

Riksdagens protokoll

2004/05:37

Torsdagen den 25 november

Kl. 12.00 – 20.43



Protokoll
2004/05:37

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 19 november.

2 § Avsägelse

Förste vice talmannen meddelade att *Lars Lindén* (kd) avsågt sig uppdraget som suppleant i finansutskottet från och med den 1 december.

Kammaren biföll denna avsägelse.

3 § Anmälan om kompletteringsval

Förste vice talmannen meddelade att Socialdemokraternas riksdagsgrupp på grund av uppkomna vakanser anmält Ronny Olander som ledamot i arbetsmarknadsutskottet, Leif Jakobsson som ledamot i Utrikesnämnden, Marita Ulvskog som suppleant i Utrikesnämnden samt Arne Kjörnsberg som ledamot i Krigsdelegationen.

Förste vice talmannen meddelade att Kristdemokraternas riksdagsgrupp på grund av uppkommen vakans anmält Else-Marie Lindgren som suppleant i finansutskottet från den 1 december.

Förste vice talmannen förklarade valda till

ledamot i arbetsmarknadsutskottet

Ronny Olander (s)

ledamot i Utrikesnämnden

Leif Jakobsson (s)

suppleant i Utrikesnämnden

Marita Ulvskog (s)

ledamot i Krigsdelegationen

Arne Kjörnsberg (s)

suppleant i finansutskottet
Else-Marie Lindgren (kd)

4 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

Interpellation 2004/05:139

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:139 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) om stöd till handikapporganisationer

Interpellationen kommer att besvaras tisdag den 14 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är att interpellanten inte informerats i vederbör-
lig ordning om svarsdatum.

Stockholm den 22 november 2004

Socialdepartementet

Berit Andnor

Enligt uppdrag

Erna Zelmin

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2004/05:142

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:142 av Ewa Thalén Finné om svarthandel

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 3 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är utlandsresa.

Stockholm den 23 november 2004

Miljödepartementet

Mona Sahlin

Interpellation 2004/05:144

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:144 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m) om försvaret, kvinnor och jämställdhet

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 10 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är arbetsanhopning.

Stockholm den 24 november 2004

Försvarsdepartementet

Leni Björklund

Enligt uppdrag

Michaela Dråb

tf Expeditions- och rättschef

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:149 av Rolf Gunnarsson (m) om den folkliga förankringen av det svenska försvaret

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 10 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är arbetsanhopning.

Stockholm den 24 november 2004

Försvarsdepartementet

Leni Björklund

Enligt uppdrag

Michaela Dråb

tf Expeditions- och rättschef

Interpellation 2004/05:159

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:159 av Karin Enström (m) om amfibiekåren

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 10 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är arbetsanhopning.

Stockholm den 24 november 2004

Försvarsdepartementet

Leni Björklund

Enligt uppdrag

Michaela Dråb

tf Expeditions- och rättschef

Interpellation 2004/05:162

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:162 av Ragnwi Marcelind om lekmanövervakare

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 14 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor.

Stockholm den 22 november 2004

Justitiedepartementet

Thomas Bodström

Interpellation 2004/05:163

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:163 av Peter Althin om brott mot äldre

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 14 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor.

Stockholm den 22 november 2004

Justitiedepartementet

Thomas Bodström

Interpellation 2004/05:165

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:165 av Yvonne Andersson (kd) om konsumenträtt för äldre

Interpellationen kommer att besvaras måndagen den 3 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresa.

Stockholm den 22 november 2004

Jordbruksdepartementet

Ann-Christin Nykvist

Enligt uppdrag

Anders Perklev

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2004/05:166

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:166 av Ingemar Vänerlöv om god man och förvaltare

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 14 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor.

Stockholm den 22 november 2004

Justitiedepartementet

Thomas Bodström

Interpellation 2004/05:173

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:173 av Torsten Lindström (kd) om äldreomsorgspersonalens utbildning

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 14 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 23 november 2004

Socialdepartementet

Ylva Johansson

Enligt uppdrag

Erna Zelmin

Expeditions- och rättschef

Interpellation 2004/05:174

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:174 av Alf Svensson (kd) om värdighet för äldre

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 14 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.
Stockholm den 23 november 2004
Socialdepartementet
Ylva Johansson
Enligt uppdrag
Erna Zelmin
Expeditions- och rättschef

Prot. 2004/05:37
25 november

Interpellation 2004/05:175

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:175 av Chatrine Pålsson (kd) om demensvården

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 14 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.
Stockholm den 23 november 2004

Socialdepartementet
Ylva Johansson
Enligt uppdrag
Erna Zelmin
Expeditions- och rättschef

Interpellation 2004/05:183

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:183 av Margareta Israelsson (s) om insatser mot sniffning av butangas

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 10 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.
Stockholm den 23 november 2004

Socialdepartementet
Morgan Johansson
Enligt uppdrag
Erna Zelmin
Expeditions- och rättschef

Interpellation 2004/05:184

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:184 av Luciano Astudillo (s) om diskriminering inom krog- och restaurangbranschen

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 10 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.
Stockholm den 23 november 2004

Socialdepartementet
Morgan Johansson
Enligt uppdrag
Erna Zelmin
Expeditions- och rättschef

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:186 av Tina Acketoft om delad vårdnad

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 14 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor.

Stockholm den 22 november 2004

Justitiedepartementet

Thomas Bodström

Till riksdagen

Interpellation 2004/05:188 av Hillevi Engström om preskriptionstiden för barnpornografibrott

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 14 december 2004.

Skälet till dröjsmålet är tjänsteresor.

Stockholm den 22 november 2004

Justitiedepartementet

Thomas Bodström

5 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

Framställningar

2004/05:RRS6 till arbetsmarknadsutskottet

2004/05:RRS7 till kulturutskottet

Motioner

2004/05:Ju18 och Ju19 till justitieutskottet

2004/05:So6 till socialutskottet

2004/05:Ju20 och Ju21 till justitieutskottet

*Fortsatt arbete för
en säker vägtrafik*

6 § Fortsatt arbete för en säker vägtrafik

Föredrogs

trafikutskottets betänkande 2004/05:TU2

Fortsatt arbete för en säker vägtrafik (prop. 2003/04:160).

Anf. 1 BÖRJE VESTLUND (s):

Herr talman! Kammaren ska nu behandla propositionen *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik*. Med anledning av propositionen har inlämnats fem följdmotioner samt 119 motioner väckta under den allmänna motionstiden de två senaste riksmötena.

Kammaren kan alltså konstatera att det här är ett av de ämnen som engagerar många av kammarens ledamöter. Den av regeringen framlagda propositionen föregicks av en så kallad nationell samling, det vill säga att regeringen samlade alla aktörer inom vägtrafikens område – såväl aktiva

i bilistorganisationer som dem som arbetat med trafiksäkerhet och näringslivsorganisationer.

Utskottet kan vid en samlad bedömning, som man delar med regeringen, konstatera att det tidigare målet om en nollvision ligger fast, likaså delmålet.

Det finns några avsnitt som utskottet särskilt har berört. Det gäller då först och främst området alkohol och trafik där frågan om alkolås har varit föremål för en stor debatt. Utan att i det här sammanhanget ha räknat motionerna på området är det enligt min bedömning här som de flesta motionerna finns. Det har handlat om alkolåsen. Därför föreslår regeringen att en utredning tillsätts. Man säger också att senast år 2010 ska alkolåsen vara obligatoriska för alla bilar.

Utskottet gör också bedömningen att den automatiska säkerhetskontrollen inte får ersätta andra bevakningsinsatser.

I sammanhanget talar man också om körkortsutbildningen, som också är en viktig del av trafiksäkerheten – om att det införs regler för utbildning av handledare till så kallade privatister.

Vidare välkomnar utskottet den översyn av utbildningen av mopedförare som tidigare har diskuterats. Det finns ingen anledning att vidta särskilda åtgärder med anledning av detta.

I betänkandet finns det också två konkreta förslag: dels ett mycket välkommet förslag om verkställighetsregler för överlastavgifter, innebärande att man kan ta ut förskott på böter mot överlast – det här har varit ett stort problem, särskilt i de områden i vårt land där man har väldigt mycket yrkestrafik – dels ett förslag om att polismyndigheten kan delegera fordonstransport till annan vägtransportledare, som det heter i propositionen.

Till betänkandet har inlämnats 21 reservationer och två särskilda yttrandena.

Till kammarans ledamöter överlämnar jag nu för debatt och beslut trafikutskottets betänkande *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik*.

Anf. 2 ELIZABETH NYSTRÖM (m):

Herr talman! Det är trevligt att se statsrådet Ulrica Messing här. Vi uppskattar verkligen att du har kommit hit.

Min inledning här står att läsa i senaste numret av tidningen Motor – jag tyckte att det var så passande just i dag:

”Den senaste månadens nyhetsflöde speglar den handlingsförlamning, parad med resursbrist och fantasilöshet, som är orsaken till att Nollvisionen inte kommer att uppnås. Trots alla ambitioner, trots allt engagemang, trots alla goda viljor.

Konkurrensen är stenhård i åkeribranschen. Inte minst för de svenska åkarna som kvider under höjda drivmedelspriser. Detta bidrar till att man tummar på körtider, pauser och färdskrivarinformation.

Om man dessutom ska konkurrera med utländska åkerier som kör in i Sverige med fyllda tankar, till relativt låga kostnader och som inte informerar sina förare om de trafikregler som gäller när man utför godstransporter i Sverige, tycks det hela än hopplösare.”

Jag vill tillägga att de som till största delen tummar på körtider och så vidare *inte* är våra svenska åkare.

Herr talman! Vi moderater står givetvis bakom alla våra reservationer, men jag yrkar bifall endast till reservation nr 1.

Trafiksäkerhetsmålet högst 270 döda personer 2007 framstår redan nu som orealistiskt, även om statsrådet Morgan Johansson i en radiointervju häromdagen tyckte att det var lätt att minska antalet dödade i trafiken eftersom det bara var att sätta upp vajerräcken. Tyvärr är det inte så enkelt. Det krävs krafttag och dessutom nya finansieringsformer för att åstadkomma en kraftig minskning av antalet döda och svårt skadade i trafikolyckor. Moderaterna och de övriga borgerliga partierna i trafikutskottet pekar i reservation nr 1 just på det faktum att regeringen på grund av den förda politiken har misslyckats med trafiksäkerhetsmålet.

I betänkandet har vi moderater pekat på olika verktyg för att uppnå bättre trafiksäkerhet. Tyvärr är det inte några som har fallit majoriteten i smaken, men det är naturligtvis så för att man inte har kommit på förslagen själva.

Beträffande alkohol i trafiken är det dags att skärpa straffen. Jag hoppas att justitieutskottet snarast tar initiativ i frågan. Det är upprörande att en man som är alkoholpåverkad och kör på en gammal dam som går med sitt barnbarn i barnvagn får sex månaders fängelse och ska betala 7 000 kr i böter och 500 kr till Brottsofferfonden. Däremot får en man som dödar en varg 16 månaders fängelse. Man blir faktiskt upprörd.

En utredning är nu tillsatt för att utreda möjligheterna att senast år 2012 införa krav på alkoholås. Ingår alkonyckel männe även i utredningen?

Vi moderater anser att man kan åstadkomma bra resultat med frivillig installation av alkoholås i kollektiv- och yrkestrafik, vilket också kan fungera som en konkurrensfördel i synnerhet vid offentliga upphandlingar. Att tillsätta en utredning om detta när vi är medlemmar i EU ter sig för mig lite naivt. Nog vore det bättre att påverka i Bryssel.

Herr talman! Beträffande våra reservationer om hastigheter och övervakning överlåter jag till Jeppe Johnsson att redogöra för detta. Jan-Evert Rådström kommer att tala om eftersupning, vilket säkert inte kommer som någon nyhet för denna församling.

Vid flera tillfällen har vi moderater uppmärksammat behovet av en höjd ambitionsnivå för åtgärder i väginfrastrukturen, inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt. Den undermåliga väginfrastrukturen påverkar alla och är särskilt bekymmersam för motorcyklister eftersom det vid planeringen av åtgärder i infrastrukturen ofta bortses från denna trafikantgrupps förutsättningar. För att effektivt förbättra för motorcyklister kräver vi från borgerligheten en konkret handlingsplan. Regeringen har infört en bestämmelse i trafikförordningen som gör det obligatoriskt för barn till och med 14 års ålder att från och med den 1 januari 2005 bära hjälm. Vi anser att det är ett slag i luften att vidta en sådan åtgärd mot den grupp som redan i dag använder cykelhjälm i störst utsträckning. Ca 80 % av barnen upp till 12 år använder redan i dag hjälm.

Det är viktigt att barnen ska se helheten i att bära hjälm, och det ska därför vara lika naturligt att bära hjälm som när de åker rullskridskor, slalomskidor eller när de rider. Får vi nu en cykelhjälmslag uppkommer givetvis frågan från barnen varför de inte behöver ha hjälm då de åker rullskridskor. Då är det inte lagtvång. Nog är det viktigt att söka uppfostra, eller snarare inspirera, barn utefter ett helhetsperspektiv.

Herr talman! Bland de första motionerna jag väckte som ledamot här i riksdagen var att man skulle tillåta högersväng mot rött ljus sedan man förvässat sig om att det inte finns några bilar eller gångtrafikanter i vägen. Kolleger har nu motionerat i samma ärende, som vi givetvis tillstyrker. I det stora landet i väster med mycket trafik tillåter man detta system och inser att det dessutom är positivt ur miljösynpunkt. Men i Sverige vet man tydligen bäst.

För några veckor sedan besökte trafikutskottet Sveriges Åkeriföretag. Vi fick höra att bältesanvändningen i lastbil är usel. År 2003 använde 15 % av lastbilschaufförerna bälte, och i år 25 %. Det är lag på att använda bilbälte, och detta är resultatet i den grupp som på något sätt är inblandad i 60 % av alla trafikolyckor! Varför är de inte bältade? Jag har svaret: Polisen lyser med sin frånvaro även utefter vägarna.

Herr talman! Vi moderater anser att det vore bättre att upprätta en mer realistisk målsättning för trafiksäkerhetsarbetet. Riksdagen bör överväga att skifta fokus från nollvisionens kvantitativa perspektiv till ett kvalitativt perspektiv där åtgärdernas effektivitet är avgörande för vilka beslut som fattas.

Anf. 3 RUNAR PATRIKSSON (fp):

Herr talman! Jag vill också understryka, precis som den förra talaren, att det är bra att vi har ministern på plats så att vi får talas vid i kammaren i ett, kanske, allvarligt tonläge i en viktig fråga.

Alla vi trafikpolitiker borde, herr talman och fru minister, sova dåligt på natten när vi vet vad resultatet blir av vår politik när det gäller framför allt nollvisionen. Vi värmlänningar vet att det var en gudstjänst i Grava kyrka för några veckor sedan. Jag hade tyvärr inte möjlighet att vara där eftersom vi hade möten här. Där tändes 17 ljus för under året dödade i trafiken i Värmland. Det var en ganska låg siffra det här året.

Vi vet att siffran pendlar uppåt 500 döda år efter år. Det här sker många år, fem sex år, efter det att vi skrivit under en gemensam överenskommelse mellan de politiska partierna – som jag förstår över alla parti-gränser, jag var inte med i trafikutskottet på den tiden – om en nollvision. Det är en nollvision som absolut inte har förverkligats i den mån det borde ha skett. Där borde vara andra siffror att visa upp i dag än de vi ser.

Därför krävs det nu krafttag för att förverkliga nollvisionen. Folkpartiet har ett enda mål med vårt arbete med trafiksäkerheten. Vi har lagt fram en lång rad förslag i form av tillkännagivanden till regeringen som ska leda fram till en nollvision. Det är hemskt att behöva säga detta, men det här har lett fram till ett förslag om 270 döda år 2007. Det är nästan grymt att kalla det för en nollvision, men nu har vi ställt upp bakom detta. Vi måste se med stort allvar på de trafiksäkerhetsfrågor vi diskuterar i dag.

Vi har i dag på förmiddagen i trafikutskottet diskuterat möjligheten att forska om vägar, järnvägar, transportfordon och så vidare för att komma fram till en säkrare trafikpolitik.

Vi kommer aldrig ifrån den i Folkpartiets trafikmotioner absolut viktigaste frågan, nämligen att bygga säkrare vägar.

Vi måste komma i gång med vägbyggande där vi skiljer trafikanter åt med det nya moderna mitträcket och skilda körfält där trafiken inte möts.

Det måste vara det enda och absolut bästa. Med den trafikpolitik för infrastrukturbyggande som vi nu har ser det inte ut att bli möjligt att få uppleva det.

Jag hoppas verkligen att regeringen tar till sig de borgerliga partiernas förslag att gång på gång samverka om förslaget om PPP-lösningar för vägar. Det skulle betyda att de stora vägprojekten kunde finansieras med alternativa lösningar. Det skulle också betyda att vi fick loss medel till det mindre vägnätet och kunde göra det både tjälsäkrare och körsäkrare.

Droger och alkohol i trafiken är den viktigaste frågan. Jag tror inte att vi har riktigt klart för oss hur mycket det förekommer också andra droger än alkohol, men det gäller först och främst alkohol. Vi vet att dagligen kanske 15 000 människor kör runt om i landet som är påverkade av alkohol. Det måste ske någonting med skärpa.

Därför är vi inom Folkpartiet väldigt noga med att vi i trafikpolitiken vill mynta uttrycket alkoholfri zon. Låt oss gemensamt samlas kring en alkoholfri zon på vägen, i trafiken, på snöskotern eller i båten. Allt som har med vårt område trafiken att göra ska vara en alkoholfri zon. Det håller vi väldigt hårt på.

Det är viktigt att förstå att det inte räcker med hastighetskameror. Jag kör i dag vägen mellan Kristinehamn och Karlstad. Där är det belamrat med övervakningskameror, men jag gör aldrig något utandningsprov vid kamerorna. Frågan är om det inte vore bättre att vi hade levande poliser på vägarna som när de hade kontrollerat hastigheten också kunde utföra ett utandningsprov. Det är på vägarna som de 15 000 som kör påverkade varje dag finns. Det är de som troligen orsakar 30 % av de 500 olyckor som leder till döden.

Det är glädjande att vi i det förslag till körkortsdirektiv som ligger är eniga om att alkohol- och drogproblematiken ska in i körkortsutbildningen ännu mer och få en högre status. Det är också viktigt i den process för handledare som vi nu är inne i att de som privatundervisar också måste undervisas i de viktiga frågorna om alkohol och droger i trafiken.

Barn- och ungdomsproblematiken är en stor fråga i det här sammanhanget. Den återkommer Christer Winbäck till lite senare i ett annat anförande.

I vår motion står det också om problemet med eftersupning. Jag tror ingen av oss inte har varit med och hört talas om problematiken att människor har möjlighet att efter en olycka berusa sig och sedan klara sig från bestraffning. Det delen måste det göras någonting åt.

Det borde för regeringens del, herr talman och fru minister, vara en fråga som vi kunde lösa ganska snabbt i gemenskap att inte ge någon chansen att smita undan från straff när de använt alkohol i trafiken genom eftersupning.

Sedan har vi frågan om rehabilitering. Det är ett människoöde vi talar om med alkoholen i trafiken. Det är väldigt viktigt för oss att alla, helst innan de varit med och förorsakat en olycka, får en möjlighet i samband med trafikövervakning att påtala sitt problem med alkoholberoende.

Jag hörde i morse i TV den glädjande nyheten att regeringen nu tydligt jobbar med frågan, som också nämns i vår motion, att skärpa läkares skyldighet att se till att människor som är deras patienter sätts på rehabilitering eller kanske rentav får alkoholås på bilen. Den skyldighet som lä-

kare har att ta till orda i den frågan borde skärpas så att det verkligen sker. Det ser vi som väldigt viktigt.

Man måste också skärpa lagstiftningen. Vi från Folkpartiet är beredda att ställa oss bakom möjligheterna att förverka fordon för rattfyllerister eller för drogmisbrukare på vägen som ideligen återkommer i problematiken.

Man skulle kunna tala om detta hur länge som helst. Men vi kanske får ett replikskifte längre fram med ministern så att vi kan återkomma till frågan att krafttag nu måste tas för att förverkliga den nollvision som riksdagen beslutade om år 1997.

Ingen ska dödas eller bli svårt skadad i trafiken. Det kan ses som en milstolpe i synen på trafiksäkerheten i vårt land. Folkpartiet står helt bakom beslutet om etappmålet att minska antalet döda i trafiken till 270. Vi hoppas verkligen att regeringen nu regerar så att detta mål kan uppnås.

Vägverket ska uppfylla sitt uppdrag och få resurser att genomföra den uppgift det har fått att arbeta mot nollvisionen och nå målet 270 döda år 2007. Sedan måste vi gå vägen mot ordet noll i nollvisionen om den möjligheten finns.

Anf. 4 JOHNNY GYLLING (kd):

Herr talman! Nollvisionen är ett vanligt ord i Sverige i dag. De flesta människor tänker på trafiksäkerhet när man talar om nollvisionen. Vad betyder ordet vision? Det kan betyda drömbild, en dröm man har. Man målar upp en bild av någonting som man vill ska bli verklighet, nämligen att vi ska ha ett trafiksystem där ingen behöver dödas eller skadas svårt.

Har man en dröm måste man också arbeta för denna dröm. I dag har förtroendet sjunkit för nollvisionen i samhället. Vi måste gemensamt återupprätta det. Regeringen har det tyngsta ansvaret för detta. Men vi har alla ett ansvar för en nollvision för oss själva, för våra familjer och för hela samhället.

En viktig fråga är nykterheten i trafiken. Runar Patriksson har tagit upp det. Vi har en gemensam reservation nr 2 där vi redovisar gemensamma krav. Vi vill ha ett ökat tempo för att bekämpa rattfylleriet.

Det gäller till exempel det alkoholprogram som finns just nu. Det är ett frivilligt program som ska utvärderas. Kanske kan man år 2009 besluta om något permanent system. Det får inte vara ett tillfälligt experiment. Vi vill att de som fälls för rattfylleri måste ha ett alkohol i bilen om de vill ha körkortet tillbaka. Yrkestrafiken måste få in alkohol i lastbilar, i bussar och så vidare.

En sak som i sammanhanget kan hjälpa till att ge människor ändrade attityder till rattfylleri är konfrontation med trafikoffrer. Vi kan alla fråga oss hur det kan komma sig att man är beredd att stiga in i en bil när man på förhand vet att föraren är berusad. Trots detta gör många människor det i dag. De åker med. Vi kan fråga oss hur det kommer sig att 15 000 människor i Sverige kör onyktra varje dag.

Jag var på besök i en skola i Kalmar som heter Lars Kaggs-skolan och fick se hur de jobbar väldigt bra med konfrontation. De bjuder in föreläsare som har drabbats av rattfylleriet på något sätt. De har själva blivit skadade eller har förlorat en nära anhörig. Gymnasieungdomarna får lyssna, ta åt sig och inse vilka konsekvenser det kan bli om man kör rattfull.

Det här bygger på en amerikansk modell som kallas för VIP, *Victim Impact Panel*, där man låter offer komma till tals i samhället. De talar till rattfyllerister men också till skolelever. Det här är något som vi från Kristdemokraternas och flera andra partiers sida tycker är viktigt att vi inför.

Det finns många som jobbar för trafiksäkerheten i samhället. Och det vore kanske på sin plats att vi från riksdagen säger tack till alla som gör en insats på det här området, särskilt de som gör det i frivilligverksamheten.

Jag var på besök i Olofström nyligen och fick höra om ett projekt som heter Team 49. Det innebär att man i årskurs 4–9 jobbar med eleverna regelbundet med undervisning i skolan. Det kommer in personer utifrån, till exempel poliser som berättar om trafiksäkerhet och annat. Det är också en väldigt bra modell. Alla goda krafter måste jobba tillsammans här.

Ett annat område är våra vägar och anslagen till dem. Kristdemokraterna vill anslå mer pengar till förbättrade vägar. Under de närmaste tre åren vill vi anslå 1,7 miljarder mer än regeringen.

Det är viktigt med trafiksäkerhet men också med framkomlighet. Mitträcken har nämnts. De är mycket bra. Men det innebär inte att det är acceptabelt på alla de vägar som nu byggs med två filer på ena sidan och en på den andra där det är en hög trafikintensitet. Det skapar ojämna hastigheter, stress, olyckor och stopp i trafiken.

En dödsolycka inträffade i våras på E 22 i Blekinge, där jag kommer ifrån, just vid ett sådant tillfälle då det hade blivit stopp i trafiken. Den omkomne var en motorcyklist som jag kände. Han hade själv ägnat många år av sitt liv åt att utbilda andra motorcykelförare i just trafiksäkerhet.

Det för mig över till nästa fråga, nämligen att Vägverket måste ta hänsyn till de relativt oskyddade trafikanterna, motorcyklisterna, när man planerar trafikmiljön. Vi har här en gemensam reservation från de fyra allianspartierna där vi, precis som Elizabeth Nyström har sagt, kräver en handlingsplan för en bättre trafikmiljö för motorcyklister.

Herr talman! Jag ska säga något om hastighetsövervakning. Vi kristdemokrater tycker att fler poliser ska vara synliga på vägarna. Vi kan tänka oss fartkameror, men det får vara med måtta, på olycksdrabbade vägsträckor, utanför skolor och så vidare. Men fartkamerorna kan inte ersätta poliserna. Fartkamerorna kan inte kolla om en förare är alkoholpåverkad.

Vi motsätter oss detta med ägaransvaret. Det strider mot svensk rätts-tradition. Regeringen och majoriteten i utskottet vill nu införa att om någon åker fast med hjälp av en fartkamera är det bilens ägare som blir ansvarig, och man struntar i vem det är som har kört för fort. Det tycker vi är fel. Vi har en reservation nr 5 om detta.

Jag ska också säga några ord om körkortsutbildningen. Utbildning är ett nyckelord för nollvision och trafiksäkerhet. Äntligen får vi nu obligatorisk alkoholutbildning för körkortstagare. Det är mycket bra, och det kan vi gärna ge en eloge till regeringen för. Men vi vill utveckla utbildningen. Vi vill att de som tar körkort också får träffa dem som drabbats av rattfylleri, som jag talade om tidigare. Vi vill också gå vidare med repetitionsutbildningar och annat.

Något som inte nämns så ofta i denna talarstol är ett begrepp som kallas för *street racing*. Vi vet i dag att många ungdomar kör i illegala tävlingar på gator och att det omkommer människor på grund av detta. Jag tog upp frågan i maj 2003 här i riksdagen. Sedan dess har det faktiskt hänt en del positiva saker. Nu är det elva kommuner som har börjat jobba aktivt med det här och låter ungdomar köra under ordnade former, och det sprider sig i landet. Vi tycker att riksdagen borde uttala ett mer positivt stöd för detta. Därför har vi reserverat oss i reservation nr 20.

Herr talman! Avslutningsvis: Den som har en dröm arbetar för att förverkliga drömmen. Den som har en nollvision måste arbeta för att förverkliga den visionen. Varje trafikant måste ta sitt ansvar och fordonsindustrin ta sitt ansvar. Och i dag kräver vi att regeringen tar sitt ansvar.

Vi i oppositionen är regeringens hastighetsövervakare, och vi tycker inte att det går för fort. Vi tycker att det går för sakta.

Anf. 5 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik:

Herr talman! Jag ska bara be att få tacka Johnny Gylling för ett bra anförande och med anledning av det få yrka bifall till reservation 2 och reservation 11.

Anf. 6 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Då ska jag be att få återgälda Runar Patrikssons tack. Jag yrkar också bifall till en reservation, nämligen reservation nr 10, som jag glömde tidigare.

Anf. 7 SVEN BERGSTRÖM (c):

Herr talman! Jag skulle kunna instämma i det mesta som har sagts från den här talarstolen så här långt, därför att det är dessbättre så att vi över alla partigränser, från höger till vänster, är ganska eniga om vikten av att förbättra trafiksäkerheten. Det är en styrka i det här arbetet att vi är så eniga.

Sedan kan vi naturligtvis, precis som Johnny Gylling avslutade med, ha synpunkter på att farten i regeringens arbete inte är riktigt lika hög som den skulle vara om vi andra finge sitta vid rodet. Så tycker vi naturligtvis.

Vi har ju den här debatten för att peka på ytterligare förbättringar som kan göras. Även om det är många reservationer i betänkandet som vi nu behandlar, vill jag understryka att det finns en bred enighet om vikten av att fortsätta att förbättra trafiksäkerhetsarbetet. Men det ligger väl i sakens natur att vi vid sådana här tillfällen lyfter fram det som skiljer oss. Därför tänkte jag också passa på att lyfta fram det som Centerpartiet särskilt betonar i trafiksäkerhetsdebatten och som vi inte riktigt tycker att vi har fått gehör för ännu, i alla fall inte från alla partier.

Vad vi utmärker oss med är att vi understryker att det behövs ett bredare folkhälsomål när vi nu debatterar trafiksäkerheten. Det handlar dessvärre inte endast om de 500–600 människor som körs ihjäl eller om de ca 5 000–7 000 som skadas svårt på våra vägar varje år. Det handlar också om de ungefär lika många människor som varje år dödas av den försämrade livsmiljön, som främst biltrafiken i våra tätorter orsakar. Det är inte lika enkelt att räkna de här dödsoffren. Det kommer mer som en

smygande död. Men det är de facto ungefär lika många människor som drabbas.

En rapport för några år sedan visade att vi i Västeuropa är i en situation där den allt intensivare trafiken och luftföroreningarna från vägtrafiken orsakar fler förtida döda än vad trafikolyckorna orsakar.

Därför tycker vi att det är viktigt att bredda den här debatten till att utöver de akuta insatserna för att förbättra trafiksäkerheten, som många här har talat väl om och som jag återkommer till, också handla om hur vi kan introducera miljöriktiga bränslen och göra fordonen mer energieffektiva. I Centerpartiet brukar vi säga att vi ska byta bränsle, för att göra det lite enklare. I går hade vi tillfälle att träffa några av representanterna för den svenska fordonsindustrin – om man törs säga det fortfarande – Saab, Scania och Volvo, och vi diskuterade också sådana här frågor.

För Centerpartiet är det uppenbart att lösningen inte är att begränsa bilismen genom att chockhöja bränslepriserna, med de negativa effekter det skulle få för människor och företag i de delar av landet där biltransporter är det enda alternativ som står till buds. När oljebolagen nu igen höjer priset är det väldigt många människor runtom i landet som drabbas därför att det inte finns något alternativ till bilen. Därför är utmaningen att göra bilen bättre.

Vi menar från Centerns sida att bilen, fordonet, måste bli en del av det trafiksäkra och hållbara samhället i bred mening. Bilen måste utvecklas för att allt bättre passa in i vår miljövision. Bilen ska tillverkas av delar som kan återvinnas eller återföras till naturens kretslopp. Bilen ska göras radikalt mer material- och energieffektiv, och bilen ska drivas med kretsloppsanpassade bränslen. Bilen som transportmedel kan och måste utvecklas för att fungera i kretsloppssamhället.

Det är ju en händelse som ser ut som en tanke att vi, trots att vi har pratat så mycket om de här frågorna i ganska många år i Sverige, de facto har Europas äldsta och mest bränsleslukande fordonspark. Så skulle det inte behöva vara, och det finns anledning att skärpa arbetet för att göra bilismen till en del av ett hållbart samhälle i vid mening.

När det sedan gäller nollvisionen och vårt arbete för att få ned antalet fysiskt dödade i trafiken är det viktigt att gå vidare i det arbetet. Det har ifrågasatts om nollvisionen är realistisk och om vi kan nå upp till delmålet om högst 270 dödade i trafiken år 2007. Många av oss är nog tveksamma till om vi kan klara detta mål med den politik som förs i dag. Den behöver skärpas. Den behöver trimmas, om uttrycket tillåts. Men naturligtvis går det här om vi kan få effekt av de åtgärder som vi talar om. Låt mig ge fyra exempel.

Farten dödar. Det vet alla som har farit fram på vägar. Därför är det så viktigt att få acceptans och respekt för gällande hastighetsbegränsningar. Här är det nödvändigt med närvarande poliser längs våra vägar, precis som Runar Patriksson har varit inne på. Det är absolut nödvändigt att få ut fler aktiva poliser i trafiken.

Jag menar att det också är nödvändigt, och det tvekar vi inte att säga från Centerpartiets sida, att fortsätta med det framgångsrika recept som det här med automatiska kameror har varit. I mitt hemlän Gävleborg har vi haft det här i ganska många år nu nära en plats där jag bor, mellan Iggesund och Hudiksvall. Den vägen kallades tidigare "Dödens väg". Det är fortfarande en eländig väg, en kostig närmast. Den är smal, kurvig,

besvärlig och trafikfarlig. Men där har man genom de här hastighetskamerorna fått ned farten på vägen så att folk följer hastighetsbegränsningarna. Antalet döda har i stort sett pressats ned till noll. Det har varit någon allvarlig incident, men i praktiken är det en radikal förändring jämfört med hur det var tidigare. Det här illustrerar – och det finns exempel på många andra håll också – att övervakningskamerorna behövs och att de ger god effekt.

Centerpartiet är också positivt till en större flexibilitet i hastighetsgränserna så att de kan förändras beroende på årstid, väglag och andra omständigheter. Vi välkomnar att det nu är på väg på sina håll runtom i landet.

Den andra åtgärden av de fyra är något som också många andra har pratat om, nykterhet i trafiken. Det ska vara en zon där inte alkohol förekommer. Det borde stå klart för alla. Det behövs oerhört tydliga besked på den här punkten. Onyktra bilförare kan aldrig accepteras.

Vi har också understrukt det som flera har varit inne på, att eftersupning måste beivras. I dag kan en onykter bilförare som är inblandad i en olycka försvinna från olycksplatsen och hävda att han har druckit alkohol efter att olyckan har inträffat. Och vi kan inte göra något åt det. Det vore välkommet med ett besked från majoriteten och Ulrica Messing här i kammaren i dag och inför alla TV-tittare just beträffande detta med eftersupning. Är regeringen beredd att gå från ord till handling på den här punkten och se till att förbjuda eftersupning precis som man gör i många andra länder?

Sedan har vi bilbältet. Jag tror att det var Runar Patriksson som var inne på det också. I lastbilar till exempel är det väldigt tydligt att man försummar att använda bilbältet. Det är nödvändigt att skärpa sig också på den här punkten. Det har blivit ett ökat slarv, om vi får kalla det så, med att använda bilbältet. Det är ju också en händelse som ser ut som en tanke att böterna för att inte använda bilbältet har devalverats åtskilligt från det att det blev straffbart och bötesbelagt att inte använda bilbältet. I dag är det i praktiken ungefär hälften så dyrt som det var från början att slarva med bilbältet. Det borde kanske ändras så att det blir ett kännbart bötesstraff om man slarvar med bilbältet.

Punkt fyra: Det ska alltid sitta bra däck på de fordon som används i trafiken. Vi har fått vinter i hela Sverige nu. Vi som är från Norrland är ju rätt vana vid att när den första frost kommer, när snön kommer, ska det på vinterdäck på bilarna. Men det är inte riktigt lika vanligt i alla delar av Sverige. Då vet vi också att det oåterkalleligt blir en massa olyckor som rapporteras i medierna som en följd av några centimeter snö och lite halka. Det borde inte behöva vara så, för om man anpassar hastigheten, ser till att ha bra däck på bilen och naturligtvis inte ger sig ut i vinterväglag om det är alltför eländigt väder, då går det att komma till rätta med det här.

Nu blinkar lampan i talarstolen. Jag ska ta upp två korta saker ur betänkandet som jag särskilt vill understryka och som det finns centermotioner om.

Körkortsutbildningen har en del pratat om. Det finns en centermotion från bland annat Staffan Danielsson och Eskil Erlandsson där man efterfrågar utökade möjligheter att göra muntligt körkortsprov. Det finns många ungdomar som på grund av dyslexi, DAMP eller annat har svå-

righeter att klara teoriprovet som det är utformat i dag trots att de kanske i praktiken är duktigare bilförare än många andra som klarar det här lättare. Där har vi inte behövt reservera oss mot majoriteten. Vi har fått rätt bra skrivningar från utskottet där man har förståelse för det här. Vi uppmanar från utskottet också till att de här förslagen övervägs i det fortsatta arbetet. Jag utgår från, och det gör utskottet i sin skrivning också, att de här synpunkterna beaktas så att människor som har läs- och skrivsvårigheter och andra handikapp av olika slag inte diskrimineras i körkortsutbildningen.

I fråga om mopeder och motorcyklar, slutligen, har vi ett antal yrkanden från Centerpartiet. Mopeder har blivit allt vanligare och populärare. Det innebär också att vi måste fästa uppmärksamhet på hur vi hanterar detta ur trafiksäkerhetssynpunkt.

För det första har klassindelningen i I och II blivit alltmer konstlad, tycker vi från Centerpartiet. Det borde bara finnas en klass. För det andra borde det också vara möjligt att återkalla förarbevisen om mopedisterna missköter sig på samma sätt som körkort återkallas då bilförare eller mc-förare bryter mot gällande bestämmelser.

För det tredje menar vi också att mopeder ska registreras och få nummerskyltar. För det fjärde borde det bli förbjudet att medverka till trimning av mopeder. NTF har ju uppmärksammat att det inte har varit alltför svårt, för att uttrycka det försiktigt, att få hjälp med att trimma mopederna även i butiker som säljer de här fordonen. Så kan det naturligtvis inte få vara.

Slutligen, herr talman, yrkar jag bifall till reservation 15. Så ingen ska behöva ta replik på mig för den sakens skull.

Anf. 8 KERSTIN ENGLE (s):

Herr talman! Vi svenskar reser mycket i vårt vackra, avlånga land. Vi reser på vår fritid och vi reser i våra jobb. En stor del av de resor som görs i Sverige sker på våra vägar. Bilen är ett viktigt redskap för många människor för att vardagen ska fungera.

