanke på att det aldrig har varit meningen att man skulle skatta för den verksamheten i Sverige? Både vi och regeringen menar att denna överenskommelse mellan det företaget och den belgiska staten ska fortsätta att gälla.

När den huvudsakliga delen däremot ska vara internt i Belgien hamnar man på 75 %. I och med att detta företag ligger på omkring 75 % och att man skulle få problem vid en eventuell revision samtidigt som det skulle medföra väldigt mycket extraarbete föreslår vi att man i stället skriver två tredjedelar. Då undanröjer man det problemet, och det finns inte heller något annat företag som kommer i åtnjutande av detta. Det är bara att se till att allting förblir som det tidigare har varit. Det tror jag är ganska bra.

Det har förekommit förslag på Finansdepartementet om att man ska ta kontakt med företaget och skattemyndigheten och reda ut vilka regler som gäller. Jag tycker inte om den typen av separatlösningar för enskilda företag. Jag tycker att det klart ska framgå av lagstiftningen vad det är som gäller. Man ska inte ge fribrev och binda upp händerna på skattemyndigheterna. De ska få granska det som de vill granska.

Gunnar Andrén säger inte att företag kommer att flytta ut, men att det finns risk för det. Jag har svårt att se att CFC-lagstiftningen skulle innebära att företag flyttar från landet. Vi har fortfarande en väldigt låg bolagsskatt här i landet.

Gunnar Andrén pratar om att företag kan flytta ut för att de vill omvandla inkomster som egentligen ska beskattas i Sverige till lågbeskattade kapitalinkomster i ett annat land. På den grunden yrkar han avslag på detta med CFC-beskattningen. Det är just den typen av beteende som vi ska stoppa. Jag har väldigt svårt att förstå det. Företagen får ändå betala den här skatten. Det är ju precis det som CFC-lagstiftningen är till för, för att förhindra att den möjligheten ska finnas och för att förhindra att man ska kunna flytta från landet och på det sättet få en lägre beskattning.

Det var någon som sade här att vi gör som vi blir ombedda att göra och att vi inte ställer kritiska frågor. Förslaget var från början att även finansiella institut skulle omfattas av det hela, men det togs bort. Både regeringen och vi insåg att det inte hade varit så särskilt klokt. Jag vill också erinra om vår reservation. Den innebär inte att vi har lagt oss platt precis. Men i övrigt kan jag säga att generellt sett och vid internationella jämförelser anses nog den CFC-lagstiftning som föreslås här vara väldigt generös.

När det gäller reservation 4 kan jag också säga att det bara är fråga om en övergångslösning. Efter 2010 existerar inte det här problemet över huvud taget. Då har EU förbjudit den typen av överenskommelser som det här företaget har med den belgiska staten. Därmed är det problemet ur världen.

Sedan är det väldigt roligt att lyssna på Per Landgren och Gunnar Andrén. De säger att det ska vara klara spelregler och att företagen ska

veta precis vad som gäller. Och så föreslår Kristdemokraterna en generalklausul som är det som näringslivet hatar mest av allt. Då vet man inte ett dugg om vad som gäller. Per Landgren vill införa något liknande skatteflyktsklausulen. Det går inte att införa en generalklausul och samtidigt få den konkret. Då är CFC-lagstiftningen betydligt tydligare och klarare. Försök att förklara för företagen varför ni föreslår en generalklausul! För näringslivet är den det mest hatade som finns. Ändå tycker jag att skatteflyktsklausulen kunde utvecklas och bli bättre. Men det är en helt annan sak.

Herr talman! Jag yrkar alltså bifall till reservation 4.

Anf. 186 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Herr talman! Det är alltid fascinerande att debattera med herr Rosengren. Herr Rosengren använder ofta ordet vi. Då ställer jag mig ofta frågan: Vem är vi? Är det vi i Vänsterpartiet, är det vi i de samverkande partierna eller är det vi i regeringen? Det blir väldigt oklart vem vi är. Jag vill ge herr Rosengren rådet att använda ordet vi lite tydligare eller i lite mindre omfattning.

Det är väldigt intressant att höra när Per Rosengren tar upp de svenska storföretag – som han kallar storfinansen – som har skatteplanerat. Också Folkpartiet är för att vi ska ha en lagstiftning om bolagsbeskattni

ng och CFC-regler som är väldigt tydlig och bra. På den punkten råder inga delade meningar, men vi tycker att det här förslaget inte uppfyller dessa kriterier. Det finns en del goda saker här också, men vi tar inte avstånd från CFC-lagstiftningen.

Däremot har vi en annan grundsyn när det gäller hur bolagsbeskattni

ng i Sverige ska vara i förhållande till andra länder, och den grundsynen tror jag att vi delar med flera andra partier. Det ska vara så goda bolagsvillkor i Sverige att det inte behövs den här typen av lagstiftning över huvud taget. Företagen ska välja att inte skatteplanera. Det är det som är själva finessen. Där har Folkpartiet och de övriga partierna god anledning att välkomna det som statsministern sade i regeringsförklaringen den 17 september: Vi behöver öka Sveriges konkurrenskraft. Det tycker jag är det viktigaste.

Tyvärr är den här typen av lagstiftning betingad av att alltför många företag – till exempel Telia – i skatteplaneringssyfte har gjort storaffärer i andra länder. Det är bra om man kan låta bli sådana affärer.

Anf. 187 PER ROSENGREN (v) replik:

Herr talman! Vi är nog eniga om att lagstiftningen ska bygga på tillväxt. Skattelagstiftningen ska inte utgöra hinder för tillväxt. Jag hoppas att vi också överens om att företag inte ska kunna omvandla skatterna i det land där de bedriver som verksamhet till lägre skatter i ett annat land. För detta krävs det en CFC-lagstiftning.

Jag skulle vilja se den typ av CFC-lagstiftning som Folkpartiet vill ha, för det har vi ju inte sett. Inte någonstans har ni visat hur ni vill utforma CFC-beskattni

ng.

Här har vi ett förslag som faktiskt i internationell jämförelse är generöst. Man kan konstatera det. EU är berett att gå mycket längre i den typen av frågor för att inte underlätta för illojal skattekonkurrens.

När jag pratar om "vi" tror jag att jag pratar om Vänsterpartiet. Det finns ett annat parti som alltid inleder med att säga "vi" och sedan partinamnet. Det har man nog lärt sig på Bommersvik. Jag ska inte säga vilket parti det handlar om! Så är det.

När jag säger "vi" menar jag faktiskt Vänsterpartiet – oftast. Ibland kan det väl vara så att även samarbetspartierna innefattas i detta, men normalt sett tror jag att det är Vänsterpartiet jag menar. Det är i alla fall inte vi, "Staten och kapitalet", utan det är någonting annat.

Anf. 188 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Herr talman! Jag ber att få tacka för detta klarläggande!

I sakfrågan är det viktigt att hålla med herr Rosengren att vi inte ska ha illojal skattekonkurrens. Det är någonting som inte tillhör den goda delen av näringslivet och etiken. Men därför anser vi inte att alla delar i detta förslag är dåligt. Det säger vi inte. Vi säger att vi vill ha tillbaka ett ännu bättre förslag. Det är därför Centerpartiet och Folkpartiet yrkar på att detta förslag ska avvisas, och vi vill ha tillbaka ett bättre förslag. Vi tycker att det finns goda grunder för det. Det lämnar mycket i övrigt att önska. Majoriteten, som jag refererade till inledningsvis, tycker inte att det är glasklart på alla punkter i det här betänkandet.

Vi ska inte strida mer om denna sak. Det är viktigt att se till att det blir bättre villkor för de svenska företagen så att vi slipper skatteplanering och att fler företag flyttar ut.

Anf. 189 PER ROSENGREN (v) replik:

Herr talman! Vi är säkert eniga.