Vägtrafikens roll är stor och ökar. Sedan 1997 har trafikökningen varit drygt 10 %. För den tunga trafiken har den varit 20 %. Men dessvärre är det inte riskfritt att ge sig ut på våra vägar. Strax över 500 personer dödas varje år. Dessutom skadas ungefär 4 000 personer i trafiken årligen. Det är siffror som trots den ökade trafiken inte är större än 1997, men som vi ändå måste vara missnöjda med och djupt oroade över för att vi inte har kommit närmare våra trafiksäkerhetsmål. Detta måste föranleda oss politiker att ta ännu kraftfullare tag för att öka säkerheten, något som vi också anser att vi gör med detta betänkande. Att en enda människa ska behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken är något som vi aldrig kan acceptera.

Vi socialdemokrater är mycket nöjda med att nollvisionen lever vidare. Något annat vore fullständigt oacceptabelt för mig som politiker, men också för mig som trafikant.

Under hösten har vi socialdemokrater i trafikutskottet besökt ett antal orter runtom i landet för att föra en dialog med lokala och regionala trafiksäkerhetsarbetare. Det har varit mycket givande. Vi har mött ett hundratal engagerade människor med stora kunskaper om trafiksäkerhet. Det har varit trafikpolis, stadsplanerare, ordförande i kommunala nämnder,

NTF-representanter, fackligt folk, Vägverkets regionala företrädare och representanter för olika trafikantgrupper.

Dessa engagerade människor visar att nollvisionen i allra högsta grad lever. För dem är nollvisionen inget testuggande som jag läste att representanter för de borgerliga partierna tycker att det är – låt vara att det var representanter i justitiekommittén som den 2 november i Dagens Nyheter skrev: ”Medan rattfylleriet ökar fortsätter s-folkets testuggande om en nollvision, vilket snart bara några få s-riksdagsledamöter och statsråd tror på.”

Efter att ha besökt ett flertal orter under hösten vet vi socialdemokrater att detta påstående från de borgerliga företrädarna definitivt inte är sant. Vi är många i landet som delar visionen om noll döda i trafiken. Det är dock bra om vi får klarlagt i kammaren i dag ifall det är så att också moderata företrädare i trafikutskottet tycker att nollvisionen är flum och enbart testuggande. Nu har vi hört att Moderaterna tycker att vi ska gå från kvantitativa till kvalitativa mål. För oss socialdemokrater är det självklart att vi inte accepterar någon annan vision än noll döda i trafiken.

Herr talman! På våra dialogträffar har vi också förstått att arbetet med att få i gång regional samling för ökad trafiksäkerhet verkligen har kommit i gång. Det är mycket positivt och en naturlig fortsättning på regeringens initiativ Nationell samling för ökad trafiksäkerhet. När jag besökte Umeå för några veckor sedan i samband med en regional samling med ett hundratal deltagare redovisades ett stort antal avsiktsförklaringar – från idrottsföreningar till transportföretag. Men självklart räcker det inte med att till exempel Taxiförbundet har en avsiktsförklaring. Det måste också ut i de enskilda företagen så att jag som resenär slipper påminna taxichauffören om bilbältet.

En ständigt återkommande fråga på våra träffar har varit alkohol och trafik. Regeringen har nyligen tillsatt en utredare för att se över möjligheten att senast 2012 införa alkoholsperren i samtliga nya bilar. Detta har av alla bemötts positivt. Den enda kritiken har möjligen handlat om att det tar för lång tid. Det är en uppfattning som jag kan dela samtidigt som jag inser att detta inte låter sig göras hur snabbt som helst. Därför är det viktigt för oss att följa upp det som utredningen kommer fram till och se till att intentionen om ett snabbare införande kan bli verklighet.

Herr talman! Jag ska ägna en stund åt det faktum att vi hos våra ungdomar märker av en förändrad attityd i synen på alkohol och droger i trafiken, men också i efterlevnaden av de lagar och regler som vi faktiskt stiftat i denna församling. Detta oroar mig mycket. Jag är därför glad över att vi nu tar initiativ till att förbättra körkortsutbildningen. Det gäller framför allt riskutbildningen, som nu utvecklas så att den förutom riskerna med körning på halt underlag även inbegriper alkohol och andra droger i trafiken. Men jag är också glad över att vi inför en handledarutbildning så att de som ska övningsköra privat får bättre kunskaper. Jag tror på nyttan av mängdträning kombinerat med obligatoriska moment.

Ytterligare ett bekymmer är att våra skolelever får allt mindre trafikundervisning. Jag vet att Skolverket tillsammans med Vägverket nu tittar på frågan, och för oss i trafikutskottet finns det all anledning att bevaka detta. Jag vill påstå att det för den framtida trafiksäkerheten är mycket viktigt att redan från tidig ålder och under lång tid lära våra barn goda attityder och ett bra trafikbeteende.

Våra statliga myndigheter och verk har egna möjligheter att påverka en bättre trafiksäkerhet i enlighet med samhällets förväntningar. Det kan inte finnas något som hindrar att vi ställer krav på både installation av alkoholås och ett trafiksäkert beteende i samband med upphandling och utförande av transporttjänster. Jag vet att regeringen har för avsikt att ta initiativ till att påskynda detta arbete. Det tycker jag är bra.

Herr talman! Jag tycker att propositionen är bra. Jag vill också, avslutningsvis, för kammaren redovisa det positiva bemötande som vi fått runtom i landet och samtidigt passa på att tacka de många kunniga och engagerade trafiksäkerhetsarbetare vi mött från NTF, Vägverket, fackliga organisationer, polisen och från många andra håll. Det politiska engagemanget på kommunal och regional nivå är också bra och initierat. Alla dessa aktörer arbetar nu aktivt för att fortsätta den regionala samlingsen för ökad trafiksäkerhet. Med det engagemang och den kunskap de visat oss på våra dialogträffar kommer detta att ytterligare förstärka trafiksäkerhetsarbetet.

Vi socialdemokrater anser att vi kan nå hög trafiksäkerhet genom att bygga en bra och fungerande infrastruktur, genom att se till att våra vägar trafikeras av säkra fordon och genom att arbeta med att förändra människors attityder i trafiken – inte minst när det gäller hastigheterna. Och, slutligen, när detta inte är tillräckligt måste samhället gå in med lagstiftning och sanktioner.

Herr talman! Med detta yrkar jag avslag på samtliga reservationer och bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Anf. 9 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Kerstin Engle beskriver hur de varit ute i landet och träffat en mängd människor. Ja, Kerstin Engle, jag kan säga att också vi träffar ganska mycket människor. Dessutom vill jag säga att jag nog kört bil mer än de flesta i denna kammare. Jag vet alltså hur det fungerar på vägarna och hur människor beter sig. Därför är jag väldigt förvånad.

I en motion har vi skrivit att en svensk undersökning påvisar riskerna förknippade med att tala i telefon och köra bil samtidigt och att vi anser att Vägverket bättre borde informera bilförarna om dessa risker. Den motionen har avstyrkts. Min fråga är därför: Varför avstyrker man en sådan motion?

Anf. 10 KERSTIN ENGLE (s) replik:

Herr talman! Det är väl bra att också Elizabeth är ute och träffar företrädare för dem som arbetar med trafiksäkerhet. Jag gör dock inte anspråk på att ha kört bil mest av alla i denna kammare eller på att vara den bästa bilföraren.

När det gäller frågan om att tala i mobiltelefon och köra bil har många länder i Europa infört förbud, men de undersökningar som Vägverket gjort visar inte att det just är användandet av mobiltelefoner som skulle förorsaka fler olyckor. När jag var i Finland och träffade NTF:s motsvarighet där informerade jag mig om hur de hade jobbat med detta. De har ännu inte kunnat se några effekter på trafiksäkerheten. Det finns nämligen mycket annat som händer när man kör bil, och det är väl viktigt att informera trafikanterna även om annat som distraherar bilkörningen.

Anf. 11 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Det är klart att man kan gömma sig bakom en massa konstiga argument. Detta är emellertid underligt. Belgien har lagstiftat om att man bara får ha *handsfree*, liksom Danmark, Finland, Frankrike, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Portugal, Spanien, Storbritannien, Tyskland och Schweiz. I England har man förra veckan till och med infört bestämmelsen att efter fyra förseelser mot förbudet att använda mobiltelefon i bilen ryker körkortet.

I dag på förmiddagen hade trafikutskottet ett seminarium om trafik-säkerhetsforskning, men Kerstin Engle var inte där. Vid frågestunden nämnde en av mina borgerliga kolleger att man borde ta större hänsyn till de små människornas idéer och innovationer. Jag kommenterade inte hans inlägg då, men jag vill göra det nu, för det är sorgligt att man i ett så här viktigt ärende inte ens lyssnar på oppositionspartierna. Jag tror dock att verkligheten hinner i kapp även den nuvarande majoriteten.

Anf. 12 KERSTIN ENGLE (s) replik:

Herr talman! Jag är den första att hålla med om att vi ska lyssna på alla som har goda idéer när det gäller trafiksäkerhetsarbetet. Jag har dock under den tid när vi har behandlat betänkandet förvånat mig mycket över att Moderaterna och Elizabeth Nyström i andra sammanhang har uttalat sig för att vi inte ska lagstifta till exempel om hjälmanvändning. Men just i det här fallet, där vi inte tycker att det finns underlag för en lagstiftning, tycker Moderaterna att det är bra med en lagstiftning.

Anf. 13 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Herr talman! Jag vill passa på tillfället att inleda det här anförandet med att tacka statsrådet för ett konstruktivt samarbete om den här propositionen. Vi uppskattar väldigt mycket det engagemang för och den prioritering av trafiksäkerhetsfrågorna som regeringen visat. Det har varit enkelt och roligt att hitta de konstruktiva åtgärder som behövs för att målen ska nås. Från Vänsterpartiets sida yrkar jag bifall till förslagen i betänkandet i deras helhet.

Trafiksäkerheten är ett gigantiskt samhällsproblem. Ingen annan före-teelse i samhället skördar så många dödsoffer som trafiken. Trafikolyckor är faktiskt den vanligaste dödsorsaken bland barn. Dessutom blir 4 500 årligen allvarligt skadade i trafiken, och det antalet ökar tyvärr.

Vad gäller det totala antalet skadade får man lite olika uppgifter beroende på vem man frågar. Vägverkets statistik visar på 22 500 skadade, medan försäkringsbolagen anger att 60 000 i fjol fick ersättning för trafikskada.

Till det här ska läggas det faktum som Sven Bergström tidigare tog upp, det vill säga att luftföroreningarna från trafiken också vållar ett stort antal sjukdomsfall och dödsfall. Det antal människor som dör i förtid på grund av luftföroreningar orsakade av trafiken anses vara större än det antal som dör i trafiken till följd av olyckor.

Det finns en skillnad mellan dem som dör till följd av luftförorening-ar och dem som dör till följd av trafikolyckor, och den handlar om ge-nomsnittsåldern. Det är faktiskt så att den som förlorar sitt liv i trafiken i genomsnitt går miste om 33 ½ år av sin återstående livslängd. Det är

alltså många unga människor som dör till följd av trafikolyckor, och det gör på något sätt att det kanske är extra viktigt att ta tag i den här frågan.

Vad gäller de samhällsekonomiska konsekvenserna görs det olika bedömningar. Det skulle vara rätt svårt att addera konsekvenserna för de 60 000 lindrigt skadade. Hur många uteblivna arbetsdagar handlar det om, och hur mycket sjukhusvård, hur mycket lidande och hur stora kostnader för de enskilda är det fråga om? Jag skulle vilja hävda att det här är ett jättestort samhällsekonomiskt problem.

Det finns en intressant rapport från Väg- och transportforskningsinstitutet om trafiksäkerhetsåtgärder och samhällsekonomi. Man har där räknat på vad det skulle kosta att sänka genomsnittshastigheten i vägsystemet. I dag överträder ju merparten av bilisterna hastighetsgränserna. I rapporten hävdas att om man skulle lyckas få ned genomsnittshastigheten med 20 kilometer i timmen, skulle man göra en samhällsekonomisk vinst eftersom så många färre skulle komma till skada i trafiken.

Trafiksäkerhet har mycket att göra med det sjätte delmålet. Alla vi som sitter i trafikutskottet vet kanske vad det är, men jag är tyvärr rätt säker på att merparten av medborgarna i samhället inte vet vad det sjätte delmålet inom transportpolitiken är. Det handlar här om jämställdhet. SIKA har nyligen givit ut en rapport om hur det står till med den saken, och där har man visat att det här fortfarande är en gedigen mansdominans på beslutande nivå. Jag räknade för övrigt ut när vi hade ett möte i utskottet i dag om transportforskning att vi var 7 kvinnor och 28 män. Det är väl om något en illustration till att det fortfarande är på det här viset.

SIKA konstaterar att av de 13 generaldirektörer som kan räknas ha med transporter att göra är bara två kvinnor. Det är Boverket och Glesbygdverket som har dessa kvinnliga generaldirektörer. De är kanske inte de mest centrala inom transportbranschen. Värst är det bland trafikbolag, branschorganisationer och fackförbund. Man kan konstatera att näst försvaret är trafikområdet den mest manliga bastionen.

Det här måste vi göra någonting åt, för när riksdagen inrättade det här målet handlade det om jämställdhet. Jämställdhet står ju i fokus på många andra områden i samhället. Kvinnors behov och värderingar får större genomslag för de beslut som vi fattar. Detta har med nollvisionen att göra, för kvinnor har visat sig i genomsnitt prioritera säkerhet högre än män.

Nollvisionens etappmål kan verka avlägset och visionärt, men det beror delvis på att man när regeringen lade fram propositionen om detta utgick från att man skulle fortsätta att ha de trafikolyckor som man hade då. Sedan dess har vägtrafikvolymen dock ökat väldigt mycket.

Vad ska då vi riksdagsledamöter göra när vi märker att de mål som vi gemensamt har satt upp riskerar att inte bli uppnådda? Ja, antingen kan man göra som det verkar som att Elizabeth Nyström från Moderaterna i sitt anförande antydde, sänka ambitionen, det vill säga inte fokusera på det kvantitativa målet. Men jag tror att vi andra är ganska överens om att det i stället är rimligt att vi vässar åtgärderna och försöker hitta en mix av kraftfulla åtgärder som gör det troligt att målet ska nås? Vilka är då dessa åtgärder? Jag ska räkna upp åtta åtgärder som vi finner vara verksamma i sammanhanget.

Det handlar om att dämpa den vägtrafikökning som vi i dag har. Det är angeläget både ur klimatsynpunkt och ur övriga miljömålssynpunkter,

men det är också angeläget för trafiksäkerheten. Vi anger också i vårt betänkande att ökningen av vägtransporterna är en av anledningarna till att vi inte lyckats pressa ned dödstaten i den utsträckning som vi hade planerat vid nollvisionsbeslutet. Vi måste öka kollektivtrafikandelen bland de transporter som människor behöver för att komma fram.

Jag är mycket väl medveten om att detta mycket lättare låter sig göras i tätorter än i glesbygd, men jag förväntar mig att den transportpolitiska propositionen innehåller förslag till åtgärder som gör att kollektivtrafiken ska bli effektivare och mer attraktiv och välfungerande både i tätort och i glesbygd, så att människor kan byta ut några av sina bilresor mot kollektiva transporter i stället.

Att sänka hastigheterna är också ett verksamt medel, kanske inte i första hand för att undvika olyckor men för att undvika att olyckor får dödlig utgång. Detta har vi satt i fokus för vårt trafiksäkerhetsarbete. Det handlar också här mycket om manligt och kvinnligt. Av dem som tas av polisen med väldigt höga hastighetsöverskridanden är ytterligt få kvinnor. Det handlar här om att ändra attityd generellt. Vi måste se till att de regler som Vägverket och polisen är överens om faktiskt också efterlevs.

Det här handlar om nykterhet i trafiken. Onykterhet är en mycket stor anledning både till att människor kör ihjäl sig själva och till att människor kör ihjäl andra. Därför finner jag det givetvis vara kraftfullt att det nu har tillsatts en utredning om detta som jag har fått ansvaret för. Jag måste rätta Börje Vestlund – när det gäller tunga fordon är det senast 2010 som man vill ha kravet lagfäst i nybilsproduktionen. För personbilar är årtalet 2012. Betoningen ligger dock på *senast*.

Jag har inte på något sätt missat det här. Jag tror att vi är helt överens om att vi vill få fram detta på bordet så fort det är praktiskt möjligt. Det handlar här inte om Sverige i stället för EU utan det handlar om både-och. Jag har noterat att regeringen är väldigt aktiv i EU-sammanhang för att man även på europeisk nivå ska inse att en utrustning i bilen som förhindrar att den framförs av en person i onyktert tillstånd är till nytta både för svensk och för europeisk trafiksäkerhet.

Det här är ytterligt angeläget. Jag kan ge ett exempel från min egen valkrets. Vi känner alla till den bilolycka där fem människor miste livet till följd av att en berusad förare körde av från vägen i Trelleborg. Polisen har fortsatt att kontrollera nykterheten bland lastbilschaufförer. Månaden efter denna uppmärksammade händelse lyckades man i Ystad och Trelleborg ta 45 rattfulla lastbilschaufförer – alltså på en månad i bara de här två kommunerna. Det visar ju på att det här är väldigt angeläget.

Man kan ju också gå före. Lagstiftning är ett verksamt medel som vi tar till i riksdagen när vi vill uppnå mål, men i det delbetänkande som ska läggas fram före slutbetänkandet med lagförslag handlar det om hur man ska få användningen av alkohol att bli så stor som möjligt innan lagkravet kommer. Då kan man som upphandlare gå före. Vissa länstrafikbolag är framsynta i sin upphandling medan andra ännu inte har insett att den gång till exempel en skolbuss råkar illa ut därför att chauffören inte har varit nykter har man som upphandlare ett ansvar även för den transporten. Därför vill jag från denna talarstol uppmana såväl Skånetrafiken som alla andra länstrafikbolag att ställa krav på alkohol i sin upphandling redan nu. Ingenting hindrar dem att göra det. Det finns många inom yr-

kestrafiken som vill gå före och göra det, och det ska vi uppmuntra och visa fram som goda exempel.

Bilbälten är givetvis också ytterligt verksamt för att förhindra att människor omkommer i trafiken. Där är det framför allt yrkestrafiken men också många unga män som måste upplysas. Kontrollen måste också bli bättre, så att detta inte saknas i sammanhanget utan att man efterlever de regler som finns.

En överflyttning av gods från väg till spår och vattenburen väg är också ett verksamt medel för att minska olyckorna i trafiken. Man måste hitta mer effektiva kombinationer av de olika transportslagen än vad som är fallet i dag.

Det juridiska systemet har nämnts tidigare. Självklart måste lagarna och sanktionerna återspegla hur allvarligt vi i den här kammaren ser på trafikolyckorna. Så är inte fallet i dag, utan här krävs en ordentlig ambitionshöjning.

Bättre utbildning av dem som ska ta körkort är givetvis också ett verksamt medel. Jag välkomnar särskilt den riskutbildning som man behöver både som handledare och som blivande körkortsinnehavare. Det gäller att den blir så effektiv som möjligt. Jag tycker att det är mycket betänksamt om man ska blanda ihop den med halkkörningen. Som gymnasielärare vet jag att halkkörningen är en upplevelse i sig, så de dagar då man har haft möjlighet att prova detta på bana så är man inte så mottaglig för annan undervisning.

Frivilligorganisationernas opinionsarbete är mycket viktigt för att vi ska nå det här. Från riksdag och regering kan vi påverka genom lagar, skatter och annat, men det handlar till syvende och sist om attityder och att enskilda förstår hur viktigt det här är. Där är såväl NTF som MHF och många andra organisationer ett verkningsfullt redskap. Jag hoppas att ni noterar det vi skriver i betänkandet om hur vi ser på deras uppgift i sammanhanget.

Vägutbyggnader, däremot – nu har jag räknat upp åtta åtgärder – är, frånsett rondeller och mittvagnar, inte särskilt kostnadseffektiva åtgärder om det är nollvisionen som ska nås. Det hoppas jag få diskutera vidare i det här sammanhanget.

Anf. 14 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Karin Svensson Smith talar ju väl om trafiksäkerhet, nollvisionen och så vidare, men samtidigt är ju Vänsterpartiet delaktigt i den politik som regeringen för på det här området och därmed medansvarigt för att vi med all sannolikhet inte kommer att klara ens delmålet för nollvisionen, nämligen högst 270 döda i trafiken år 2007.

Det lät nästan som en ursäkt när Karin Svensson Smith sade att när man fastställde nollvisionsmålet i slutet av 90-talet hade man inte tänkt på att trafikvolymen skulle öka. Jag har inte någonstans kunnat se den reservationen när det gäller dokumentationen kring nollvisionen. Det har väl alla kunnat begripa och se att trafikvolymen ökar år från år? Det måste man rimligen också ha varit medveten om när man fastställde nollvisionen. Jag tycker inte att det kan vara en reservation som är giltig i det här sammanhanget. Trafiken ökar, men vi ska ändå klara nollvisionen. Det måste vara utmaningen.

Slutligen pratar Karin Svensson Smith väl om kollektivtrafiken. Samtidigt har ju Vänsterpartiet nu varit med om att lägga på Rikstrafiken nya uppgifter med följd att Rikstrafiken tvingas dra ned på pengarna till kollektivtrafiken runtom i landet, vilket innebär att buss- och tågtrafik får omprövas och kollektivtrafiken försämrats. Hur kan Vänsterpartiet vara med på den här ordningen, att prata väl om kollektivtrafiken som en del i trafiksäkerhetsarbetet samtidigt som ni medverkar till att Rikstrafiken rustar ned kollektivtrafiken runtom i landet på grund av att det fattas pengar?

Anf. 15 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! När det gäller vägtrafikökningen tror jag nog inte att Sven Bergström kan ha undgått att i de motioner som vi har lämnat här i riksdagen från Vänsterpartiet har vi angräpat denna och sagt att det borde vara en mycket rimligare fördelning mellan de olika transportslagen och mellan biltrafik och gång- och cykeltrafik. Vi har verkat för framför allt ekonomiska styrmedel som skulle göra för troligt att så blir fallet. Där känner jag mig inte på något sätt mer ansvarig än någon annan.

Om man ska kunna göra något åt trafikdöden så måste man förstå orsakssammanhanget. Annars kan man inte angripa det som är väsentligt.

När det gäller kollektivtrafiken och Rikstrafiken vill jag påtala att Vänsterpartiet inte ingår i regeringen. Vi har ett samarbete kring propositioner och budgetar med regeringen, ett samarbete som jag tycker fungerar ganska bra. Men Vänsterpartiet har inte deltagit i besluten om Rikstrafiken, utan jag skulle vilja påstå att vi rätt så kraftfullt har protesterat mot dem, dels i en artikel i Ny Teknik i går, dels i en artikel i Dagens Samhälle i dag, där vi förordar en annan fördelning mellan kollektivtrafik och flyg i Rikstrafikens uppdrag. Jag skulle vilja uppmana Sven Bergström att läsa den artikeln och sedan återkomma om du finner något anmärkningsvärt i det sammanhanget.

Anf. 16 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Jag tycker att Karin Svensson Smiths inlägg illustrerar talesättet om att både äta kakan och ha den kvar. Vi röstade så sent som i går i den här kammaren om finansutskottets och regeringens budgettramar, och om jag inte minns fel röstade Vänsterpartiet med regeringen och tar därmed ställning för de budgettramar som riksdagen nu ställer sig bakom. Att ni sedan skriver debattartiklar och har avvikande synpunkter är en annan sak. Men ni röstade de facto för den budget som innebär att Rikstrafiken inte klarar sina åtaganden och tvingas rusta ned kollektivtrafiken, från Blekinge kustbana och kollektivtrafiken i Skåne i söder till flygtrafiken runtom i landet. Den blir sämre tack vare att Rikstrafiken inte kan upprätthålla sina ambitioner. Man har sagt väldigt tydligt att man nu inte sparar där det är klokt och bra att spara, utan man sparar på de områden där det går att spara på grund av avtalssituationen. Det är väldigt olyckligt att det blir så här, och det är inte ett stöd för en långsiktigt bra kollektivtrafik.

Anf. 17 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Herr talman! När det gäller hur allvarlig situationen för Rikstrafiken är delar jag den uppfattning som Sven Bergström ger uttryck för här. Vi

verkade i budgetförhandlingarna för 30 miljoner ytterligare till Rikstrafiken, motiverat av att man inte skulle behöva sänka ambitionerna på det viset när det gäller uppköp av tåg och buss. Sedan är det regeringen som i sitt regleringsbrev och sina beslut inom ramen för Rikstrafikens uppgift bestämmer hur fördelningen sker mellan de olika transportslagen.

Nu är det här något som återkommer, dels i regleringsbrevet för nästa år, dels i den transportpolitiska proposition som ska lämnas till riksdagen i mars. Här får vi ha ett konstruktivt samtal om vad som är en bra mix för att nå samtliga de transportpolitiska mål som riksdagen har inrättat.

Anf. 18 CLAES ROXBERGH (mp):

Herr talman! Den här propositionen är ju en samarbetsproposition mellan Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Förvisso är trafiksäkerheten en viktig fråga, men tyvärr är det ju så att den inte riktigt röner den uppmärksamhet och det engagemang ute i samhället som den borde.

Om de här människorna hade omkommit vid ett enda tillfälle, vad tror ni hade hänt då? Då hade det ropats på åtgärder, och då hade man också varit beredd att acceptera åtgärder som vi tyvärr i dag kanske har svårt att få gehör för på det sätt som vi skulle vilja.

Man brukar säga så här: Om alla följde de lagar och regler som gäller i dag så skulle vi uppnå etappmålet 2007, det vill säga vi skulle spara väldigt många liv. Om folk använde bilbältet, om folk följde hastighetsgränserna och om folk var nyktra när de körde bil så skulle det här inte vara något problem. Så enkelt är det. Men vilka åtgärder krävs då för att komma dit?

När det gäller hastigheter och bilbältesanvändning krävs det naturligtvis kontroller. Det krävs, Elizabeth Nyström, också ett ägaransvar för att vi ska kunna genomföra dessa kontroller för att den automatiska hastighetskontrollen ska fungera. Vi behöver fortsätta arbetet med ISA. Vi behöver ha en acceptans ute i samhället för ökade poliskontroller. Vi behöver ha fler fartkontroller och inte bara på vissa ställen, som Johnny Gylling tycker att det ska vara. Vi behöver ha mycket mer av detta. Men det är naturligtvis inte alltid uppskattat av folk som kör på vägarna. Det borde vara det, men så är det inte.

När det gäller alkoholen behöver vi gå vidare också med fler poliskontroller. Vi behöver införa alkolåsen, som det har talats om tidigare, så fort det går med prioritet på de tunga fordonen och fordon som kör farligt gods.

Vi har dessutom ytterligare en fråga som har uppmärksamats under senare tid, och den gäller tröttheten, nämligen att människor inte respekterar behovet av vila. När det gäller yrkestrafiken har vi lagstiftning. Men när det gäller privatpersoner är det upp till oss alla att fundera över att vi tar den vila som vi behöver. Det har visat sig att många fler olyckor än vi trodde berodde på trötthet. Det är ytterligare en faktor.

Det som behövs är övervakning men framför allt utbildning och ändrade attityder. Det är här som förslagen till ändrad körkortsutbildning kommer in. Den riskutbildning som nu föreslås tas in i körkortsutbildningen tror jag är väldigt viktig. Den skulle, rätt gjord, kunna påverka attityderna hos körkortsaspiranter. Vi skulle genom handledarutbildning-

en också kunna förstärka den här attitydpåverkan. Jag tror att det är väldigt viktiga åtgärder.

En annan fråga som har tagits upp i flera inlägg är trafikutvecklingen. Som Kerstin Engle sade har det skett en ökning av den tunga trafiken med 20 % sedan 1997. Då kan man fundera på vad det är för ökning vi har.

Det var någon som berättade en historia för mig häromdagen om en bordsvattentillverkare här i Sverige som tillverkar flaskorna här. Sedan transporteras flaskorna med lastbil till Frankrike för någon form av ytbehandling, etsning eller liknande. Sedan transporteras flaskorna tillbaka till Sverige och fylls med vatten för att sedan transporteras till användarna för att drickas ur.

Men kära vänner, är detta nödvändiga transporter? Jag skulle vilja hävda att en del transporter på de svenska vägarna inte är nödvändiga för svensk industris verksamhet eller utveckling utan skulle kunna hanteras på ett annat sätt.

Då kommer jag till prisfrågan. Varför gör man så här? Det är naturligtvis billigare att göra detta i Frankrike än i Sverige. Då kommer vi fram till prisutvecklingen på dessa transporter som måste vara anorlunda, och vi måste få en marginalprissättning som motsvarar den påverkan man har.

Jag skulle också vilja vara lite självkritisk. Vi hade ett forskningsseminarium i dag på förmiddagen. Och det som jag nu saknar i detta perspektiv och i detta betänkande är en forskningsinriktning, hur vi vill att forskningen inom trafiksäkerhetsområdet egentligen ska gå vidare. Det borde vi ha tagit upp och behandlat i detta betänkande. Det borde ha varit en del av den politiska inriktningen.

Slutligen vill jag yrka bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 19 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr talman! Jag vill börja med att tacka Vänsterpartiet och Miljöpartiet för det samarbete som vi har haft när vi har arbetat med propositionen. Jag har uppskattat de konstruktiva samtal som vi har fört och också den goda stämning som vi har.

Jag vill också understryka det som Sven Bergström sade i sin inledning, nämligen att trafiksäkerhetsfrågorna verkligen spänner över alla partier, och jag uppskattar också det eftersom jag är övertygad om att breda lösningar kan bädda för att vi också når framgång.

Vi rör oss alla ute i trafiken. Vi cyklar, och vi går. Vi tar bilen eller bussen till arbetet, till dagis, till affären eller när vi ska hälsa på släkt och vänner. Att vistas i trafiken är en del av vår vardag, och det är en självklar önskan hos oss alla att ingen av våra nära och kära ska råka illa ut i trafiken. Och bakom en så ofta uttalad fras som "Kör försiktigt!" döljer sig en oro för att något ska hända våra vänner eller anhöriga när de rör sig i trafiken. På samma sätt som vi månar om dem som står oss nära, månar vi också om alla andra som rör sig i trafiken, och det är det som är syftet med nollvisionen – att ingen ska behöva dödas eller skadas svårt i trafiken. Då finns ingen annan acceptabel siffra än noll.

Som ett delmål till 2007 har riksdagen slagit fast att dödstalet inte får överskrida 270 personer. Och trots att det är 270 kvinnor och män för många är det ändå ett tufft och utmanande delmål för oss. Framför allt

inger det ett stort ansvar, ett ansvar som vi alla delar och ett ansvar som vi alla måste ta.

Herr talman! Mycket har gjorts för att öka trafiksäkerheten under de senaste decennierna. Promillegränserna har sänkts, straffskalorna har skärpts, och en nollgräns för narkotika i trafiken har införts. Också infrastrukturen har utvecklats och blivit säkrare. Över 100 mil vajerräcken har byggts. Separeringen av bilar, cyklister och fotgängare i tätbebyggda områden har ökat. Och vi har fått fler cirkulationsplatser. Den tekniska utvecklingen i bilarna går ständigt framåt. Dessutom ökar antalet alkoholutandningsprov som polisen genomför. Det innebär att fler påverkade förare kan upptäckas och dömas.

I dag är Sverige ett av världens trafiksäkraste länder. Vårt trafiksäkerhetsarbete har studerats av andra länder. Och inom Europeiska unionen visar man ett stort intresse för det arbete som vi har gjort och som vi gör. Det ska vi givetvis vara stolta över. Men vi kan inte vara nöjda därför att nollvisionen säger oss att det som vi har åstadkommit hittills inte räcker. Därför fortsätter vi nu satsningen på säkerhetshöjande väginvesteringar. I infrastrukturplanerna som regeringen fastställde i våras öronmärktes 4,9 miljarder kronor för trafiksäkerhetsåtgärder, bland annat för fortsatt utbyggnad av mittseparerade trefiliga vägar.

Men att vi trafikanter blir bättre på att följa trafikreglerna är ändå helt avgörande, därför att om alla kör nyktra, följer hastighetsreglerna och använder bilbälte skulle vi redan nu klara etappmålet att halvera antalet omkomna.

Regeringen har nu tillsammans med Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna enats om inriktningen på det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Vårt fokus riktas mot att dämpa hastigheterna, att bekämpa alkoholen i trafiken, att stimulera teknikutvecklingen och att säkerhetsanpassa fordonsparken. Vi ser att alkoholkonsumtionen ökar i vårt samhälle i dag, och det märks också i trafiken. Varje dag kör 15 000 förare alkoholpåverkade på våra vägar. Nästan var tredje förare som omkommer i trafiken är alkoholpåverkad. Och av dem som misstänks för rattfylleri är nio av tio män.

För att förhindra att onyktra förare ska komma ut i trafiken vill regeringen införa krav på alkoholås i alla nya bilar senast år 2012 och senast år 2010 i bussar och i andra tunga fordon. Har föraren druckit alkohol ska han eller hon inte kunna starta bilen och därmed riskera både sitt eget men också andras liv. Därför har vi också utsett Karin Svensson Smith till utredare för att förbereda ett införande av ett alkoholås. Inte minst krävs det att vi arbetar aktivt med dessa frågor inom EU för att lyckas få igenom ett sådant krav.

Vi vet också att unga förare oftare än äldre förare är inblandade i olyckor som orsakas av alkohol. Så många som tre av fyra unga förare som omkommer i singelolyckor är alkoholpåverkade. Och för att nå ut till fler unga förare med kunskap om risker med alkohol och med andra droger i trafiken föreslår regeringen nu en obligatorisk utbildning för privata handledare och körkortstagare inför deras övningskörning. Avsikten med den är att ta upp attitydfrågor kring riskbeteenden i trafiken, men också att ge stöd och hjälp att lägga upp körkortsutbildningen på ett bättre sätt.

Det andra viktiga insatsområdet är hastigheterna. Det är nödvändigt att vi får en acceptans och en regelefterlevnad för de olika hastighetsgränser som gäller på våra vägar. En viktig åtgärd som lyfts fram i propositionen är de automatiska hastighetskamerorna.

Vi vet att kamerorna är ett erkänt och effektivt verktyg för att få ned hastigheterna till tillåtna nivåer. Nu satsas ytterligare resurser för att öka antalet hastighetskameror. Inom en snar framtid kommer vi att få mer än en fördubbling av antalet kameror samtidigt som vi också moderniserar tekniken och digitaliserar dem.

Jag vill också ta upp det uppdrag som ska gå till Vägverket, att ta fram en strategi för att ett nytt hastighetsgränssystem ska anpassas efter nollvisionen, men också efter vårt mål om regional utveckling och vårt miljömål. Det är min förhoppning att vi ska hitta en bra avvägning för hastighetsgränserna så att vi får en större acceptans bland trafikanterna för hastighetsgränser och på så sätt också öka trafiksäkerheten.

Sverige är ett modernt och högteknologiskt land. Svensk fordonsindustri har ett gott rykte när det gäller höga trafiksäkerhetsegenskaper. Det ska vi utnyttja och fortsätta att utveckla. Regeringen fäster nu stor vikt vid en fortsatt utveckling av intelligenta förarstödsystem som förbättrar förarens körförutsättningar. En teknik är exempelvis ISA som hjälper föraren att hålla hastigheten.

En annan teknik som nu är under utveckling är ett system som ska känna av när förarens koncentrationsförmåga blir sämre, om man signalerar till exempel trötthet och riskerar att somna och bli en farlig bilförare.

Vi följer teknikutvecklingen noga och vi bidrar också aktivt till att stimulera nya tekniker genom att bland annat avsätta 300 miljoner kronor till forskningsprogrammet IVSS.

Samhället kan också aktivt bidra med att skapa bättre marknadsförutsättningar för ny teknik. Ett exempel på det är att vi i det offentliga inför kvalitetssäkringssystem i både de egna och de upphandlade transporter. Ett annat viktigt verktyg finns hos oss som enskilda konsumenter, både hos konsumenter som enskilda individer och hos konsumenter som organisationer och företag. Om vi efterfrågar trafiksäkra fordon ökar också trycket på teknikutvecklingen.

Konsumentprogram som Euro NCAP, där Sverige är medlem, är ett sätt att skapa en marknad med ett tydligt konsumentfokus. I propositionen betonar vi att en teknik som ISA ska ingå i Euro NCAP:s poängsystem, precis som bältespåminnaren gör i dag.

Herr talman! I propositionen *Fortsatt arbete för en säker vägtrafik* lägger regeringen fram en rad förslag till åtgärder för att öka trafiksäkerheten, alltifrån krav på alkoholås till obligatorisk utbildning för privatister. Vi trycker också på behovet av att arbeta aktivt med trafiksäkerhetsfrågorna inom den europeiska unionen.

Men om vi ska klara nollvisionen och vårt delmål 2007 handlar det ändå ytterst om värderingar, värderingar hos var och en av oss som befinner oss ute i trafiken. Det handlar om att alkohol, droger och trafik aldrig hör ihop. Det handlar om att vi ska använda bilbälte, om att vi ska undvika att köra när vi är trötta och om att vi ska ha en stor respekt för hastigheter.

Det finns många goda krafter i vårt land som arbetar för trafiksäkerhet, både kommuner och många ideella organisationer och folkrörelser. Engagerat och entusiastiskt fortsätter vi nu det arbetet. Tillsammans har vi både höga ambitioner och hög kompetens för att driva trafiksäkerhetsarbetet framåt.

Anf. 20 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Det är lätt att instämma i allt väsentligt i det som statsrådet Ulrica Messing här har sagt om trafiksäkerheten. Men jag skulle vilja ha svar på tre frågor.

Jag betonade i mitt inledningsanförande – och Karin Svensson Smith var också inne på det – att vi egentligen borde komplettera trafiksäkerhetsmålet så att också trafikens föroreningar och deras negativa effekt på vår hälsa beaktas. Hur ser man på det från regeringens sida? Är ni beredda att vara med på en sådan komplettering av trafiksäkerhetsmålen? Lika många dödas ju av föroreningar i trafiken som i de fysiska olyckorna. Det var den ena frågan.

Den andra frågan handlar om signaler och de som bryter mot trafikreglerna och kör onyktra. Bötesbeloppet för att köra utan bilbälte har devalverats ungefär till hälften jämfört vad det kostade när bötesstraffet infördes. Det är likadant med rattfylleri. I TV visades häromdagen ett inslag som illustrerade hur domstolarna konsekvent tillämpar nedre delen i straffskalan när man dömer i rattfyllerimål. Hur ser regeringen på de signaler som man därmed sänder till allmänheten?

Slutligen vill jag ta upp Rikstrafiken och kollektivtrafiken. Vi är överens om att kollektivtrafiken har en viktig roll om man ska stärka trafiksäkerheten. Men regeringen och dess samarbetspartier sänker i praktiken anslaget till Rikstrafiken i förhållande till de uppgifter som den har. Därmed rustar man ned kollektivtrafiken på område efter område. Det gäller tåg, flygtrafik och bussar. Det är ett dubbelt budskap som inte går att begripa för människor runtom i landet.

Anf. 21 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Jag tycker också att det viktigt att vi understryker att den forskning som nu görs om fordonstekniken också ska ha en tydlig inriktning mot både säkerhet och miljöperspektivet. I det uppdrag som Vinnova har för de 300 miljoner kronorna är detta också väldigt tydligt inskrivet. Jag tror att vi har underskattat det här tidigare. Vi kunde ha gjort mera. Men nu ingår också miljöperspektivet som ett tydligt uppdrag, att koppla det till fordonstekniken och säkerheten. Därmed bidrar också detta till trafiksäkerhetsarbetet.

Böterna för att inte använda bilbälte var ett av de bötesbelopp som vi höjde tidigare. Men jag håller med Sven Bergström. Vi höjde bara några enstaka bötesbelopp. Jag tycker att det är fel signal att inte höja också de andra. Bötesnivån ligger kvar sedan 1992, och det innebär att det har skett en devalvering. Det sänder också ut politiska signaler.

Nu pågår det en översyn av både rattfylleri och sjöfylleri som Justitiedepartementet har startat. I det uppdraget ingår det att föreslå hur mycket vi ska höja böterna generellt. Jag är oerhört angelägen om att man kommer fram i det arbetet. Straffskalorna berör många olika brott som man kan bli dömd för. Därför hänger bötesbeloppen kopplade till

trafiksäkerhetsbrott ihop med en rad andra brott som ses över. Det här är ett viktigt arbete.

I det uppdraget ingår också att titta på det som flera har nämnt här i debatten, nämligen eftersupning. Vi ska se på erfarenheter från andra länder och se om det finns skäl för Sverige att följa en likadan väg.

Prot. 2004/05:37
25 november

*Fortsatt arbete för
en säker vägtrafik*

Anf. 22 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Herr talman! Jag påminner om frågan om Rikstrafiken som Ulrica Messing inte hann med. Jag vill gärna ha ett besked på den punkten. Hur rimmar det med signalerna att vi ska främja kollektivtrafik när man nu i praktiken tvingar Rikstrafiken att dra ned på anslagen till tågsatsningar, bussatsningar och flyg på Norrlands inland och i Värmland? Hur rimmar det med trafiksäkerhetsmålet?

Sedan välkomnar jag att Ulrica Messing öppnar för att föra in miljöperspektivet i det här sammanhanget. Energisektorn och transportsektorn är de sektorer som negativt påverkar vår miljö mest. I går kunde vi läsa en intressant artikel i Svenska Dagbladet av Vattenfalls vd och koncernchef Lars G Josefsson. Han skrev så här:

Om utsläppen per capita om hundra år ska fördelas lika globalt måste vi i industriländerna sänka våra utsläpp med i storleksordningen 80–90 %.

Problemen är alltså oerhört stora. Där har både transportsektorn och energisektorn ett lika stort ansvar.

Anf. 23 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Den uppfattningen delar jag. Jag tycker att fordonsindustrin generellt måste göra mer när det gäller miljöforskningen. Eftersom en av ambitionerna på många politikområden är att minska de stora sociala och ekonomiska skillnader som finns mellan länder i världen i dag ser vi också framför oss hur bilanvändandet kommer att öka i många länder. Det är ett ansvar för varje nationell regering och varje nationellt parlament att vidta åtgärder som gör att man också kan begränsa miljöutsläppen. Men det är självfallet också ett viktigt ansvarsområde för fordonsindustrin internationellt. Det ansvaret måste de ta på ett bättre sätt än vad de har gjort tidigare.

Slutligen ska jag säga någonting om Rikstrafiken. Trots det tillskott som Rikstrafiken nu får i och med höstens budget på 30 miljoner kronor så har man ett stort underskott. Det innebär att man nu ser över alla avtal för att titta på var man kan göra justeringar eller neddragningar för att komma i balans. Ett viktigt uppdrag som Rikstrafiken har är att stötta kollektivtrafiken och därigenom både vara ett positivt verktyg för utsläppen och för vårt miljöarbete men också för trafiksäkerheten.

Ett annat viktigt uppdrag som Rikstrafiken har är att arbeta med regional utveckling. I vårt stora land, med de avstånd som finns, är flyget i regionalpolitisk aspekt ett viktigt transportslag – inte minst i norra och längst ned i södra Sverige. Därför måste Rikstrafiken ta ett ansvar också för flygupphandlingar. Det betyder inte att vi har nedvärderat kollektivtrafiken, utan det betyder att vi vill se likadant på alla transportslag.

Anf. 24 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Kerstin Engle sade avslutningsvis att jag var emot lagen om cykelhjälm och för lag om endast *handsfree* i bil. Jag vill börja med att tala om för Kerstin Engle att vi har skrivit i vår motion att man borde upplysa bilförare om farorna och att de bör undvika samtal under färd. Vi har inte skrivit om någon lagstiftning.

Nu ska jag komma in på frågan om cykelhjälm. I flera tidningar står det om konsten att slå in öppna dörrar. Regeringen vill att det från årsskiftet blir lag på cykelhjälm, men inte för alla utan bara för dem under 15 år. Det är alltså de som redan i stor utsträckning redan använder hjälm när de cyklar. De som använder den minst och som skadas mest slipper den även i fortsättningen. Regeringens förslag har redan mött hård kritik från trafikexperter som menar att lagen i sin nuvarande utformning blir verkningslös eftersom den grupp som skadas allra mest – de äldre – inte omfattas.

Jag vill gärna fråga statsrådet: Hur är det tänkt att lagen ska sanktioneras?

Anf. 25 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Den ska sanktioneras på vanligt sätt, som med en del andra lagstiftningar. Om du som förälder cyklar tillsammans med ditt barn som är under 15 år och inte använder hjälm så får du betala bötesbeloppet för att du bryter mot den förordning som är i kraft. Det gäller också vid andra typer av brott.

Precis som Elizabeth Nyström säger har flera vuxna varit ute i debatten och varit kritiska till cykelhjälmen. Jag har sett det, och jag har lyssnat till det. Men jag tar det med ro eftersom alla de barn som har blivit intervjuade och som kommer att beröras av den nya lagen har välkomnat den. Det tycker jag är en ännu viktigare signal. Med lagen om cykelhjälm vet vi att för de 400 barn under 15 år som varje år kommer in på något av våra sjukhus runt om i landet minskar riskerna avsevärt när det gäller svåra skallskador. Det är precis det som jag vill uppnå – att minska riskerna för att de ska utsättas för skallskador.

Utifrån det replikskifte som Kerstin Engle och Elizabeth Nyström hade om mobiltelefoner vill jag bara lägga till en sak. I det uppdrag som Vägverket jobbar med, där man ska informera om risker, är mobiltelefonen en av de riskerna. Skälet till att vi inte går fram med ett förbud mot mobiltelefoner utan *handsfree* är att vi också ser en rad andra risker. Man byter cd-skiva, man letar efter nappen till barnen som sitter i barnstol och mycket annat. Vägverket ska nu dra i gång ett arbete med alla de riskerna så att vi som bilförare blir medvetna om att det är stora risker när vi släpper fokus från vägen och gör någonting annat när vi är i bilen.

Anf. 26 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik:

Herr talman! Jag ska inte återkomma till mobiltelefonerna, för jag tror att man kommer att landa ungefär där jag vet att man borde landa i dag.

Men vad gäller cykelhjälm på barn så vet både statsrådet och jag, som har barn, att de ofta är ute och cyklar utan föräldrarna. Då är det ett slag i luften, eftersom barn inte kan lagföras.

Jag vill gärna ta ett litet exempel. För några år sedan läste jag i en landsortstidning om en kvinna som hade blivit förgiftad av en vit flugsvamp. Hon fick frågan hur det hade kommit sig att hon hade plockat en så farlig svamp och därtill tillagat den. Hon svarade att hon hade plockat den precis vid väggkanten och att hon tog för givet att sådana giftiga svampar inte kunde tillåtas växa så lättillgängligt. Därtill såg den god ut.

Historien är träffande för vad som händer i ett samhälle som alltmer tar hand om sina medborgare. Genom att låta medborgare endast navigera utefter av samhället väl tillrättalagda rutter blir medborgarna alltmer hjälplösa.

Det leder mig in på domarreglerna, punkt nr 11, som säger: Att en företeelse inte är önskvärd betyder inte att man måste lagstifta om den. Lagen gillar icke allt det hon inte straffar. Det vill jag gärna skicka med.

Anf. 27 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Jag tar med mig det. Men jag måste nog göra som Kerstin Engle och konstatera att ibland är Elizabeth Nyström för en lag och ibland är hon mot en lag. Vi får konstatera att vi står på olika sidor.

Jag är övertygad om att en lag om cykelhjälm för barn under 15 år kommer att påverka också vuxnas attityder. Det är lättare att använda hjälm också som vuxen och slippa förklara för sin 14-åring varför man inte gör det. Men det viktigaste för mig med cykellagen är inte att kunna bötfälla så många föräldrar som möjligt, utan att få en hjälm på huvudet på så många barn som möjligt.

Jag är inte naiv; jag har en 13-åring själv och jag vet att jag inte alltid vet allt han gör. Men jag är ganska säker på att om han vet att en del saker är förbjudna så minskar risken för att han gör dem. Om han vet att han ska ha cykelhjälm på sig så är jag säker på att tillfällena då han inte har det är färre än om det inte hade funnits en lag. På samma sätt är det när jag säger: Du får inte dricka en droppe alkohol här hemma förrän du är 20 år! Han kommer att smaka alkohol ändå, men jag är ganska säker på att han kommer att dricka mindre när jag har sagt att det är förbjudet.

Vi har en möjlighet att påverka attityder, och med cykelhjämlagen har vi dessutom en möjlighet att rädda ungefär 400 barn från skullskador. Nu tar vi den möjligheten.

Anf. 28 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag är glad att vi från Kristdemokraternas sida kan bocka av ett av våra krav nu, nämligen obligatorisk alkoholutbildning inom körkortsutbildningen. Det är jättebra att regeringen tar fram det nu.

Men jag skulle vilja gå vidare, och fråga Ulrica Messing om hon är beredd att utveckla körkortsutbildningen. Vägverket har ju jobbat med frågan i flera år. Jag upplever att regeringen plockar en sak i taget och lägger fram för förändring medan det finns flera goda förslag som ligger och väntar.

Ett förslag som vi ofta för fram är det som jag nämnde i mitt anförande. Den som ska ta körkort borde få träffa någon som har blivit drabbad av rattfylleriet. Det gör intryck på människor att lyssna på ett offer, att lyssna på någon som har varit med om en olycka eller kanske till och med förlorat en anhörig på grund av rattfylleriet. Är ministern beredd att jobba för att få in också detta i körkortsutbildningen?

Det andra momentet skulle vara någon form av repetition. När man har haft körkort ett tag får man komma tillbaka och visa upp sig och få lite korrigeringar. Det fanns sådana tankar i Vägverkets förslag.

Det tredje är ytterligare obligatoriska moment, typ att alla måste träna mörkerkörning innan man får ta körkort.

Vad säger ministern om de här tankarna?

Anf. 29 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Jag tror att vi kommer att fortsätta att göra förändringar och justeringar i körkortsutbildningen. Jag tror också att det ibland kan vara en poäng att göra en sak i taget, så att vi kan utvärdera det hela ordentligt och verkligen ställa oss frågan: Uppnådde vi det som vi ville uppnå? Ibland finns det ett värde i att inte göra alla förändringar på en gång. Däremot ska man vara ödmjuk och kunna ändra sig eller föreslå ytterligare åtgärder när man har utvärderat det man har gjort.

När det gäller den sista frågan som Johnny Gylling tog upp, om obligatorium för fler saker i körkortsutbildningen så är jag positiv till det synsättet. Jag menar att vi i utbildningen tidigare har fokuserat för mycket på en risk, nämligen halkan. Den är en stor risk med vårt geografiska läge. Därför ska den självfallet finnas med, men vi har inte pratat lika mycket om de andra riskerna. De andra riskerna är alltifrån alkohol och andra droger till det Elizabeth Nyström och jag diskuterade nyss, nämligen mobiltelefoner och andra saker i bilen. Det kan också vara mörkerkörning som Johnny Gylling nu säger. Jag är positiv till att titta på det när vi fortsätter att arbeta med körkortsutbildningen. Vilka risker måste vi höja upp mer, på samma sätt som vi tidigare har höjt upp just halkkörningen?

Avslutningsvis tar jag den andra frågan om möjligheten att konfrontera. Det har Johnny Gylling och jag diskuterat tidigare. Jag tror att det har effekt. Jag följer de försök som görs nu i Jönköping, Karlskrona, Västervik och på några andra platser i landet med stort intresse. Erfarenheterna från dessa försök ska också in i den översyn nu görs av sjöfylleri och rattfylleri. Här ska förslag lämnas till regeringen i december nästa år. Men just den här delen är intressant. Jag tror att man ska lära av erfarenheterna från andra länder och också av de försök som sker i vårt eget land. Jag tror att de har effekt.

Anf. 30 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag tackar ministern för de positiva svaren. Det betyder att vi kristdemokrater kommer att fortsätta att trycka på i de här frågorna för att till slut en dag kunna bocka av fler bra saker. Är det något som jag har lärt mig under min tid som riksdagsledamot är det att just utbildning är ett nyckelord för trafiksäkerheten.

Jag ser att det sitter många ungdomar på läktaren i dag. En del ska förmodligen ta körkort så småningom om de inte har det redan. Forskarna har visat att utbildning har den största betydelsen för säkerheten.

Jag vill ta chansen att ställa en fråga till. Det debatterades om fartkameror tidigare. Vi är emot att man inför ägaransvar. Vi är inte helt emot fartkameror, men det får vara någon måtta. De kan inte ersätta poliser. Jag vill fråga ministern, som jag tyckte knappast nämnde någonting om polisens roll i sitt anförande, om hon delar min uppfattning att det behövs

fler synliga poliser ute på vägarna i trafiken och fler alkoholkontroller. Förmodligen behövs det också fler poliser i skolans arbete med information och så vidare. Delar ministern den uppfattningen?

Prot. 2004/05:37
25 november

*Fortsatt arbete för
en säker vägtrafik*

Anf. 31 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik:

Herr talman! Ja, jag delar uppfattningen att vi måste ha fler aktiva trafikpoliser. Poliserna blir ju fler och fler varje dag, men vi ser också hur prioriteringen av trafiksäkerhetsarbetet skiljer sig väldigt mycket från län till län. Det är inte acceptabelt. Vi måste ha fler nationella gemensamma mål och ambitioner för alltifrån hur ofta vi ska stanna folk för att testa om de har druckit alkohol eller tagit andra droger till fartkontroller.

Jag ser fartkamerorna som ett komplement till polisen arbete. De är ett sätt att använda ny teknik. Vi vet att de har effekt. De dämpar hastigheten. Jag vill fortsätta att arbeta med övervakningskamerorna, men de ska inte ersätta poliserna utan komplettera dem.

När det gäller frågan om ägaransvar vill jag titta på vad utredningen kommer fram till. Vi har ju redan i dag en princip om ägaransvar när det gäller parkeringsböter. Det är inte alltid som man vet vem som har parkerat var när man har lånat ut bilen. Man kan naturligtvis ställa sig samma fråga när någon kör för fort. Man vet inte heller alltid det. Det är ingen ny princip vi ska sjösätta. Vi har redan knäckt den principen när det gäller parkeringsböter. Nu får vi titta på om det finns skäl att också göra likadant för hastighetsöverträdelser.

(forts. 8 §)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.54 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då frågestunden skulle börja.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.

7 § Frågestund

Frågestund

Anf. 32 TREDJE VICE TALMANNEN:

Det har blivit dags för frågestunden. Följande statsråd deltar: finansminister Pär Nuder, statsrådet Ulrica Messing, statsrådet Morgan Johansson, statsrådet Jens Orback och statsrådet Ibrahim Baylan.

Vi hälsar dem alla välkomna. Finansminister Pär Nuder besvarar såväl allmänpolitiska frågor som frågor inom sitt eget ansvarsområde. Frågor till övriga statsråd förutsätts beröra deras ansvarsområden inom regeringen.

Jag vill påminna om att såväl frågor som svar inte ska vara längre än en minut och att man i det fall det känns påkallat kan få tid för en följdfråga.

Frågestund

Anf. 33 RIGMOR STENMARK (c):

Fru talman! Jag vill ställa en fråga till finansminister Pär Nuder i egenskap av att han i dag är lite allmänt kunnig.

Ska Mälardalsregionen vara helt utan räddningshelikoptrar? Det är en fråga som inte bara jag ställer mig utan många efter förslaget om att det sjöoperativa helikopterförbandet på Berga ska flyttas eller till och med skrotas.

Flyttar man helikopterverksamheten från Berga medför det faktiskt en närmast total skrotning av möjligheten att från Sverige rädda människor som befinner sig i en akut nödsituation. Vi är många från min hemtrakt som väl minns vad som hände vid Estoniaförlisningen, och vi är enormt tacksamma för den insats som just den här helikopterverksamheten då utförde, och som man också utförde här i dagarna. Det var inte alls så länge sedan som det hände någonting. Det går inte heller att blunda för att vi befinner oss i Mälardalsregionen där en väldigt stor mängd människor finns. Min fråga är alltså: Hur kommer det att bli med helikopterverksamheten på Berga?

Anf. 34 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Eftersom det är jag som är ansvarig för sjöräddningen tänkte jag svara. Jag är det via Sjöfartsverket som i dag har ett tydligt uppdrag att svara för sjöräddningen i hela vårt land. För att klara det har Sjöfartsverket utrustning, men de tecknar också avtal. Det är något avtal med försvaret. Det är avtal med många landsting men också med privata aktörer.

Med anledning av det försvarsbeslut som regeringen nu har gått till riksdagen med har vi gett Sjöfartsverket i uppdrag att titta på om det finns anledning för dem att komplettera sitt avtal när försvaret ändrar sin organisation. Men det är fortfarande Sjöfartsverket som har ansvaret för att sjöräddningen ska fungera, och det kommer den också att göra efter försvarsomställningen.

Anf. 35 RIGMOR STENMARK (c):

Fru talman! Då tar jag det lite grann som intäkt för att det här kommer att få finnas kvar, att man så att säga bara målar om helikoptrarna. Det skulle vara en väldigt bra lösning. Framför allt den besättning som man har i helikoptrarna har ju en oerhörd kompetens och är väl skickad att utföra sitt uppdrag. Jag reste för övrigt med dem häromdagen och vet hur väl de gör sitt uppdrag. Det var mycket spännande och mycket intressant. Jag skickar med det. Måla gärna om helikoptrarna och överför dem till ett annat departement, men behåll dem! Det är en önskan från oss i Mälardalsregionen.

Anf. 36 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Jag tar med mig det. Jag kan också berätta att förutom de avtal som Sjöfartsverket självt skriver med andra aktörer, som landsting eller privata aktörer, har man nu också ett nytt uppdrag som inte har ingått tidigare. Det är att man också ska samordna sin verksamhet med

andra myndigheter. Det är också viktigt. Vi får samla de resurser som finns och se till att de kompletterar varandra, och det ska de göra när det gäller sjöräddningen.

Prot. 2004/05:37
25 november

Frågestund

Sänkning av alkoholskatterna

Anf. 37 STEFAN ATTEFALL (kd):

Fru talman! Jag har en fråga till finansminister Pär Nuder. En fråga som under en längre tid har varit aktuell i debatten är den om en sänkning av sprit- och de övriga alkoholskatterna. En av de främsta opinionsbildarna för en sådan sänkning är statsministerns hustru och tillika vd för Systembolaget, Anita Steen. Hon sade i morse i TV angående Systembolagets försäljning att hon fann hopp i att vi, när riksdagen behandlar frågan om alkoholskatten, kommer att få till stånd en förändring.

Det här antyder två saker, dels att regeringen redan har bestämt sig för att föreslå en sänkning av alkoholskatten, dels att frågan är förankrad i vänsterkartellen, alltså bland stödpartierna, så att den här budgetfrågan får en majoritet i riksdagen.

Därför är min fråga till finansministern: Avser regeringen att föreslå en sänkning av alkoholskatterna, och är ett sådant förslag redan förankrat bland stödpartierna?

Anf. 38 Finansminister PÄR NUDER (s):

Fru talman! Som Stefan Attefall och kammaren väl känner till tillkallade regeringen för en tid sedan en särskild utredare som ska se över den nya situationen som har uppkommit för Systembolaget med anledning av de nya införselreglerna. Systembolaget förlorar ju i försäljning till följd av de nya införselreglerna. Det skattevapen som tidigare var mycket effektivt för att ta ned den totala konsumtionen av alkohol i Sverige och därmed hindra ytterligare alkoholproblem visar sig nu inte vara lika effektivt.

Det förslag vi har fått är ute på remiss. Det ska vara ute på remiss till den 15 december. Kent Härstedt har dessutom ytterligare tid på sig att utreda den här frågan. Regeringen har inte tagit ställning. Vi inväntar remissvaren, och vi kommer att väga för och emot i den här frågan när det gäller de sakliga skäl som talar för en sänkning av spritskatten.

Anf. 39 STEFAN ATTEFALL (kd):

Fru talman! Det är intressant att höra finansministerns besked med tanke på vad Anita Steen sade i TV i morse. Men om vi utgår från detta vill jag först kommentera att man talar om försäljningsminskningarna. De finns i och för sig där, men försäljningen i Systembolaget år 2003 var på samma nivå som 1998, som inte alls var ett dåligt år. Det beror alltså på vilka jämförelsetal man har.

Men frågan är då: Överväger regeringen – om nu regeringen fortfarande överväger frågan – att ändra också i införselreglerna? Det är ju det alternativa sättet att förhindra den ökade privatimporten, att man ändrar införselreglerna. Eller är det bara procentsatsen i alkoholskattesänkningen som nu diskuteras?

Anf. 40 Finansminister PÄR NUDER (s):

Fru talman! Stefan Attefall vet mycket väl att riksdagen inte äger frågan om införselreglernas utformning. Det är en fråga som beslutas på europeisk nivå. Det är därför hela frågan om den svenska alkoholpolitiken har kommit i ny dager. Vi har haft alkoholskatten som ett mycket effektivt verktyg i alkoholpolitiken. Så är inte fallet med de nya förut-sättningar som råder. Därför har Kent Härstedt föreslagit att spritskatten ska sänkas kraftigt, inte för att öka konsumtionen av alkohol utan för att värna Systembolagets ställning i alkoholpolitiken.

Nu är det förslaget ute på remiss. Nu får alla möjlighet att tycka till om det förslaget. Därefter kommer regeringen att ta ställning i frågan.

Regionala sysselsättningsstöd

Anf. 41 KARIN ÅSTRÖM (s):

Fru talman! Jag vill ställa en fråga till statsrådet Ulrica Messing.

I budgetpropositionen föreslås det att det regionala utvecklingsbidraget till stödområde B och sysselsättningsbidraget till stödområde A och B ska överföras från den regionala nivån till central nivå för att sedan på sikt förändras. Besluten centraliseras alltså. Enligt min uppfattning är det helt i strid med en redan väl fungerande närhetsprincip i dag. Det har också framförts kritik från många håll i Norrlandslänen. Man menar att det totalt sett blir en försvagning av regionalpolitiken.

Min fråga är då följande: Varför frångår vi ett bra fungerande system som vi faktiskt redan har i dag?

Anf. 42 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Det är tre olika delar i det förslag som vi har gått fram med i budgeten. Det berör en del av länsstyrelsernas arbete. Det berör Almis arbete och organisation och Nuteks arbete och organisation. Vi har gjort en rockad när det gäller ett antal frågor som ska innebära att vi fokuserar mer, att Almis roll blir tydligare när det handlar om företagsutveckling och företagsstöd. Det är bakgrunden till den förändring vi har gjort.

Bakgrunden är inte att vi ville försöka göra något principskifte, att vi tycker att makten generellt ska centreras, utan vi har försökt lösa ett antal svåra frågor. Några av dem har följt med ända sedan den regionalpolitiska propositionen för flera år sedan, och andra kom på regeringens bord när vi hade en översyn av Almis och Nuteks verksamhet. Vi har löst alla dem i och med de här förslagen.

Anf. 43 KARIN ÅSTRÖM (s):

Fru talman! Tack för svaret. Jag vill förtydliga att jag anser att staten ska ha ett tydligt ansvar när det gäller den regionala utvecklings- och tillväxtpolitiken, men själva besluten på det här området bör tas på regional nivå. Det är särskilt viktigt. Det är där man bäst kan bedöma behoven och utvecklingsmöjligheterna.

Jag tackar så mycket för svaret.

Anf. 44 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Staten ska ha ett tydligt ansvar, och också ta ett tydligt ansvar. I dag har staten många aktörer på regional nivå, inte minst i stöd-område 1 där vi också har Norrlandsfonden och där staten är engagerad i Norrlandscentrum.

Vi har försökt förtydliga alla deras uppdrag och roller för att minska risken för att de överlappar varandra för mycket eller att de går emot varandra. Det var tanken med vårt arbete.

Det är oerhört viktigt att det i Almis regionala organisation också ska finnas en tydlig förankring och koppling lokalt och regionalt.

Trängselavgifter

Anf. 45 CARL-ERIK SKÅRMAN (m):

Fru talman! I nationalstadsparken i Stockholm, vid universitetet, förbereds för närvarande uppförande av en provstation för uppbörd av trängselskatter. Detta sker utan bygglov. Det tycker jag är betänkligt.

Än mer betänkligt är att strikt ägaransvar ska tillämpas för den planerade trängselskatten. Det innebär att säljaren av en bil är skyldig att betala de böter den nye ägaren drar på sig för utebliven trängselskatt. Först när ägarskiftet registrerats i bilregistret börjar nya böter påföras den nye ägaren. Det kan ta tid innan den nye ägaren anmäler detta – särskilt om han slipper trängselskatten.

Det samma gäller om personalen vid en bilverkstad, till vilken man lämnat bilen, är ute och kör med bilen.

Vilka åtgärder avser finansministern att vidta för att trängselskatten ska få former som är förenliga med svensk rättskänsla?

Anf. 46 Finansminister PÄR NUDER (s):

Fru talman! Alla som har suttit i de långa bilköerna i Stockholmstrakten vet att det är angeläget att åtgärda detta problem. Runtom i världen finns olika system för att styra trafiken och minska belastningen på miljön. Det vore väl konstigt om inte vi i Sverige också kunde införa ett system med miljöstyrande avgifter och skatter för att därmed minska belastningen på miljön.

Det kommer att införas ett försök med trängselavgifter i Stockholm för att därmed minska belastningen på miljön i huvudstadsregionen. Det försöket kommer självklart att vara utformat enligt både rättspraxis och de lagar som finns här i landet.

Anf. 47 CARL-ERIK SKÅRMAN (m):

Fru talman! Jag tycker också att det vore rimligt att det svenska samhället skulle kunna åstadkomma något sådant enligt svensk rättskänsla på ett vettigt sätt. Man planerar uppenbarligen att uppföra en trängselskattstation vid Albano utan bygglov, och den som köper en bil kan underlåta att anmäla att han har förvärvat bilen och slipper därmed trängselskatt.

Det borde finansministern ta initiativ till att försöka rätta till.

Anf. 48 Finansminister PÄR NUDER (s):

Fru talman! Jag upprepar vad jag sade. Det system som kommer att införas kommer att stå i överensstämmelse med både rättspraxis och de lagar som denna riksdag har beslutat.

Det finns de som är motståndare till att vi ska införa sådana här miljöavgifter. Det är en debatt för sig.

Det system som kommer att finnas på försök ska naturligtvis vara utformat på ett rimligt sätt. Det arbetar regeringen med.

Hemlösa barn

Anf. 49 SOLVEIG HELLQUIST (fp):

Fru talman! Jag har en fråga till statsrådet Morgan Johansson om hemlösa barn.

I våras redovisade forskaren Anders Nilsson att uppskattningsvis 1 000 barnfamiljer i Sverige vräks från sina hem varje år på grund av hyresskulder. Rädda Barnen har också lyft fram frågan för en tid sedan.

Barn drabbas ju oerhört hårt av vräkningar. Förutom att de mister sina hem måste de byta skola och daghem och så vidare.

Socialtjänsten kritiseras ofta. Min erfarenhet är att socialtjänsten sällan eller aldrig vägrar bistånd till hyror och hyresskulder i de fall en familj haft otillräckliga inkomster. Det är andra problem som ställer till med vräkningarna.

Min fråga till statsrådet är: Vilka åtgärder tänker statsrådet vidta för att komma till rätta med problemet med hemlöshet bland barn?

Anf. 50 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Jag tycker i likhet med Solveig Hellquist att det är otillfredsställande att det på ett år kan vräkas så mycket som 1 000 barnfamiljer, och kanske upp mot 2 000 barn.

Precis som Solveig Hellquist säger ska det aldrig behöva gå så långt. Det ska finnas ett system – ett samarbete mellan hyresvärdarna och socialtjänsten – som gör att man kan ingripa tidigare och se till att undvika och förebygga den situationen.

Man kan ju själv tänka sig in i situationen att ett barn blir vräkt från sitt hem. Barnet tappar sin fasta punkt, får magasinera sina leksaker, kan inte ta hem kamrater, skäms när man i skolan får frågor om var man bor.

Det är ett oerhört trauma man som barn blir utsatt för när man vräks.

När jag fick de här uppgifterna tillsatte regeringen en särskild utredare som skulle se över vad det är som brister i samarbetet mellan socialtjänst och hyresvärd och i systemet. Vad kan vi göra åt det?

När det betänkandet är klart är jag beredd att gå in med lagändringar och andra åtgärder för att se till att systemet stramas upp.

Anf. 51 SOLVEIG HELLQUIST (fp):

Fru talman! Tack för svaret. Det gläder mig att statsrådet och jag ser med samma allvar på den här frågan.

Nu ska det till en utredning igen. Det innebär att det tar väldigt lång tid innan man sätter ned foten.

Som jag ser det saknar socialtjänsten verktyg att hjälpa familjer som har tillräckliga inkomster eller redan har fått socialbidrag till hyran. Man skulle kanske ur ett barnperspektiv kunna kränka den vuxnes integritet lite och ha befogenheter att ta hand om ekonomin över en tid.

Jag skulle vilja höra hur statsrådet ser på en sådan lösning.

Anf. 52 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Det är en sådan punkt som jag skulle vilja se mer utredd. Det är en sådan del i politiken som jag gärna skulle vilja utveckla mer. Det är faktiskt just en av de frågor som vi har bett att få mer belyst för att se om vi kan göra något.

Jag tror att vi också måste bli bättre på att se på hemlöshetsproblemet i övrigt och se hur stor omfattning vi har på hemlöshet. Vi vet till exempel inte exakt hur många som är hemlösa, hur många som är uteliggare, hur många som är barn, hur många som är män, hur många som är kvinnor.

Jag har därför bett Socialstyrelsen att skapa ett system så att vi år för år kan följa hur problemet utvecklas. Det är inte värdigt en välfärdsstat att människor tvingas bo i portuppgångar eller att vi vräker barnfamiljer.

Det är något som vi absolut måste komma till rätta med. Detta är två pusselbitar.

Ottawakonventionen

Anf. 53 GUSTAV FRIDOLIN (mp):

Fru talman! Jag har en fråga till den, kanske inte bara i dag, allmänkunnige Pär Nuder.

Svensk vapenexport har ju ofta kantats av hyckleri. Vi har haft förbud mot vapenexport till länder i krig. Samtidigt fördubblades förra året vapenexporten till följd av att vi sålde just till länder som gick in i ett folkrättsvidrigt krig mot Irak. Vi har förbud mot vapenexport till diktaturer. Ändå har vi sålt vapen till diktaturer som bryter mot de mänskliga rättigheterna. Vi ger bistånd med ena handen och vapen med den andra.

Människor som borde ha rest sig från sin fattigdom får i stället se hur deras länder köper svenska vapensystem.

De som har varit med längre än jag kan peka på många och större skandaler inom vapenområdet. I veckan inträffade ytterligare en.

Trots att Sverige varit pådrivande för att få en konvention som förbjuder spridandet och framtagandet och forskandet kring personminor visar det sig att totalförsvarets forskningsinstitut har forskat om minor och utvecklat den forskningen tillsammans med USA.

Jag vill därför fråga finansministern vilket förtroende han tror att Sverige kan få i internationella relationer när man å ena sidan driver på för sådana här konventioner och å andra sidan kommer på sig med att ha brutit mot dem.

Anf. 54 Finansminister PÄR NUDER (s):

Fru talman! Det är riktigt som Gustav Fridolin säger: Sverige har varit väldigt pådrivande för att få fram denna väldigt viktiga konvention.

Bruket av landminor utgör i mångt och mycket ett brott mot mänskligheten. Vi kan se det i de krigshärdar som finns runtom i världen.

Är det så att en svensk myndighet bidrar, om än indirekt, till att forskning sker rörande minor är det självklart väldigt allvarligt. Jag råkar veta att försvarsministern är djupt engagerad i den här frågan, och jag utgår från att hon kommer att vidta de åtgärder som är lämpliga. Självfallet ska Sverige inte strida mot den konvention som vi själva har varit med om att driva fram.

Anf. 55 GUSTAV FRIDOLIN (mp):

Fru talman! Det känns tryggt.

Clintonadministrationen, den tidigare amerikanska regeringen, hade sagt att alla minor som USA tillverkade skulle vara borta till 2008. Detta har nu Bush ändrat på. Då ska minsann inte Sverige understödja det genom att samarbeta med USA:s minprogram.

Det känns skönt att ministern klargör att han och försvarsministern är engagerade för att se till att sådan här forskning inte ska ske och att Ottawakonventionen ska följas. Kommer det att synas också på andra vapenexportområden att det vi säger är det som gäller, alltså att vi inte exporterar vapen till diktaturer eller till exempelvis de länder som är i krig i Irak i dag?

Anf. 56 Finansminister PÄR NUDER (s):

Fru talman! Sverige har ett mycket rigoröst system för prövning av vapenexport. Det är en särskild myndighet som gör denna prövning. Riksdagen har antagit lagar och regler som ställer upp mycket tydliga restriktioner för när vapenexport får ske. Det hindrar emellertid inte att denna fråga hela tiden måste belysas och prövas så att det inte sker några brott mot de lagar, regler och restriktioner som riksdagen själv har satt upp.

Frågan om landminor är av oerhört stor betydelse. Den kommer försvarsministern att följa mycket intensivt.

Svensk gruv- och mineralnäring

Anf. 57 LENNART GUSTAVSSON (v):

Fru talman! Under förmiddagen har jag haft möjlighet att besöka Swemins höstmöte. Det är en förening som förenar gruvor och mineral- och metallproducenter i Sverige. Återigen fick man veta vilken ledande nation Sverige är inom gruv- och mineralhanteringen. Sedan kan jag som stolt norrlänning ibland bli bekymrad när vi för att motivera att vi ska få olika former av stöd från EU:s regionala fonder beskriver oss som tillhörande en permanent handikappad geografisk region. Det tycker inte jag.

Mot bakgrund av Sveriges roll som ledande gruv- och mineralnation skulle jag vilja fråga statsrådet Messing: På vilket sätt driver Sverige frågor inom gruv- och mineralområdet på den europeiska nivån?

Anf. 58 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Det gör vi på flera sätt. Det är precis som Lennart Gustavsson säger: Vi är ledande inom EU när det gäller att vara en gruvnat-

ion, och vi har anledning att tro att vi ska behålla den ledningen. De prognoser som Bergsmannen och Bergsstaten ger oss är oerhört positiva när det handlar om möjligheten att utvinna nya mineraler.

Inom EU driver vi först och främst arbetet med strukturfonderna och de frågor som är kopplade till företagsstöd och statsstöd i den del som berör denna för oss jätteviktiga näring. Det andra perspektiv vi har är näringspolitiken i vid mening och de handelshinder som finns mellan länder och som försvårar våra möjligheter att exportera våra mineraler till resten av världen.

Det gäller alltså såväl statsstödsreglerna och principerna som villkoren för att utvinna mineralerna och kunna utveckla gruvnäringen som självklart också möjligheterna att sedan sälja det vi utvinnet till andra kontinenter. På båda de arenorna är samarbetet inom EU angeläget för oss.

Anf. 59 LENNART GUSTAVSSON (v):

Fru talman! Sedan har vi ju ett kunnande och en kompetens som också i sig är någonting värt att sälja.

Statsrådet Messing har ju också ansvar för den regionala utvecklingspolitiken. I det sammanhanget kan jag säga att det är tur att gruvor och mineraler är ganska svåra att flytta, för annars skulle vi kanske ha flyttat även det.

Förekomsten av naturtillgången malm och mineral ger också en möjlighet att utveckla verksamheter inom kunskaps- och tjänstesektorn och inom tillverkningsindustrin. Min följdfråga blir därför på vilket sätt ministern arbetar med att naturtillgången malm och mineral bättre kan nyttjas för att skapa en positiv regional utveckling.