Jag välkomnar det folkpartistiska förslaget när det gäller CFC-lagstiftning. Det här gäller väl också Centerpartiet, men de får redogöra för det sedan. Hur skulle ni vilja utforma det? Vad är det som är konkret fel i det nuvarande? Det är lätt att avfärda propositionen och be om något nytt. Men om man kommer med något nytt som är ännu tuffare och ser annorlunda ut?

Man är ganska ödmjuk när man lägger fram ett betänkande av denna art. Det är väl ganska naturligt. Jag tror att de flesta skattejurister kan verifiera att det inte finns något område som är så krångligt och svårt eftersom det dessutom har internationella konsekvenser. Det är så många tentakler som ska sträckas ut för att det här ska funka.

Det är oerhört viktigt när den här lagstiftningen har satts i sjön att den också följs upp. Det är bra att det finns ett tillkännagivande om filialerna. Det är en sak som har hamnat mellan stolarna, och vi vet inte vilka effekter en ändring i propositionen skulle ha fått. Det finns många andra saker som måste följas upp. Även propositionen andas en ödmjukhet som jag tycker är bra och som vi måste ta till oss. Det är möjligt att det finns saker som ska ändras – till och med ganska snabbt – både åt det ena och det andra hållet. Det är kanske till och med så att man blir tvingad till en skärpning eftersom det kan dyka upp så kallade kryphål. Det brukar göra det. Ju krångligare en lagstiftning är ju finurligare kryphål brukar dyka upp. Vi får se. Jag är övertygad om att denna lagstiftning säkert kommer att förändras under resans gång.

Anf. 190 PER LANDGREN (kd) replik:

Herr talman! Per Rosengren talar om vad Svenskt Näringsliv tycker. Svenskt Näringsliv och alla som över huvud taget seriöst har arbetat med frågan om CFC-beskattni ska vara överens om att den behövs. I någon fason behövs den, men redan nu talas det om i olika länder att med den struktur vi nu har anammat kan det hända att den inte är nödvändig. Rosengren pressar Folkpartiet vad gäller CFC, men det finns redan ett slags CFC-lagstiftning i nuvarande lagstiftning, i inkomstskattelagen, även om den inte är tillfyllest.

Per Rosengren ondgör sig över frågan om generalklausul. Vi har skrivit "ett slags generalklausul". Vi vet att generalklausul är som ett rött skynke. Men vi talar om en överordnad lagstiftning som ska beivra det som samma lagstiftning som Rosengren prisar ska beivra. Så farligt är det inte. Vi har bara vänt på bevisbördan. I stället för att misstänkliggöra vartenda bolag som har sin verksamhet utomlands, vilket Rosengren tycker är rimligt – har man för låg skatt blir man misstänkt för skattefusk – vill vi vända på steken och i det här fallet ge myndigheten Riksskatteverket möjligheten att agera utifrån misstanke. Så sker i alla möjliga andra sammanhang. Vi vet att generalklausuler kan missbrukas. Det kan vara farligt. Men det här har föreslagits av Svenskt Näringsliv. Rosengren blandar bort korten. En sådan farlig främmande fågel är det inte fråga om.

Anf. 191 PER ROSENGREN (v) replik:

Herr talman! Generalklausulen ska vara något överordnat, men den ska innehålla samma saker – om jag uppfattade Per Landgren rätt – som CFC-lagstiftningen ska förhindra.

"Något slags generalklausul." Hur luddig får man vara när man lägger fram förslag eller när man skriver reservationer? Man måste väl ha någon tydlighet om var gränsen går, vilken typ av inkomst, vilka typer av transaktioner, som ska vara tillåtna eller inte tillåtna. Man måste på något sätt åtminstone ange en färdriktning än bara säga "något slags generalklausul". I övrigt var det Per Landgren sade ett under av tydlighet – eller otydlighet.

Jag återkommer till frågan om 50 % av kapitalet. Det är då man har total kontroll. Samtidigt har ni näringsbetingade aktier. För näringsbetingade aktier räcker det med 10 %.

Vad är det för konsekvens i er politik? Ni är så ultimata att hela tiden gynna näringslivet. Där ska det vara 50 %, och där ska det vara 10 %. Är det inte naturligt att man har samma begrepp inom samma område? Vi har försökt att säga när vi har diskuterat slopad kapitalvinstbeskattni att i fråga om näringsbetingade aktier är det fråga om 25 % innehav. Då skulle det ha stämt överens med denna också. Det är lite tråkigt att fastna vid 10 %. Det var bara Vänsterpartiet som var emot. Då hade vi haft någon form av konsekvens i det hela. Moderaterna och Kristdemokraterna vill ha 50 %.

Jag förstår hur ni resonerar: Det gäller att gynna och gynna och ställa sig in hos en viss del i samhället utan att titta på konsekvenserna av den egna politiken.

Anf. 192 PER LANDGREN (kd) replik:

Herr talman! Nej, nu vill Rosengren polemisera, och det kan vara roligt. Men det är bra om det finns faktaunderlag för polemiseringen.

Vi börjar med frågan om generalklausul. Nu har han läst innantill ”ett slags generalklausul”! Man kan inte vara nog tydlig. Det handlar om en överordnad lagstiftning där bevisbördan är den omvända till vad Rosengren vill.

Vi har i vår motion och i vår lilla reservation talat om intern frisättning och ränteavdragsarbitrage och så vidare. Det är fråga om den typen av skattefusk. Vi behöver inte specificera mer. Det känns som lite smålarvigt onödigt kriorättande.

Sedan var det frågan om 50-procentsregeln. Vi kan göra som Rosengren säger att regeringen och Finansdepartementet kommer att göra. Man kommer att samla upp de saker som man har hittat och som inte stämmer. Sedan ändrar och justerar man. Det är kanske inte bra, men jag är beredd att säga att vi kanske ska justera den gräns vi talade om i våras, när undertecknad för övrigt var familjeledig. Jag hade inte samma inflytande då som nu. Motiveringen till 50 % här och nu är glasklar i vår gemensamma reservation med Moderaterna. Vi säger tydligt att ”minoritetsägare har inga möjligheter att tvinga ett företag till en mer noggrann redovisning eller att lämna speciell information till vissa delägare”.

Det är faktum. Sedan kan Rosengren orda lite fram och tillbaka om att det ska vara 25 %. Du har inte på något sätt i utskottsbetänkandet problematiserat och förklarat varför. Det är väl samma godtycke som regeringen visat: Ja, 25 kan vara bra – vi sticker upp fingret lite grann. Det där imponerar inte på mig.

Jag ska passa på att yrka bifall till reservation nr 3. Moderaterna har redan yrkat bifall till reservation nr 2.

Anf. 193 PER ROSENGREN (v) replik:

Herr talman! När det först gäller procentsatsen anser ni att man med 10 % i den ena lagstiftningen har tillräcklig kontroll över företagen – då är det näringsbetingade aktier. Det är precis vad ni skrev under på när ni tog lagstiftningen om slopad kapitalvinstbeskattnig. Då sänkte man den från 25 till 10. Då var det argumenterat från regeringens sida, vilket ni köpte, att det för de flesta företag räcker med 10 % för att ha det stora inflytandet. Det köpte ni då. Nu kräver ni 50 % och säger att det är först då man har kontroll.

Gå tillbaka och läs det betänkande ni skrev under förut! Nu kräver ni 50 %, som sagt var. Det är så inkonsekvent.

En generalklausul kan aldrig vara exakt och tydlig. Då säger Per Landgren att det är bara för att vi ska vända på bevisbördan. Men varför ska vi vända på bevisbördan just i en del av hela skattelagstiftningen? I så fall skulle man ha omvänd bevisbörda i hela skattelagstiftningen. Man kan väl inte plocka ut just CFC-beskattnig och säga att där ska man ha en särskild ordning. Det blir fullkomligt knepigt.

Jag måste nämna en rolig sak. Per Landgren sade att han hade varit ”familjeledig”. Jag tycker att det är ett trevligt begrepp.

Anf. 194 ROGER TIEFENSEE (c):

Herr talman! Ledamöter, åhörare! Vi håller på att diskutera ändrade regler för CFC-beskattnings. Det har frågats tidigare, och jag ställer också frågan: Vad är egentligen CFC-beskattnings?

Hade jag fått begreppet till mig för några år sedan hade jag trott att det var en beskattnings på klorfluorkarboner, för jag har sysslat mycket med miljöpolitik. En sådan beskattnings kanske skulle vara mer motiverad än de skatteförändringar som vi gör i dag. Klorfluorkarboner påverkar nämligen ozonskiktet, som skyddar oss mot solens ultraviolettera strålning, och är alltså ett reellt hot.

I det här sammanhanget står CFC för *Controlled Foreign Company*. Det handlar om beskattnings av svenska bolag som har dotterbolag i andra länder och i länder där de har möjlighet att ta ut lågbeskattade inkomster.

När jag satt och förberedde det här skrev jag "enkelt uttryckt", och jag hade fyra eller fem lappar med "enkelt uttryckt" innan jag kom fram till hur jag skulle fortsätta.

Enkelt uttryckt handlar det här om att man ska skärpa skattereglerna så att lågbeskattade inkomster hos ett utländskt dotterbolag ska tas upp till beskattnings hos det svenska moderbolaget. Då ska det beskattas som om det dotterbolaget fanns i Sverige. Det handlar egentligen om att vi ska se svenska koncerner på ett annat sätt än koncerner ses i allmänhet.

Det är en komplicerad lagstiftning. Det erkänner regeringen själv. Det finns massor av undantag. Det finns långa listor på länder som inte ingår. Samtidigt finns det långa listor på länder som inte ingår i regioner som inte ingår, alltså listor på länder som ingår. Det blir väldigt lätt rörigt när man läser den här lagtexten.

Såvitt jag förstår ingår till exempel Ericssons dotterbolag på Cypern och träffas av den här CFC-beskattnings i det fall det har låg inkomstskatt på Cypern. Då får moderbolaget Ericsson i Sverige betala mellanskillnaden, som om detta dotterbolag fanns i Sverige.

Herr talman! Alla dessa svårgenomträngliga regler och listor införs därför att det finns en teoretisk risk att den svenska skattebasen skulle urholkas genom så kallat räntearbitrage. I propositionen har regeringen inte lyckats påvisa hur den här urholkningen av skattebasen äger rum i praktiken. Man har inte heller lyckats påvisa hur stor risken är och hur mycket skattebasen skulle minska om vi inte gör någonting, om vi behåller de nuvarande reglerna för CFC-lagstiftning.

Följaktligen har regeringen inte heller analyserat vad som händer om de föreslagna reglerna tas. Det finns ju därmed en risk att koncerner med moderbolag i Sverige har missgynnats jämfört med andra koncerner. Det har bland andra Vattenfall, ett statligt bolag, påpekat i sitt remissvar.

Avslutningsvis, herr talman, är det mycket som tyder på att de här föreslagna CFC-reglerna strider mot EG-fördraget och den artikel om etableringsfrihet som finns i EG-fördraget. Sammantaget innebär det att det finns väldigt mycket osäkerheter.

Jag tycker inte att det finns en tillräckligt stark motivering bakom de förslag som läggs, och jag vill därmed yrka avslag på propositionen och alltså bifall till reservation 1.

Det innebär att regeringen får ett uppdrag att återkomma med en analys av de samhällsekonomiska effekterna. Jag tycker inte att vi ska skapa regler som missgynnar svenska bolag med verksamhet och dotterbolag i

andra länder innan vi vet om det föreligger ett problem och innan vi vet hur stort problemet är. Det här är ett tydligt uppdrag till regeringen att komma tillbaka med någonting bättre. Det behövs en CFC-lagstiftning. Vi har en CFC-lagstiftning. Men det här förslaget duger inte.

Prot. 2003/04:41
3 december

*Ändrade regler för
CFC-beskattni*

Anf. 195 PER ROSENGREN (v) replik:

Herr talman! Jo, Roger Tiefensee, CFC-lagstiftningen behövs i allra högsta grad. Du frågade varför regeringen i propositionen inte skriver hur det ska gå till. Det är väldigt lätt att överföra pengar från ett svenskt bolag till ett dotterbolag. Sedan lånar dotterbolaget ut pengarna till moderbolaget. Man betalar ränta, och så för man skatteunderlag från Sverige till det lågbeskattade landet. Det är inga som helst problem att göra sådana upplägg i dag. Det är därför vi behöver denna typ av CFC-lagstiftning. Vi måste sätta den i sjön så fort som möjligt.

Det finns inga skatteexperter eller skattejurister som har någon annan uppfattning. Ska vi få ett fungerande näringsliv runt om i Europa, och att man skattar där man bedriver verksamhet, måste vi göra detta. Det finns faktiskt en väldigt stor uppfinningsrikedom hos företag när det gäller att se till att skatta så lågt som möjligt i vissa andra länder.

Om Centerpartiet och Roger Tiefensee inte har insett detta och inte inser att räntearbitrage, att överföra kapital och sedan låna tillbaka det, dra räntorna i Sverige och lägga de lågbeskattade inkomsterna i något annat land, beklagar jag detta.

Anf. 196 ROGER TIEFENSEE (c) replik:

Herr talman! Jag är helt överens med Per Rosengren om att det finns just en teoretisk risk. Men min fråga gällde det som regeringen inte har lyckats påvisa: Hur går det här till i praktiken? I praktiken har Sverige en låg, konkurrenskraftig bolagsskatt. I praktiken finns det också en fortsatt valutaosäkerhet, eftersom svenska folket tog beslut om att vi inte ska gå in i EMU.

Eftersom Per Rosengren är så övertygad om behovet av den här skärpta CFC-lagstiftningen antar jag att han har en uppfattning om vad som händer om vi har oförändrade regler. Hur skulle det påverka skattebasen? Något slags storleksordning skulle vara på sin plats.

Hur skulle dessutom de regler som införs nu påverka skattebasen i och med att koncerner med sitt säte i Sverige missgynnas jämfört med andra koncerner? Det är klart att man måste göra en sådan riskanalys. Det är det vi och Folkpartiet har begärt i vår reservation.

Anf. 197 PER ROSENGREN (v) replik:

Herr talman! När vi slopade kapitalvinstbeskattni

Det är väldigt svårt för mig att kvantitativt uppskatta hur mycket det här skulle innebära i minskade skatteintäkter. Det kan man bara spekulera i, och jag vill inte gå in och spekulera i det.

Jag tror inte att det finns någon som tar de här frågorna på allvar, som forskar på det och arbetar med det som har någon annan uppfattning än att vi måste ha en CFC-beskattnings för att inte skattebaserna ska urholkas runtom i landet. Den föreslagna CFC-beskattnings är i ett internationellt perspektiv mycket generös. Det finns faktiskt länder som till och med inlemmar finansinstitut och så vidare i det här. Det har Sverige valt att plocka undan. Det finns också ett antal andra undantag.

Den lagstiftning som nu ligger här är generös. Jag skulle vilja se den lagstiftning som Folkpartiet och Centern vill sätta i sjön. Vi har inte sett den. Vi har inte ens sett antydningar till hur den skulle se ut.

Anf. 198 ROGER TIEFENSEE (c) replik:

Herr talman! Det är precis som jag sade förut. Jag förstår det teoretiska resonemanget kring räntearbitrage. Men problemet är att den här lagstiftningen drabbar företag som Ericsson som är verksamt på Cypren, som sysslar med vanlig verksamhet där, inte håller på med räntearbitrage, utan bara är verksamt i ett land med låg bolagsskatt. Då har man skapat en lagstiftning som är generell och föser in alla i samma fälla. Det är underförstått att alla håller på med räntearbitrage. Då har man skapat en lagstiftning som inte löser problemet utan skapar nya problem.