Anf. 60 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Det gör jag först och främst genom att underlätta för seriösa aktörer i Sverige att kunna starta gruvdrift. I den proposition om gruv- och minerallagen som vi nyligen gått till riksdagen med har vi understrukit detta väldigt noga: I dag ser vi många mindre aktörer som under många år haft svårt att bli tagna på allvar och kunna starta sin verksamhet. Det är vi angelägna om att våra myndigheter hjälper till att underlätta. Om det är seriösa företag spelar det ingen roll om de är små eller stora. De ska ha samma förutsättningar att utveckla detta.

Sedan har Lennart Gustavsson rätt: Gruvnäringen är svår att flytta. Den är till och med så svår att flytta att det är lättare att flytta en hel kommun. Den verkligheten står vi också inför i en av de gruvor som ska fortsätta att utvinna mineral länge.

Kvinnlig könsstämpning

Anf. 61 ANNIKA QARLSSON (c):

Fru talman! Jag har en fråga till statsrådet Orback.

Vi har i Sverige en av Europas hårdaste lagstiftningar när det gäller kvinnlig könsstämpning. År 1999 antogs den lag som gäller i dag och som också reglerar att det faktiskt är olagligt att ta med sig barnen utan-

för Sverige och utföra könsstympling. Trots detta har vi inte haft ett enda fall som lett till åtal.

År 2003 kom en nationell handlingsplan som riktar sig till många av de grupper som jobbar runtom och som möter de här människorna. Det jag skulle vilja fråga är om det någonstans i detta arbete också finns en tanke på att jobba med en informationskampanj mot de riskgrupper som finns där vi vet att barnen löper stor risk att bli utsatta för det här övergreppet.

Anf. 62 Statsrådet JENS ORBACK (s):

Fru talman! Det Annika Qarlsson tar upp är en del av det patriarkala våld som vi ser i världen och som vi också ser i Sverige. Vi arbetar med dessa frågor inte minst med svenska män och svenska kvinnor, men också med invandrade kvinnor och invandrade män.

Det är självklart att man i Sverige ska följa svensk lag. Jag tror inte att det finns någon tanke eller idé om att dra bort detta från rättsväsendet. Jag vill naturligtvis göra allt jag kan när detta yttersta uttryck för en manlig överordning kommer till stånd för att det också kommer till en domstol. Det är för mig självklart.

Anf. 63 ANNIKA QARLSSON (c):

Fru talman! Att detta är lite extra aktuellt just nu beror på att man tidigare har kunnat gömma sig bakom att det förut inte var förbjudet att ta med sig barnen utomlands och utföra övergreppen. Det är i alla fall Socialstyrelsens slutsats när det gäller varför man inte kunnat leda några fall till åtal.

Det man nu känner är att de barn som växer upp med denna Europas hårdaste lagstiftning på området helst inte ska behöva hamna i den situationen att övergreppet redan är begånget innan vi sätter åt dem som begått övergreppet.

I Frankrike går man in och gör gynundersökningar i riskgrupper. Det vet jag inte om vi är mogna för här i Sverige. Att däremot vända sig direkt till de här grupperna med riktad information tror jag skulle vara ett otroligt viktigt instrument för att garantera det uppväxande släktet att inte behöva leva med ett livslångt handikapp.

Anf. 64 Statsrådet JENS ORBACK (s):

Fru talman! Jag tycker att det är bra att Annika Qarlsson tar upp den här frågan. Den påminner mig lite om det som Sverige har famlat i när det gäller så kallat hedersrelaterat våld, där vi inte vill peka ut en grupp men där vi samtidigt inte kan vara tysta. Jag tror att det är bra att vi för en debatt, får opinionsbildning och ser till att våra lagar följs.

Jag ska själv om två veckor vara värd för en konferens om så kallat hedersrelaterat våld då vi bjuder in människor som är aktiva från stora delar av världen. Jag tycker att vi ska arbeta på samma sätt med den fråga som du tar upp.

Anf. 65 AXEL DARVIK (fp):

Fru talman! Industrin lämnar Sverige. De senaste två åren har 3 000 industrijobb lämnat Sverige varje månad. Ibland får man intrycket att regeringen inte bryr sig så mycket om att dessa jobb försvinner, att vi inte behöver några industrijobb framöver utan att vi bara ska ta hand om utveckling i Sverige. Den som är lite insatt i frågan ser dock att produktion och utveckling till stor del hör ihop. Ska man kunna ha högkvalificerade jobb behöver man också ha industrijobb i produktionen.

Jag undrar om skolministern är beredd att ompröva en del av den tidigare skolpolitiken där alla elever på gymnasiet ska ha som mål att bli akademiker och i stället utveckla yrkesutbildningarna, höja deras status och verkligen ge dem målsättningen att jobb efter gymnasiet ska vara målet.

Anf. 66 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (s):

Fru talman! Regeringens inställning är att alla våra ungdomar ska få en god grund att stå på när de går ut i arbetslivet. I denna ingår att man har en god kunskapsbas. Det yrkesliv vi har i dag men också det framtida yrkeslivet ställer höga krav, vilket arbete det än må vara.

Regeringens inställning har varit att se till att alla ungdomar också får en fullgod gymnasial utbildning så att de kan göra sina val själva och inte hamnar utanför arbetsmarknaden därför att de inte har en god grund att stå på.

Fru talman! Jag är medveten om att Folkpartiet är för en annan linje som handlar om att vissa elever inte behöver vissa kunskaper. Den linjen stöder inte regeringen. Det handlar inte om att alla ska bli akademiker utan det handlar om att alla ska kunna få en god kunskapsbas att stå på inför framtiden, oavsett vilken framtid de väljer för sig själva.

Anf. 67 AXEL DARVIK (fp):

Fru talman! Skolministern säger att alla ska ha en grund att stå på. Vi ser i dag att en fjärdedel av alla elever på gymnasieskolan inte klarar av skolan. Man får icke godkänt och man hoppar av. Detta tycker inte jag är en grund att stå på. Jag ser stora problem med den utslagningsskola som vi har i dag.

Jag skulle vilja ha en skola där man också kan erbjuda yrkesutbildningar som verkligen sätter målet att man ska ha jobb efteråt, att man uppvärderar de här utbildningarna, att man har mål som är relevanta för utbildningen och där kärnämneskurserna tydligt är kopplade till yrkesutbildningen och att det är det som ska styra. Man kan ha olika typer av examina. Man kan ha en studentexamen, och man kan ha en yrkesexamen.

Jag hoppas att skolministern är beredd att tänka om här. Detta är oerhört viktigt. Industrin lämnar landet, och vi behöver ungdomar med kvalificerad utbildning.

Frågestund

Anf. 68 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (s):

Fru talman! Regeringen har nyligen fattat beslut om att satsa på ett pilotprojekt som handlar om att utveckla just yrkesutbildningarna. Det är ett pilotprojekt som i det här läget involverar Mälardalen och Trollhättan. Det är regeringens mening att försöka fortsätta att göra satsningar för att öka kvaliteten på de yrkesutbildningar vi har i vårt land, så att man får en fullgod gymnasial utbildning med en god yrkeskunskap när man lämnar gymnasiet. Det är en del i den satsning vi gjort på ett pilotprojekt i Mälardalen och Trollhättan.

Mäns våld mot kvinnor

Anf. 69 CARIN LUNDBERG (s):

Fru talman! Jag har en fråga till jämställdhetsminister Jens Orback.

I dag är det internationella dagen mot kvinnovåld, och vi har bland annat mötts av nyheten att Amnesty har kommit med en rapport som säger att det görs alltför lite åt mäns våld mot kvinnor.

Min fråga till Jens Orback är: Vad tänker jämställdhetsministern göra för att bekämpa mäns våld mot kvinnor?

Anf. 70 Statsrådet JENS ORBACK (s):

Fru talman! Jag tänker göra allt jag kan. Mäns våld mot kvinnor är det yttersta uttrycket för mäns överordning. Men den överordningen hänger samman med alla andra överordningar också. Den hänger samman med föräldraskapet. Den hänger samman med förskolan. Den hänger samman med skolan. Den hänger snart sagt samman med alla de platser där vi möts som män och kvinnor.

När man sedan kommer till detta yttersta uttryck av mäns våld, som kan ta sig uttryck i misshandel men också i prostitution – som jag ser som ett yttersta uttryck för mäns våld mot kvinnor – har vi också andra ministrar och statsråd på plats. Jag är också beredd och vill föra en diskussion med till exempel folkhälsominister Morgan Johansson om hur kommunerna tar sitt ansvar för de kvinnor som har kommit i den situationen att de har blivit misshandlade av män.

Anf. 71 CARIN LUNDBERG (s):

Fru talman! Det är som ministern säger, det här är en fråga som berör väldigt många områden i samhället. Här i riksdagen berörs flera utskott i kampen mot mäns våld mot kvinnor. Det är till exempel socialutskottet, eftersom det är en social fråga, justitieutskottet, lagstiftningsfrågorna. Det är skatteutskottet, hemliga adresser. Det är lagutskottet som har familjerätten. Det är till och med mitt eget utskott, finansutskottet, eftersom det är en kostnad för samhället.

Vi får väl i riksdagen fundera på hur vi ska kunna samarbeta för att nå någonstans i kampen i den här viktiga frågan. Men jag skulle ändå vilja vet lite mer på vilket sätt ministern tänker arbeta i regeringen eftersom frågan hanteras av fler departement. Jag undrar på vilket sätt ministern tänker driva en *mainstream*-linje i det här svåra men viktiga arbetet.

Anf. 72 Statsrådet JENS ORBACK (s):

Fru talman! Det är hela tiden nya begrepp inom detta område. Man talade om *mainstreaming* för några år sedan, nu är det jämställdhetsintegrering. Det tycker jag är ett väldigt bra begrepp.

Det innebär att jag är samordningsminister, men varje minister har sitt eget sakområde. Jag skulle kunna tänka mig att ta varenda debatt om jämställdhet, men jag skulle vilja uppmana riksdagen att också ställa frågor till Pär Nuder, Ibrahim Baylan och de andra ministrarna, för de har ett huvudansvar på sitt sakområde när det gäller jämställdhet. Därför att jämställdhet griper in i varje politikområde. Har vi några fickor där vi inte tar itu med det har vi inte jämställdhet.

Systembolaget

Anf. 73 CRISTINA HUSMARK PEHRSSON (m):

Fru talman! Stefan Attefall ställde just en fråga till finansminister Pär Nuder om alkoholskatten. Jag tänker ställa min fråga på samma tema, men mer om alkoholpolitiken och vänder mig därför till Morgan Johansson.

Vi ser allihop hur Systembolaget faller sönder. Försäljningssiffrorna rasar och personal sägs upp. Alkoholen köps utomlands, den bränns eller köps svart i andra affärer. Moderaterna är inte kända för att vara de största monopolkramarna, men vi är mycket oroliga när vi i dag ser hur Systembolaget faller sönder helt okontrollerat.

Min fråga till statsrådet Morgan Johansson blir därför: Vad tänker Morgan Johansson göra för att rädda det svenska Systembolaget, eller är det så att Systembolaget har spelat ut sin roll i den svenska alkoholpolitiken?

Anf. 74 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Jag kan inte låta bli att säga, när jag hör Moderaterna oro sig över Systembolaget, att det väl är krokodiltårar man gråter. Moderaterna har ju faktiskt under lång tid drivit på för att ta bort monopolet. Ni är ju emot att man ska ha ett distributionsmonopol, medan vi från socialdemokratins sida hela tiden har sagt att detta är ett av våra viktigaste instrument för att kunna hålla på åldersgränserna, för att kunna förebygga att alkohol blir mer lättillgängligt för unga. Den linjen kommer vi att hålla på. Det vet jag också har ett mycket brett stöd i riksdagen.

Vad ska vi då göra? Jag tror att vi måste gå fram på många olika fronter. Det handlar om att förebygga mer. Vi har under de senaste åren gått ut med ganska mycket pengar, närmare 900 miljoner kronor, till förebyggande insatser, riktade till ungdomar i riskzonen förstås men också informationsinsatser när det gäller alkoholens skadeverkningar. Närmare 300 lokala alkohol- och drogförebyggare är anställda för statliga pengar och jobbar ute i kommunerna med förebyggande insatser. Det tror jag är ett sätt att möta den utveckling som pågår inom alkoholområdet.

Anf. 75 CRISTINA HUSMARK PEHRSSON (m):

Fru talman! Om statsrådet uppmärksammade det, sade jag att i dag avvecklas Systembolaget helt okontrollerat. Det är i dagens socialdemo-

kratiska samhälle som man bränner alkohol, köper någon annanstans och där försäljningssiffrorna går ned. Det är inte på grund av moderat alkoholpolitik. Nu förvärras situationen dag för dag.

Vad gäller Systembolaget talar regeringen och Morgan Johansson med dubbla tungor. Svenska statens Vin & Sprit köpte för ett par år sedan De Danske Spritfabrikker. I det köpet ingick en detaljhandelskedja, Morgan Johansson, där man säljer sprit och vin i detaljhandelsaffärer i Danmark, och man gör det med annonser som talar om rabatterat pris om man säljer mycket.

Jag tycker att regeringen har en dubbelmoral, vad anser Morgan Johansson?

Anf. 76 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Varje land måste bestämma över sin egen alkoholpolitik. Om danskarna inte vill ha ett distributionsmonopol kan inte svenskarna tvinga på dem det. Det måste vara upp till varje land att bestämma.

Men i Sverige, i Norge och i Finland har vi kommit fram till att distributionsmonopolet är ett väldigt effektivt medel för att se till att hålla på åldersgränserna, det vill säga att se till att alkohol inte blir så lättillgängligt för ungdomar som det annars skulle ha varit.

Jag vet också att Moderaterna under lång tid har drivit på för att i det närmaste ställa ut öl och vin i pressbyråkiosker, ICA-butiker, Domus och så vidare.

Den politiken tror jag skulle leda till en kraftig ökning av de alkoholrelaterade skadorna. Vi vet redan när det gäller folkölsförsäljningen som nu sker från livsmedelsbutikerna att det är en väldigt dålig kontroll. Jag tar gärna en diskussion med Moderaterna om detaljhandelsmonopolet, men jag vet att i den här kammaren är stödet för distributionsmonopolet för Systembolaget oerhört starkt. Moderaterna står ensamma på sin kant.

Ordningsproblemen i skolorna

Anf. 77 INGER DAVIDSON (kd):

Fru talman! Det är inte precis någon hemlighet att många svenska skolor har väldigt stora ordningsproblem. Det gjordes ganska nyligen en internationell jämförelse. Där kom Sverige på näst sista plats bland 32 länder när det gäller oro och oordning i klassrummet. Det är en av anledningarna till att inte alla elever lyckas så bra som de skulle kunna lyckas i skolan om det var bättre på det här området. Min enkla fråga till vår nya skolminister är: Kommer du att ägna mer uppmärksamhet åt den här frågan, ordningsproblemen i den svenska skolan, än dina företrädare har gjort?

Anf. 78 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (s):

Fru talman! Inger Davidson hänvisar till internationella jämförelser. Även jag har läst de internationella jämförelserna. Det paradoxala med de internationella jämförelserna är att det framkommer att ju mer så kallad oro i klassrummet det finns desto bättre resultat har man enligt de här jämförelserna. Jag tror att man ska vara försiktig med att hänvisa till

dessa jämförelser. Tvärtom, i de länder där man uppger att just ordningen är väldigt bra har man sämre resultat än i andra länder.

Fru talman! Jag menar inte att det i sig skulle betyda särskilt mycket. Jag menar bara att man ska vara försiktig med statistik.

För mig och regeringen, när vi nu gör en översyn av den nya skollagen, är studiero i klassrummet och i skolan en av de viktigaste punkterna och en punkt som jag naturligtvis kommer att titta extra på. Jag vet, fru talman, att det är de barn som har svagast förutsättningar att klara utbildningen som far mest illa när vi inte har studiero i klassrummet. Det är en mycket viktig fråga för den socialdemokratiska regeringen.

Anf. 79 INGER DAVIDSON (kd):

Fru talman! Tack för det svaret. Faktum kvarstår även om vi bortser från jämförelserna – jag gör gärna det – att alltför många elever inte klarar sig som de borde i den svenska skolan. Många med mig gör bedömningen att det skulle vara bättre ställt med den saken om man hade mer studiero och om man också kunde komma till rätta med andra ordningsproblem. Jag ska ställa en konkret fråga.

Jag vet flera skolor men framför allt en som hade gjort många insatser för att komma till rätta med det utbredda skolket. När ingenting hjälpte föreslog man att man skulle få sätta upp skolket på betyget, hur många timmar elever hade varit frånvarande olovligt. Då fick man genast påbackning från skolmyndigheterna och även från Socialdemokraterna. Tänker Ibrahim Baylan fullfölja den linjen, eller tänker han låta skolor som vill komma till rätta med olika ordningsproblem få ta till åtgärder av den här typen när ingenting annat hjälper?

Anf. 80 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (s):

Fru talman! Vi tittar väldigt brett på den här frågan. Det är viktigt att få studiero i klassrummet så att man också på lite längre sikt ser till att alla elever får en god kunskapsbas att stå på.

När det gäller frågan om att sätta upp skolket eller inte är min inställning att det är en fråga som är värd att titta på. Men det är naivt att tro, fru talman, att detta skulle lösa alla problem som kan tänkas. Det här är en fråga bland många andra som vi följer och tittar på inför moderniseringen av den nya skollagen.

Reformering av socialförsäkringarna

Anf. 81 BO KÖNBERG (fp):

Fru talman! Jag skulle vilja ställa en fråga till finansministern. Den rör hur vi ska hantera socialförsäkringarna politiskt i framtiden.

För ungefär ett år sedan fick jag i denna kammare ett positivt men något överraskande svar från statsministern att det skulle tillsättas en parlamentarisk arbetsgrupp liknande den gamla pensionsarbetsgruppen för att se om man kunde göra en reform. Det tar väldigt lång tid för den här regeringen. Den närmaste tidpunkt man kan tänka sig att den här arbetsgruppen kan börja är väl någon gång sommaren 2007. I dag på förmiddagen har fem partier i socialförsäkringsutskottet, representerande

en majoritet i den här kammaren, sagt att man vill att den här arbetsgruppen tillsätts nu.

LO:s ordförande har för någon vecka sedan uttalat att hon vill att regeringen ska försöka göra upp med den borgerliga alliansen i stora frågor. Hon säger: Pensionsreformen är ett bra exempel på en bred politisk lösning. Vi har för få sådana blocköverskridande avtal i svensk politik. Hon fortsätter: Vi kan inte heller ha ett reformerat socialförsäkringssystem som bara bärs upp av den rådande riksdagsmajoriteten.

Jag är lite nyfiken med tanke på gårdagens finansdebatt om finansministern har kommit på bättre tankar sedan i går.

Anf. 82 Finansminister PÄR NUDER (s):

Fru talman! Jag har samma uppfattning som jag hade i går, nämligen att det stora hotet mot den generella välfärdspolitiken i Sverige finns mitt i den allians som Bo Könberg ingår i. Det är Moderaternas förslag att kraftigt reducera ersättningsnivåerna i de sociala försäkringarna. Jag känner en betydande oro för vad som håller på att hända inom borgerligheten. Jag känner en betydande oro att Folkpartiet kommer att ge efter för Moderaterna och deras krav att kraftigt reducera ersättningsnivåerna.

Så länge det hotet finns för de sociala försäkringarna ser jag inget utrymme för några breda blocköverskridande överenskommelser. Ni fyra partier som vill bilda regering måste gemensamt berätta för svenska folket vad ni vill åstadkomma med de sociala försäkringarna. Sedan kan vi diskutera olika tidtabeller, fru talman.

Anf. 83 BO KÖNBERG (fp):

Fru talman! Det var tråkigt att finansministern inte hade använt natten till att komma på bättre tankar än att ägna sig åt polemik i ett läge där andra inbjuder till att försöka hitta lösningar som är breda. Frågan jag ställde hade också lite grann att göra med vad LO:s ordförande tycker. Är det så att hon inte heller förstår de djupsinnigheter som finansministern hellre vill tala om än det faktum att ni nu efter sju åtta år har kommit på att det kanske vore bra med en bred arbetsgrupp i de här frågorna?

Det var likadant, fru talman, för tio år sedan när Pensionsarbetsgruppen tillsattes, att det fanns skillnader, exempelvis mellan Moderaterna och Socialdemokraterna. Det blev en bred politisk uppgörelse som bland annat den nuvarande regeringen skryter över. Har finansministern inte lärt sig något av det?

Anf. 84 Finansminister PÄR NUDER (s):

Fru talman! Jag kan försäkra Bo Könberg om att vi inte tänker lösa era problem i alliansen. Ni får nog allt ta och berätta för svenska folket vad det är som gäller för alliansen. Är det Moderaternas politik på det här området? Är det Folkpartiets, Centerns eller Kristdemokraternas? Det duger inte att bjuda in till bred samling när man har ett stort starkt parti i alliansen som vill något radikalt annorlunda i själva grundfrågan, ett parti som inte ställer upp på den generella välfärdspolitikens principer, som vill ha ett helt annat system. Kom inte och vädja om breda överenskommelser innan ni har gjort upp i den allians som ni vill bilda regering med! Det är ett anständighetskrav, fru talman.

Anf. 85 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp):

Fru talman! Jag vill återigen påminna om en sak som var uppe här för en liten stund sedan. Det är att det i dag är FN:s internationella dag för avskaffande av våld mot kvinnor.

Det är väldigt många kvinnor i det här landet som dagligen upplever ett dödshot i sitt eget hem. Dessvärre sätts en del av hoten i verket. Vi har sett en rapport från länskriminalen i Stockholm om att det är mellan 10 och 20 kvinnor årligen sedan 1990 som har dödats av en närstående.

Jag undrar och ställer en fråga till Jens Orback, jämställdhetsministern. Jag vill spinna vidare på resonemanget förut här om vad som kan komma att krävas av regeringen för att man ska kunna hjälpa de här kvinnorna.

Anf. 86 Statsrådet JENS ORBACK (s):

Fru talman! Eftersom det här våldet är så utbrett tror jag att det krävs väldigt mycket. Vi hade en kvinnofridsproposition som genomfördes 1998. Den 13 december i år får jag en utredning som berättar om hur myndigheterna har följt upp detta. Anmälningarna från kvinnorna avgörs av det förtroende de har för myndigheterna. Om det visar sig att de inte har ett förtroende gör de inte heller en anmälan. Därför ser jag mycket fram emot att få den här utredningen.

Jag får också en utredning i december som talar om ett nytt krisvinnocentrum och om hur man ska institutionalisera detta. Det ska vara ett centrum som ska ta till sig forskning, som kan dela ut forskningsuppdrag och som också ska sprida kunskap på området.

Som jag sade i mitt tidigare inlägg gäller det att jobba med alla andra frågor, men de frågorna ligger närmast i tiden för min del.

Anf. 87 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp):

Fru talman! Det tyder på att statsrådet kanske kan tänka sig att ta på sig ett ansvar som kvinnofridssamordnare. Det låter som att det skulle behövas.

Vad som också behövs är att fånga upp anmälningarna på lokalplanet. Amnesty har visat i sin rapport *Har ej prioriterat frågan* vad som har kommit fram i kommunerna. Sedan kvinnofridslagen kom 1998 är det bara fyra kommuner som har inrättat särskilda kriscentrum. Dessa centrum skulle kunna ha både medicinsk, juridisk och psykologisk hjälp och en polis som kan ta emot anmälningarna. Vi vet att det sker anmälningar och att många fall är kända. För att förhindra fler dödsfall skulle man kunna fånga upp anmälningarna och så att säga stämma i bäcken.

Anf. 88 Statsrådet JENS ORBACK (s):

Fru talman! Jag håller med Hillar Rosenqvist. Jag tror att Rikskvinnocentrum kan bli ett bra nationellt institut för att samla kunskapen.

I morgon träffar jag tillsammans med folkhälsoministern Amnesty för att ta emot rapporten. Jag kommer inte att överraskas av allt som står i den. Jag vet att det finns kritik som riktas mot kommunerna. Därför är jag också angelägen om att föra ett samtal med folkhälsoministern kring

Frågestund

hur kommunerna bäst ska ta detta ansvar. Jag tycker inte att det är rimligt att man, beroende på var man bor i landet, har olika möjligheter att till exempel få skyddat boende. Jag tycker inte heller att det är rimligt att det är beroende på var i landet man bor om det finns ett kriscentrum som ska hjälpa till med förebyggande frågor.

Jag vill i det sammanhanget ta upp det som görs av Manscentrum, som har hand om män som inte kan kontrollera sin aggressivitet. Jag tror också att det är bra att vi ser hur kommunen på ett strukturellt sätt kan ta hand om de männen.

SJ:s prispolitik

Anf. 89 OWE HELLBERG (v):

Fru talman! Jag har en fråga till Ulrica Messing.

Kommunalråden i Gävle är upprörda över SJ:s prispolitik. Biljettpriset på sträckan Gävle–Stockholm är betydligt dyrare än motsvarande sträckor i Mälardalen samt Stockholm och söderut. Det påverkar möjligheten till pendling och försvårar för dem som är arbetslösa att få en utökad arbetsmarknadsregion.

Kommunalråden har vänt sig till Ulrica Messing, som ska informera sig om läget. Har Ulrica fått något bra svar? Har du någon möjlighet att över huvud taget påverka detta?

Anf. 90 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Skälet till att jag ska träffa SJ är mitt ansvar för bland annat regional utveckling. SJ har en viktig roll att använda de stora investeringar vi nu gör i infrastrukturen och öka möjligheterna för pendling. Jag har, precis som många andra, reagerat på att summan för likvärdiga avstånd i landet skiljer sig mycket åt när man ska köpa pendlingskort. Gävle kommun har uppvaktat mig med anledning av att de har jämfört vad det kostar att köpa kort mellan Gävle och Stockholm med vad det kostar att köpa kort mellan Norrköping och Stockholm. Det är jämförbara sträckor.

De, precis som jag, ställer sig frågan hur det kan komma sig att det är 1 800 kr dyrare i månaden att pendla mellan Stockholm och Gävle. För att få svar på det och för att få svar på vilka planer SJ har för trafiken på stomnätet i framtiden ska jag träffa dem i kväll.

Anf. 91 OWE HELLBERG (v):

Fru talman! Jag har försökt ställa denna fråga i form av en skriftlig fråga till ministern, men då fick jag svaret av Thomas Östros. Det verkar som om ministern inte har mycket inverkan och påverkan på vad som händer.

Det är lite märkligt för mig att vi förbättrar och bygger ut järnvägstrafiken, men när det gäller kopplingen till SJ som affärsbolag, som står för en stor del av trafiken, finns det inte samma möjligheter att se det som en del av transportpolitiken. Hur kommer Ulrica Messing att verka för att det blir en tydligare koppling mellan transportpolitik och SJ?

Anf. 92 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Fru talman! Det är inte alls märkligt att Owe Hellberg fick svar av Thomas Östros. Jag har ansvar för infrastrukturen, för transportpolitiken och för bland annat regional utveckling. Det är i den egenskapen jag vill lyssna med SJ, som är vår största operatör och därför ett jätteviktigt verktyg när det handlar om regional utveckling.

Men jag har inte ansvaret för de statliga bolagen. Det har Thomas Östros. Det var utifrån ansvaret för SJ som bolag som Thomas Östros svarade på bland annat frågan om prispolitiken. Det är SJ självt som sätter sina priser. Det jag nu vill göra är att få en förklaring till hur man resonerar i samband med prissättning så att jag kan förstå hur det kan medverka till eller motverka regional utveckling.

De statliga bolagen ligger under näringsministern, bland annat SJ och många fler. Transportpolitiken och infrastrukturen ligger under mig. Då är SJ en viktig aktör men också de regionala operatörerna, som växer till antal och som kompletterar den trafik som SJ har på stamnätet.

Hemlöshet

Anf. 93 LARS GUSTAFSSON (kd):

Fru talman! Jag har en fråga till Morgan Johansson. Den berör hemlöshet.

Vi vet att det inte finns någon bra, aktuell statistik som är uppdaterad på området. Man har tidigare gissat att ungefär 10 000 personer i Sverige saknar bostad. Det här har utvecklats till något som inte bara är ett storstadsproblem utan även ett glesbygdsproblem.

Vad avser ministern att göra, eller vad gör ministern för tillfället? Jag återkommer med en följdfråga på detta.

Anf. 94 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Det är riktigt att vi inte har någon ordentlig, bra statistik. Uppgifterna som nämndes är från 1999. Det är fem år sedan, och mycket har hunnit hända sedan dess. Jag kommer därför att ge Socialstyrelsen i uppdrag att skapa ett system där vi regelbundet kan mäta av vilka bedömningar kommunerna gör när det gäller hemlösheten och de mest utsatta hemlösa, det vill säga de som sover mer än hälften av nätterna utomhus – uteliggare. Hur många är barn, män och kvinnor? Vi måste ha grundkunskapen för att veta om våra åtgärder biter.

Vad är det för åtgärder vi ska vidta? Jag tror att vi måste satsa mycket mer på missbrukarvård. Vi kommer därför att gå in med stora pengar på den sektorn de kommande åren. Vi måste också satsa mer pengar på psykiatrin. Där ligger också i den nuvarande budgeten ökade anslag. Vi måste förstås bygga fler bostäder. Nu börjar vi se att det också har vänt på bostadsmarknaden. Det blir kanske 30 000 nya bostäder i år, och vi räknar med 32 000 nästa år. Vi ser också en ökning på den sidan.

Det är de tre sakerna, psykiatrin, missbrukarvården och att bygga fler bostäder, som är strategin för att motverka hemlösheten.

Anf. 95 LARS GUSTAFSSON (kd):

Fru talman! Det är riktigt, som Morgan Johansson framför, att om det inte finns statistik vet man inte om de åtgärder som vidtas gör nytta.

Vi vet också att under vinterhalvåret är de hemlösa mycket utsatta. Vi vet också att de totala samhällskostnaderna ändå kommer att öka om vi inte gör något. Den erfarenhet jag har efter att ha besökt till exempel några kommuner i Halland är att de bostäder som finns är för få och knappt bovänliga. Här bor dessa personer, ofta fler i grupp. Det är mycket olyckligt om det fortsätter.

Finns det inte anledning, Morgan Johansson, att staten tar ett större ansvar och stöder kommunerna bättre för de hemlösas skull?

Anf. 96 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Jo, det finns det. Det stödet kan vi utöva på olika sätt. Ett av dem har varit att med olika former av projekt pengar visa på nya metoder för att hantera hemlöshet. Vi har gått ut med 10 miljoner om året under en följd av år i sådana projektmedel. Vi förnyar nu de satsningarna, och vi kommer under de närmaste tre åren att gå in med lika mycket pengar per år i den delen.

När jag reser i landet och besöker kommuner som jobbar aktivt med hemlöshetsproblemen ser jag att det händer mycket. Jag var exempelvis i Göteborg i förra veckan. Då såg jag de insatser som nu görs med ett nytt boende för tidigare hemlösa. De är också på väg att bygga ytterligare sju sådana institutioner, tillsammans ca 150 nya platser för tidigare hemlösa. Det är ett exempel.

Det är likadant i Malmö, där man också har byggt speciella boenden för hemlösa. Vi ser det i Stockholmsregionen också. Det händer saker, men jag tror, som sagt, att vi måste bli bättre på missbrukarvården, psykiatrin och också bostadsmarknaden generellt.

Antidopningsarbete utanför idrotten

Anf. 97 LARS LILJA (s):

Fru talman! Den här frågan är också till statsrådet Morgan Johansson. Den handlar om dopning.

När det gäller dopning pratar man ofta om anabola steroider, och det är något som man ofta kopplar ihop med idrott och elitidrott. Jag vill påstå att svensk idrott har ett mycket bra antidopningsarbete, och det är ytterst få idrottsmän som fälls med tanke på det antal test som görs. Där emot är det ett betydligt större problem utanför idrotten.

Vi vet att det förekommer i de så kallade gymkulturerna. Vi vet att det förekommer bland grova brottslingar. Många av de övervåldsbrott som har begåtts de senaste åren har begåtts av personer som har missbrukat anabola steroider.

Nu är min fråga till Morgan Johansson: Finns det någon strategi för att motverka användningen av anabola steroider och dopningspreparat utanför idrotten?

Anf. 98 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s):

Fru talman! Det är precis som Lars Lilja säger. Vi ser en trend med en förbättring på idrottens område. Mobilisering mot narkotika anordnade ett seminarium om dopning generellt sett för ungefär ett år sedan, i januari i år. Där såg man att antalet positiva dopningstest inom idrotten minskade.

Samtidigt pekade man på, precis som Lars Lilja säger, de ökade problemen utanför idrotten. Det är en fråga för våra organisationer som hanterar narkotikapolitiken. Det gäller till exempel Mobilisering mot narkotika och de lokala alkohol- och drogförebyggarna, som nu är ett av våra viktigaste instrument för att förebygga lokala drogproblem.

Jag kommer när vi ska anta nya alkohol- och drogplaner för år 2006 och framåt för att förebygga den typen av problem också att ta in den här frågan i de förnyade planerna.

Anf. 99 TREDJE VICE TALMANNEN:

Därmed var veckans frågestund avslutad. Vi tackar medverkande statsråd och ledamöter.

8 § (forts. från 6 §) Fortsatt arbete för en säker vägtrafik (forts. TU2)

*Fortsatt arbete för
en säker vägtrafik*

Anf. 100 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Fru talman! Debatten har pågått ett tag. Elizabeth Nyström har på ett utomordentligt sätt redogjort för de moderata ställningstaganden som vi har till betänkandet. Jag delar givetvis hennes åsikter och ställer mig bakom hennes yrkande.

Man kan läsa i betänkandets sammanfattning att det krävs sänkningar av hastigheten på vägarna för att nå etappmålet. Jag kan hålla med om det. Vi kan gå väldigt långt med sänkningen så att målet blir noll. Men man kan ändå fråga sig om majoriteten inte vet att bra motorvägar också bidrar till att minska antalet svårt skadade och döda. Detta var en kommentar.

Jag ska begränsa mig till att kommentera två områden i betänkandet. Det är det som tagits upp om mopeder och den så kallade eftersupningen.

I mopedfrågan gäller det klass I, den så kallade EU-mopeden. Den säljs i dag till 95 %. Vi vet i kammaren att det är problem med sammanblandning av klass I- och klass II-mopeder. Vi moderater anser att man ska överväga att det endast ska finnas en klassning av mopederna.

Det ger betydligt enklare regelsystem. Vi skulle kunna ha samma utbildning för alla nya förare men naturligtvis inga restriktioner för dem som redan har nått den ålder som krävs för att få köra klass II-moped. Det skulle bli enklare för polisen att klara övervakningen.

Det är beklagligt att trafikutskottets majoritet i stort sett alltid hänvisar till utredningar. Är det inte tillsatt en utredning på något område tycker man att det ska göras. Pågår en utredning har man ingen uppfattning. Det är ändå en bra signal om utskottet någon gång tydligt kunde säga vad man tycker.

Utskottets majoritet skriver med anledning av frågeställningen att utskottet med intresse följer frågan. Det vore skam om utskottets majoritet inte ens är intresserad. Vi redovisar tydligt vad vi tycker i reservation 14.

Som jag sade tidigare vill jag också ta upp frågan om alkohol i trafiken och då det problem som kallas eftersupning. Det är en fråga som vi moderater varit ensamma om att driva här i kammaren ett antal år. Det är glädjande att det nu finns en ganska stor bredd och ett stort intresse för att åstadkomma förändring i detta problem.

Vi vet alla att det förekommer ett stort antal rättsfall där en rattfyllerimisstänkt hänvisar till att han blev så nervös efter olyckan att han – det är ofta en han – känner sig tvungen att inta alkohol.

Vi vet också alla här i kammaren att man i Norge har en lagstiftning som innebär att man inte får förtära alkohol sex timmar efter en olycka som man har varit med om eller intill dess att polisen har varit på plats och konstaterat att det inte föreligger någon rattonykterhet.

Utskottets majoritet har inte kraften att ta tag i den enkla men viktiga frågan om eftersupningen utan hänvisar återigen till en pågående utredning och att det är en fråga för justitieutskottet.

Jag vill ändå säga att utskottets majoritet inte är helt handlingsförlamad. Det vågar ändå säga i sitt ställningstagande att det *kan* vara ett effektivt sätt att skärpa lagstiftningen för den så kallade eftersupningen.

Men vi ska alltså fortsätta att se på när alkoholpåverkade trafikanter krockar i trafiken, skyller på eftersupning och därmed undgår straff i väntan på en utredning som ska vara klar i december 2005. Det är vad som kommer att ske. Men vi borde kunna ge en tydlig och klar signal och ett ställningstagande här i kammaren i dag som kunde vara en bra vägledning för justitieutskottets fortsatta behandling.

Och värre är: Kommer den utredning som utskottets majoritet hänvisar till att leda till några konkreta ställningstaganden i den här frågan? I kommittédirektivet till utredaren står följande vägledning, som jag åtminstone tolkar som att regeringen inte direkt brinner för den här frågan: Det har av riksdagen vid ett flertal tillfällen framförts krav på att eftersupning ska kriminaliseras. Frågan har också, utan att leda till någon lagstiftning, behandlats i flera utredningar och lagstiftningsärenden.

Jag tycker att det andas vad regeringen tycker. Man hänvisar alltså till tidigare ställningstaganden som gjorts i frågan, och den fingervisning som man har gjort i kommittédirektivet tycker jag inte bådär gott.

Utredaren har i uppdrag att utreda i vilken omfattning falska påståenden om eftersupning framförs och om dessa utan svårigheter kan motbevisas. I detta sammanhang bör undersökas i vilken utsträckning nya metoder för utredning och bevisning kan bidra till att sådana invändningar om eftersupning kan motbevisas. Om det visar sig att falska påståenden om eftersupning utgör ett beaktansvärt hinder vid lagföring av misstänkta rattfyllerister kan detta tala för att en kriminalisering bör införas.

Känns detta, mina vänner, som att riksdagens trafikutskott är ett utskott som driver den här frågan aktivt fram? Jag måste tyvärr säga: Nej.