Så har vi det här med EG-rätten. Det bygger på att man har en rätt att etablera sig i ett annat EU-land och verka där som företag under samma förutsättningar som gäller i det landet. För mig är det här rätt så klart. Det berör Estland, ett kommande EU-land. Det berör Irland, Luxemburg, Nederländerna, ett antal länder i EU. Det är rätt så klart för mig att det här påverkar och bryter mot den etableringsfriheten. Min fråga till Per Rosengren är om man kan garantera att de här förslagen inte bryter mot etableringsfriheten.

Anf. 199 INGEGERD SAARINEN (mp):

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 4.

Anf. 200 FREDRIK OLOVSSON (s):

Herr talman! Det var intressant att höra förändringen från de bombastiska uttalandena från talarstolen innan till replikskiftet mellan Per Rosengren och några borgerliga representanter, den ödmjukhet som plötsligt infann sig när det visade sig vara ganska svårt och besvärligt. Det är det nämligen.

Som Arne Kjörnsberg inledde med fattade riksdagen i maj beslut om att från halvårsskiftet i år avskaffa skatten på kapitalvinster på näringsbettingade innehav av andelar i andra företag. När vi gjorde de förändringarna var vi tydliga med att vi ansåg att det var nödvändigt att återkomma med en ny CFC-lagstiftning, bland annat för att de inte skulle komma att utnyttjas på ett sätt som skulle urholka den svenska bolagsskattebasen. Då var det bara Moderaterna som reserverade sig och menade att det nog ändå inte skulle behövas någon ny CFC-lagstiftning. Men det är inte de som yrkar avslag i dag.

Nu har vi ett förslag på bordet om ny CFC-lagstiftning, ett förslag som alltså inte ska ses enskilt utan kopplat till de förändringar som vi gjorde från halvårsskiftet. Syftet med CFC-reglerna är, som tidigare har sagts, att förhindra eller i vart fall försvåra skatteplanering. Reglerna ska göra det svårare att genom olika former av transaktioner med lågbeskattade utländska juridiska personer komma undan skatt i Sverige.

De CFC-regler som vi föreslår är på många sätt en kompromiss mellan olika intressen. Att vara helt utan sådana här regler skulle göra det möjligt för företag att via olika former av upplägg undgå beskattning av inkomster som faktiskt borde beskattas i Sverige, vilket självklart inte är en rimlig ordning. Det är också viktigt att alla svenska företag lever med samma skatteregler. Vi tycker inte att vi ska medverka till att öppna dörren för olika former av skatteplanering som vissa framför allt större företag kan göra medan mindre bolag som inte kan använda sig av utländska dotterföretag får hålla till godo med andra och indirekt strängare skatteregler.

Samtidigt måste CFC-reglerna utformas på ett sätt som gör att svenska företag kan verka på relativt lika villkor som företag i andra länder. Det är utskottets eller i varje fall majoritetens uppfattning att så är fallet när det gäller förslagen i det här betänkandet. Vi klarar balansgången mellan de olika intressena.

Herr talman! CFC-regler är heller ingenting nytt eller märkligt. Vi har det som sagt redan i Sverige. De flesta andra länder inom såväl EU som övriga OECD-området har det också. Jag vill dessutom hävda att CFC-reglerna krävs om Sverige ska leva upp till de krav som ställs utifrån den uppförandekod för företagsbeskattning som EU:s medlemsstater är överens om. Uppförandekoden går ut på att undanröja åtgärder som leder till skadlig skattekonkurrens inom EU. Sverige har varit en aktiv och pådrivande aktör i det jobbet. Vi saknar ju för egen del sådana här skadliga åtgärder i vår skattelagstiftning. Det vore därför dumt att skaffa oss ett regelverk som innebär att vi kanske inte riktigt klarar det. CFC-reglerna ska ju se till att vi fixar den gränsen också när vi har avskaffat skatten på kapitalvinster på näringsbetingade innehav.

Genom att avstå från de reglerna eller genom att luckra upp dem som exempelvis genom att göra övergångsreglerna för *coordination centres* i Belgien lite lösligare ökar risken för att vi inte riktigt håller rågången. Andra länder som exempelvis Tyskland tar inte samma hänsyn som vi i Sverige gör redan i majoritetens förslag. Där beskattar man sina företag fullt ut för inkomster från ett belgiskt *coordination centre* i de fall som de anses vara lågbeskattade.

Herr talman! Som jag inledde med ska man samtidigt säga att det här är ett svårt och krångligt område. Det har klart framgått av beredningen av det här ärendet, som också Per Rosengren beskrev, med utredningar, promemorior och nya utredningar fram och tillbaks i utskottet.

Just därför är vi nöjda med att regeringen i sin proposition aviserar att Skatteverket redan i vår ska få ett uppdrag att tämligen omedelbart påbörja att utvärdera den nya lagstiftningen. Samtidigt föreslår utskottet att man ska göra en förnyad prövning av filialregeln. Jag vet också att regeringen, som den alltid gör, kommer att följa hela det här komplexa området för att kunna vidta åtgärder om det skulle visa sig vara nödvändigt, åt både det ena och det andra hållet får man väl säga.

Herr talman! Jag vill yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 201 PER LANDGREN (kd) replik:

Herr talman! Fredrik Olovsson talade i början om bombastiska uttalanden och bombasmer. Jag vet inte var de fanns någonstans.

Bortsett från det har vi först och främst detta med etableringsfriheten. Där har utskottet i betänkandet sagt att man inte tror att detta strider mot den grundläggande EG-rätten. Man säger ungefär att så länge inte domstolen dömer på annat sätt har vi den här lagstiftningen.

Jag ifrågasätter detta. Jag tycker självklart att det ska vara lika villkor inom EU och även någon typ av intern konkurrens i skattehänseende.

Men det jag framför allt vill fråga Fredrik Olovsson om är detta med att misstänkliggöra och fälla företag som verkar i länder som har för låg skatt. Alla är ju inte skattefuskare. Alla finns ju inte till exempel på Cypern, som vi hörde, för att kunna ha sådana här arbitragelösningar, utan man är där för att bedriva seriös verksamhet. Man kanske också konkurrerar i viss utsträckning med inhemska bolag.

Varför det här misstänkliggörandet? Vad är det som motiverar detta? Kan Fredrik problematisera det något?

Sedan kan det också vara intressant, även om jag och vi är för en CFC-beskattnings, att få höra varför inte nuvarande lagstiftning, som i alla fall förbjuder internprissättning, tillsammans med en sådan här generalklausul – *ett slags* generalklausul, som jag sagt tidigare – skulle vara tillräcklig. Den problematiseringen har jag inte påträffat någonstans.

Anf. 202 FREDRIK OLOVSSON (s) replik:

Herr talman! Jag blev precis som Per Rosengren lite förvånad när jag läste just reservationen om generalklausul eftersom ni tidigare har tagit så kraftigt avstånd från detta. Jag hörde dock i det tidigare replikskiftet att Per Landgren inte tycker att det är någonting vi bör diskutera vidare, så jag får väl avstå.

När det sedan gäller rättsläget och EU vet vi ju inget om det. Lagrådet har mycket riktigt påpekat att EG-domstolen har tolkningsföreträde när det gäller den primärrätt som det handlar om, och eftersom man inte har prövat frågan vet vi inte hur det går.

Jag tycker dock inte att man redan på förhand ska lägga sig platt exempelvis när det gäller skadlig skattekonkurrens, något jag tycker att det finns flera exempel på också i EU-länder, som sådana här *coordination centres*. Det finns ingen anledning för oss att lägga oss platt för det. Vi ska ha en lagstiftning i Sverige som vi tycker är bra, och sedan får vi argumentera för den i EU i de fall det behövs.

Anf. 203 PER LANDGREN (kd) replik:

Herr talman! Som vi har fått höra pågår det ju samtal om uppförandekoder och så vidare. Det finns ändå ett sådant arbete för att etableringsfriheten – som ju inte är någon nullitet utan något fundamentalt inom EU, där vi ska ha en gemensam marknad – ska kunna fungera. Jag tycker inte att man kan vifta bort en så seriös fråga.