Jag är medveten om att utskottets majoritet inte har några tankar på att ändra sina ställningstaganden här i kammaren i dag. Ändå funderar jag på om man kan få upp er företrädare som står för majoritetstexten i talarstolen för att klart deklarerat att ni förväntar er att utredaren går lite utanför sitt direktiv och ser på förslag om en lagstiftning mot eftersup-

ning och hur den skulle kunna se ut. Kan ni deklarerat att ni vill se en sådan lagstiftning vet utredaren detta och lägger säkert in det i sina bedömningar. I likhet med mig kanske han även vill se att förslaget kommer snarast, så vi släpper vänta på denna enkla åtgärd fram till december 2005. Med stor sannolikhet kanske det inte ens då kan komma ett lagförslag utan då blir det nya utredningar.

Nu har ni chansen att visa handlingskraft i motsats till regeringens fördröjande av den här frågan.

Anf. 101 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jan-Evert Rådström har frågat om inte majoriteten känner till att motorvägar kan vara ett effektivt medel mot trafikolyckor. Så uppfattade jag frågan. Jo, jag är alldeles övertygad om att alla i majoriteten känner till att det är väldigt bra att förhindra att fordon möts på vägarna. Det är ett av de viktigaste sätten att förhindra olyckor och förhindra att olyckor får dödlig utgång.

Sedan den här diskussionen började och när jag var ny som riksdagsledamot var det ett väldigt fokus på motorvägar. Det var nästan bara motorvägar som gällde. Sedan har det byggts ett antal motorvägar. Men det har också satts upp ett antal mittväjrar. Man har byggt två-plus-ettvägar, och jag tror att vi är ett av de länder som har störst andel sådana nybyggda vägar.

Enligt den redovisning som Vägverket har gett oss är dessa lika effektiva för att förhindra dödsfall som motorvägarna. Men den stora skillnaden är att de kostar i genomsnitt en tjugondel så mycket. Det tycker jag att man ska ta i beaktande om man vill att skattepengarna även ska räcka till annat.

Södra länken är alldeles nyligen invigd. Det visade sig redan bara någon vecka efter invigningen att det blivit växande bilköer därför att den alstrar mer trafik. Jag har en god vän som säger: Äntligen får jag sitta på tunnelbanan. Det har jag inte kunnat tidigare, men nu har trafikanter uppenbarligen förflyttat sig till vägen. Den vägen är 6 kilometer lång och kostade 8 miljarder att bygga.

Den rödgröna majoriteten har andra ambitioner i samhället. Därför väljer vi de mest kostnadseffektiva trafiksäkerhetslösningarna.

Anf. 102 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Jag känner ju till Karin Svensson Smiths avoga inställning till motorvägar. Men det är ändå trevligt att vi är överens om att motorvägar är bra för att få ned antalet döda i trafiken. Det är just därför som jag anser att det är viktigt att vi även lyfter upp den frågeställningen.

Om det förr pratades mycket om motorvägar, så pratades det från majoritetens sida i dag tyvärr aldrig om motorvägar. Det finns vägsträckor och det finns situationer där motorvägen är en bra lösning. Jag tycker att vi måste kunna lyfta upp den frågan. Jag hävdar att det finns vägpartier där vi definitivt ska ha riktiga motorvägar.

Anf. 103 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Det finns motorvägar i den kompromiss som åstadkoms mellan Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet i den proposition som lades fram till riksdagen i april i år. Men andelen motorvägar

är inte så väldigt hög, och det finns, som jag ser det, två viktiga skäl till det.

Det ena är att vi har respekt för att vi måste minska trafikens miljöpåverkan. Kan man då vidta trafiksäkerhetsåtgärder som inte samtidigt ökar hastigheterna och volymen vägtrafik så är det att föredra.

Det andra skälet, som i alla fall jag har stor respekt för – och det tror jag att också Jan-Evert Rådström har – är att vi har ansvar för människor i hela landet. Ett människoliv är lika värdefullt att rädda i Värmland som i Stockholm, Skåne eller någon annanstans i Sverige. Ska trafiksäkerhetspengarna räcka till att åtgärda alla vägar där det förekommer allvarliga olyckor, får man försöka hålla nere antalet motorvägar för att effektivt kunna åtgärda hela vägsystemet.

Anf. 104 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik:

Fru talman! Jag ställde en direkt fråga – och jag trodde att det var med anledning av den som Karin Svensson Smith gick upp här i talarstolen – om det finns något intresse av att driva på i frågan om en lagstiftning mot eftersupning.

Karin Svensson Smith säger att vi måste värna om människor i hela vårt land. Ja, och just det gör vi. Vi vet att eftersupning är ett utpräglat problem särskilt i glesbygd och landsbygd, där det dröjer otroligt länge innan polisen kommer. Men tyvärr fick jag inget svar.

Jag kan också konstatera att ingen annan från majoriteten begär ordet här. Socialdemokraterna och Kerstin Engle, som i likhet med Karin Svensson Smith står bakom denna majoritetstext, lyser med sin frånvaro genom att de inte vill ta upp och tycka till i den här frågan. Jag tycker att det är ett tydligt budskap att handlingsförslaget i denna fråga är totalt.

Anf. 105 CHRISTER WINBÄCK (fp):

Fru talman! Det krävs krafttag, säger vi i Folkpartiet och stöder uppfattningen att nollvisionen liksom dess etappmål ska ligga fast. Vi blev ju tidigare tillfrågade om vi står kvar vid nollvisionen, och från Folkpartiets sida säger vi: Ja, det stämmer. Men det krävs krafttag för att den ska kunna förverkligas.

Vi har under flera år haft en bekymmersam utveckling. Ökningen av antalet skadade och dödade har tyvärr förorsakats av en ökad trafikvolym men också av att åtgärderna för att främja nollvisionens förverkligande har urholkats, inte minst genom att anslag och resurser till infrastrukturförbättringar, inklusive trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, har skurits ned.

Fru talman! Regeringens ovilja att pröva alternativa finansieringsformer, som till exempel PPP-lösningar, har väsentligt minskat de resurser som hade kunnat bidra till ytterligare utbyggnad av exempelvis mötteseparerande åtgärder på hårt trafikerade vägar. Folkpartiet har i upprepade motionsförslag påpekat att denna senfärdighet kostar liv på våra vägar. Nu fordras resultat!

Folkpartiet menar att det allra effektivaste sättet att bekämpa trafikolyckorna är att säkrade vägar byggs, till exempel med fyrfältsstandard. Farliga vägavsnitt måste byggas bort.

Inte heller i regeringens proposition för de närmaste åren presenteras tillräckliga resurser för att man snabbare ska kunna bygga bort de orsaker som finns till bristande trafiksäkerhet. Regeringens samarbete med sina stödpartier innebär en politiskt betingad snedprioritering av investeringar i vårt vägnät. För att öka takten i bland annat arbetet med säkrare vägar föreslår Folkpartiet i sitt budgetalternativ att väganslagen höjs.

Fru talman! Under de senaste åren har vi också kunnat se en utveckling mot en alltmer hänsynslös bilkörning under inflytande av alkohol, droger och allvarliga mediciner. Till skillnad från vad som framhölls i regeringens proposition om en säkrare vägtrafik menar vi att polisövervakningen eftersatts och måste utökas. Ett försäkringsbolags sammanställning av polisens trafikövervakning visar att fler än 50 människoliv skulle kunna räddas om övervakningen var lika bra över hela landet. Fler hastighetskontroller, inte minst genom synliga trafikpoliserna, är också en väg till lägre olycksnivå i trafiken.

Fru talman! Barn och ungdomar är också särskilt utsatta i trafiken då de dels är mer sårbara rent fysiskt, dels har svårare att överblicka vad som sker i trafiken. Barns och ungdomars färd till och från skolan utgör en stor del av deras vistelse i trafiken. Dessa transporter måste göras så säkra som möjligt. Vi kräver att alla skolskjutsar utrustas med säkerhetsbälte och alkoholås. Upphandlingsreglerna för kommunernas upphandling av skolskjutsverksamhet måste ses över så att detta kan tillgodoses.

För att gå tillbaka till alkohol i trafiken är det så att varje dag kör uppskattningsvis, som vi har hört tidigare i kammaren, 15 000 bilförare onyktra i Sverige. Det leder till en mängd trafikolyckor. I Sverige dör också 150 personer varje år varav alltför många unga i alkoholrelaterade olyckor. 150 personer om året – det är som om ett stort flygplan skulle störtas varje år i Sverige. Hur skulle beläggningsfrekvensen vara på våra flygplan om så skulle ske? Den skulle knappast vara särskilt hög. Men här accepterar vi det tydligen. Samtidigt skadas över 1 000 personer svårt, vilket leder till ett ofattbart mänskligt lidande för inblandade och familjer.

Fru talman! Det krävs kraftfulla åtgärder för att stoppa det ökade rattfylleriet. Folkpartiet föreslår en samlad aktionsplan med åtgärder för att bekämpa rattfylleriet. Alkoholås är en av de saker som är viktiga, men också att öka läkares möjligheter att anmäla patienter till länsstyrelsen när man anser att de är uppenbart olämpliga att inneha körkort.

Trafiksäkerheten kräver krafttag, och det krävs nu!

Anf. 106 LARS GUSTAFSSON (kd):

Fru talman! Jag får väl be om ursäkt för att jag förlänger debatten, men eftersom jag känner mig väldigt engagerad i de här frågorna har jag valt att gå upp, då jag har motionerat på tre olika områden. Dessa områden, som jag kommer att lyfta fram, är vägarna, den så kallade riskutbildningen vid körkortsutbildning och varningssignaler vid trafikskolor.

Riksdagen antog i våras regeringens budgetförslag för 2005. Där ingick också rambudget till infrastruktursatsningar på vägar och järnvägar. Det dröjde dock inte mer än fyra månader efter att förslaget ratificerats av denna kammare förrän man i höstbudgeten föreslog nya rockader och nytt budgettricksande. Neddragning av beslutade medel till regionala

satsningar och överföringar av dessa till andra projekt innebär att redan projekterade och byggklara, viktiga vägprojekt får senareläggas. Ett exempel från min hemregion är väg 117 från Halland till Blekinge. Diskussioner om nybyggnation och upprustning av undermåliga sträckor på denna väg har pågått sedan 1959. Tala om framförhållning!

I Halland återstår nu ca 2 mil som är klara att byggas. Detta får skjutas på framtiden om nuvarande budgetförslag skulle antas. Därmed hämmas näringslivet utmed vägen. Det gäller också kommunikationer och arbetstillfällen. Personbilar ska trängas med stora lastbilar på en undermålig och trafikfarlig väg. Stora leveranser till Volvo och andra industrier passerar dagligen denna väg.

Detta är bara ett exempel på de konsekvenser som ständiga förflyttningar och budgetrockader får. Som om inte detta var nog har regeringen också som ett led i sina insatser för att rädda fordonsindustrin i Trollhättan föreslagit att man ska skära ned ytterligare på redan beslutade vägupprustningar i andra delar av landet, exempelvis E 22. Kommunikationslederna mellan Göteborg och Trollhättan borde ju ha åtgärdats för längesedan.

Kristdemokraterna och andra partier har under flera år föreslagit försök med så kallade PPP-lösningar på lämpliga vägar som ett led i att kunna tidigarelägga utbyggnaden av det svenska vägnätet, något som också skulle bidra till att frigöra resurser till det eftersatta vägunderhållet.

Fru talman! Vi har under den senaste tiden kunnat konstatera att både finansministern och kommunikationsministern ställt sig avvisande till alternativ finansiering. Vid riksdagens frågestund förra veckan påstod finansminister Pär Nuder efter en fråga från Sven Bergström att han inte vill låna till väginvesteringar. Detta uttalande måste synas märkligt när svenska kommuner och regioner har lånat ut nästan 2 miljarder kronor till 42 vägprojekt för upprustning av det statliga vägnätet, ofta med lånade pengar. Till och med förre finansministern Kjell-Olof Feldt har föreslagit alternativ finansiering av vissa vägar med argumentet att detta är en god total samhällsekonomi.

Fru talman! För att övergå till ett annat område har de senaste årens allvarliga ökning av alkoholkonsumtionen bidragit till flera alkoholrelaterade trafikolyckor. Andra droger har också konstaterats bland påverkade fordonsförare. För att motverka denna utveckling har Kristdemokraterna, och ibland andra partier, lagt fram ett antal förslag om exempelvis alkoholås, elektroniska körkort och så vidare. Jag har också varit engagerad i frågan och lagt fram ett antal enskilda motioner. En sådan motion är frågan om obligatorisk alkohol- och drogutbildning när man tar körkort. Skälet till förslaget är att ett mycket stort antal ungdomar passerar via körskolorna när de ska genomgå körkortsutbildning.

Lika självklart som att man riskutbildas i halkkörning bör man utbildas i drogers inverkan vid fordonskörning. Så har ju inte alltid varit fallet, inte hittills. Glädjande nog har regeringen nu, och även utskottet, föreslagit att detta ska ingå i den obligatoriska riskutbildningen. Så långt är allt väl. Men genom att förslaget att utbildningen i drogfrågor ska integreras i riskutbildningen överlämnas till Vägverket utan tydliga direktiv kan denna viktiga del av utbildningen i praktiken komma att marginaliseras, något som jag oroar mig för.

I min enskilda motion T251 har jag påtalat dessa farhågor. Utskottet har svarat att man förutsätter att regeringen och Vägverket har för avsikt att lägga upp utbildningen på lämpligt sätt. Ja, låt oss hoppas att så blir fallet.

Det finns väl också anledning, med tanke på den tidigare dialogen med Jan-Evert Rådström, att se över detta problem med eftersupning. Det kan väl inte vara några stora gap i utskottet, gissar jag, i uppfattningen om det.

Fru talman! De flesta olyckor i trafiken beror på misstag av fordonsförare. Det är mycket sällan som det är fel på den tekniska utrustningen vare sig på fordonet eller i övrigt som orsakar olyckan. Därför är trafikanter i behov av olika sorters hjälp och stöd i form av skyltar, signaler med mera.

Runtom i vårt land finns ett antal trafik Korsningar som inte är idealiskt utformade ur ett förarperspektiv. Vid olika väderlekstyper och trafiksituationer uppstår svårigheter för fordonsförarna att uppmärksamma varningsskyltar och signaler. Detta gäller särskilt i glesbygd. Ibland uppmärksammas olyckor där ett förbättrat och utvecklat varningssystem skulle ha kunnat hindra olyckan. Med anledning härav har jag i motion T406 skrivit att det finns anledning att pröva att bygga ut ett varningssystem. Detta har visat sig fungera bra i USA.

Det finns flera exempel på trafik Korsningar i vårt land där man skulle behöva minska risken för olyckor som beror på bristande uppmärksamhet. Ett exempel på detta är den tragiska olyckan mellan en lastbil och ett tåg utanför Kristianstad i september. Och det finns fler exempel på olyckor som kunnat undvikas om förare av fordon uppmärksammats på annalkande korsningar.

Utskottet ser ett värde i motionsförslaget men hänskjuter frågan till myndigheten.

Fru talman! Jag hoppas att mitt motionsförslag beaktas av regeringen och Vägverket i det framtida arbetet.

I detta anförande instämde Tuve Skånberg och Johnny Gylling (båda kd).

Anf. 107 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Förvisso har vi uppsatt en tid nästa vecka för att diskutera budgeten – infrastrukturinvesteringar, de olika vägsträckorna och hur man finansierar det hela. Ändå måste jag ta tillfället i akt och ifrågasätta detta med PPP-lösningar och hur Kristdemokraterna tänkt sig det hela.

Det låter väldigt trevligt med partnerskap och privat upplåning, men det intressanta är vem som ska amortera, vem som ska betala kalaset, så småningom.

En av anledningarna till att statsmakterna dragit öronen åt sig är till exempel Arlandabanan, vårt första PPP-projekt på spåret. Jag har svårt att tänka mig något med bättre förutsättningar persontrafikmässigt, och ändå var den nära konkurs tills en australisk bank tog över hela projektet.

När det gäller skulderna i övrigt tillämpas alternativ finansiering så-tillvida att man lånar. Man lånar i Riksgälden eftersom de har bättre ränta, och jag antar att Kristdemokraterna såväl som andra partier tycker att det är bra om pengarna räcker till så mycket som möjligt. Då är en

statlig upplåning mer ekonomisk. Det är ännu så länge bättre ekonomiska villkor när staten lånar än när andra gör det.

Anledningen till att den sortens hugskott inte finns med är att vi tänker på kommande generationer. Det hela ska betalas en gång – om man har ansvar och långsiktighet i besluten.

Anf. 108 LARS GUSTAFSSON (kd) replik:

Fru talman! Då förutsätter jag att Karin Svensson Smith bättre känner till det ekonomiska läget än den förre finansministern Kjell-Olof Feldt. Jag förutsätter också att Karin Svensson Smith anser att man inte ska avbetala bilar och annat utan i stället köpa dem kontant. Och eftersom de flesta bilar i dag köps på leasing skulle vi inte haft några nya fordon.

Jag tror dessutom att ni bortser från det resonemang ni tidigare förde med en kollega här där ni sade att varje liv är värt lika mycket i hela landet. Så är det tydligen inte på E 22. Det finns anledning att komma till insikt. Kjell-Olof Feldt sade också i Tylösand att han var upprörd över att en ledamot av trafikutskottet i Sverige inte bättre kände till investeringar och avbetalningsplaner.

Jag tror att man gör ett misstag. I och med att vägen finns kan man utnyttja kapaciteten. Man kommer att få större intäkter till samhället genom ökad kommunikation, och det ger också bättre förutsättningar för näringslivet att verka i Sverige. Jag tror att ni bortser från den totala kakan.

Dessutom måste ju vägen byggas, och då är frågan: Varför ska Sveriges kommuner låna staten 2 miljarder kronor för att vägen inte byggs i tid?

Anf. 109 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Såvitt jag vet föreslog inte Kjell-Olof Feldt några PPP-lösningar när han var finansminister. Det gjorde han först när han inte längre var det.

Jag kan förstå varför ingen finansminister vill påta sig det ansvaret med tanke på vilka stora utskulder vi redan har – det gäller Öresundsbron, Botniabanan och många andra lånefinansierade infrastrukturprojekt. Det är en skuldbörda som vi skjuter framför oss. Vi har räntor och amorteringar som andelsmässigt ökar i vårt utgiftsområde, vilket försvårar för oss att flytta medel till underhåll och annat som är angeläget.

Om vi nu är överens om att vi ska nå nollvisionen måste vi tänka på vad som är mest effektivt längs E 22. Är det att sätta upp kameraskåp och ha en ordentlig hastighetsövervakning kombinerad med mitträcke, eller är det att bygga motorväg? I så fall klarar vi bara en mycket liten del av E 22.

Det finns två projekt som är strukna från E 22 i min hemkommun. Ett av dem hade som egentligt syfte att öka vägkapaciteten. Man räknade med att i bästa fall ett liv skulle sparas med denna mångmiljoninvestering. Vi kan inte använda pengarna så slösaktigt om vi ska ha råd med mer trafikövervakning av sådant som verkligen är effektivt för att förhindra dödsfall på vägen.

Anf. 110 LARS GUSTAFSSON (kd) replik:

Fru talman! Hur många miljoner kronor i skatteintäkter, arbetstillfällena och social service har gått förlorade genom att denna kostig, E 22 genom Blekinge som jag kört så många gånger, inte byggts ut tidigare?

Jag tror tyvärr att Karin Svensson Smith är låst i denna fråga. Anledningen till att också regeringen när det gäller väginvesteringar är låst är nog att de lyssnat på Vänsterpartiet i stället för på Kjell-Olof Feldt, som ju var väl insatt i dessa frågor vid den tidpunkten.

Anf. 111 JEPPE JOHNSON (m):

Fru talman! Det är självklart viktigt att motverka hastighetsöverträdelser, men det får inte ske till vilket pris som helst. I betänkandet finns förslag om att sätta upp fler så kallade hastighetskameror längs våra vägar. Det har visat sig tidsödande och svårt att identifiera vem som kört bilen när den blivit fotograferad vid hastighetsöverträdelse. Som lök på laxen vill majoriteten dessutom införa ägaransvar. Gud bevare oss för detta!

Fru talman! Valspråket ”ändamålet helgar medlen” har ofta tillskrivits jesuiterna. Det är orättvist mot jesuiterna. De har faktiskt ingenting med det att göra. Däremot ligger det nära till hands att tillskriva talesättet majoriteten i denna kammare – de som vill införa ägaransvar.

Jag har ingenting emot övervakning av hastighetsöverträdelser, trafikonykterhet och andra trafikbrott. Det jag vänder mig mot är de metoder som utskottsmajoriteten har för avsikt att införa. Fartkameror strider mot allmän rättsuppfattning. Eventuella fortkörare får brev från polisen flera veckor efter att de kört för fort, och då har förarna kanske inte ens insett att de gjort det.

Enligt min uppfattning är det polisen som ska kontrollera efterlevnaden av trafikreglerna. Om man blir stoppad av en polis när man kör för fort får man genast besked om att man gjort fel. Detta är viktigt och får till följd att de allra flesta korrigerar sitt beteende. Polisen kan dessutom på plats kontrollera nykterheten eller om du använt bälte, vilket ingen fartkamera ännu klarar – även om det finns krafter som menar att man på fotot ska kunna se om bältet använts. Om bilen brister i säkerhet kan inte fartkameran se detta.

Trafikpoliserna gör dessutom många andra bra saker ute i trafiken. De upptäcker och stoppar efterlysta bilar. Ofta har poliser med lokalkännedom vetskap om vilka bilar som körs av vissa personer, vilka som är oskattade eller oförsäkrade och vilka personer som inte har körkort.

Trafikpolisen upptäcker dessutom ofta annan brottslighet. Jag har själv varit ute och åkt med trafikpolisen ett antal gånger, och när de stoppar bilar kan de se om där finns inbrottsverktyg, tullgods med mera. Trafikpolisen gör alltså ett oerhört stort arbete också för att stävja annan brottslighet.

Ett annat viktigt skäl mot fartkameran är att den ger fri lejd åt motorcyklar. Motorcyklarna stoppas inte av fartkameror och kan därför gladeligen köra förbi på bakhjulet i 150 kilometer i timmen.

I dag måste polisen lägga ned mycket tid på att identifiera fortkörare. Det har upplysts mig, vilket också sägs i propositionen, att detta tar 30–40 minuter, och då identifierar man kanske hälften. Jag tycker att det

vore mycket bättre om dessa poliser fanns ute i trafiken i stället för att sitta och titta på foton vid skrivbordet.

Fru talman! Nu har majoriteten kommit på att detta skulle kunna läggas ut på civilanställda. Visst kan man det. Man kan lägga det uppe i Norrland. Kiruna har föreslagits. Där behövs ju arbeten. Man lägger alltså pengarna på detta för att effektivt kunna utreda fallen, men då glömmer man bort vilken nytta polisen gör om den faktiskt finns på vägarna.

Fru talman! Majoriteten är ute efter fler skrivbordspoliser i stället för synliga poliser. Och för att komma åt de fortkörare som man inte lyckas identifiera vill regeringen införa ett ägaransvar. Detta strider helt mot den svenska rättstraditionen. Det är den som kör för fort som utsätter sig själv och andra för faror. Det måste vara den som kör för fort som ska korrigeras för sitt farliga beteende, inte den som i bästa välmening lånat ut sin bil till frun, sambon, barn eller vänner.

Ägaransvaret måste, som jag ser det, också innebära att man avkriminaliserar fortkörning, precis som med felparkering. Att köra för fort och utsätta andra för trafikfaror kommer då inte längre att bli ett brott. Körkortet kan inte dras in, och om man bara betalar för sig kan man köra lite för fort.

Fru talman! Vad vi behöver är fler närvarande poliser, som kan beivra och förebygga brottslighet liksom felaktigt beteende både i trafiken och i det övriga samhället.

I detta anförande instämde Jan-Evert Rådström, Elizabeth Nyström och Björn Hamilton (samtliga m).

Anf. 112 KERSTIN ENGLE (s) replik:

Fru talman! Jag instämmer definitivt inte. Jag har under utskottsbehandlingen vad gäller poliser och fartkameror uppfattat att vi faktiskt varit ganska överens. Hastighetsöverträdelse är ju ett väldigt stort problem i trafiken, och jag har själv under utskottsbehandlingen sagt att detta inte får innebära att vi får färre poliser. Vi frigör ju polisresurser för annan övervakning. Det är helt riktigt, som har framkommit här från Jeppe Johnsson, att poliserna kan hitta mycket annan brottslighet när de stoppar trafikanter. Tekniken ska dessutom bli ytterligare förfinad, som vi tidigare hörde vår minister prata om. Jag ser detta som en möjlighet för polisen att hinna utföra ännu fler viktiga övervakningsåtgärder på våra vägar.

Att sedan motorcykelförare inte stoppas med denna metod må så vara, men vi kan ändå inte underlåta att använda en effektiv metod. Det finns ändå betydligt fler bilister ute på våra vägar. Det är faktiskt bara 45 % av bilisterna som följer hastighetsbestämmelserna.

Anf. 113 JEPPE JOHNSSON (m) replik:

Fru talman! Jag är mycket väl införstådd med att de här ”plåtpoliserna” får ned hastigheten, i alla fall vid stolpen. Jag körde själv utanför Borås för 14 dagar sedan, och det var där ett oerhört accelererande och bromsande. Det gällde inte för mig, för jag visste inte var stolparna stod.

Fru talman! Kerstin Engle säger här att de frigör polisresurser. Då är min fråga: Var gör en enda polisman mest nytta – under 30 minuter vid

skrivbordet eller under 30 minuter på vägen? Förmodligen är det i alla fall på E 22, där vi har mycket tät trafik, kanske flera hundra som ser den här polisen, och även om de inte körde för fort kan jag lova att upplevelsen av detta hänger kvar en halvtimme.

Fru talman! Jag tror att poliser, inte bara kvinnliga utan också manliga, kan göra mer än en sak samtidigt. Står de ute på vägen får de ned hastigheten men är samtidigt ute och stoppar annat dåligt beteende, som bältesbrott, dålig nykterhet och stulna bilar. I alla fall om vi får ha någon form av närpoliserna känner de i hemområdet med ryggmärken att den eller den föraren i den bilen sällan är nykter och troligen inte har betalat bilskatten. De gör alltså mycket nytta, förmodligen tre eller fyra saker, men sitter de vid skrivbordet kan de bara göra en sak.

Anf. 114 KERSTIN ENGLE (s) replik:

Fru talman! De uppföljningar som hittills har gjorts av Vägverket visar att de här hastighetskamerorna faktiskt inte bara sänker hastigheten för dem som just kör förbi utan också har effekt på längre sikt. Den nya tekniken gör också att det blir mycket enklare att administrera och att det inte ska behöva ta 30 minuter per ärende.

Jag tror att Jeppe Johnsson själv nämnde, även om det var i negativ ton, att det kanske inte behöver vara poliser som utför det grundläggande utredningsarbetet.

Också jag är ute och träffar poliser, och jag har ännu inte träffat någon polis som har varit emot ägaransvar – tvärtom. Men det är självklart att vi noggrant ska följa vad utredningen kommer fram till. Det har pratats väldigt mycket om alkohol här i dag, självklart med all rätt. Missförstå mig inte nu, men det behövs faktiskt också väldigt kraftiga åtgärder mot de höga hastigheterna.

Anf. 115 JEPPE JOHNSSON (m) replik:

Fru talman! Jag tycker att det kan vara berättigat att fråga om Kerstin Engle också tycker att man ska avkriminalisera fortkörning. Det blir faktiskt resultatet om man inför ägaransvar. Då har man alltså råd att köra för fort lite då och då. Det är kanske riktigt att jag ska betala för min sambo eller min fru, men anser Kerstin Engle att jag också ska betala för mina vänner eller för mina anställda som lånar firmabilen, om det inte går att identifiera föraren?

Den nya tekniken kommer säkert att göra det här bättre. Fru talman! Att polisen vill införa ägaransvar kan jag förstå, men frågan är ju om det är moraliskt rätt och riktigt, och det är det som vi politiker ska avgöra. Kan man komma ifrån sitt eget ansvar genom att vi här i Sveriges riksdag hittar på att det inte ska vara kriminellt att köra för fort utan bara ska kosta pengar?

Anf. 116 CARL-AXEL ROSLUND (m):

Fru talman! Kl. 12 i dag blev jag uppringd av en medlem i KAK som tipsade mig om den nya statistiken över döda och skadade i trafiken i Danmark. Han sade att jag skulle gå in och titta på Vejdirektoratet.dk, och det gjorde jag och fick fram rätt fantastiska siffror.

I Danmark har man under året i förhållande till i fjol minskat antalet döda och skadade med 9 % totalt på vägarna. Men det mest fantastiska är

att man på motorvägarna har minskat antalet med 43 % samtidigt som man i Danmark har höjt hastigheten till 130 kilometer per timme.

Det är en intressant och tankeväckande läsning, speciellt för alla dem som här i Sverige bara talar om sänkta hastigheter. I Danmark gjorde man tvärtom och fick mycket positiva resultat.

Men det var inte detta som jag skulle prata om, fru talman, utan det skulle handla om alkohol och bilkörning. Vi tycker allihop att detta inte hör ihop. Vi måste därför få en skärpt lagstiftning. Det är ju så att om man kör ihjäl någon och är påverkad är det i princip ett dråp. Det tycker svenska folket. En rejält skärpt lagstiftning och ökade kontrollmöjligheter i stil med det som Jeppe Johnsson talade om här: Fler poliser på vägarna, inte poliser bakom kameror, och inte fler kameror utan poliser ute på vägar och i och för sig också på gator och torg.

Det är precis som om man har glömt bort polisernas preventiva inverkan när de vistas ute. Jag tror i och för sig att det allra viktigaste som ska till när det gäller alkohol och bilkörning är en attitydförändring; en förändring i attityden hos den som har för vana att köra alkoholpåverkad, men också en attitydförändring hos oss andra, vi som ser och hör någon som tar sig ett par järn och sätter sig i bilen och kör. Också vi andra måste ändra attityd och gripa in, ta nycklarna eller kanske rent av anmäla. Vi borde helt enkelt genomföra en rejäl informationskampanj.

Vad sedan gäller alkohol, fru talman, är vi moderater för sådana. Tro ingenting annat! Ju fler alkohol, desto bättre är det. Men jag vill samtidigt varna för en övertro på att alkohol skulle lösa de flesta problem.

Vi har ju en övertro på teknik i det här landet. När man lyssnar på debatten ute i samhället verkar det som om man tror att man inte kan manipulera ett alkohol. Det är klart att man kan – människan är oerhört påhitig. När man införde hastighetsradar var det något jättebra, men de notoriska fortkörarna skaffade sig snabbt en radarvarnare. Vi har sett hur man manipulerar färdskrivare och hastighetsbegränsningsmekanismer på bussar och lastbilar. Det kommer säkert sätt att manipulera även alkohol. Men som sagt: Vi är för det. Det kommer – vi kan vara lugna för det. Det kommer säkert att bli standard så småningom.

Men inte tror jag att alla problem blir lösta för det. Det handlar helt enkelt om att vi men också svenska folket måste inse att det är den enskildes eget ansvar, och vi måste tvinga människorna att ta det här ansvaret, antingen det är bilföraren som kör påverkad eller någon av oss andra som låter en påverkad person köra iväg.

En attitydförändring innebär upplysning, och upplysning brukar innebära en kampanj, och vi har ju sett många exempel på framgångsrika kampanjer i det här landet. Nu är det dags att vi drar i gång en rejäl kampanj angående spritkörning och kombinerar den med kraftigt höjda straff. Då har vi kanske en chans att komma till rätta med det.

Anf. 117 TUVE SKÅNBERG (kd):

Fru talman! Det är svårt att gå förbi Kerstin Engles argumentation när det gäller rättssäkerheten beträffande att köra bil och bli fast med en trafikkamera.

Statsrådet jämförde med parkeringsböter och sade att det hade knäckt principen, och menade att då kunde vi också ha övervakningskameror. Men det är ju en väldig skillnad på att ställa bilen stilla, låt vara på ett

felaktigt ställe, och att köra den i hög hastighet. En bil är faktiskt, i felaktiga händer och med dåligt omdöme, ett vapen. Den kan, som vi är väl medvetna om, släcka liv. Därför är det inte vilken förseelse som helst när man blir tagen och förlorar körkortet. Det är oerhört allvarligt. Att fel person belastas med ett så oerhört allvarligt brott, det vill säga att man kör så fort att körkortet ryker, innebär en bristande rättssäkerhet. Jag skulle vilja be Kerstin Engle utveckla detta något mera.

Dessutom är det tillåtet att äga en bil utan att ha körkort. Den tilltänkta lagändringen kommer att innebära att barn, fru eller någon annan i ens närhet som inte har körkort och som inte kan belastas med detta kommer att få stå som bilens ägare. Är det verkligen det vi vill: att omdömeslösa personer – det är omdömeslöst att köra i de här hastigheterna – ska kunna föra över ägandet av fordonet på någon annan som får ta skulden för det? Vi brukar ju i rättssäkerhetens namn vara noggranna med att det är den skyldige som får lida skulden för sitt brott.

Anf. 118 KERSTIN ENGLE (s) replik:

Fru talman! Det föreligger tydligen en missuppfattning om det här med ägaransvar. Jag som ägare har naturligtvis ansvar för till vem jag lånar ut bilen och hur jag kan informera den som ska låna min bil. Men det betyder ju inte att ägaransvaret friskriver den som kör bilen från straff. Ägaransvaret är ju tänkt som ett sätt att kunna komma åt och straffbelägga den som har kört för fort.

Jag kan notera att det är Moderaterna och Kristdemokraterna som står bakom den här reservationen. De flesta av oss här i kammaren tycker nog ändå att det här är en ganska bra idé.

Anf. 119 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Nu blir illa ännu värre. Det friskriver inte föraren. Det ska alltså vara både ägaren och föraren som straffas. Det är ändå orimligt. Det är ju bara föraren som är ansvarig.

Jag kan ju, när jag lånar ut bilen till min son eller till min fru, inte svara för deras beteende, utan brister de i trafikhänsyn, eller om jag gör det själv, så ska den skyldige naturligtvis ställas till ansvar. Det kan ju inte vara så att det är bilens ägare som rår för vad bilen gör 200 mil från den plats där man själv befinner sig.

Anf. 120 KERSTIN ENGLE (s) replik:

Fru talman! Ägaransvaret innebär att den som äger bilen ska ha koll på vem som kör bilen, och den som kör bilen ska sedan naturligtvis köra lagligt. Så enkelt är det.

Anf. 121 TUVE SKÅNBERG (kd) replik:

Fru talman! Hur utkräver då staten en rättvisa när den tar körkortet av den som inte har befunnit sig i närheten av bilen?

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under 11 §.)

9 § Inspektionsverksamheten inom trafikslagen

Föredrogs
trafikutskottets betänkande 2004/05:TU4
Inspektionsverksamheten inom trafikslagen.

Anf. 122 CLAES ROXBERGH (mp):

Fru talman! Den här debatten ska handla om inspektionsverksamheten inom trafikslagen. Det här har en lång historia i trafikutskottet. Trafikutskottet har behandlat den här frågan 1991, 1994, 1999, 2001, 2003 och 2004, så man kan väl säga att trafikutskottet borde vara väl insatt i frågan. Ett genomgående tema i den här diskussionen har varit självständighet för inspektionsverksamheten.

Det handlar alltså om Järnvägsstyrelsen, Vägtrafikinspektionen, Sjöfartsinspektionen och Luftfartsstyrelsen, som nu kommer att inrättas den 1 januari 2005. De här organen sysslar med normgivning med avseende på säkerhet och skydd, de sysslar med tillsyn och de undersöker olyckor som faller utanför Haverikommissionens ansvarsområde.

Majoriteten i trafikutskottet föreslår att riksdagen gör ett tillkännagivande om att regeringen snarast ska tillsätta en utredning med uppdrag att utreda hur en gemensam trafikinspektion ska kunna vara organiserad. I det sammanhanget, säger utskottet, bör även frågorna om dels en vägtrafikansvarslag, dels organiserandet av sådana olycksutredningar som utförs av Statens haverikommission samt trafikverk och inspektioner aktualiseras. Utskottet utgår från att regeringen senast i den transportpolitiska propositionen, som aviseras till våren 2005, till riksdagen anmäler vilka åtgärder man har vidtagit. Utgångspunkten ska vara att en gemensam trafikinspektion ska tillskapas första halvåret 2006. Det är bakgrunden till den debatt som följer.

Anf. 123 JARL LANDER (s):

Fru talman! Som vi hörde av inledaren är det här en fråga som inte direkt är ny för utskottet. Vi har hanterat den med ungefär två års mellanrum. Nu har vi samlat ihop motioner från två olika allmänna motionstider, sammanlagt tio motioner. Det har föranlett att en majoritet i utskottet, som vi hörde, tycker att regeringen redan nästa vår i samband med en aviserad transportpolitisk proposition ska komma med ett färdigt förslag om hur en sammanslagen organisation ska se ut och vara organiserad.

Det här är ingenting som vi socialdemokrater anser är motiverat, och det är heller inte möjligt att genomföra utan att vi gör kraftiga ingrepp i den organisation som nu finns med ganska hög kostnad, en kostnad för något som inte ger något i praktiken. Det här ska jag försöka motivera lite kortfattat, men först vill jag bara snabbt repetera hur det är med de fyra inspektioner vi har.

Järnvägsstyrelsen, som Claes nämnde, fick vi den 1 juli i år. Det är knappt så att den har satt sig ned och börjat fungera. Vägtrafikinspektionen är lite äldre. Den påbörjade sitt arbete den 1 januari förra året, alltså 2003. Sjöfartsinspektionen har vi visserligen haft ett antal år. Men dess nya förordning tog vi beslut om under hösten i år. Och det är knappt så att man ens där har börjat arbeta efter den nya förordningen. Slutligen

har vi Luftfartsverket som får en ny förordning från den 1 januari nästa år, alltså 2005, och vi får då en självständig luftfartsinspektion.

Detta betyder att det här föreligger förslag om att riksdagen ska ge regeringen till känna att riva upp sådant som inte ens har trätt i kraft än.