Vi måste tänka själva. Det handlar inte om att lägga sig platt när det handlar om etableringsfrihet. Man lägger sig inte platt för de grundläggande fria rörligheterna inom EU. Det tycker jag är helt fel inställning.

Sedan gällde det frågan om generalklausul. Generalklausul är ju inte något främmande för Socialdemokraterna på något sätt. Så hemskt förvånad över att någon annan skriver någonting om detta kan väl Fredrik Olovsson ändå inte vara. När vi skriver om ett slags generalklausul, en övergripande lag mot missbruk av skattereglerna, är det inte konstigare än att man har en typ av överordnad målsättning med en viss lagstiftning. Det är legio på kontinenten. Det är legio även inom EU-lagstiftningen.

Jag är självklart beredd att diskutera frågan om generalklausul. Det var en bild: en överordnad lagstiftning som vänder på bevisbördan. Jag tycker inte att man spontant, som regeringen gör, kan misstänkliggöra all verksamhet utomlands som har svenska huvudägare. Det är ju detta ni gör. Ni har i andra sammanhang talat om att vi ska ha tillväxt och ett bra företagsklimat, och så kommer ni med en lagstiftning där ni misstänkliggör svenska seriösa företagare för att komma åt några.

Det är precis som jag sade i mitt anförande: Ni går med en lie över en rabatt för att ta ogräs när det växer en massa fint där också. Koncentrera er på ogräset i stället! Det är det vi vill göra.

Anf. 204 FREDRIK OLOVSSON (s) replik:

Herr talman! Nu fick vi ta del av de bombastiska uttalandena också i det här replikskiftet.

När det gäller CFC-regler är det ju inget konstigt, vilket jag också sade i mitt anförande. Det är inget som vi är unika med i världen. Detta har nästan alla EU-länder och OECD-länder. Det är ju inget märkvärdigt på det sättet.

Sedan blev jag förstås förvånad över att just Per Landgren skulle föreslå en generalklausul. I vårt betänkande SkU12, som vi diskuterade den 19 mars i år, skrev han i en reservation: "I rättssäkerhetens idé ligger att reglerna skall vara fasta och tydliga så att medborgarna därigenom kan förutse och förstå konsekvenserna av sitt handlande." I det här fallet ska det tydligen inte vara så, utan här ska man välja en annan modell. Det tycker jag är lite märkligt.

Anf. 205 ROGER TIEFENSEE (c) replik:

Herr talman! Fredrik Olovsson sade i sitt anförande att det här inte är en enkel lagstiftning, att det är krångliga regler. Jag är först i raden att hålla med. Det är väldigt komplicerat.

Det är också komplicerat huruvida det är en lagstiftning som bryter mot EG-rätten eller inte. Det nuvarande EG-fördragets artikel 33 handlar just om etableringsfrihet och att man inte ska få göra inskränkningar för medborgare när det gäller att etablera sig på en annan medlemsstats territorium. Detta rör inte bara medborgarna utan också företag. Man ska ha rätt att bedriva företag med samma regler som de människor som finns i det andra medlemslandet.

Det här lagförslaget berör väldigt tydligt inkomster som kommer från bank- och finansieringsrörelse, annan finansiell verksamhet och försäkringsverksamhet i Estland, ett blivande medlemsland, och Irland. Det berör också Luxemburg och Nederländerna, inte i hela sin bredd men också när det gäller finansieringsrörelser.

Då är min fråga till Fredrik Olovsson om han har någon uppfattning om huruvida de föreslagna reglerna bryter mot EG-rätten eller inte när det gäller just etableringsfriheten.

Anf. 206 FREDRIK OLOVSSON (s) replik:

Herr talman! Jag tror att det skulle vara att låta min expertis vara lite väl hög om jag skulle göra ett yttrande i just det fallet. Jag är inte domare i EG-domstolen, och det är där detta slutligen kommer att prövas. Det har vi också att rätta oss efter, naturligtvis.

Däremot tänker jag inte på förhand lägga mig platt för en del problem som finns när det gäller skadlig skattekonkurrens och annat. Jag tycker att man ska hävda de här principerna. Vi kommer också att vara i gott sällskap med andra länder inom EU, exempelvis Tyskland, som har CFC-lagstiftning.

Jag tycker inte att det finns anledning till någon annan bedömning än den regeringen gör. Den kan jag ställa upp på.

Anf. 207 ROGER TIEFENSEE (c) replik:

Herr talman! Det goda sällskap som Tyskland utgör och som Fredrik Olovsson hänvisar till är just en fällande dom i EG-domstolen, Lankhorst-Hohorst- domen. Nu vet jag inte om uttalet var rätt, men Tyskland har alltså har blivit fällt för diskriminering just kopplat till sin CFC-lagstiftning.

Det är riktigt att vi inte vet rättsläget. Men jag tycker ändå att man borde ha något slags försiktighetsprincip och snegla på domstolsutslag som redan har fallit. Framför allt borde vi få en lagstiftning som träffar just de här räntearbitragen som vi inte vill ha, i stället för den föreliggande lagstiftningen som träffar all verksamhet i länder som bara har låg bolagsskatt fastän man inte sysslar med några olagligheter.

Jag vill inte tro att Ericsson i sin verksamhet på Cypern sysslar med något slags olagligheter eller håller på med räntearbitrage. Men man kommer ändå att träffas eftersom Cypern i den delen har en låg bolagsskatt.

Anf. 208 FREDRIK OLOVSSON (s) replik:

Herr talman! Med tanke på att Roger Tiefensee har så mycket kunskaper på det här området och så mycket förslag och idéer är det märkligt att man inte har presenterat ett enda förslag i sin reservation.

Anf. 209 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Herr talman! Folkpartiet sitter inte i regeringen, icke heller Centerpartiet. Det gör att kraven på att vi ska lägga fram kompletta förslag, som herr Rosengren och nu också herr Olovsson reser, är på gränsen till att vara övermaga. Det står på s. 7 i utskottets majoritetsbetänkande berömande att Finansdepartementet har lagt ned mycket arbete på att för-

bättra reglerna. Det borde väl herr Olovsson veta att ett oppositionsparti inte besitter så enorma resurser att man kan lägga fram egna lagförslag på ett sådant här område. Det är faktiskt att begära för mycket.

Däremot har vi, som herr Olovsson hade sett om han läst vår reservation tillsammans med Centerpartiet, ett förslag på inriktning. Jag vill läsa in det i protokollet, eftersom det ifrågasätts här: ”Vi anser att regeringens förslag till nya CFC-regler bör avslås av riksdagen. I stället för att införa ett nytt generellt regelsystem bör regeringen koncentrera sitt intresse på att undanröja icke önskvärda effekter av de skatteregler som redan gäller för bolag som driver verksamhet i utlandet. Utgångspunkten bör därför vara att snabbt ta bort generellt verkande hinder och bara behålla sådana regler som är helt nödvändiga för att hindra skattefusk.”

Detta är vad ett oppositionsparti kan åstadkomma av inriktning. Det borde också ni veta som en gång har suttit i opposition. Man kan inte komma med totala skatteförslag.

Jag uppskattar mycket att vi betecknas som ödmjuka. Det är också någonting som jag tycker att Socialdemokraterna visar, och den här propositionen som herr Olovsson refererar till är ju en avvägning mellan olika intressen. Det var bra att ni läste in detta till protokollet, tycker jag. För detta är inte lätt. Men att begära att vi ska presentera fullständiga lagförslag i detta ärende duger faktiskt inte.

Anf. 210 FREDRIK OLOVSSON (s) replik:

Herr talman! Det var väl inte precis ett komplett lagförslag jag efterlyste. Men jag lovar att jag inte ska göra om misstaget att tro oppositionen om för mycket i framtiden.

När det sedan gäller ödmjukheten tycker jag faktiskt att vi ska vara väldigt ödmjuka. Jag tycker att detta är oerhört komplicerat. Och jag är alldeles övertygad om att vi flera gånger, kanske till och med under den här mandatperioden, får skattefrågor som har med detta att göra på vårt bord igen. Jag är faktiskt rätt säker på det.