Eftersom vi har diskuterat detta ett antal gånger i trafikutskottet vill jag påstå att regeringen har gjort mycket av det som utskottet tidigare har sagt inom de olika trafikslagen. Och det är ett bevis på att det är på rätt väg. Därför finns det ingen anledning att nu komma med ett tillkännagivande.

Jag ska också säga att de olika inspektionerna är så självständiga som de kan vara. Ett litet bevis på det är att det numera är regeringen som utser samtliga chefer.

Den idé som nu återigen väcks om att slå ihop samtliga inspektioner under ett paraply har utretts ett antal gånger. Det är inte bara trafikutskottet som har diskuterat det. Det har varit parlamentariska kommittéer, enskilda utredningar och revisorer som har granskat verksamheterna hos dem. Trafikutskottet har efter varje sådan utredning och granskning tidigare alltid sagt att det inte finns tillräckligt starka motiv för att slå ihop dessa inspektioner. Men nu när det finns tio motioner med lite tyckande hit och dit, finns det med en gång en möjlighet. Då har man sett att det finns någon motion från varje oppositions- och samverkansparti här i huset. Därför har detta kommit.

För att vi skulle få en bra grund att stå på inför beslutet i trafikutskottet anordnades en hearing. En del använder det som sades under hearingen som grund för att det finns många argument för en sammanslagning av inspektionerna. Vi socialdemokrater säger precis tvärtom. Det var en mängd uttalanden vid den hearingen som jag vill påstå var emot att det skulle bli bättre med en sammanslagen organisation.

Som bevis på detta ska jag plocka fram några uttalanden från denna hearing. De är gjorda i huvudsak av människor som har jobbat inom inspektioner en längre tid.

Bland annat sades ungefär följande: I det här sammanhanget tycker jag att det kan vara värt att påpeka att självständighet och integritet i verksamhet nödvändigtvis inte är en organisatorisk fråga. Det är fråga om att ha folk med omdöme och integritet som sysslar med verksamheten.

Det handlar alltså inte om hur inspektionen är organiserad utan mer om vem som är anställd.

Vederbörande fortsatte: Det finns också en betydande kontrollapparat för att inspektionerna fungerar. JO, JK och Riksrevisionen har liksom tummen på dem.

Vidare sades följande under hearingen: När det gäller sammanslagningen av transportinspektionerna tror jag att man konstatera att våra kontakter med utlandet är viktigare än våra kontakter med de nationella tillsynsorganisationerna för de olika transportgrenarna. Det gäller i synnerhet för Luftfartsinspektionen och Sjöfartsinspektionen.

Det sades också: Det samarbetsavtal som vi har mellan de fyra inspektionerna har funnits i tio år. Vi har för närvarande en enda arbetsgrupp som har träffats några gånger under ett par år. Fyra chefer träffas då för att resonera om diverse saker. Men det finns som vi ser det ingen-

ting att vinna, ingen samverkansseffekt av att man skulle vara en gemensam institution.

Det var några meningar från hearingen. Och jag skulle kunna hämta ännu fler om det hade funnits tid för det. Men det är nog inte nödvändigt. Jag tror nämligen inte att det hjälper med argument när sex olika partier har fått för sig att de ska gå samman.

Som jag sade inledningsvis har de flesta inspektioner nu nya förordningar. En har, som jag sade, inte ens hunnit påbörja sin nya roll. Därför säger vi socialdemokrater nu nej till en sammanslagning av inspektionerna.

Vi säger att inspektionerna naturligtvis ska vara fristående i sitt beslutstagande och i sitt arbete utifrån vad så att säga modermyndigheten säger. Men vi ser inte heller någon ekonomisk vinst i detta utan tvärtom. Till och med under hearingen sades det från dem som var väl initierade att detta säkert blir dyrare. Det var inte säkert att det skulle bli bättre, men det sades att det skulle bli bra. Jag tror inte att det är ett argument för att göra en sammanslagning.

Fru talman! Därför har vi en reservation i detta betänkande, och jag yrkar bifall till den.

I reservationen säger vi bland annat: "I ett första steg är det angeläget att inspektionsverksamheten kan ges en erforderlig tydlighet genom en väl anpassad och samordnad lagstiftning."

Men vi säger också: "Ett fortsatt reformarbete såvitt avser vägtrafikinspektionens och sjöfartsinspektionens ställning är således angeläget."

Vi fortsätter: "I ett andra steg kan övervägas en trafikslagsövergripande inspektion."

Vi har hört att det är möjligt att göra. Men slå inte sönder det som nu precis är i sin linda.

Sedan kommer ett stort frågetecken när det gäller behovet av ändrade finansieringsprinciper för delar av denna inspektionsverksamhet. Det är främst för Sjöfartsinspektionen, då en förändring där med stor sannolikhet kommer att innebära behov av finansiering via skattemedel. I dag är det näringen som står för kostnaderna.

Vi säger i reservationen: "Att nu – som föreslås i motionerna – besluta om inrättande av en trafikslagsövergripande inspektion skulle innebära att viktiga steg i en av riksdagen beslutad och pågående utvecklingsprocess avbryts – – –. Detta vore olyckligt, inte minst mot bakgrund av att de ekonomiska effekterna är oklara och noggrant måste analyseras."

Vi socialdemokrater har därför utgått från att regeringen återkommer i den transportpolitiska propositionen, som ska komma under våren 2005, med en redovisning och en plan för hur det fortsatta samarbetet ska kunna fortsätta.

Herr talman! Jag yrkar bifall till den socialdemokratiska reservationen.

Anf. 124 BJÖRN HAMILTON (m):

Herr talman! Det känns rätt fantastiskt att stå här och få försvara en uppfattning som delas av sex partier i riksdagen. Det är inte ofta som det är så. Och det känns väldigt tryggt inför kommande år om vi kan fortsätta

att enas på detta sätt och verkligen utgöra en stark enhet i Sveriges riksdag.

Herr talman! Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets förslag att tillkännage för regeringen att regeringen snarast ska tillsätta en utredning med uppdrag att utreda hur en gemensam trafikinspektion ska vara organiserad.

Jag ska försöka vara kortfattad i min argumentation eftersom tiden lider och vi snart ska ha en votering här i kammaren.

Diskussionen om inspektionsverksamheterna inom transportområdet har pågått länge, och utredningarna har varit många. Trafikutskottet har under årens lopp begärt flera utredningar av regeringen som har tagit lång tid att verkställa, och ibland har de inte ens verkställts.

Jag ska här nämna ett axplock ur den flora av beslut och förslag till utredningar som har att göra med inspektionernas verksamhet.

Redan 1991, alltså för 13 år sedan, behandlade riksdagen en motion från Moderaterna och Socialdemokraterna om att Luftfartsinspektionen borde skiljas från Luftfartsverket och inrättas som en särskild myndighet.

År 1994 föreslog Riksdagens revisorer att man skulle utreda förutsättningarna för en gemensam inspektion för tillsyn av transporter, alltså i princip det som vi nu föreslår från en majoritet av våra partier i riksdagen.

År 1999 konstaterade ett enigt utskott att regeringen borde utreda inrättandet av en fristående vägtrafikinspektion. Det har ännu inte skett.

Utskottet har också vid ett flertal tillfällen påpekat att Sjöfartsinspektionens roll måste stärkas och betonat vikten av att inrätta en fristående järnvägsinspektion. Till och med Vägverkets styrelse har framhållit att man är för en organisatoriskt självständig vägtrafikinspektion.

I dag har vi helt fristående inspektioner inom luftfarten och järnvägen som är under uppbyggnad, medan vägtrafik och sjöfart har valt att organisera sitt arbete inom respektive verk.

Herr talman! Järnvägs-, Luftfarts-, Vägtrafiks- och Sjöfartsinspektionerna har alla en mycket viktig uppgift i att säkerställa och utveckla säkerheten i våra transportsystem. Två av inspektionerna håller, som jag sagt tidigare, på att frikopplas från sina verk, nämligen Järnvägs- och Luftfartsinspektionerna. Jag anser att också de två övriga snarast bör frikopplas från sina verk.

För att riktigt säkerställa inspektionernas oberoende är det enligt min uppfattning mycket viktigt att sammanföra dem till en gemensam fristående myndighet. En gemensam myndighet skapar samordningsvinster och en heltäckande överblick på transportsystemet. Man ökar möjligheterna att använda specialkompetenser som i dag är uppdelade på olika organisationer på ett mer effektivt sätt. Det bidrar också till en kvalitets-säkring av inspektionsverksamheten.

Fristående inspektioner blir förhållandevis små myndigheter med kanske rätt dyr administration per anställd. Med en gemensam organisation för inspektionerna kan man rationalisera de administrativa funktionerna och på det sättet hushålla med skattepengarna. Det kan handla om gemensamma resurser för ekonomi och personaladministration, gemensamma lokaler och gemensamt IT-system.

Herr talman! Vi kan konstatera att man är tämligen enig om att inspektionerna ska vara fristående. Det är bland annat som Jan Brandborn

– en gammal räv i dessa sammanhang som har lång erfarenhet av både vägverk och banverk och över huvud taget av den här verksamheten – har framhållit. Han har sagt att det inte finns någon anledning att ta på sig kritik som kan finnas mot en otillbörlig samordning inom respektive verk. Inspektionerna bör alltså vara fristående.

Brandborn framhåller också att en samlad inspektion skulle utgöra en signal från statsmakterna om att man prioriterar säkerhetsarbetet. Allmänheten måste vara helt övertygad om att statsmakterna gör allt vad de kan för att få en så god säkerhet som möjligt inom transportsektorn.

Genom att ha samma ambitionsnivå för de olika transportslagen främjas en helhetssyn. Dessutom vinner forskningen på att vara trafikslagsövergripande. Och man kan inom en gemensam inspektion stärka fackinspektionernas ställning genom att bland annat organisationen och arbetssättet anpassas till respektive trafikslags egna förutsättningar och krav.

Anf. 125 ERLING BAGER (fp):

Herr talman! Inom trafikutskottet har vi efter ett antal utskottsmöten under hösten lyckats att få en bred majoritet för ett tillkännagivande om att regeringen snarast ska tillsätta en utredning med uppdrag att utreda hur en gemensam trafikinspektion ska vara organiserad. Som har framgått här utgår utskottsmajoriteten från att regeringen redovisar att man vidtagit dessa åtgärder i propositionen som har aviserats till våren 2005.

Utskottet föreslår två åtgärder. Den första är att Väginspektionen, som är en del i Vägverket, och Sjöfartsinspektionen, som är en del i Sjöfartsverket, ska göras självständiga genom att ombildas till egna myndigheter.

Det andra förslaget är att inspektionerna inom alla fyra trafikslagen ska sammanföras till en gemensam trafikövergripande inspektionsmyndighet.

Vi har i trafikutskottet gått igenom de olika remissvaren rörande förändringar av inspektionsverksamheten inom de olika trafikslagen. Vi i Folkpartiets utskottsgrupp har noga övervägt det som har kommit fram i dessa yttranden.

Vi har även tagit kontakt med en del av de organisationer som har yttrat sig för att få kompletterande information. Därefter har vi kommit fram till att vi står bakom tillkännagivandet till regeringen som finns i detta betänkande.

Det viktigaste skälet för oss kan sammanfattas i ordet trovärdighet. Det får inte misstänkas att någon av inspektionerna inte har en helt självständig roll gentemot respektive trafikverk.

Jag har inte ifrågasatt något i det tidigare inspektionsarbetet. Men blotta misstanken är onödig. Jag erinrar mig debatten efter Estonias förlisning. Då riktades det från bland annat källor i Tyskland beskyllningar mot den svenska sjöfartsinspektionen, att den inte var självständig i sitt arbete gentemot Sjöfartsverket.

I de olika remissyttrandena har vi särskilt beaktat det som Sveriges Redareförening skriver och det som Jan Brandborn, tidigare generaldirektör vid Trafiksäkerhetsverket, har framfört. Det gäller vikten av att inspektionsarbetet är helt fristående. Brandborn understryker – som också Hamilton tog upp i sitt anförande – att en samlad trafikinspektion

utgör en signal om prioritering av säkerhetsarbetet. Vi kan då ta till vara en gemensam resurs och erfarenhetsuppbyggnad.

Jag hade nu tänkt att ge lite historik, men det har ju grundligen gjorts tidigare. Men det är riktigt som Jarl Lander har framfört, att det nyligen genomfördes en ändring i förordningen för Sjöfartsinspektionen. Det går väldigt sakta från det att riksdagen gör ett tillkännagivande tills regeringen gör något inom dess sektorer.

I debatten för ett år sedan, den 19 oktober, konstaterades det att regeringen arbetar långsamt. Det sägs i protokollet: Vi kan konstatera att regeringen ännu inte vidtagit de åtgärder om Sjöfartsinspektionens tillsyn som riksdagen på förslag av trafikutskottet tidigare har gjort ett tillkännagivande om. Riksdagen har tidigare på förslag av ett enigt trafikutskott våren 2001 och 2003 begärt förslag av regeringen på hur Sjöfartsinspektionens ställning i lagstiftningen ska stärkas.

Jag kan också nämna att Riksdagens revisorer redan våren 2001 begärde att de olika rollerna skulle tydliggöras.

Herr talman! Slutligen konstaterar vi i utskottets motivering att det handlar om att förebygga svåra olyckor inom transportsektorn och att inspektionen bör ha en oberoende ställning så att det aldrig kan finnas skäl för misstanke om att man tar otillbörlig hänsyn till respektive trafikverks intresse.

Jag yrkar bifall till förslagen i utskottsbetänkandet.

Anf. 126 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Jag funderade på om jag skulle begära replik när Björn Hamilton var uppe, men jag avstod. Sedan kommer Erling Bager och säger det samma inledningsvis. Man funderar på om det är en gammal raspig grammofonskiva som är i gång. En bred majoritet har nu bestämt sig för det här, säger de. Jag undrar om en bred majoritet med sex företrädare är en bred majoritet, eller om ni har varsin åsikt och bygger på varsin plattform. Är det det som ska bli alliansens framtid framöver?

Jag har en annan sak som jag skulle ha sagt till Björn Hamilton men som jag lika gärna kan säga till Erling Bager utifrån att de har samma argument. Jag har för mig att varken Moderaterna eller Folkpartiet är speciellt intresserade av att mycket ska finansieras via skattsedeln. Var och en som använder något och gör något ute i samhället ska själv stå för kostnaden, brukar man tycka. Men vad nu gäller Sjöfartsinspektionens verksamhet så tycker ni hux flux att det går bra att ta det via skattsedeln. Hade det inte varit idé, Erling Bager, att man först utredde och såg över det här ordentligt och sedan återkom med ett förslag till oss i riksdagen om hur en eventuell sammanslagning av inspektionerna skulle se ut? Vi kan ju vara överens om att inspektionerna ska vara fristående från sina moderföretag. Det sade jag i mitt anförande också.

Och varför går det så sakta, Erling Bager? Jo, det kanske är så att regeringen vill vara seriös i sina beslutsfattanden och gärna få frågorna genomlysta. Då är det nog tyvärr så att det behövs en utredning och inte bara några motioner som underlag för ett beslutsfattande.

Anf. 127 ERLING BAGER (fp) replik:

Herr talman! Jarl Lander undrar vad som är en bred majoritet. Om sex av riksdagens politiska partier bildar en majoritet så är det en bred

majoritet. Jag vet inte om ni socialdemokrater är så vana vid makten och vid att ni får igenom era förslag på ett eller annat sätt att ni blir fartblinda. Men, Jarl Lander, detta är en mycket bred majoritet, som vi sällan åstadkommer i riksdagen.

För Folkpartiets del bygger ställningstagandet på att vi har gjort ett grundligt arbete av de synpunkter som har kommit fram i utskottets arbete. Det gäller allt ifrån de yttranden vi har fått in till det seminarium som vi har haft i utskottet, där vi fick in synpunkter. Vi har kommit fram till det här ställningstagandet. Vi har jobbat med att komma fram till vad som är det bästa för att lösa säkerhetsfrågorna. Haveriarbete och inspektioner är viktiga saker, som handlar om att rädda liv. Jag tycker att man ska känna en ödmjukhet i hur man organiserar frågorna. Vi vet att man i Holland har valt att ta steg i den riktningen, och där har man gått mycket längre än vi har gjort. Det gör att vi tycker att det för trovärdigheten är viktigt att vi ser till att vi får inspektionsarbete som inte kan misstänkliggöras.

Anf. 128 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Jag instämmer i vad som sägs om den så kallade breda majoriteten med sex partier. Naturligtvis är det en bred majoritet – jag ska återkomma till det.

Jag instämmer i att vi måste ta frågorna seriöst; det råder ingen tvekan om det. Även vi säger att det är av stor vikt att inspektionerna har fria händer från sina modermyndigheter, Erling Bager.

Men jag ställde frågan när det gällde en bred majoritet. Då har ni ju samma uppfattning! Varför ska då sex stycken företrädare den breda majoriteten? Det är då jag tror att ni inte har en bred majoritet. Det är då jag i samma andetag tror att det som ni från borgerlig sida har kallat för en allians framöver inte kommer att vara någonting brett. Ni kommer var och en att gå fram med era egna frågor, men i nästa andetag säga att ni gör detta i bred majoritet.

Jag går tillbaka till skattefinansiering av Sjöfartsinspektionens verksamhet, Erling Bager. Är det verkligen i alliansens tecken att ni ska göra på det sättet? Hade det inte varit bättre med någon form av utredning om och utvärdering av hur Sjöfartsinspektionen ska finansieras?

Anf. 129 ERLING BAGER (fp) replik:

Herr talman! Jarl Lander tycker att det är märkligt att sex partier tar till orda i frågan. Återigen säger jag att det är en mycket viktig fråga hur våra haverikommissioner och inspektioner arbetar. Det är en av de viktigare frågor som vi i trafikutskottet behandlar. Vi är parlamentariker från sex olika partier som tycker att det är viktigt att framföra den ståndpunkt som våra respektive partier kommer fram till. Här ser man detta som en fråga som man kan vifta undan och att någon i grupp kan gå upp och tala om den. Respektera att vi vill framföra vad vi tycker i en fråga som är viktig för säkerhet och för att rädda liv!

Detta är också en del av svaret på frågan om finansieringen. Det finns vissa frågor som är av sådan vikt att man måste lyfta fram dem och ange riktning. Det har vi gjort här. Denna fråga är av det slag att statlig finansiering dock får övervägas.

Det fanns en sak till i Jarl Landers svar, som jag kanske får återkomma till sedan.

Prot. 2004/05:37
25 november

Anf. 130 JOHNNY GYLLING (kd):

Herr talman! Jag tänker försöka korta ned mitt anförande i förhoppningen att vi kan votera här kl. 17.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Det har redogjorts mycket bra för skälen till att vi fattar det här beslutet i dag, så jag ska inte upprepa saker och ting. Men jag vill understryka att med den hastighet som inspektionsutvecklingen hittills har skett hade det inte varit acceptabelt att fortsätta på samma sätt. Det har gått 14 år sedan trafikutskottet beslutade att skilja Luftfartsinspektionen från Luftfartsverket. Vi har en vägtrafikinspektion som sitter i knät på Vägverkets styrelse, bildligt talat. Hur kul är det att granska sin egen chef?

För oss kristdemokrater som har motionerat åtskilliga gånger om inspektionernas ställning är det två saker som är viktiga. Det måste bli fristående inspektioner. Erling Bager uttryckte det på ett mycket fint sätt med ett enda ord – trovärdighet. Det är vad det handlar om. Det andra är att en gemensam inspektion kan ge en bra kvalitetssäkring. Man kan arbeta med gemensam metodik och skaffa sig en god kompetens bland annat på det psykologiska området genom psykologisk expertis. Det är svårt att göra som en liten inspektion i dag.

Här efterlyses argument i den utfrågning som vi har haft. Den finns ju bilagd betänkandet, så alla kan läsa vad olika parter har tyckt. Jag tycker att Bo Bylund, som är generaldirektör på Banverket, har en poäng när han förordar en sådan här fristående gemensam trafikinspektion. Jan Brandborn, som är en av de mest meriterade på trafikområdet när det gäller säkerhetsfrågor, räknar också upp tre fyra goda argument för en gemensam myndighet. Han säger till exempel så här: Det blir inte lätt att dribbla bort en sådan myndighet. Det tycker jag är ett tungt argument. Vem som helst kan alltså läsa de argument som finns.

Herr talman! Jag tycker att säkerheten ska sitta i högsätet. Det kan den göra om vi skapar fristående inspektioner som blir en gemensam trafikinspektion. Var och en har sitt kompetensområde, men man har en gemensam plattform att jobba utifrån. Därför är vi för förslaget i betänkandet.

Anf. 131 KARIN THORBORG (v):

Herr talman! Jag skulle tro att det kan bli lite upprepningar nu, så jag försöker också att korta ned mitt anförande.

Resultatet av en gemensam prestation är större än summan av de individuella delarna, brukar man säga. Det gäller även det som vi diskuterar i dag, nämligen en samlad gemensam trafikinspektion i stället för fyra olika och mindre inspektioner.

Långt före min tid i riksdagen har det pågått ett arbete för att dels frigöra inspektionerna från verken, dels samla ihop de olika inspektionerna till en enda gemensam trafikinspektion. Jag har bara varit med de två senaste åren och får nu alltså vara med när vi går i mål. Vänsterpartiet ser med tillfredsställelse på att vi i dag kan göra ett tillkännagivande om att arbetet på en samlad trafikinspektion ska påbörjas.

*Inspektions-
verksamheten
inom trafikslagen*

Anledningen till att vi står bakom förslaget är följande. För det första är det vår åsikt att all inspektion ska vara fristående. Det finns ingen anledning att dra på sig kritik att man tagit otillbörlig hänsyn till respektive trafikverks intresse. Det får inte heller finnas någon som helst misstanke om att det förekommer otillbörliga kontakter inom myndigheternas ram. Det kan hända om man inte har en tydlig rågång mellan inspektionen och den inspekterade. Det är väldigt besvärande om det finns ett förtroendefrågetecken. Det måste alltså undvikas. En organisatorisk separering är ett krav för att uppfylla oberoendekriteriet.

Vi har också kommit fram till att en samlad trafikinspektion, gemensam för de olika trafikslagen, har så många fördelar att vi föreslår en sådan. Vi är inte ensamma om den åsikten. Vi har hört här tidigare att alla partier utom ett tycker som vi. Detta är inte någonting vi har fått för oss, utan det har diskuterats tidigare. Jag har läst vad en mängd remissinstanser sade när de tillfrågades om Väginspektionens framtida ställning. 17 av dessa remissinstanser uttalade sig positivt om en samlad inspektion.

Skälen för en samlad inspektion är många. Jag vill trycka speciellt på några saker. En samlad inspektion blir slagkraftigare och tyngre. Det är en signal till allmänheten att trafiksäkerhetsfrågorna lyfts upp i vårt samhälle och att säker trafik, som ju är trafikslagsövergripande, tas på största allvar. En enhetlig värdering av människoliv underlättas.

En samlad inspektion blir också slagkraftigare och tyngre genom att man får kunskapsöverföring och erfarenhetsuppbyggnad mellan trafikslagen. När personer med olika erfarenheter börjar arbeta ihop bildas ny kunskap. Kunskapen blir större än om man tar varje enskild inspektions kunskap och lägger ihop dem. Gemensamt utvecklar man en vidare och större kunskap.

Tillsynsverksamheten bygger i stort sett på samma system. Frågor om tillsyn är gemensamma oberoende av teknik och organisation. Det kan gälla egenkontroll, farligt gods, riskanalyser, rapporteringsrutiner eller förarutbildning. Med en gemensam inspektion får vi en helhetssyn och samma ambitionsnivå i de olika trafikslagen.

Fackkunskaperna hos de nuvarande inspektionerna ska naturligtvis tas till vara och fortsatta att utvecklas. De bör kvarstå och utgöra något slags egna avdelningar.

Man blir också slagkraftigare genom att en större myndighet har bättre resurser. En trafikinspektion ska arbeta förebyggande. Då är det viktigt att man har den främsta expertisen både på den tekniska och den psykologiska sidan. Trafikantens beteende och attityder spelar ju en stor roll när det gäller säkerheten och att förebygga olyckor. En mindre inspektion har inte ekonomiska möjligheter till en sådan expertis. Även forskningen vinner på att vara trafikslagsövergripande. De resurser som finns kan användas mer rationellt och komma många fler till godo.

Andra samordningsvinster kan till exempel gälla administrationen som kan göras mer kostnadseffektiv. Jag vill påpeka att vårt argument för förslaget om en samlad inspektion inte först och främst är att det är en besparingsåtgärd. Det är helt enkelt att vi tror att vi får en bättre och mer respektingivande inspektion om den är samlad. Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 132 STAFFAN DANIELSSON (c):

Herr talman! Jag kunde, som Jarl Lander efterlyst, avstå från mitt korta inlägg. Men nu har inte ju inte Socialdemokraterna och Jarl Lander något monopol på hur riksdagens partier i en debatt inför kommande beslut ska välja att redovisa sina uppfattningar. Olika partier kan utmärkt väl enas om en uppfattning och välja att resonera kring detta i debatten.

Centerpartiet står helt bakom utskottets förslag i betänkandet. Och jag vill yrka bifall till detta, vilket också innebär att Centerpartiets motion i frågan förverkligas. Utskottets minoritet, Socialdemokraterna, vill skynda mer långsamt och nöjer sig med att efterlysa en plan för hur det fortsatta reformarbetet skyndsamt kan bedrivas. Det är bra att ha planer. Både John Kerry nyligen och Jönssonligan tidigare hade sådana. Men vi tycker att det i den här rejält diskuterade frågan finns tillräckligt med underlag för att bestämma sig nu.

De starka argumenten för att inrätta en gemensam trafikinspektion har redan redovisats, och jag tänker inte upprepa dem. Det är heller ingen nackdel att för en gångs skull slå samman några små myndigheter till en lite större. Jag tror också att den nya myndigheten får en stärkt roll och ökad tyngd, vilket gagnar det som vi alla sätter högt, nämligen en allt bättre trafiksäkerhet var trafiken än sker.

Anf. 133 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Herr talman! Syftet med dagens beslut är att inspektionerna inom alla fyra trafikslagen, järnväg, väg, luft och sjöfart, ska sammanföras till en gemensam trafikslagsövergripande inspektionsmyndighet. Detta ställer sig Miljöpartiet bakom.

Dagens system med fyra olika inspektioner visar att det finns gemensamma beröringspunkter när det gäller vad de ska syssla med, till exempel normgivningen, det vill säga vad som ska gälla inom verksamheten för säkerhet och skydd, och att denna efterföljs och att undersöka olyckor. Främst är det argumentet att effektivisera erfarenhetsutbytet mellan de olika delarna av tillsynsverksamheten och att skapa en slagkraftigare och tyngre organisation som gör att vi önskar se denna förändring i en snar framtid.

Processen för hur regeringen ska återkomma med detta förslag finns redovisad i betänkandet. Jag måste påtala att optimismen för att riksdagen ska få ett förslag på bordet enligt vad vi önskar inte är speciellt stor. Erfarenheter från tidigare ordregivning från riksdagens sida, ett flertal så kallade tillkännagivanden på inspektionsområdet, pekar på att regeringen är tämligen slö i denna fråga. Därav den tydliga tidsordningen som utskottet kräver. Utskottet önskar ett besked i den transportpolitiska propositionen till våren om att regeringen inlett arbetet. Senast i budgetpropositionen nästa höst ska regeringen redovisa hur arbetet fortskrider. Detta krav är en naturlig följd av den ovilja som regeringen tidigare har visat. Men låt oss ändå hoppas.

Anf. 134 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Mikael Johansson säger att regeringen har varit slö. Det var det som fick mig att sprätta till i stolen. I det inledningsanförande jag hade kopplade jag fram till att det här hänt en mängd olika saker den senaste tiden med anledning av vad vi har gjort och sagt i trafikutskottet

förut. Den 1 juli inrättade vi Järnvägsstyrelsen för att få en bättre styrsel på Järnvägsinspektionen och större frihet för dem. Förra året inrättade vi Vägtrafikinspektionen. Sjöfartsinspektionen har nu fått förändrade förut-sättningar och en större frihet. Och från och med den 1 januari nästa år ska Luftfartsinspektionen få en större frihet. Då har regeringen gjort precis det som trafikutskottet har bett om, och det har inte varit någon slöhet från den socialdemokratiska regeringens sida. Det vill jag absolut vända mig emot.

Sedan vill jag för protokollets skull än en gång kommentera att vi socialdemokrater är helt eniga med övriga partier om att inspektionerna ska vara så fria som möjligt från sin modermyndighet – det är ingen tvekan om det. Men jag vill i samma andetag säga att vi socialdemokrater har fullständigt förtroende för de inspektioner som i dag finns och deras ledningar. Jag tycker att det har lyst igenom i olika anföranden att ni andra inte har förtroende för dagens system. Detta vill jag ha sagt utifrån att vi anser att det ska vara fristående inspektioner om samhället ska vara trovärdigt när det gäller att vi jobbar för trafiksäkra transporter.

Anf. 135 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Herr talman! Jag vet inte om Jarl Lander uppfattar att också jag står för den uppfattningen. Om du inte gör det var det malplacerat att replikera på mig och kommentera det.

Det är naturligtvis så att riksdagen efter ungefär tio år äntligen har fått till stånd oberoende och fristående inspektioner. Det är det som riksdagen förut har givit tillkännagivande om. Det är oberoende, fristående organisationer som behövs. Detta har regeringen äntligen presterat. Vi har för ovanlighetens skull i betänkandet en rad upprepningar av vad vi tidigare har sagt. Det är inte så ofta vi brukar få hålla på med sådant i vanliga normala betänkandetexter. Jag tror att både protokolläsare och åhörare kan ta del av betänkandet och redogörelsen för vilka processer som har föregått att vi just nu äntligen står med uppfattningen att vi ska försöka få till stånd en gemensam inspektionsmyndighet för alla fyra trafikslagen.

Jag vill ändå ge en eloge till Socialdemokraterna. Jag tror nämligen inte att det när det gäller riksdagens socialdemokratiska ledamöter i trafikutskottet är så stor skillnad i uppfattningen i fråga om var vi i slutändan ska hamna. Det har ändå gjorts ett försök att hitta en gemensam linje, och vi har tidigare varit eniga när vi har gjort tillkännagivanden om oberoende fristående inspektioner.

Anf. 136 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Låt mig först säga att den andra delen av min förra replik naturligtvis inte var direkt riktad till Miljöpartiet, utan den gällde mer det som har framkommit under debatten. Det var frågan om slöhet som fick mig att inte visa mig slö utan att sprätta upp ur stolen. Och jag tog chansen att i samma andetag säga det andra som jag sade.

Men det är något som förvånar mig lite. Det låter som att Miljöpartiet har ungefär samma syn som vi socialdemokrater har. Vi har kommit dit att vi har fått den här friheten, så att säga, för inspektionerna. Nu kan de jobba utan att de känner trycket från sin myndighet, och det ska bli så framöver också. Men att redan nu kräva att man nästa vår ska ha en organisationsutredning klar över hur en sammanslagen inspektionsmyndig-

het ska se ut tycker jag är att gå lite väl hastigt fram. Vi vill ha en genomlysning av detta och ta det stegvis så att vi inte bryter ned och slår sönder fungerande enheter. Vi kanske inte ens hinner bygga upp de inspektionsmyndigheter som vi vill ha i det här landet. Det är det som vi ser som problem. Det är därför som vi har lagt reservationen.

Anf. 137 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Herr talman! Jag kanske också egentligen vill kommentera vad andra har sagt, om vi nu håller på med den biten. Det är naturligtvis inte utifrån att det finns en misstanke om att de har varit beroende som vi ska ta de här besluten. Det är för framtiden som vi tycker att trovärdigheten för inspektionen är oerhört viktig. Det är därför vi har tryckt på från riksdagens sida om oberoende och fristående inspektioner.

Tiden handlar ju om att vi siktar på att vi våren 2006 ska få till stånd en sådan här organisation. Det innebär att regeringen i princip har ett år på sig att jobba och under tiden redovisa det arbetet. Då har vi verkligen tummen i ögat på regeringen, så att det arbete som riksdagens majoritet ändå önskar kommer fram. Jag tror faktiskt att vi i ganska stor majoritet kommer att hamna i ett beslut våren 2006 där alla partier tycker att vi gemensamt ska ha den här inspektionsmyndigheten för alla fyra trafikslag.

Anf. 138 KRISTER ÖRNFJÄDER (s):

Herr talman! Jag såg på klockan att det blev en liten stund över. Då tänkte jag att det finns ytterligare en aspekt som man skulle kunna må bra av att föra in i den här diskussionen och som inte har nämnts. Jag ska försöka komma till det.

Jag vill inledningsvis säga att jag naturligtvis instämmer i Jarl Landers argumentation, att det är olyckligt att man nu yrkar på en sammanslagning av de här inspektionerna. Jag gör det med utgångspunkt från att vi nu har fått fristående inspektioner. De har nu bildats men får inte tid att utveckla sin verksamhet. Det innebär att det beslut som vi har tagit har svårt att gå i verkställighet. Och nu vill man då pröva en annan lösning.

Om man ska ändra det nuvarande upplägget, som inte har hunnit prövas, undrar jag varför man inte i stället har tittat på de fördelar som man ändå har argumenterat för men som inte har ställts på sin spets. Vi får ju fyra vitt skilda verksamheter som då ska sammanföras av ett enda skäl: De är inspektioner. Men verksamheterna, som de är inspektioner över, har inte så mycket gemensamt. Jag tycker att det skulle ha varit mer naturligt att försöka hitta de här samordningslösningarna, den här spetskompetensen, genom att lyfta blicken lite utanför landets gränser. Jag har hunnit pröva på världen inom luftfarten. Och åtminstone Luftfartsinspektionen har mycket mer att tjäna på att samarbeta med inspektioner i andra länder än exempelvis med Väginspektionen i Sverige.

Jag tror att det hade varit en bättre väg att gå. Men om det skulle ha varit vägen att gå hade det också varit nödvändigt att man hade fått chansen att utveckla sin egen verksamhet.

Anf. 139 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Om socialdemokraterna i trafikutskottet tidigare år hade beaktat de motioner och förslag som har funnits i den här frågan kunde vi långt tidigare ha fattat det här beslutet. Nu är det på gång att fler inspektioner ska omvandlas, precis som Krister Örnfjäder säger. Luftfartsinspektionen ska bli fristående från den 1 januari. Sjöfartsinspektionen har nyligen fått en stärkt ställning i lagstiftningen men är inte helt fristående från Sjöfartsverket. Och Vägtrafikinspektionen är definitivt inte fristående från Vägverket. Det finns inte heller konkreta förslag från regeringen att den ska bli det inom den närmaste tiden. Vi kunde i ett tidigare skede ha tagit det här beslutet, om vi hade samlat oss i utskottet, att alla ska bli fristående och att man ska ha en gemensam plattform.

Jag vill också passa på att bemöta det argument som har framförts från den socialdemokratiska gruppen i reservationen, att finansieringsfrågan är oklar, främst när det gäller sjöfartssidan. Men då har regeringen ett ypperligt tillfälle att hantera den frågan nu därför att hela finansieringen av Sjöfartsverket och de avgifter som man har för sjöfarten ska ses över i samband med att man gör en transportpolitisk proposition till våren. Där har Godstransportdelegationen lagt ypperligt konkreta förslag där regeringen på ett enkelt sätt även kan väga in inspektionskostnaderna.

Anf. 140 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Herr talman! Jag kan bara konstatera att Johnny Gylling använde 1 minut och 55 sekunder utan att över huvud taget kommentera det som jag sade.

Jag vill bara understryka min tidigare argumentation. Det hade ur era egna arguments synpunkt varit mer naturligt att ni i stället hade prövat den andra vägen, om det var de här två effekterna som ni var ute efter, det vill säga en större samordning och en bättre effekt och i slutänden då ett absolut fristående från de tidigare modermyndigheterna.

Anf. 141 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Herr talman! Jag tror, precis som andra talare har sagt, att det i sak egentligen inte är så stor skillnad mellan de två lägren i den här frågan. Det som skiljer är hur fort vi vill gå fram.

Vi vill inte vänta 13 eller 14 år till på att vi ska nå det slutliga målet.

Anf. 142 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Herr talman! Det tror jag inte att Johnny Gylling hade behövt eftersom vi har kommit en bra bit på väg.

Vad vi gör just nu är att vi riskerar att slänga in grus i ett maskineri som vi alla har varit överens om behöver förändras och moderniseras enligt vad vi själva har argumenterat för.

Lagom när vi håller på att få till en sådan situation, vad gör vi då? Jo, då går vi in och säger: Vi ändrar på det innan vi hinner pröva det.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 11 §.)

Föredrogs

konstitutionsutskottets betänkande 2004/05:KU6
Nationaldagen – ny helgdag (prop. 2004/05:23).

*Nationaldagen –
ny helgdag*

Anf. 143 MATS EINARSSON (v):

Herr talman! Vi folkvalda anklagas ibland för att inte lyssna på argument och inte ha förmågan att ändra oss när vi inser att vi har fel. I det här fallet har Vänsterpartiet ändrat sig inte mindre än två gånger under ganska kort tid.

Vi tillhörde den majoritet som under lång tid inte såg något skäl för att göra nationaldagen till helgdag. Sedan lät vi oss förledas till att stödja det beslut som riksdagen fattade för några år sedan om att uppdraga åt regeringen att återkomma med ett sådant förslag. Dock har vi nu bättrat oss och yrkar avslag på detta förslag. Jag ska försöka förklara varför.

Regeringen är inte särskilt utförlig i sin motivering för att göra nationaldagen till helgdag. Det som finns är egentligen en enda mening. Det anges att det svenska språket, den svenska historien, det svenska kulturarvet och det svenska samhällssystemet utgör stora delar av den nationella identitet som i en tid med ökad internationalisering förefaller bli mer och mer betydelsefull.

Nej, så är det inte, menar jag. Det är tvärtom så att begreppet nationell identitet blir alltmer problematiskt i en värld som präglas av internationalisering och globalisering. Det finns oerhört många människor i vårt land vars identitet kanske inte i första hand har att göra med det som vi brukar betrakta som det svenska, det svenska språket eller den svenska kulturen. De har en identitet i andra språk och i andra kulturer, men är likväl svenska medborgare eller bor i det här landet och tillhör Sverige.

Det blir i tilltagande mån så att identiteter av olika slag blandas och överlappar varandra. Det tror jag i grunden är en positiv utveckling. Att då försöka att på konstlad väg återskapa en nationell identitet, som kanske aldrig riktigt har funnits, tror jag är ganska utsiktslöst.

Det finns något slags avundsjuka, vad kan jag förstå. Man tittar på Norge och kanske på Frankrike och deras nationaldagsfirande. Jag tror att det är fullständigt omöjligt att återskapa, eller – rättare sagt – skapa en progressiv patriotism som man ju kan kalla såväl den norska som den franska patriotismen.

Det har ju att göra med dessa länders specifika historia. Vi i Sverige har inte haft något Eidsvold 1814. Vi har inte frigjort oss från det svenska kungahuset och upplöst en union. Vi har inte stormat Bastiljen heller.

Vad ska vi hänga upp vår nationalism eller patriotism på? Gustav Vasa? Det känns väl inte så oerhört modernt. Inte ens grundlagen 1809 känns väl helt fräscht att bygga en nationell känsla på.

Till detta kommer naturligtvis en hel del praktiska problem som har att göra med att de innebär en viss arbetstidsförlängning, vilket i sin tur innebär att kollektivavtal ska omförhandlas. Det har påpekats för oss av såväl Svenskt Näringsliv som av LO. Dessutom kan man ifrågasätta det folkliga stödet för att ersätta en långhelg med en enstaka i veckan hopande helgdag. Ytterligare annat att förtiga i denna sak.

Jag tror det enda rimliga ställningstagandet ändå är det som den svenska riksdagen i många år hade, nämligen att inte göra den 6 juni till allmän helgdag.

Därför yrkar jag bifall till reservationen som är lagd av mig och av Gustav Fridolin från Miljöpartiet.
(forts. 12 §)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 16.56 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 17.00 då votering skulle äga rum.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 17.00.

11 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

TU2 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik

Punkt 1 (Mål och övergripande prioriteringar)

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

Votering:

153 för utskottet
120 för res. 1
76 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 115 s, 24 v, 14 mp
För res. 1: 42 m, 34 fp, 26 kd, 18 c
Frånvarande: 29 s, 13 m, 14 fp, 7 kd, 6 v, 4 c, 3 mp

Punkt 2 (Alkohol och droger i trafiken)

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

Votering:

152 för utskottet
79 för res. 2
42 avstod
76 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 115 s, 24 v, 13 mp
För res. 2: 35 fp, 26 kd, 18 c
Avstod: 42 m
Frånvarande: 29 s, 13 m, 13 fp, 7 kd, 6 v, 4 c, 4 mp

Punkt 8 (Körkortsutbildningen)

1. utskottet

2. res. 10 (kd)

Votering:

171 för utskottet

26 för res. 10

77 avstod

75 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 115 s, 24 v, 18 c, 14 mp

För res. 10: 26 kd

Avstod: 42 m, 35 fp

Frånvarande: 29 s, 13 m, 13 fp, 7 kd, 6 v, 4 c, 3 mp

Punkt 10 (Återkallelse av körkort)

1. utskottet

2. res. 11 (fp)

Votering:

239 för utskottet

35 för res. 11

75 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 116 s, 41 m, 26 kd, 24 v, 18 c, 14 mp

För res. 11: 35 fp

Frånvarande: 28 s, 14 m, 13 fp, 7 kd, 6 v, 4 c, 3 mp

Punkt 14 (Moped och motorcykel)

1. utskottet

2. res. 15 (c)

Votering:

154 för utskottet

18 för res. 15

103 avstod

74 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 116 s, 24 v, 14 mp

För res. 15: 18 c

Avstod: 42 m, 35 fp, 26 kd

Frånvarande: 28 s, 13 m, 13 fp, 7 kd, 6 v, 4 c, 3 mp

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU4 Inspektionsverksamheten inom trafikslagen

1. utskottet

2. res. (s)

Votering:

160 för utskottet

115 för res.

74 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 1 s, 42 m, 35 fp, 26 kd, 24 v, 18 c, 14 mp

För res.: 115 s

Frånvarande: 28 s, 13 m, 13 fp, 7 kd, 6 v, 4 c, 3 mp

*Nationaldagen –
ny helgdag*

12 § (forts. från 10 §) Nationaldagen – ny helgdag (forts. KU6)

Anf. 144 GUSTAV FRIDOLIN (mp):

Herr talman! Jag satt i går på mitt arbetsrum, lite sent som det kan bli, och gick igenom mejlen som dröjt sig kvar lite för länge, som det också kan bli. Då hörde jag ett litet pling. Det kom ett mejl. Det var en elev från en skola jag hade besökt för ett tag sedan som genom den digitala tekniken ville ge sig till känna. Jag rensade ut ytterligare mejl, och sedan öppnade jag och läste vad han, vi kan kalla honom Johan, hade skrivit. I mejlet fanns ett enda ord: "Populist."

Jag funderade lite på detta. Jag hade varit på den här skolan och pratat om vikten av att vi tar ansvar för kommande generationer genom skatteväxling, att vi visar humanism genom öppna gränser och en värdig kriminalvård – kanske inte så populistiska frågor. Jag sände en fråga tillbaka: Vad menar du? Han svarade: Ni är populisterna i Miljöpartiet, ni som vill försvara pingsthelgen!

Herr talman! Det där mejlet var lite jobbigt för mig. Jag fick gå tillbaka och titta i mitt manuskript inför dagens debatt och ändra i det. Jag hade ju tänkt beskylla Socialdemokraterna och borgerligheten för just populism när de vill göra nationaldagen till helgdag. Vad kan möjligen vara mer populistiskt än att ledigförklara en dag strax efter skolavslutningen? Men Johans mejl fick mig att inse en sak: För just den här reformen som majoriteten nu enats om finns det faktiskt inget folkligt stöd.

De allra flesta tycker att det är ganska dumt att byta ut en långhelg mot en ledighet som ibland infaller mitt i veckan och ibland på en helg. Facken påtalar att det innebär att årsarbetstiden blir längre då annandag pingst jämt infaller på en måndag medan nationaldagen ibland kan falla på en helg. Kyrkorna förklarar att just pingsten är populär för bröllop och konfirmationer. Restaurang- och hotellbranschen berättar att just långhelgerna under våren brukar många människor unna sig lite ledigt, ta en tågfärd ut i landet och njuta av en weekend. Svenskt Näringsliv och LO har skriftligen uppvaktat utskottet och desperat försökt få majoriteten att förstå att ingångna kollektivavtal måste förhandlas om genom den snabba förändringen. En lång rad föreningar som redan hade planerat årskonferenser vid pingsten rycker nu sitt hår för att få ihop kalendariet efter den hastiga förändringen. Men ingenting hjälper.

Majoriteten har bestämt sig, och nu kör man på. Möjligen lite förvirrande tittades allmänheten i ansiktet med orden: Men ni var ju så mycket för en helgfri nationaldag förr, när vi inte hade berättat att det var pingssten som fick ryka. Fattas bara annat när halva folket snart är utbränt av en tung arbetsbelastning.

Herr talman! Jag kan lugna Johan. Miljöpartiet är inga populisterna. Vi har varit mot att göra just nationaldagen till helgdag hela tiden, till skillnad från Vänsterpartiet, och ser hellre att en arbetstidsförkortning görs allmän. Men jag får väl ändå tillstå att varken S eller alliansen är några populisterna i den här frågan, snarare politiska masochister. Ty enligt undersökningar firar 80 % inte nationaldagen över huvud taget, medan de allra flesta trivs med en långhelg en bit in på våren.

Herr talman! För oss som har svårt att förstå anledningen till att nationaldagen ska göras till helgdag är det logiskt att gå tillbaka till propositionen och titta vad man skriver för motiv där. Vilka argument har man för att helgförklara den 6 juni? Jo, där står att ”det svenska språket, den svenska historien, det svenska kulturarvet och det svenska samhällssystemet utgör stora delar av den nationella identiteten som i en tid med ökad internationalisering förefaller bli mer och mer betydelsefull”. Jaså! Ses det några särskilt växande uttryck för denna ökade nationalism, något kramande av flaggstänger eller snidande av dalahästar ute i stugorna? Kanske ser regeringen och borgerligheten det. Jag gör det inte. Tvärtom tror jag att det just i ett internationellt och mångkulturellt samhälle inte är positivt att binda nationsbegreppet till sådant som etnicitet, språk och det väldigt diffusa ”kulturarvet”. Framhåll i stället allas lika rätt, den gränslösa gemenskaps känslan, världsmedborgarskapet!

Låt mig citera en mycket klok talare som en gång från den här talarstolen uttryckte det så här: ”Naturligtvis går det inte att förtränga eller bortse från att” de som vill göra nationaldagen till helgdag ”och säkerligen flera med dem riktigt längtar efter en helgdag späckad av nationell känsla, av fest och kanske yra. Jag har hört denna längtan i rösten, och även lite avundsjuka, när det har talats om andra länders nationaldagar och hur man firar dem. – – Jag har tänkt på det där. En sådan känsla och ett sådant uttryck kan aldrig konstrueras fram eller beslutas om genom ett klubbslag här i riksdagen. Det är väl så att varje nation, varje lands historia och människors insikter och erfarenhet formar uttrycken för hur man firar.”

Så sade Socialdemokraternas Barbro Hietala Nordlund 2001. Även om hon kanske inte längre tillstår att det stämmer så tror jag på det. Sverige har inte en sådan historia att vi har ett särskilt datum då vi kan fira vår frihet från ockupanter, tvärtom höll jag på att säga. I Sverige firar vi den storslagna naturen, Norrbottens fjäll, Skånes slätter, Bohuslänns kust. Sådant firande görs nog ofta snarare i stillhet året om än genom parader längs Drottninggatan en gång om året till åminnelse av Gustav Vasas kröning. I Sverige firar vi statarnas och arbetarnas frihet, men snarare på 1 maj än den 6 juni. Denna insikt var så gemensam en gång, Barbro Hietala Nordlund, varför gäller den inte längre?

Herr talman! Jag har absolut ingen anledning att motsätta mig att nationaldagen kan och i dag också används positivt ibland. Inte minst har nationaldagen på sina håll blivit en dag då nya medborgare i kommunen eller landet välkomnas och då manifestationer mot främlingsfientlighet

och rasism hålls. Särskilt drivande i det arbetet har skolor och arbetsplatser varit. Jag är rädd för att det arbetet omintetgörs om man just denna dag inte ska gå till skolan eller jobbet.

I stället ges främlingsfientliga och inskränkt nationalistiska krafter som nu växer fram en möjlighet att ta över dagen. På många håll i landet finns stora klyftor mellan människor som utnyttjas av rasistiska grupperingar. Det hålls nynazistiska marscher, gäng sätts mot gäng, homosexuella klubbar blir sönderbrända i attacker och fönsterrutor hos demokratiska partier krossas. Det har gått så långt att människor mister livet i motsättningar i vårt land. Det här måste vi tillsammans arbeta mot, och det gör vi också genom en bred samling mot rasismen. Där hjälper det inte att öppna för ledighet på nationaldagen. Jag är rädd för att man inte riktigt förstår hur illa ställt det är på sina håll och att det här faktiskt kan leda till negativa konsekvenser.

Herr talman! Man kan också undra över prioriteringen ibland. I dag är det FN:s dag mot kvinnovåldet. Varje dag utnyttjas och misshandlas kvinnor. Ojämsställdheten är stor. En stor del av befolkningen tvingas vara rädd när man går hem från jobbet i det mörker som drabbar vårt land vid den här tiden på året. Men att göra internationella kvinnodagen till helgdag är inget utskottet fastnar vid.

I Sverige bor 100 000 muslimer, men några krav på att göra sista dagen i ramadan till helgdag hörs inte heller. Klimatförändringarna skapar översvämningar, människor dör i miljöförstörelsen spår; vem visste ens om att världsmiljödagen var den 5 juni? Inom FN byggs nu en internationell brottmålsdomstol upp, en ny och revolutionerande världsdordning där folkrätt går före makt kan komma. FN-dagen till helgdag, någon? Nej, i stället ska man i Sverige 2004 markera språket, historien och kulturarvet.

I ett mångkulturellt och sekulariserat samhälle har systemet med nationellt fastställda helgdagar möjligen tappat sin betydelse. I stället borde var och en ges ökade möjligheter att själv styra sitt helguttagande efter religiösa, sekulariserade eller andra livsval. Men det är en långsiktig fråga. Att nu på stående fot inför nästa år, mot fackens och kyrkornas vilja, driva igenom att pingsten naggas till förmån för den 6 juni ställer vi inte upp på.

Bifall till reservationen, avslag på förslaget i betänkandet!

Anf. 145 BARBRO HIETALA NORDLUND (s):

Herr talman! Nationaldagen den 6 juni blir allmän helgdag redan från 2005, och annandag pingst upphör samtidigt som nationell helgdag om kammaren vid voteringen nästa vecka följer konstitutionsutskottets förslag.

Den här frågan har debatterats återkommande under alla mina snart elva år här i riksdagen. I processen, som har varit elva år lång, har mitt parti och jag kommit till insikt om att man rakt inte behöver göra det som Gustav Fridolin gjorde nyss, en motsats mellan svenskhet och mångfald.

Nationaldagsfrågan ses väl inte som någon storpolitisk sak. Men inte desto mindre har den väckt stort engagemang, och vi har fått bevis på det genom många kontakter de senaste veckorna vid beredningen.

Konstitutionsutskottets betänkande tillstyrker regeringens proposition i dess helhet. Propositionen är i sin tur svaret på en beställning från riks-

dagen 2002. Frågan är nu utredd två gånger, Nationaldagsutredningen 1994 och 6 juni-utredningen vars betänkande var klart i maj i år.

Ekonomiska konsekvenser, kyrkliga och sociala faktorer har studerats. Man har analyserat och redovisat. En sedvanlig remissbehandling har mynnat ut i, till trots av det Gustav Fridolin nyss sade, att majoriteten av remissvaren var positiva. Jag tror att jag har läst 49 remissvar.

Herr talman! Vänsterpartiets och Miljöpartiets företrädare inledde den här debatten. De har talat för sin gemensamma reservation till utskottets ställningstagande. Eftersom jag själv i så många år tillhörde dem som framförde motargument mot införandet av nationaldagen som helgdag – precis som Gustav Fridolin citerade, min klokskap, som han sade – borde jag kanske inte bli förvånad. Men jag anser att Vänsterpartiets och Miljöpartiets reservation till betänkandet spelar ut majoritetens motiv och argument väl förenklat och just populistiskt.

Vänsterpartiet och Miljöpartiet säger: Vi vill framhäva det multietniska. Så fortsätter man: Att framhäva nationaldagen med sin historiska bakgrund i en tämligen inskränkt nationalism genom att göra den till helgdag vore ett steg i fel riktning. Nej till det, säger Vänsterpartiet.

Men, herr talman, om det vore så att det är regeringens och riksdagens syfte att framhäva nationaldagen med det inskränkta nationalistiska i vår historia hade Vänsterpartiet och Miljöpartiet rätt. Men nu har de fel. Det är inte nationalism, inte rojalism heller eller populism som har varit drivande för oss i den här frågan. Med anledning av vad ni faktiskt skriver i er reservation behöver det tydligen också sägas i den här debatten. Men det borde vara klart med tanke på hur lång tid och i hur många debatter i nationaldagsfrågan som vi har haft möjlighet att rensa bort eventuella nationalistiska motiv eller undertoner för det folkliga nationaldagsfirande som vi vill se utvecklas och stärkas.

Herr talman! Den svenska riksdagen representerande sju partier, tors jag påstå, kommer att markera motstånd till ett nationaldagsfirande som inrymmer sådant som måste avskys i varje demokratiskt samhälle, det vill säga inskränkt nationalism, intolerans och rasism. Det vi i stället vill framhålla är att nationaldagens ställning kan stärkas, innehållet kan utvecklas mot mer folkligt firande och en gemenskap och en glädje över att leva i ett land där det råder fred och frihet sedan så lång tid. Att veta var man har sin tillhörighet – identiteten om man så vill säga – och var man hör hemma är grundläggande för att veta vart man vill gå i den vida världen.

6 juni-utredningen har mycket bra text om det här. Tiden medger inte högläsning, bara ett litet utdrag: Det bor människor från många olika kulturer i Sverige. Mer än var tionde invånare är född utomlands. Ytterligare 800 000 personer som är födda här har en eller två utrikesfödda föräldrar. Herr talman, jag är en av dem som har en utrikesfödd förälder. Det är inte minst viktigt för alla dem som har kommit från olika länder att få stärka den nationella tillhörigheten och identiteten för att forma sin egen framtid i Sverige.

Så uppmärksammar utredningen det som vi i våra debatter så ofta har uppmärksammat. Många kommuner försöker göra nationaldagen till en bra dag för integration och gemenskap där nya svenskar är i medelpunkten.

Prot. 2004/05:37
25 november

*Nationaldagen –
ny helgdag*

Herr talman! LO och TCO har i sina remissvar – det är riktigt – sagt att den 6 juni inte bör göras till helgdag på någon annan helgdags bekostnad. Dessutom har de tillsammans med Svenskt Näringsliv sagt att ikraftträdandet borde skjutas på till 2007, eftersom kollektivavtal som gäller sträcker sig till början av 2007. Man har lyft fram problematiken att årsarbetstiden förlängs med cirka två timmar per år när annandag pingst avskaffas som helgdag. Det är en effekt som uppstår när en måndag som är ledig varje år – annandag pingst infaller på en måndag – ska ersättas av den 6 juni som kommer att infalla på en lördag eller söndag två år av sju.

Utskottet ställer sig bakom regeringens argumentation, det vill säga vi är medvetna om att reformen kan få betydelse för kollektivavtalen liksom på en rad andra områden. Men, skriver regeringen i sin proposition, vi är övertygade om att arbetsmarknadens parter kan lösa eventuella problem. Frågan om den 6 juni som allmän helgdag har varit aktuell under lång tid, och de flesta har nog varit införstådda med att dagen inom en snar framtid kommer att vara röd dag och att en annan befintlig helgdag skulle flyttas.

Herr talman! Jag måste innan talartiden är slut också få hinna med något av det som har kallats för kyrkans kamp för annandag pingst. Det är förståeligt att kyrkan vill värna sina helgdagar. Svenska kyrkans företrädare har markerat pingstens centrala roll och kyrkoårets rytm. Men, herr talman, med respekt för det som har framförts såväl av kyrkan som från dem som har talat om kollektivavtalens giltighet vill jag säga att efter allt utredande och remissbehandlande där man har resonerat och gjort avvägningar har man nu för andra gången ansett att annandag pingst är lämpligast utbytesdag.

Tidigare var det också viss acceptans från Svenska kyrkan för att den dagen var utbytbar. Sveriges Kristna Råd hade förordat annandag pingst som utbytbar om någon kyrklig helgdag skulle tas i anspråk. Med respekt vill jag ändå få sagt att pingstens teologiska betydelse inte tas bort eller minskar. Pingstafton och pingstdagen finns kvar med allt det innehåll som är centralt i firandet. Jag delar deras uppfattning som menar att kyrkoårets rytm är mer beroende av helgdagarnas inbördes ordningsföljd än antalet annandagar.

Med det, herr talman, yrkar jag bifall till förslaget i utskottets betänkande och därmed också avslag på reservation.

Anf. 146 MATS EINARSSON (v) replik:

Herr talman! Barbro Hietala Nordlund företräder sitt partis nuvarande ståndpunkt på ett så bra sätt som låter sig göras. För detta ska hon ha respekt. Hon gjorde också några mycket viktiga markeringar mot det som man kan kalla för inskränkt nationalism. Det tycker jag ska noteras.

Men jag vill samtidigt peka på att vi i vår reservation i och för sig icke har beskyllt regeringen för att vilja framhäva någon sådan inskränkt nationalism. Vad vi säger är följande: Att framhäva nationaldagen med sin historiska bakgrund i en tämligen inskränkt nationalism genom att göra den till helgdag vore ett steg i fel riktning.

Detta menar jag är korrekt. Det är en korrekt beskrivning av nationaldagens historiska bakgrund. Man skulle kunna tänka sig att regeringen hade argumenterat på det utåtriktade öppna mångkulturella sättet för en

nationell helgdag. Därför var det en besvikelse, både att se utredningen och sedan regeringens proposition. Man gör inte det på något bra sätt utan man landar, vad gäller propositionen, bara i en enda mening. Som skäl för förslaget anger man: Det svenska språket, den svenska historien, det svenska kulturarvet och det svenska samhällssystemet utgör stora delar av den nationella identitet som i en tid med ökad internationalisering förefaller bli mer och mer betydelsefull.

Det är att falla tillbaka på en nationalism som i sin förlängning kan bli inskränkt, om jag uttrycker mig lite försiktigt. Detta är exkluderande formuleringar, inte inkluderande. Jag tycker att det är viktigt att påpeka hur argumentationen ser ut för den här förändringen av lagstiftningen.

Anf. 147 BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik:

Herr talman! Jag tycker också att det är viktigt att sätta in den här frågan i den process som har förevarit här i riksdagen. Den formulering som regeringen har använt sig av i propositionstexten har också företrätt av Vänsterpartiet på den tiden när det här passade Vänsterpartiet. Jag skulle kort vilja påminna om det. Jag tyckte att det var klokt. Det är trevligt när vi citerar varandra som kloka personer.

Jag kan citera en vänsterpartist som för mig är en mycket klok person. Han finns inte kvar i riksdagen längre, men jag minns honom med stor förtjusning som en god arbetskamrat här. Det är Kenneth Kvist. Han var en ivrig förespråkare för nationaldagen som helgdag, och han tog ofta upp det historiska perspektivet på ett väldigt initierat och engagerat sätt. Han sade ungefär så här: Vi har blad i vår svenska historia, precis som alla länder har i sina historier, som vi inte ser med stolthet på. Men vi har kultur, tradition och en historia som ändå förenar Sverige i att vara ett mångkulturellt land.

Jag tycker att det ligger mycket klokhet i det. Vad jag inte ställer upp på är det som håller på och sker i den här diskussionen, något slags motsättning mellan svenskhet och mångfald. Flera kamrater till mig har varit i Sydafrika. Konstitutionsutskottet har varit där. Där ser vi hur man bygger en gemensam nation. Jag fick av utskottskollegan Pär-Axel Sahlberg, som nyss har haft kontakter där, veta hur man bygger sin nation på mångfald, olika språk, olika religioner och hudfärg. Det finns i detta en stor och stark stolthet och glädje som man vill manifestera.

Anf. 148 MATS EINARSSON (v) replik:

Herr talman! Om Kenneth Kvist hade haft möjlighet att skriva den här propositionen tror jag att den skulle ha varit något annorlunda. Det är möjligt att han på ett bättre sätt än vad regeringen har förmått hade kunnat övertyga även mig i den här frågan. Det ska jag låta vara osagt.

Nåväl, det är naturligtvis ingen motsättning mellan svenskhet och mångfald och behöver inte vara det. Det är inte det som är det problematiska. Det problematiska är när man försöker att knyta svenskheten till det nationella. Nationen består i dag av svenskar men också av en mängd andra etniciteter, kulturer, språkgrupper och religioner och vad du vill. Det är där det blir problematiskt. Man tar *en* etnicitet, låt vara den största, och knyter den till det nationella, till statsbildningen och indirekt också till medborgarskapet. Det är där som problematiken uppkommer, och det

är där som jag tror att man ska vara försiktig med att så att säga manifesteras nationen i kulturella termer.

Anf. 149 BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik:

Herr talman! Mats Einarsson har varit med under lång tid, arbetat på det sätt som vi har gjort i den här frågan och gjort markeringar i uttalanden i debatter och så vidare, och han måste väl ändå tillstå att vi inte på något vis kan anklagas för att vara de som lägger upp något slags mystifierad folksjäl, som luktar unken nationalism.

Anf. 150 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik:

Herr talman! Jag sade också i mitt anförande att nationaldagen både kan användas och i dag ofta används på ett bra sätt i många områden. Jag har själv hållit 6 juni-tal hemma i Vittsjö, som jag kommer ifrån. Vi har varit ute i skolor på nationaldagen och pratat om allas lika värde. Jag har sett det arbete som många gör för att välkomna nya medborgare, och det är ett jättebra arbete.

Några som drar ett väldigt tungt lass och tar många bra initiativ i det arbetet är skolor och arbetsplatser, de institutioner som kommer att stängas ned den här dagen, om propositionen bifalls. Då ska man inte gå till skolan och inte gå till sina arbetsplatser den 6 juni. I stället lämnas det utrymme – jag tror ändå att det finns stora andra strömningar att gå ut och manifesteras just den dagen – för de främlingsfientliga högerextrema krafterna att gå ut och ta över den nationaldag som vi har försökt göra till någonting positivt.

Det är därför som jag vill fråga Barbro: Den här reformen när nationaldagen nu blir helgdag, vilka tror du egentligen tjänar på den? Vårt gemensamma arbete mot rasism och främlingsfientlighet eller de främlingsfientligas vilja att ta över den här dagen?

Anf. 151 BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik:

Herr talman! Den här dagen blir vad vi gör den till, och vi har ett gemensamt ansvar, vi som företräder demokrati, folkrätt och mänskliga rättigheter. Till min glädje har jag i dag sett en liten, liten notis om att Korpen, som ju är en folkrörelse, hade tagit tag i det här och sagt: Vi vill göra den 6 juni till en aktiviteternas dag. Jag minns inte hur man formulerade det, men om det nu är så att folkrörelser vill ta tag i det här och få ut människor att göra trevliga och roliga gemenskapsaktiviteter, då är vi på god väg.

Jag menar också att vi alla måste ta ansvar för att det blir en bra dag. Beskedet härifrån till de antidemokratiska krafterna måste vara att vi kommer att vifta med vår svenska flagga och att vi, om vi vill det, kommer att sjunga nationalsången. Vi från folket, komma från all världens håll, kommer aldrig att acceptera att våra symboler ska tas i beslag av grupper som missbrukar dem. Vi ska använda dem tillsammans.

Anf. 152 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik:

Herr talman! Ja, det är precis som Barbro säger: Den här dagen blir vad vi gör den till, och det är ju därför som vi är många krafter – Barbro, jag och som jag hoppas alla riksdagens partier – som arbetar på att göra

nationaldagen till någonting bra. Vi vill få bort den inskränkta nationalism som den en gång byggde på och i stället välkomna nya medborgare och göra manifestationer mot rasism. Skolor och arbetsplatser har varit viktiga verktyg för att göra det.

Jag tror att man lite sätter krokben för sitt eget arbete om man genomför den här reformen. Man omintetgör det arbete som vi gör och lämnar fritt för de främlingsfientliga att ta över dagen. Jag kommer att vara med om att kämpa för att det inte ska hända, det lovar jag, men jag är rädd för att vi skapar problem som vi inte har i dag.

Jag ställde i mitt anförande också en annan fråga. Det handlar ju om prioriteringar. Man kan fundera på vad som är de viktiga samhällsproblemen i Sverige 2004 och som verkligen borde lyftas fram med särskilda dagar och manifestationer. Är det mäns våld mot kvinnor genom internationella kvinnodagen, miljöproblem genom världsmiljödagen eller världsmedborgarskap genom att göra FN-dagen till helgdag? Eller är det att vi ska värna det svenska språket, det svenska kulturarvet, den svenska historien och det svenska samhällsbygget, som det står i propositionen?

Var ligger egentligen de prioriteringar som regeringen står för? Vilket är viktigast att lyfta fram? Arbetet mot mäns våld mot kvinnor eller det svenska språket eller det svenska samhällsbygget?

Anf. 153 BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik:

Herr talman! Nationaldagen är den symboldag som vi har, och det är den dag som har utvecklats alltifrån när den hette Gustav Vasas dag och sedan svenska flaggens dag. Nationaldagen kan vi använda till de goda krafternas dag. Gör inte en motsättning mellan att vi arbetar mot kvinnovåld, för frihet och så vidare! Det har genom åren kommit fram en enorm massa förslag i motioner på dagar som skulle vara helgdagar, mer eller mindre konstruerade, därför att nästan varje dag i vår almanacka ju är en proklamerad dag för någonting ofta väldigt gott. Jag gillar inte det motsatsförhållande som Gustav Fridolin ställer upp i den här frågan.

Jag måste också få säga, herr talman, att jag tycker att det blir lite gnälligt när man radar upp alla faror och olyckor som kan inträffa med en sådan här dag. Om vi, som Gustav Fridolin nyss sade, är så överens att också han skulle vara med och arbeta, tycker jag att vi ska ta det som utgångspunkt för att det ska komma någonting gott av det här. Ansvaret är vårt gemensamma.

Anf. 154 CARL-ERIK SKÅRMAN (m):

Herr talman! Jag är lite förvånad över dramatiken i diskussionen. Jag tror egentligen inte heller att dramatiken är bra för nationaldagens framtid. Jag vill uttrycka min tillfredsställelse över att den här mycket länge diskuterade frågan nu har nått sitt avgörande. I tio år har man diskuterat den, och det har skrivits debattartiklar, pratats vid kaffebord och gjorts utredningar om saken. De allra flesta har uppenbarligen varit för nationaldagen. Nationaldagen borde vara en i huvudsak ledig dag, men hur det ska åstadkommas har föranlett omfattande tankearbete och idéproduktion hos många människor, alltifrån djupa teologiska funderingar om vilka helgdagar som är mest heliga och omistbara till mycket praktiska synpunkter på när almanackorna ska tryckas.

Det visar sig i dag en förvånande upphetsning och energiutbrott i Miljöpartiet. Arbetsmarknadens parter har funnit att gör man nationaldagen arbetsfri, medför det vissa år en arbetstidsminskning med vissa ekonomiska konsekvenser. Större delen av dessa kompenseras genom att en annan arbetsfri dag, annandag pingst, försvinner.

Kyrkointressena har varit oense. Sveriges Kristna Råd, kyrkorna och kyrkomötet har vad jag förstått inte varit alldeles eniga om att föreslå en viss dag, utan det fanns rätt så stora motsättningar där. Men problemen är nog överkomliga.

Det ökande intresset för att fira nationaldagen svarar uppenbarligen mot ett ökande behov hos befolkningen. Traditionen kring firandet av nyblivna svenskars medborgarskap tillhör det mest positiva i samband med det ökande intresset för nationaldagen i vår alltmer internationaliserade värld. Det är bara att hoppas att det fredliga och idylliska sättet att fira nationaldagen fortsätter och att det inte blir så mycket dramatik kring det. Rentav kan man önska sig att vi tar efter våra tidigare unionsbröder i Norge och gör nationaldagen till en rolig, festlig festdag på försommaren.

Anf. 155 LISELOTT HAGBERG (fp):

Herr talman! Den här frågan som vi nu debatterar har så att säga varit på tapeten länge. Det är förstås relativt vad som kan betraktas som lång tid, men i vilket fall har den behandlats vid väldigt många olika tillfällen och varit föremål för mer än en utredning.

Vid riksmötet 2001/02 på våren, innan jag själv kom in i riksdagen, beslutade riksdagen att nationaldagen den 6 juni bör bli allmän helgdag. Samtidigt uttalade riksdagen att det ankommer på regeringen att utarbeta ett förslag till hur. Man måste säga att det har dragit ut på tiden en del!

Nåväl – regeringen tillsatte i alla fall en utredning som i maj i år presenterade sitt förslag, och i den utredningen har flera olika aspekter be-lysts, både ekonomiska och sociala, men även kyrkliga. Utredningen kom så fram till, vilket även vi tycker är rimligt av samhällsekonomiska och andra skäl, att i samband med införandet av den 6 juni som ny helgdag ska någon annan helgdag tas bort. Efter nogsam analys föreslås att annandag pingst ska upphöra som helgdag, och det är också det förslag som utskottet beslutat sig för att lägga fram till riksdagen för beslut. Här kan tilläggas att en majoritet av remissinstanserna delar utredarens uppfattning vad gäller den 6 juni som helgdag.

När det sedan handlar om vilken helgdag som ska tas bort eller bytas ut har synpunkter framförts av till exempel LO och Svenskt Näringsliv, men även av Svenska kyrkan. LO:s och Svenskt Näringslivs synpunkter faller väl samman, och här finns det en koppling, som har sagts tidigare, till kollektivavtalen. Svenska kyrkan för sin del föreslår att annandag pingst ska vara kvar som helgdag och att Kristi himmelfärdsdag i stället ska flyttas till en lördag.

Jag har inte tänkt göra några djupgående historiska återblickar, för det tycker jag har gjorts redan härifrån talarstolen. Som jag redan tidigare har sagt har den här frågan debatterats väldigt många gånger. Genom åren har det skrivits många motioner på det här temat, och det har förstås även funnits möjlighet att motionera utifrån den proposition som ligger till

grund för dagens betänkande. Men det har inte kommit in någon stor flod av motioner.

Jag tänkte använda den tid som finns kvar till några reflexioner över Svenska kyrkans förslag. Jag tycker det är lite intressant, särskilt ur en teologisk aspekt. Just det borde ju väga tungt, tycker jag, när det gäller just en kyrkas ställningstagande.

Herr talman! Våra helgdagar bygger, som alla vet, på en kristen tradition. Den som är intresserad av varför Kristi himmelfärdsdag är placerad just där den är placerad i almanackan kan slå upp böckernas bok, Bibeln, och läsa Apostlagärningarnas första kapitels tredje vers. Där kan man nämligen läsa att under 40 dagar efter uppståndelsen visade sig Jesus för lärjungarna. Uppståndelsen ägde som bekant rum på påskdagen, och efter 40 dagar från påskdagen hamnar man just på en torsdag, som är Kristi himmelfärdsdag. Nu föreslår Svenska kyrkan att just den dagen ska flyttas två veckodagar till en lördag. Nåväl – Kyrkomötet och Kyrkostyrelsen har gjort sina ställningstaganden.

För vår del är det inte särskilt problematiskt att annandag pingst upphör att vara helgdag i framtiden. Vi tycker att det är hög tid att sätta ned foten och fullfölja det beslut som riksdagen fattade under våren 2002, nämligen att den 6 juni ska bli helgdag.

Med de här orden yrkar jag bifall till förslaget i utskottets betänkande. (Applåder)

Anf. 156 INGVAR SVENSSON (kd):

Herr talman! Jag är glad att jag är smålänning. Jag är visserligen född skåning, men jag räknar mig som naturaliserad smålänning. Jag är glad att jag är svensk, men jag är också glad att jag är EU-medborgare. Det finns ingen motsättning i det.

Jag kan fira hembygdens dag utan att vara extrem hembygdsromantiker, och likadant kan jag fira nationaldagen utan att vara extremist när det gäller nationalism. Jag tror att det är väldigt viktigt.

Redan under mitt första riksdagsår drabbades jag av den här frågan, 1991/92, då vi i motsats till Socialdemokraterna och även Vänsterpartiet enades om att ge ett tillkännagivande om en utredning om nationaldagsfrågorna, och nu går vi alltså äntligen i mål i och med det beslut vi kommer att ta i nästa vecka i den här frågan.

När det gäller nationaldagen finns det kanske nästan lika många uppfattningar som det finns medborgare. En del pratar om att det borde vara midsommarafton. Också när man pratar om vilken helgdag som man ska ta bort för att få nationaldagen som helgdag finns det massor av olika uppfattningar. Någon gång måste man besluta sig, överge sin beslutsångest och komma fram till ett beslut. Man kan ju beklaga att annandag pingst försvinner, men som många remissinstanser har sagt är detta det minst dåliga alternativet i sammanhanget, och vi kan för vår del ställa upp bakom det här beslutet.

Det här med nationell identitet anses då vara problematiskt i förhållande till internationalisering. Jag förstår inte riktigt det problemet. Det konstiga är att de partier som hävdar svensk isolationism i förhållande till EU också är de som är motståndare till att man ska fira den svenska nationaldagen som helgdag. Det är ganska intressant.

Det finns ju anledningar till att fira nationaldagen. Vi har ju frigörelsen från Danmark den 6 juni från 1500-talet, vi har också antagandet av 1809 års regeringsform och det första beslutet i den nya regeringsformen togs också den 6 juni 1973. Det finns alltså vissa anledningar härtill.

Vi har ju inte i närtid några nationella traumatiska upplevelser. Vi har till exempel inte upplevt krig på ungefär 200 år. Det gör att vi inte riktigt har samma känsla som många av dem som har upplevt detta i närtid. Det blir något annat. Vi upplever sådana känslor kanske en och annan gång när man till exempel vinner brons i fotboll. Då kan det bli den här typen av känslor.

Jag tycker att det är en rimlig lösning att man nu firar nationaldagen som helgdag den 6 juni. Vi ställer oss bakom utskottets förslag i betänkandet.

Anf. 157 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik:

Herr talman! Jag förstår att Ingvar Svensson inte förstår den miljöpartistiska ståndpunkten – det brukar han inte göra, höll jag på att säga. Kanske är det jag som också i andra debatter uttrycker mig otydligt.

Vårt EU-motstånd och vår kritik mot EU baseras i något helt annat än inskränkt nationalism. Det handlar också, precis som den här debatten, om att vi ser ett världsmedborgarskap och en värld som är så mycket större än Sverige och så mycket större än EU samtidigt som vi har principen att makt ska vara så nära människor som möjligt. Så jag får det nog att gå väl ihop att ena dagen – på förmiddagen i dag, till och med – propagera mot EU och att EU får mer makt och andra dagen – lite senare på dagen – säga nej till att Sveriges nationaldag blir en helgdag. Jag är inte nationalist. Jag är världsmedborgare och EU-motståndare.

Anf. 158 INGVAR SVENSSON (kd) replik:

Herr talman! Jag förstår då att EU-samarbetet inte handlar om ökad internationalisering enligt Fridolins definition.