Anf. 211 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik:

Herr talman! Detta uppskattar vi mycket, eftersom jag anser att detta är mycket svåra frågor. Jag tycker att beskrivningen på s. 8 av avvägningen mellan olika motstridiga önskemål är en viktig och korrekt beskrivning av vad det är fråga om. Det står också helt riktigt att om EG-domstolen skulle komma att träffa avgöranden kan man få ompröva den här lagstiftningen från regeringens sida, trots att Finansdepartementet har lagt ned mycket arbete på detta.

Likväl är det på det sättet att det finns sådana oklarheter som enligt Folkpartiets och Centerpartiets mening skulle ha kunnat undanröjas genom en tydligare lagstiftning. Och Lagrådet för sin del har också ansett att det finns oklarheter i det här. Det är klart att jag inte tror att ni bortser från detta, men man får acceptera att vi i Folkpartiet och Centerpartiet hyser den åsikten att man kunde ha lagt ned ännu något mer arbete.

Men jag är glad om ni lägger märke till den inriktning som vi har. Den kanske vi till och med kan bli eniga om.

Anf. 212 FREDRIK OLOVSSON (s) replik:

Herr talman! Det är bra att vi är överens om att det är svårt. Dessutom är det bra att vi är överens om att vi ska vara ödmjuka i de här frågorna. Det tror jag är nödvändigt.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 4 december.)

11 § Omedelbart avdrag för reparation och underhåll på näringsfastigheter

Föredrogs
skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU8
Omedelbart avdrag för reparation och underhåll på näringsfastigheter
(prop. 2003/04:16).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 4 december.)

12 § Avdrag för utdelning på insatsemissioner

Föredrogs
skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU13
Avdrag för utdelning på insatsemissioner (prop. 2003/04:22).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 4 december.)

13 § Skatteadministrativt samarbete i EU

Föredrogs
skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU14
Skatteadministrativt samarbete i EU (prop. 2003/04:24).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 4 december.)

14 § Nya faktureringsregler när det gäller mervärdesskatt

Föredrogs
skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU15
Nya faktureringsregler när det gäller mervärdesskatt (prop. 2002/03:99
delvis och prop. 2003/04:26).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 4 december.)

Föredrogs
skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU16
Skatteregler om värdering av lager av finansiella instrument (prop.
2003/04:28).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 4 december.)

16 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades
Proposition
2003/04:43 Obeställd e-postreklam

17 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställdes

den 3 december

2003/04:180 av *Christina Berlin* (fp) till utbildningsminister Thomas
Östros
Campus Telge

2003/04:181 av *Siv Holma* (v) till utbildningsminister Thomas Östros
Utbildning och forskning om nationella minoriteter

2003/04:182 av *Hillevi Engström* (m) till statsrådet Barbro Holmberg
Uppehållstillstånd för brottsoffer för människohandel

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabb-
protokoll tisdagen den 9 december.

18 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 3 december

2003/04:381 av *Lars Gustafsson* (kd) till statsminister Göran Persson
Tillsättande av en etikkommission

2003/04:382 av *Cristina Husmark Pehrsson* (m) till näringsminister Leif
Pagrotsky
Apoteket AB

2003/04:383 av *Marita Aronson* (fp) till socialminister Lars Engqvist
Förskrivning av narkotikaklassade läkemedel

2003/04:384 av *Sylvia Lindgren* (s) till statsrådet Berit Andnor
Översyn av föräldraförsäkringssystemet
2003/04:385 av *Annika Qarlsson* (c) till statsrådet Morgan Johansson
Rökförbud i serveringsmiljöer
2003/04:386 av *Lars-Ivar Ericson* (c) till statsrådet Morgan Johansson
Situationen för svenska narkotikamissbrukare i Köpenhamn
2003/04:387 av *Gustav Fridolin* (mp) till statsrådet Pär Nuder
Situationen för HBT-personer i Namibia
2003/04:388 av *Gustav Fridolin* (mp) till statsrådet Gunnar Lund
Situationen för HBT-personer i Nigeria
2003/04:389 av *Karin Granbom* (fp) till statsrådet Carin Jämtin
Utveckling av ej kommersiellt gångbara läkemedel
2003/04:390 av *Luciano Astudillo* (s) till utrikesminister Laila Freivalds
ICC
2003/04:391 av *Maria Hassan* (s) till utrikesminister Laila Freivalds
Folkmordet i Ukraina 1932–1933
2003/04:392 av *Maria Hassan* (s) till statsrådet Hans Karlsson
Arbetsvillkor för unga barnflickor från Östeuropa
2003/04:393 av *Nyamko Sabuni* (fp) till justitieminister Thomas Bodström
Datorrelaterade patent
2003/04:394 av *Torkild Strandberg* (fp) till justitieminister Thomas Bodström
Polisens uppklaringsprocent beträffande brott
2003/04:395 av *Kjell-Erik Karlsson* (v) till miljöminister Lena Somestad
Skydd för tätortsnära natur
2003/04:396 av *Siv Holma* (v) till kulturminister Marita Ulvskog
Film för minoriteter

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 9 december.

19 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 2 december

2003/04:332 av *Jörgen Johansson* (c) till finansminister Bosse Ringholm
Regeringen och budgetlagen
2003/04:333 av *Marietta de Pourbaix-Lundin* (m) till statsrådet Lars-Erik Lövdén
Bostadsmarknad för eliten

2003/04:248 av *Lars U Granberg* (s) till statsrådet Mona Sahlin
Synen på kvinnors sexualitet
2003/04:251 av *Torkild Strandberg* (fp) till justitieminister Thomas Bodström
Narkotikabrottslighetens prioritet inom polisorganisationen
2003/04:273 av *Kjell-Erik Karlsson* (v) till näringsminister Leif Pagrotsky
Hållbar tillväxt för att undvika miljökatastrofer i Tuvalu
2003/04:316 av *Cecilia Widegren* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Möjligheter för företagare att teckna försäkring
2003/04:317 av *Johnny Gylling* (kd) till justitieminister Thomas Bodström
Sekretesslagen och rattfylleribrott
2003/04:318 av *Göran Persson* i Simrishamn (s) till försvarsminister Leni Björklund
Försvarets helikoptrar och flygpersonalens utrustning
2003/04:329 av *Gudrun Schyman* (v) till justitieminister Thomas Bodström
Skärpning av sexköpslagen
2003/04:331 av *Christer Nylander* (fp) till näringsminister Leif Pagrotsky
Offentligt stöd till företagsflyttningar
2003/04:334 av *Gudrun Schyman* (v) till utbildningsminister Thomas Östros
Jämställdhet som ett kvalitetskriterium inom högskolan
2003/04:335 av *Ragnwi Marcelind* (kd) till justitieminister Thomas Bodström
Prostitution
2003/04:337 av *Annelie Enochson* (kd) till justitieminister Thomas Bodström
Skadestånd
2003/04:338 av *Carina Hägg* (s) till miljöminister Lena Sommestad
Stiftelsen Byggdok
2003/04:341 av *Patrik Norinder* (m) till finansminister Bosse Ringholm
Jordbrukets skattesituation
2003/04:342 av *Torsten Lindström* (kd) till utbildningsminister Thomas Östros
Påbyggnadsutbildningar
2003/04:343 av *Jeppe Johnsson* (m) till justitieminister Thomas Bodström
Misskötsel vid icke frihetsberövande påföljd

2003/04:344 av *Carl-Axel Johansson* (m) till statsrådet Ulrica Messing
Utbyggnad av E 6 mellan Vellinge och Trelleborg
2003/04:345 av *Berndt Sköldestig* (s) till statsrådet Ulrica Messing
TEN-programmet och finansieringen av infrastruktursatsningar i Sverige
2003/04:346 av *Ulla Löfgren* (m) till statsrådet Ulrica Messing
Färjan Ring
2003/04:349 av *Ingegerd Saarinen* (mp) till näringsminister Leif Pagrot-
sky
Vattenfall och kärnkraft i Afrika
2003/04:350 av *Mona Berglund Nilsson* (s) till socialminister Lars Eng-
qvist
Behov av psykologisk hjälp på vårdcentralen
2003/04:351 av *Lars-Ivar Ericson* (c) till socialminister Lars Engqvist
Äldres hälsa
2003/04:352 av *Kalle Larsson* (v) till statsrådet Barbro Holmberg
Direktivet om asylprocedurer
2003/04:355 av *Carl-Axel Johansson* (m) till miljöminister Lena Som-
mestad
Väg E 6 Vellinge–Trelleborg
2003/04:356 av *Berndt Sköldestig* (s) till statsrådet Hans Karlsson
Modell mot uppsägningar i offentliga sektorn
2003/04:358 av *Lena Adelsohn Liljeroth* (m) till statsrådet Ulrica Mes-
sing
E 18:s sträckning vid Tensta–Rinkeby
2003/04:360 av *Carina Adolfsson Elgestam* (s) till statsrådet Mona Sah-
lin
Jämställd idrott
2003/04:361 av *Cecilia Wikström* (fp) till socialminister Lars Engqvist
Minskningen av statsbidrag till äldreforskning
2003/04:362 av *Viviann Gerdin* (c) till justitieminister Thomas Bodström
Frivården – en del av kriminalvården
2003/04:363 av *Torkild Strandberg* (fp) till justitieminister Thomas Bod-
ström
Prövning av advokatarvode

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 9 december.

Förhandlingarna leddes

av andre vice talmannen från sammanträdet början till och med 5 §
anf. 37 (delvis),
av förste vice talmannen därefter till och med 6 § anf. 77 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till och med anf. 121 (delvis),
av talmannen därefter till och med voteringen kl. 16.00,
av förste vice talmannen därefter till och med 9 § anf. 161 (delvis),
av andre vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 18.00 och
av förste vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

PER PERSSON

/Monica Gustafson

Innehållsförteckning

1 § Justering av protokoll	1
2 § Meddelande om skriftliga frågor och svar under juluppehållet.....	1
3 § Hänvisning av ärenden till utskott	1
4 § Förnyad bordläggning.....	1
5 § Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande.....	1
Bostadsutskottets betänkande 2003/04:BoU11	1
Anf. 1 GÖRAN HÄGGLUND (kd)	1
Anf. 2 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m)	4
Anf. 3 NINA LUNDSTRÖM (fp)	7
Anf. 4 OWE HELLBERG (v)	9
Anf. 5 GÖRAN HÄGGLUND (kd) replik	12
Anf. 6 OWE HELLBERG (v) replik	12
Anf. 7 GÖRAN HÄGGLUND (kd) replik	13
Anf. 8 OWE HELLBERG (v) replik	13
Anf. 9 NINA LUNDSTRÖM (fp) replik	13
Anf. 10 OWE HELLBERG (v) replik	14
Anf. 11 NINA LUNDSTRÖM (fp) replik	14
Anf. 12 OWE HELLBERG (v) replik	15
Anf. 13 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik	15
Anf. 14 OWE HELLBERG (v) replik	15
Anf. 15 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik	16
Anf. 16 OWE HELLBERG (v) replik	16
Anf. 17 RIGMOR STENMARK (c)	17
Anf. 18 OWE HELLBERG (v) replik	20
Anf. 19 RIGMOR STENMARK (c) replik	20
Anf. 20 OWE HELLBERG (v) replik	20
Anf. 21 RIGMOR STENMARK (c) replik	21
Anf. 22 ANDERS YGEMAN (s)	21
Anf. 23 GÖRAN HÄGGLUND (kd) replik	24
Anf. 24 ANDERS YGEMAN (s) replik	24
Anf. 25 GÖRAN HÄGGLUND (kd) replik	25
Anf. 26 ANDERS YGEMAN (s) replik	25
Anf. 27 RIGMOR STENMARK (c) replik	26
Anf. 28 ANDERS YGEMAN (s) replik	26
Anf. 29 RIGMOR STENMARK (c) replik	26
Anf. 30 ANDERS YGEMAN (s) replik	27
Anf. 31 NINA LUNDSTRÖM (fp) replik	27
Anf. 32 ANDERS YGEMAN (s) replik	28
Anf. 33 NINA LUNDSTRÖM (fp) replik	28
Anf. 34 ANDERS YGEMAN (s) replik	29
Anf. 35 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik	29

Anf. 36 ANDERS YGEMAN (s) replik	30
Anf. 37 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik.....	30
Anf. 38 ANDERS YGEMAN (s) replik	31
Anf. 39 OWE HELLBERG (v) replik	31
Anf. 40 ANDERS YGEMAN (s) replik	32
Anf. 41 OWE HELLBERG (v) replik	32
Anf. 42 ANDERS YGEMAN (s) replik	33
Anf. 43 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp).....	33
Anf. 44 RIGMOR STENMARK (c) replik	34
Anf. 45 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik.....	35
Anf. 46 RIGMOR STENMARK (c) replik	35
Anf. 47 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik.....	35
Anf. 48 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik.....	36
Anf. 49 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik.....	36
Anf. 50 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m) replik.....	36
Anf. 51 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik.....	37
Anf. 52 NINA LUNDSTRÖM (fp) replik.....	37
Anf. 53 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik.....	38
Anf. 54 NINA LUNDSTRÖM (fp) replik.....	38
Anf. 55 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp) replik.....	39
(Beslut fattades under 7 §.).....	39
6 § Kommunikationer	39
Trafikutskottets betänkande 2003/04:TU1	39
Anf. 56 JARL LANDER (s)	39
Anf. 57 CLAES ROXBERGH (mp).....	40
Anf. 58 ELIZABETH NYSTRÖM (m).....	41
Anf. 59 ERLING BAGER (fp).....	43
Anf. 60 JOHNNY GYLLING (kd).....	45
Anf. 61 CLAES ROXBERGH (mp) replik	47
Anf. 62 JOHNNY GYLLING (kd) replik	48
Anf. 63 CLAES ROXBERGH (mp) replik	48
Anf. 64 JOHNNY GYLLING (kd) replik	48
Anf. 65 KARIN SVENSSON SMITH (v).....	49
Anf. 66 JOHNNY GYLLING (kd) replik	51
Anf. 67 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	52
Anf. 68 JOHNNY GYLLING (kd) replik	52
Anf. 69 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	53
Anf. 70 ERLING BAGER (fp) replik.....	53
Anf. 71 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	54
Anf. 72 ERLING BAGER (fp) replik.....	54
Anf. 73 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	54
Anf. 74 SVEN BERGSTRÖM (c).....	55
Anf. 75 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	58
Anf. 76 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	59
Anf. 77 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	59
Anf. 78 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	60

Anf. 79	CARINA MOBERG (s)	60
Anf. 80	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	63
Anf. 81	CARINA MOBERG (s) replik	63
Anf. 82	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	64
Anf. 83	CARINA MOBERG (s) replik	64
Anf. 84	ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik	65
Anf. 85	CARINA MOBERG (s) replik	65
Anf. 86	ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik	66
Anf. 87	CARINA MOBERG (s) replik	66
Anf. 88	ERLING BAGER (fp) replik	66
Anf. 89	CARINA MOBERG (s) replik	66
Anf. 90	ERLING BAGER (fp) replik	67
Anf. 91	CARINA MOBERG (s) replik	67
Anf. 92	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m)	67
Anf. 93	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	70
Anf. 94	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	70
Anf. 95	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	71
Anf. 96	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	71
Anf. 97	RUNAR PATRIKSSON (fp)	72
Anf. 98	CLAES ROXBERGH (mp) replik	74
Anf. 99	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	74
Anf. 100	CLAES ROXBERGH (mp) replik	74
Anf. 101	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	75
Anf. 102	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	75
Anf. 103	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	76
Anf. 104	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	76
Anf. 105	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	77
Anf. 106	KARIN THORBORG (v)	77
Anf. 107	MIKAEL JOHANSSON (mp)	79
Anf. 108	JOHNNY GYLLING (kd) replik	80
Anf. 109	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	81
Anf. 110	JOHNNY GYLLING (kd) replik	81
Anf. 111	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	82
Anf. 112	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	82
Anf. 113	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	82
Anf. 114	RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	83
Anf. 115	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik	83
Anf. 116	HANS STENBERG (s)	83
Anf. 117	JOHNNY GYLLING (kd) replik	86
Anf. 118	HANS STENBERG (s) replik	86
Anf. 119	JOHNNY GYLLING (kd) replik	86
Anf. 120	HANS STENBERG (s) replik	87
Anf. 121	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	87
Anf. 122	HANS STENBERG (s) replik	88
Anf. 123	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik	88
Anf. 124	HANS STENBERG (s) replik	89
Anf. 125	BJÖRN HAMILTON (m)	89
Anf. 126	CHRISTER WINBÄCK (fp)	91
Anf. 127	MONICA GREEN (s)	93

Anf. 128 JOHNNY GYLLING (kd) replik	95
Anf. 129 MONICA GREEN (s) replik	96
Anf. 130 JOHNNY GYLLING (kd) replik	96
Anf. 131 MONICA GREEN (s) replik	96
Anf. 132 ANDERS G HÖGMARK (m)	97
Anf. 133 CARINA MOBERG (s) replik	100
Anf. 134 ANDERS G HÖGMARK (m) replik	100
Anf. 135 CARINA MOBERG (s) replik	100
Anf. 136 ANDERS G HÖGMARK (m) replik	100
Anf. 137 CARINA MOBERG (s) replik	100
Anf. 138 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	101
Anf. 139 ANDERS G HÖGMARK (m) replik	101
Anf. 140 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	101
Anf. 141 ANDERS G HÖGMARK (m) replik	102
(forts. 8 §)	102
Ajournering	102
Återupptagna förhandlingar	102
7 § Beslut om ärende som slutdebatterats vid dagens sammanträde	102
BoU1 Utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande	102
8 § (forts. från 6 §) Kommunikationer (forts. TU1)	104
Anf. 142 JÖRGEN JOHANSSON (c)	104
Anf. 143 BÖRJE VESTLUND (s)	105
Anf. 144 KARIN THORBORG (v) replik	106
Anf. 145 BÖRJE VESTLUND (s) replik	106
Anf. 146 KARIN THORBORG (v) replik	107
Anf. 147 BÖRJE VESTLUND (s) replik	107
Anf. 148 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s)	107
Anf. 149 BJÖRN HAMILTON (m) replik	108
Anf. 150 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik	108
Anf. 151 BJÖRN HAMILTON (m) replik	109
Anf. 152 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s) replik	109
Anf. 153 KRISTER ÖRNFJÄDER (s)	109
Anf. 154 ANDERS G HÖGMARK (m) replik	110
Anf. 155 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	111
Anf. 156 ANDERS G HÖGMARK (m) replik	111
Anf. 157 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik	111
(Beslut skulle fattas den 4 december.)	112
9 § Riksdagens arbetsformer	112
Konstitutionsutskottets betänkande 2003/04:KU5	112
Anf. 158 HENRIK S JÄRREL (m)	112
Anf. 159 TOBIAS KRANTZ (fp)	112
Anf. 160 INGVAR SVENSSON (kd)	114
Anf. 161 KERSTIN LUNDGREN (c)	115
Anf. 162 GUSTAV FRIDOLIN (mp)	116
Anf. 163 INGVAR SVENSSON (kd) replik	118
Anf. 164 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik	119
Anf. 165 INGVAR SVENSSON (kd) replik	119

Anf. 166	GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik.....	119
Anf. 167	BARBRO HIETALA NORDLUND (s).....	120
Anf. 168	GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik.....	122
Anf. 169	BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik	123
Anf. 170	GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik.....	123
Anf. 171	BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik	124
Anf. 172	MATS EINARSSON (v).....	124
Anf. 173	GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik.....	126
Anf. 174	MATS EINARSSON (v) replik	126
Anf. 175	GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik.....	127
Anf. 176	MATS EINARSSON (v) replik	127
Anf. 177	LARS-IVAR ERICSON (c).....	128
Anf. 178	MATILDA ERNKRANS (s).....	128
Anf. 179	ROLF GUNNARSSON (m)	129
Anf. 180	KALLE LARSSON (v).....	130
	(Beslut skulle fattas den 4 december.).....	131
Ajournering.....		131
Återupptagna förhandlingar		131
10 § Ändrade regler för CFC-beskattni ng		132
	Skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU6	132
Anf. 181	ARNE KJÖRNSBERG (s).....	132
Anf. 182	ULF SJÖSTEN (m).....	132
Anf. 183	GUNNAR ANDRÉN (fp)	133
Anf. 184	PER LANDGREN (kd).....	134
Anf. 185	PER ROSENGREN (v).....	135
Anf. 186	GUNNAR ANDRÉN (fp) replik.....	138
Anf. 187	PER ROSENGREN (v) replik.....	138
Anf. 188	GUNNAR ANDRÉN (fp) replik.....	139
Anf. 189	PER ROSENGREN (v) replik.....	139
Anf. 190	PER LANDGREN (kd) replik	140
Anf. 191	PER ROSENGREN (v) replik.....	140
Anf. 192	PER LANDGREN (kd) replik	141
Anf. 193	PER ROSENGREN (v) replik.....	141
Anf. 194	ROGER TIEFENSEE (c).....	142
Anf. 195	PER ROSENGREN (v) replik.....	143
Anf. 196	ROGER TIEFENSEE (c) replik.....	143
Anf. 197	PER ROSENGREN (v) replik.....	143
Anf. 198	ROGER TIEFENSEE (c) replik.....	144
Anf. 199	INGEGERD SAARINEN (mp)	144
Anf. 200	FREDRIK OLOVSSON (s)	144
Anf. 201	PER LANDGREN (kd) replik	146
Anf. 202	FREDRIK OLOVSSON (s) replik.....	146
Anf. 203	PER LANDGREN (kd) replik	146
Anf. 204	FREDRIK OLOVSSON (s) replik.....	147
Anf. 205	ROGER TIEFENSEE (c) replik.....	147
Anf. 206	FREDRIK OLOVSSON (s) replik.....	148
Anf. 207	ROGER TIEFENSEE (c) replik.....	148
Anf. 208	FREDRIK OLOVSSON (s) replik.....	148
Anf. 209	GUNNAR ANDRÉN (fp) replik.....	148

Anf. 210 FREDRIK OLOVSSON (s) replik	149
Anf. 211 GUNNAR ANDRÉN (fp) replik	149
Anf. 212 FREDRIK OLOVSSON (s) replik	150
(Beslut skulle fattas den 4 december.)	150
11 § Omedelbart avdrag för reparation och underhåll på näringsfastigheter	150
Skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU8	150
(Beslut skulle fattas den 4 december.)	150
12 § Avdrag för utdelning på insatsemissioner	150
Skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU13	150
(Beslut skulle fattas den 4 december.)	150
13 § Skatteadministrativt samarbete i EU	150
Skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU14	150
(Beslut skulle fattas den 4 december.)	150
14 § Nya faktureringsregler när det gäller mervärdesskatt.....	150
Skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU15	150
(Beslut skulle fattas den 4 december.)	150
15 § Skatteregler om värdering av lager av finansiella instrument.....	151
Skatteutskottets betänkande 2003/04:SkU16	151
(Beslut skulle fattas den 4 december.)	151
16 § Bordläggning	151
17 § Anmälan om interpellationer.....	151
18 § Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	151
19 § Anmälan om skriftliga svar på frågor.....	152
20 § Kammaren åtskildes kl. 20.14.....	155

Elanders Gotab, Stockholm 2004