Men jag undrar lite över en sak. I er reservation skriver ni att nationaldagen i en del sammanhang används positivt för att välkomna nya invånare i vårt land och motverka främlingsrädsla, och att detta arbete skulle försvåras om dagen gjordes arbetsfri. Det var en väldigt intressant konklusion. Jag skulle gärna se att Gustav Fridolin utvecklar detta. På vilket sätt är då detta att man gör dagen till helg ett hinder för att välkomna nya invånare? Underlättar det inte egentligen aktiviteter för att välkomna nya invånare i vårt land?

Anf. 159 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik:

Herr talman! EU har väl inte alltid varit ett inslag i internationaliseringen. Det är väl minst lika ofta som EU har ställt sig mot den övriga världen, till exempel när det gäller EU:s tullmurar mot den fattiga världen och EU:s fruktansvärda flyktingpolitik som stänger människor ute. Man får ibland bilden av att EU är det verkligt nationalistiska projektet på vår kontinent där den övriga världen ska hållas borta.

Men jag ska svara på Ingvar Svenssons fråga. Vi försöker överge att nationaldagen har en bakgrund av inskränkt nationalism och i stället använda den positivt och välkomna nya medborgare i kommuner eller i

landet och ordna manifestationer mot rasism. Viktigt i detta arbete har varit de initiativ som har tagits av skolor och arbetsplatser.

Det som ni nu gör är att bestämma att man inte ska gå till skolan eller arbetsplatsen just den 6 juni. Och det arbete som hittills har gjorts blir därmed omintetgjort.

Vi kommer att göra annat arbete. Men jag vägrar att ta något ansvar för reformen, som Barbro Hietala Nordlund sade. Jag tycker att detta är en dålig reform, och jag är rädd för att den kommer att utnyttjas av de främlingsfientliga krafterna.

Anf. 160 INGVAR SVENSSON (kd) replik:

Herr talman! Vi kanske inte ska ha en EU-debatt här, men det finns ingen saklig grund för det som Gustav Fridolin påstår i det sammanhanget om EU.

EU är en bit av en ökad internationalisering. Det utesluter inte att man har ett samarbete även i ett vidare perspektiv. Det har varken Miljöpartiet eller Vänsterpartiet förstått än.

Gustav Fridolin var i början inne på att han skulle vara populist. Men jag förstår att mp bara betyder moderat populist.

Anf. 161 KERSTIN LUNDGREN (c):

Herr talman! Det här är en diskussion som nu rundas av. Det är klart att det inte är lätt att komma sist när det mesta redan har sagts. Jag kommer därför att fatta mig relativt kort.

Den 6 juni har en historia i vårt land. Den har dock varit nationaldag sedan 1983 och har utvecklats under tiden. Det var naturligtvis också då en diskussion. Om man skulle införa en nationaldag, skulle det då bli en dag som ägnades åt inskränkt nationalism, eller var det en dag som skulle kunna samla människor?

Jag tycker att Gustav Fridolin på ett bra sätt har åskådliggjort hur man har kunnat utveckla den nya nationaldagen för att jobba för att skapa en gemensam identitet, då vi verkligen samlar alla som bor i detta land till gemensamma aktiviteter vid ett tillfälle.

Sedan har vi många andra dagar med olika perspektiv. Det är första maj, internationella kvinnodagen, miljödagen, kyrkornas olika dagar. Det är många perspektiv som vi har i andra sammanhang.

Men alldeles oavsett vad vi har för bakgrund har alla vi som bor i Sverige en möjlighet att tillsammans fira en dag. Det tycker jag är positivt.

Det är en lång vända som tidigare har beskrivits sedan 1991–1992 då de ekonomiska aspekterna skulle utredas och när man kom tillbaka och sade att det var annandag pingst som skulle tas bort som helgdag. Det är snart tio år sedan den dagen pekades ut. Det är alltså ingen nypåkommen dag som skulle kunna ersätta eller skapa utrymme ekonomiskt för en arbetsfri nationaldag. Det har alltså gått rätt lång tid, och vi har goda exempel. Nationaldagen har inte tagits över av mörka krafter. Det är snarare beträffande andra dagar som vi ganska snart måste ut på gator och torg för att diskutera och möta de krafter som försöker ta över på demokratiska grunder. Det har vi all anledning att uppmärksamma. Men den här dagen är som sagt var viktig med andra utgångspunkter. Låt oss använda den för att stärka vår gemensamma identitet och inse att globali-

seringen är en del av vår vardag och att vi är en del av globaliseringen. Och vi har på det sättet möjlighet till gemensamma tag.

Jag håller med om det som Barbro Hietala Nordlund sade när det gäller respekt för Svenska kyrkans, LO:s och Svenskt Näringslivs synpunkter, men jag konstaterar också att frågan inte är ny. Den har funnits på dagordningen, och det har varit tydligt vad som ska komma. Jag är också övertygad om att det här är en sak som man kommer att kunna bära utan någon tung känsla. Låt oss – alla som bor i det här landet oavsett varifrån vi kommer, vilka vi är eller var vi befinner oss i terrängen – i stället göra den 6 juni 2005 till en festdag för gemensam framtid.

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslaget i utskottets betänkande.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 1 december.)

13 § Ändringar i riksdagsförvaltningens instruktion

Föredrogs
konstitutionsutskottets betänkande 2004/05:KU5
Ändringar i riksdagsförvaltningens instruktion (framst. 2003/04:RS1).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 1 december.)

14 § Förlängd försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning i Skåne län och Västra Götalands län

Föredrogs
konstitutionsutskottets betänkande 2004/05:KU7
Förlängd försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning i Skåne län och Västra Götalands län (prop. 2004/05:8).

Anf. 162 KERSTIN LUNDGREN (c):

Herr talman! Nu får jag vara först, och det kan vara roligt som omväxling.

Beträffande detta betänkande som handlar om förlängd försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning i Skåne län och Västra Götalands län har jag en avvikande mening som jag yrkar bifall till när det gäller punkt 1.

Från vår horisont ser vi ett Sverige byggt underifrån, ett Sverige med olika nivåer där makt delas i stället för att samlas på ett och samma ställe.

Från vår utgångspunkt var det därför positivt när man formerade sig i olika försöksverksamheter för att komma fram. Man jobbade intensivt i Skåne-regionen för att bilda Skånelandstinget, den samlade regionen. Det var en kraftsamling som vi också har sett har haft en stor betydelse för utvecklingen i den regionen, för tillväxt och för framtidshopp. Det har en stor betydelse vilka förutsättningar vi ger i vårt ramverk för hur vi kan utveckla vår gemensamma vardag. Här finns alltså goda exempel och en

god grund att stå på för just en regionalisering av vårt land – att flytta makt, att dela makt och att göra det tydligare.

Det var också på den grunden som man gjorde en utredning, den så kallade PARK-utredningen, som utvärderade försöksverksamheten och kom fram till att det här fungerade. Den föreslog i och för sig en förlängd försöksverksamhet för den gångna mandatperioden. Men regeringen ville då inte ha någon fortsatt försöksverksamhet. Regeringen ville då ha en utveckling mot kommunala samverkansorgan och föreslog att den här kammaren skulle rösta ned en fortsatt verksamhet i Skåne och i Västra Götaland, en verksamhet som utredningen visat fungerade väl, trots att den var bara i sin inledning. Vi vet ju alla att det tar ett tag för en organisation att sätta sig och finna sina former.

Den här kammaren var klok då och sade nej till den modell som regeringen valde när det gäller Skåne och Västra Götaland. Från kammarens sida sade man att försöksverksamheten skulle förlängas till och med utgången av år 2006.

Sedan dess har det tillsatts en ny utredning, Ansvarskommittén, som ska titta på ansvarsfördelningen mellan olika nivåer och naturligtvis också fundera på den regionala nivån och dess utformning.

Det finns kanske de som hoppas att den regionala nivån helt ska avvecklas. Vi tillhör inte den grupperingen. Vi vill i stället utveckla den. Och vi ser att den har en framtid och en uppgift att fylla i en struktur som ger människor makt och möjligheter på olika nivåer att lösa sina gemensamma angelägenheter.

Därför tycker vi att det finns skäl att ge både tilläggsuppdrag till Ansvarskommittén att utreda och forma med den utgångspunkten och titta på en fortsatt regionalisering av Sverige.

Men vi tycker också att det finns skäl att slå fast att detta med Västra Götaland och Skåne har kommit för att stanna alldeles oavsett om Ansvarskommittén kommer fram till att några uppgifter ska omfördelas. Vi har i dag de facto kommuner, landsting, Skåne och Västra Götaland oavsett att det finns en ansvarskommitté.

Varför ska vi också i fortsättningen ha försöksverksamhet med just Skåne och Västra Götaland? Varför ska vi då inte ha försöksverksamhet med alla andra landsting och kommuner? Det vore ju det bästa, för då hade vi skapat försöksverksamhet i hela vår struktur, och då skulle Ansvarskommittén ha helt fria händer.

Vi tycker alltså inte att hänvisning till Ansvarskommittén är ett så tungt skäl att det finns anledning att lägga den här frågan på is ytterligare en omgång. Vi vill vara tydliga mot väljarna i Skåne och Västra Götaland inför nästa val. Man ska kunna föra en diskussion om regionernas framtid, och man ska kunna välja de partier som bäst stämmer överens med den vision som man har om sin egen region.

Vi vill ge dessa förutsättningar. Därför yrkar vi avslag på propositionen. Vi vill att den verksamhet som nu finns i Skåne och Västra Götaland ska permanentas. Vi är övertygade om att det är de bästa förutsättningarna för att utveckla dessa regioner och en maktadelad demokrati byggd på federalismens principer.

Jag yrkar bifall reservation nr 1.

Prot. 2004/05:37
25 november

*Förlängd försöks-
verksamhet med
ändrad regional
avsvarsfördelning
i Skåne län och
Västra Götalands län*

Anf. 163 BILLY GUSTAFSSON (s):

Fru talman! Frågan om hur samhällsstrukturen ska se ut och vad som kan och bör förändras har riksdagen diskuterat väldigt många gånger. Bara sedan jag kom med i riksdagen, efter valet 2002, är det här andra gången som denna fråga tas upp.

Det är naturligt att partierna under den här processen har positionerat sig i olika ståndpunkter i en rad sakfrågor. Det är inget konstigt med det. Jag har den största respekt för dessa positioneringar. Men det här handlar om att se på om förutsättningarna under den tid som debatten har pågått har förändrats. Ja, det har de. Förutsättningarna är inte statiska. Det har alltså hänt en hel del under den här resans gång – Kerstin Lundgren var inne på det.

Som alla känner till har Ansvarskommittén tillsatts. Det är en parlamentarisk kommitté där alla partier finns representerade. Egentligen behöver jag inte beskriva vad Ansvarskommittén har för uppgift, men det finns ändå en poäng i att lyfta fram något av det som beskrivs i direktiven.

Ansvarskommittén ska analysera och bedöma om struktur och uppgiftsfördelningen inom staten och mellan staten och landstingen och kommunerna behöver förändras. Man ska även på motsvarande sätt titta på hälso- och sjukvården. Det står också tydligt att man ska lägga fram förslag om man finner det motiverat.

Såvitt jag kan begripa fångar detta in de olika uppfattningar som partierna har gett uttryck för. Även om uppfattningarna inte är möjliga att förena fångas de in och ges möjlighet att bli behandlade inom ramen för Ansvarskommittén.

Värt att notera är kommitténs tidsram. Den ska vara klar den 28 februari 2007. Men det är inte bara Ansvarskommittén som är intressant i det här sammanhanget. Det har också tillsatts en författningsutredning som har ett ansvar på angränsade områden.

Om det kommer upp frågor i Ansvarskommittén som rör grundlagsfrågor är det meningen att man ska flytta över dessa frågor till Författningsutredningen. På det sättet hänger dessa utredningar ihop. För Författningsutredningen finns det ett annat slutdatum, det vill säga den 31 december 2008.

Fru talman! Jag kan inte se att det som vi nu hanterar handlar om vilka sakliga förändringar i samhällsstrukturen som är lämpliga eller önskvärda. I stället handlar det om att se det som vi nu diskuterar som en del i en process syftande till att få fram ett allsidigt belyst underlag för att vi ska kunna ta ställning.

Det förslaget ska bygga på de erfarenheter som är gjorda. Det ska också göras en samlad bedömning utifrån behov och förutsättningar.

Alla partier, oavsett uppfattning i sak, har insett det orimliga i att inte ta hänsyn till pågående utredningsarbete genom att föregripa ett kommande förslag. Det gäller alla partier utom Centerpartiet. Att först besluta och sedan utreda kan möjligen betraktas som en innovation för beslutsfattande, men enligt min mening är det inte speciellt efterföljansvärt.

Fru talman! Jag kan inte komma fram till annat än att utskottsmajoritetens uppfattning är den enda rimliga.

Mot den bakgrunden yrkar jag bifall till förslagen i utskottsbetänkandet och därmed avslag på reservationerna och aktuella motioner.

Anf. 164 KERSTIN LUNDGREN (c) replik:

Fru talman! Det finns ju många exempel på utredningar som har följts av utredningar. Man kan också se många exempel på frågor som inte har varit populära hos dem som har makten, frågor som har gått från utredning till utredning i en enda långdans.

Min fråga till Billy Gustafsson är: Vad är det som skiljer Västra Götaland och Skåne från landets övriga 390 kommuner? Varför måste verksamheten där vara på försök medan övriga kommuner kan ha sin verksamhet permanent trots att de utreds? Vore det inte i så fall logiskt att majoriteten föreslog att all verksamhet i landsting och kommuner skulle betraktas som försöksverksamhet under kommande år, därför att vi nu ska se över det hela och då ska det inte finnas någon struktur som är fast? Allt ska vara försöksverksamhet. Det vore den logiska slutsatsen, om man vill utreda först och besluta sedan.

Anf. 165 BILLY GUSTAFSSON (s) replik:

Fru talman! Som jag ser det har förutsättningarna för den regionala samhällsorganisationen förändrats över tiden. Det kan man se utifrån tre utgångspunkter.

En ökad decentralisering och internationalisering har skapat nya förutsättningar för den regionala nivån.

Även EU-medlemskapet har ökat det regionala samarbetet över nationsgränserna. Därmed har kraven på den lokala och regionala nivån förändrats.

Det tredje som har påverkat detta är en ökad fokusering på tillväxt och ekonomisk utveckling. Det har skapat nya krav på den regionala nivån.

Det finns anledning för mig att inledningsvis säga att jag ser att det finns behov av förändring därför att förutsättningarna har förändrats.

Däremot är jag inte säker på att jag uppfattade Kerstin Lundgrens fråga helt korrekt: Vad är det som skiljer Västra Götaland och Skåne i det här sammanhanget?

Vi kan inte bortse från historien. Det har bedrivits försöksverksamhet i dessa två län. Under den tiden har behovet av en mer total förändring ökat, och därför har man tillsatt dessa två utredningar som jag nyss nämnde. Därför tycker jag fortfarande att det mest logiska är att vi drar nytta av de erfarenheter som är gjorda där. Regeringen har ju också beslutat om att högskolan ska göra en utvärdering av försöken i Skåne och Västra Götaland.

Anf. 166 KERSTIN LUNDGREN (c) replik:

Fru talman! Billy Gustafsson var tydlig när han beskrev behovet av tillväxt. Om det är vi överens, även om våra metoder skiljer sig åt. Skåne-regionen är ett av de områden i landet som genom den nya strukturen har visat att man har möjlighet att förändra sin situation, att utveckla sin region och att samverka internationellt över gränser. Det är en god grund att stå på och en god erfarenhet att ta med i det fortsatta arbetet.

Men varför ska de inte få fullfölja? Varför inte säga nu att detta inte längre är en försöksverksamhet? Det är en utredning som pågår, säger Billy Gustafsson. Men snälla fru talman, hjälp mig att få ett svar! Vad är

det egentligen? Om man inte vill ha någon som helst fast mark under fötterna utan att allt ska vara öppet och försöksverksamhet för att man då ska kunna utreda fritt – varför föreslår man då inte att hela landet blir försöksverksamhet? Varför är det bara just Skåne och Västra Götaland? Gör dem permanenta precis som övriga strukturer, och fundera sedan över hur vi fördelar ansvaret! Det är väl det rimliga. Eller är det så, fru talman, att det pågår en diskussion inom majoriteten här i kammaren om att helt avveckla Skåne och Västra Götaland? Är det den öppningen man vill ha? Då tycker jag att det också skulle sägas rakt ut.

Anf. 167 BILLY GUSTAFSSON (s) replik:

Fru talman! Låt mig börja med två konstateranden. Remissinstansernas inställning framgår av propositionen. Remissinstanserna tillstyrker förslaget om förlängning av försöksperioden. Västra Götaland säger visserligen att man helst skulle vilja se en permanentning, men man accepterar förslaget om förlängning. Jag menar att det bygger på en felanalys att detta skulle skapa osäkerhet. Det är ju inte försöket i sig som är grunden för en osäkerhet. Möjligen skulle man kunna hävda att man upplever en osäkerhet därför att frågan fortfarande är föremål för utredning. Där har, såvitt jag förstår, Kerstin Lundgren egentligen inte invänt och krävt att man skulle avbryta Ansvarskommitténs arbete. Den delen hänger inte ihop med själva försöket, utan den hänger ihop med att frågan inte slutligt är avgjord.

Låt mig också konstatera att det finns en så kallad maktallians inför valet 2006, vad jag förstår. Men Kerstin Lundgren har inte ens lyckats övertyga sina koalitions- eller allianskamrater om det vettiga i att inte avvakta det pågående utredningsarbetet.

Anf. 168 CARL-ERIK SKÅRMAN (m):

Fru talman! Den regionala indelningen är en kontroversiell fråga. Det framgår redan av de i anslutning till propositionen väckta motionerna.

I det här ärendet är det inte fråga om några slutgiltiga beslut angående regionindelningen och dess innehåll. Den frågan finns det, enligt vår mening, anledning att vänta med tills Ansvarsutredningen har kommit till sina resultat. Det finns inte någon anledning att föregripa Ansvarsutredningen med ett beslut i det här läget. Därtill är frågorna alltför kontroversiella. I Skåne har man huvudsakligen en principiell inställning som inte tycks sammanfalla med den som finns i Västra Götaland. Jag tror att det där blir ännu mer tydligt om man talar med enskilda medborgare i de olika områdena.

Den moderata uppfattningen har alltifrån början varit att regionsamgåendet borde ha skett på frivillighetens grund. Det hade förmodligen lett till en mer konfliktfri regionbildning även i Västra Götaland. Nu ligger saken som den gör. Det vi har att ta ställning till i propositionen är frågan om en fram till och med utgången av år 2010 tidsmässig förlängning av försöksverksamheten i Skåne och Västra Götaland. Vi ska inte ta ställning till verksamhetens innehåll eller dess geografiska omfattning.

Utskottets majoritet har kommit fram till ett i grunden strikt formellt ställningstagande utan att ta ställning till regions- och ansvarsfördelningens innehåll. Man förlänger försökstiden till år 2010. Jag är väl medveten om att också detta kan väcka starka känslor, men jag ser fördelarna med

att man med ett beslut i ett oenigt läge inte försvårar för Ansvarsutredningen i dess arbete med att hitta nya lösningar på ansvarsfrågorna. Där kan såväl läns- som landstings- och regionfrågorna komma att beröras. Ett beslut nu skulle alltså ha gjort det besvärligare att hitta sådana lösningar.

Därför har resultatet blivit en strikt formell förlängning av försöken utan varje ansats till att ta ställning i sakfrågorna i sammanhanget. Förlängningen innehåller alltså inte något enda inslag av avsiktsförklaring i regionfrågans framtid.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till majoritetens förslag.

Anf. 169 HELENA BARGHOLTZ (fp):

Fru talman! Regioner handlar om hur människor rör sig. För 100 år sedan rörde sig en genomsnittlig svensk 500 meter från sängen varje dag. För 50 år sedan var siffran fem kilometer och i dag är den fem mil. Rör man sig fem mil hamnar man ofta utanför den kommun där man bor, men man är kvar i sin region.

I området där människor rör sig händer det mycket. Det är där människor söker arbetsgivare och arbetsgivare söker arbetskraft. Där handlar människor, där har man barnen på dagis och där vill man ha en flygplats och alla möjliga kulturella inrättningar. Vi vet därför att den regionala nivån är mycket viktig för sina invånare.

Regioner med eget ansvar måste styras på något sätt. Folkpartiet anser att medborgarnas inflytande på den regionala nivån bör stärkas genom direktvalda regionfullmäktige. På sikt bör de ersätta landstingen och dessutom ta över betydande delar av länsstyrelsernas och andra länsorgans uppgifter.

Ett folkvalt regionalt organ med regionala politiker som beslutar om regionala frågor gör beslutsgången öppnare och det politiska ansvaret tydligare. Folkpartiet menar att regionfullmäktige ska ha beskattningsrätt och ansvara för akutsjukvård, regional planering och utveckling, kommunikationer och vissa frågor när det gäller utbildning, kultur och miljö.

I oktober 1996 fattade riksdagen beslut om försöksverksamhet med regionalt självstyre. Befogenheter främst när det gäller planering och regional utveckling fördes över till tre län: Kalmar, Skåne och Gotland. Senare tillkom även det nybildade Västra Götalands län. I Skåne och Västra Götaland flyttades uppgifterna från länsstyrelsen till ett direktvalt organ som kom att kallas just regionfullmäktige. I Kalmar län övertog ett indirekt valt regionförbund med länets kommuner och landsting befogenheter och på Gotland skedde överföringen till kommunen, som också är landsting. Beslutet var ett tydligt fall framåt i en fråga som stötts och blötts under årtionden. Det lovade, för oss i Folkpartiet, gott inför framtiden.

Men vi blev hemskt besvikna när regeringen hösten 2001 presenterade en proposition. Då återföll nämligen Socialdemokraterna i ett centralistiskt betraktelsesätt på politiken och samhällsutvecklingen. Eller man återföll kanske inte, utan man markerade kanske mer att man ständigt har det här centralistiska och konservativa betraktelsesättet.

Vi hade en mycket livlig debatt här i kammaren om de här frågorna. Vi som var med då minns det mycket tydligt. När riksdagen behandlade frågan blev beslutet att försöksverksamheten fick fortsätta. Folkpartiet

har stött den försöksverksamhet som nu pågår med regionalt självstyre. Vi menar att det redan nu, såsom försöksverksamheten visar, finns goda skäl att ge signaler att utvecklingen bör fortsätta i riktning mot ett permanent system med direktvalda regionala organ.

Vi menar emellertid, som också framgår av vårt särskilda yttrande, att de analyser och bedömningar som görs inom den parlamentariska Ansvarskommittén och de utvärderingar som görs till stöd för kommitténs arbete i denna del kommer att vara av stor betydelse för utformningen av ett framtida system för regionaliseringen. Därför anser vi det vara befogat att förlänga den pågående försöksverksamheten såsom regeringen föreslår. Vi törs nog räkna med att den här långa försöksverksamheten leder till att regionaliseringen permanentas. Det kommer att bli väldigt svårt att rycka upp den här försöksverksamheten senare. Därför ser jag ingen anledning att nu lägga fram något yrkande för Folkpartiets del.

Jag har inte sett att Kerstin Lundgren har begärt replik, men jag vill ändå svara på hennes fråga varför man då vill fortsätta med försöksverksamheten i Skåne och Västra Götaland. Låt oss komma ihåg att det här två regionerna är förhållandevis nybildade. De andra länen och landstingen har vi haft sedan 1600-talet. Man kan kritisera det, men de får väl ändå anses stabila. Skåne-regionen har bildats av en sammanslagning av två län, nämligen Kristianstad och Malmöhus. Jag har förstått att det har varit väldigt uppskattat. Vi har fått mycket tydliga signaler om det.

Det var egentligen inte det som debatten 2001 handlade om, utan det var Västra Götaland. Det har varit, och är fortfarande, väldigt omstritt huruvida det är en bra regionbildning. Vi i Folkpartiet står bakom regionen Västra Götaland, men den är långt ifrån okontroversiell.

Även om Kerstin Lundgren från Centern och jag från Folkpartiet är helt överens om att vi ska permanenta den här verksamheten, tycker jag ändå att vi får respektera att det finns tveksamheter kring den här regionbildningen och verksamheten. Vi vill vänta och tycker att det ska bli spännande att följa Ansvarskommitténs förslag och se vad Författningsutredningen kan komma fram till.

Fru talman! Vi i Folkpartiet är helt övertygade om regionaliseringen har kommit för att stanna och kommer att utvecklas.

Anf. 170 KERSTIN LUNDGREN (c) replik:

Fru talman! Jag hade inte tänkt begära replik, men när Helena Bargholtz nästan besviket lyfte upp frågan kändes det som ett motiv.

Min fråga till Helena Bargholtz är: Var inte ni i Folkpartiet beredda att för tre år sedan, 2001, besluta att ge försöksverksamheten en permanent kostym?

Anf. 171 HELENA BARGHOLTZ (fp) replik:

Fru talman! Vi i Folkpartiet har sedan länge varit införstådda med att vi ska ha detta. Vi såg en vidareutveckling av landstingen och länsstyrelserna till en typ av regioner. I det läge som var 2001 upplevde vi ett väldigt starkt motstånd från regeringen. Därför tyckte vi att det var ett steg framåt. Det var ett steg framåt redan 1996 när man fattade beslut om regionalt självstyre. Vi ställde upp på det då, men vi hade inte tänkt oss att det skulle bli motstånd 2001. Det vill jag säga.

Anf. 172 KERSTIN LUNDGREN (c) replik:

Fru talman! Det innebär, om jag förstår Helena Bargholtz rätt, att 2001 var Folkpartiet berett att ge en permanent kostym till regionerna. Det är någonting som skulle ha kunnat klaras med en kortare försöksverksamhet än vad som nu blir fallet. Jag tycker att det är rimligt att man nu, när man har haft ytterligare ett antal år med försöksverksamhet, klarar ut det vi uppenbarligen är överens om, nämligen att ge en direktvald regional nivå en permanent ram. Jag tycker att det är rimligt att vi gör det här och nu, eftersom vi har goda erfarenheter. Vi klarar att utreda genom Ansvarskommitténs uppdrag alldeles oavsett om vi skulle göra detta eller inte. Jag hoppas att också Helena Bargholtz kan medge det.

Anf. 173 HELENA BARGHOLTZ (fp) replik:

Fru talman! Jag kanske uttryckte mig oklart. År 2001 var vi i Folkpartiet inte beredda att föreslå en permanentning av försöksverksamheten. Men det berodde på att vi ansåg att det gällde att få fram ett förslag som flera partier kunde enas om så att inte hela försöksverksamheten gick i graven därför att det var ett sådant motstånd från Socialdemokraterna. Vi hade intensiva förhandlingar både i och utanför konstitutionsutskottet om de här frågorna.

Nu när det ser ut som det gör är vi beredda att ställa upp på det förslag som regeringen kommer med. Vi gör det i trygg förvisning om att vi kommer att ha den regionaliseringen.

Anf. 174 INGVAR SVENSSON (kd):

Fru talman! Kristdemokraterna har ju varit, och är fortfarande, för att man ska ha direktvalda regionala självstyrelseorgan. Det framförde vi också i debatten 2001–2002 på olika sätt.

Nu ställde Kerstin Lundgren en intressant fråga: Varför just bara Skåne och Västra Götaland?

Socialdemokraterna ville inte ha en fortsatt försöksverksamhet. Moderaterna vill inte ha det heller, men sedan hade Moderaterna problem med sitt folk från Skåne. Då lade de fram ett särskilt yrkande om att Skåne skulle få fortsätta sin försöksverksamhet, men i övrigt skulle man ställa upp på regeringens linje. Det där var väldigt besvärligt för oss andra partier. Vi såg hela bilden framför oss att vi skulle lägga fram våra huvudreservationer, och det vill jag minnas att vi gjorde gemensamt också, på en permanentning av direktvalda självstyrelseorgan i regionerna.

Den här frågan är faktiskt ett ganska intressant exempel på hur en enskild ledamot kan ha ett visst inflytande över beslutsprocessen. Jag låg en hel natt och funderade på hur vi skulle hantera den här frågan. Så kom jag på en lösning, nämligen att vi skulle lägga fram huvudreservationen och sedan skulle vi lägga fram en villkorad reservation. Om den första reservationen hade fallit kunde vi stödja Moderaternas linje om en fortsatt försöksverksamhet i Skåne. När detta blev klarlagt sade Socialdemokraterna att om det skulle bli majoritet för Skåne måste Västra Götaland också vara med. Vi fick det som bonus. Det är förklaringen till att den här försöksverksamheten har fortsatt.

Sedan har man tillsatt Ansvarskommittén. I det läget har vi fortfarande kvar vår hållning i de här frågorna att PARK-kommitténs förslag

borde permanentas. Men vi har viss respekt för en utredning som relativt nyligen har börjat och fortfarande har en öppenhet i redovisningen. Därför har vi inte velat reservera oss i det här sammanhanget, utan vi yrkar bifall till förslaget i utskottets betänkande i denna del.

Låt mig bara säga att vi som sitter på Stockholmsbänkarna har motionerat om att även Stockholm skulle få bedriva försöksverksamhet i sammanhanget, men efter kontakter med vår representant i Ansvarskommittén har vi valt att inte reservera oss på den punkten. Vi tycker att det hade varit en bra lösning annars att få ytterligare ett försöksområde.

Anf. 175 GUSTAV FRIDOLIN (mp):

Fru talman! Min största politiska förebild här i livet är nog ändå min morfar. Min morfar brukade alltid säga att har man ingenting att säga så gör det inte.

Jag funderade lite innan jag gick upp i den här debatten om jag har någonting att säga. Jag ställer upp på det nästan eniga utskottets ställningstagande att vi inväntar Ansvarskommittén. Jag tycker i huvudsak att mycket av det jag tycker – PARK-kommitténs betänkande var positivt – redan har kommit fram i debatten. Men det finns ändå några gröna ingångar som bör komma fram i den här debatten, och då får jag leverera dem.

Fru talman! Jag är också rädd för den centralistiska syn som finns inom delar av socialdemokratin. Jag är också rädd för att den ska ta över regionfrågan. Den har försökt att göra det tidigare. Vi har fått det redovisat historiskt i den här talarstolen i de förra inläggen. Jag vill inte att det ska hända igen. Men jag hoppas på och ser Ansvarskommittén som en bortgång från den typen av socialdemokrati och som en öppenhet inför att man nu minsann också ska våga bejaka ett samhällssystem som är byggt underifrån där regionen har en naturlig plats. Det är en sak. Jag ser Ansvarskommittén som att centralisterna inom socialdemokratin håller på att förlora mot den decentralistiska tanken.

Fru talman! Jag tror att vi måste behandla de här frågorna om ökad frihet för de olika regionerna att organisera sig på olika sätt. Jag tycker att frågan lider lite av att vi alltid i alla delar vill att riksdagen eller den statliga nivån ska besluta hur det ska organiseras. Jag tycker att det är ganska positivt att vi just nu har en flora av olika försöksverksamheter över landet.

I vissa regioner är det kanske bäst att man samlas genom någon form av kommunförbund. I andra regioner är kanske regionparlamenten det bästa. Vi har sett att några av försöksverksamheterna har fallit ut på ett bra sätt. Jag är själv skåning och stolt över det som man har lyckats åstadkomma där hemma. Jag ser att det i andra delar finns en omfattande kritik som inte helt lätt går att avfärda. Jag tror att vi måste gå in för den decentralistiska synen också i själva organisationen och öppna upp olika sätt att organisera den regionala nivån.

Fru talman! Varför reserverar jag mig då inte till förmån för en sådan linje? Jo, för att jag fullt ut litar på och har dialog med den miljöpartist som sitter i Ansvarskommittén, Håkan Wählstedt. Jag har ingen anledning att tycka att jag här från riksdagen ska ge någon form av direktiv till vilken politik han ska föra i Ansvarskommittén. Det löser vi på andra mycket bättre och mer partimässiga sätt.

Jag har inget emot att permanenta försöket i Skåne, som jag har nämnt, men jag tycker nog att man ska invänta den utredning som sitter och som tittar över de här frågorna ur ett bredare perspektiv. Jag hoppas och tror också att Ansvarskommittén kommer att göra ett bra jobb och lyckas lösa de här frågorna, så att vi slipper ha de här återkommande debatterna flera gånger varje mandatperiod.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 1 december.)

15 § Statliga företag

Statliga företag

Föredrogs

näringsutskottets betänkande 2004/05:NU4
Statliga företag (skr. 2003/04:120).

Anf. 176 ANNE-MARIE PÅLSSON (m):

Fru talman! Jag lyssnade på den tidigare debatten. Gustav Fridolin citerade sin politiska förebild – morfar – som sade: Har man ingenting att säga ska man ingenting säga. Jag känner inte Gustav Fridolins morfar, men det verkar vara en klok karl. Därför skulle jag kanske också rätta mig efter de visdomsorden: Har man ingenting att säga ska man ingenting säga. Men visst har vi moderater någonting att säga när det gäller synen på statliga företag, men vi har kanske inte så mycket nytt att komma med utöver det som har sagts redan tidigare. Låt mig därför fatta mig ganska kort i den här debatten.

Det är ingen hemlighet att vi moderater ogillar statlig företagsamhet. Det finns flera goda skäl till detta. Det kanske viktigaste skälet är att vi inte anser att staten både ska vara domare och spelare. Hur skulle det se ut på ishockeyarenan om domaren ett tu tre skulle börja spela? Jag tror inte att många skulle vilja vara med i den matchen.

Om man är både domare och spelare insmyger sig alltid en liten misstanke om att domaren kan använda sin ställning för att forma reglerna så att de passar det egna laget och den egna positionen. Jag säger inte att det är så, men jag säger att det är tillräckligt att det finns en misstanke om att det kan vara så. Därför bör staten koncentrera sig på att forma spelreglerna, forma de förutsättningar vilka företagen ska verka efter.

Bara i det fall då företagen är av sådan speciell karaktär att de inte lämpar sig för att verka på en marknad finns det skäl för staten att driva företag i egen regi. I annat fall bör man avstå. Av det skälet menar vi att det finns ett stort antal företag som ganska snabbt skulle kunna överföras i privat regi, ungefär ett 30-tal, men för att inte detta ska leda till oro på marknaden kan vi gott se att det här kan ske i en väl avvägd takt.

Ett annat skäl till att vi ogillar statliga företag är att dessa kan komma att användas som någon form av prebenden. Det kan handla om att dela ut topposter i företagen för särskilt lojala medarbetare. Förutom att detta väcker misstanke om att det förekommer något slags vänskapskorruption i regeringen finns det alltid en möjlighet att personer som befordras till ansvarsfulla poster i företagsamheten inte riktigt har den kompetens som behövs för att driva företag på bästa sätt. Det räcker inte att ha varit en

duktig tjänsteman, en lojal medarbetare eller en person med stor politisk fingerfärdighet. För att driva ett företag behövs andra egenskaper. Och det är slöseri med skattebetalarnas pengar om inte företagen, med det betydande kapital som finns i de statliga företagen, drivs på det allra bästa sättet.

När staten driver företag finns det också en risk för att man skapar en osund och skev konkurrenssituation. De privata företagen ska konkurrera med företag som i princip har hela statsbudgeten som sin kassakista. De privata företagen får förlita sig till den privata marknaden och de pengar som finns där, och på grund av det höga skattetrycket är de pengarna inte alltid av den omfattning som kanske skulle vara nödvändig.

Det finns också ett problem som vi får anledning att återkomma till senare i det här utskottet. Det handlar om hur regeringen med hjälp av de statliga företagen faktiskt kan motverka sin egen politik. Jag tänker på det som har inträffat i Vattenfall. De riktlinjer och direktiv som riksdagen har beslutat om fuskas, så att säga, bort på vägen i och med att regeringen inte utövar sitt ägaransvar på det sätt som man borde göra.

Det finns för övrigt fler sammanhang där regeringen inte har varit tillräckligt alert och tillräckligt tydlig i sin ägarroll. Man har inte levt upp till de stolta ord som inleder 2003 års verksamhetsberättelse för de statliga bolagen om transparens och öppenhet och tydlighet i sin ägarförvaltning och sitt ägaruppdrag. Vi kommer också att ha anledning att återkomma till den frågan.

Jag nöjer mig därför, fru talman, med att påpeka att man ständigt måste ha i åtanke vilka som är statens egentliga och grundläggande uppgifter. Det är att forma spelreglerna, stå för den grundläggande tryggheten, svara för våldsmonopolet, det inre och yttre försvaret. Men bland dessa uppgifter ingår inte att driva företag på kommersiella villkor på en öppen marknad. Vår rekommendation är i dag som tidigare: Privatisera och fokusera på kärnverksamheter!

Fru talman! Jag ställer mig förstås bakom samtliga moderata motioner, men för tids vinnande nöjer jag mig med att yrka bifall till reservation 1 under punkt 1.

Anf. 177 HANS BACKMAN (fp):

Fru talman! Ger sig det offentliga in i ägande av företag riskerar konkurrensen att försämrats, inte minst mot bakgrund av att staten kan skjuta till i princip obegränsat med kapital till sina bolag om så skulle behövas.

Ett aktuellt exempel på hur staten kan ge sig in och agera på marknader som annars privata företag borde vara inne på är Sveaskog AB:s nya direktiv där det sägs att bolaget ska ge sig in i turistbranschen, något som den privata sektorn kan sköta minst lika bra.

Vi i Folkpartiet anser att de statliga bolagen ska säljas. Vissa kan säljas omgående medan andra först måste omstruktureras för att kunna säljas. Aktiebolagsformen lämpar sig dåligt för offentlig verksamhet. Organisationsformen är avsedd för privat verksamhet som bedrivs i vinstsyfte i en affärsmässig miljö. Därför uppstår konflikter mellan behovet av att kunna agera på en marknad utan att konkurrenterna får kännedom om affärsstrategi och överväganden i förväg och kravet på öppenhet och insyn. Denna konflikt är ofrånkomlig och ett viktigt skäl för att statlig verksamhet normalt inte ska bedrivas i bolagsform.

Det finns flera missgrepp inom den statliga företagssfären. Det är till exempel inte rimligt att Vattenfall har gjort stora investeringar i kolgruvor och koleldade kraftverk i Tyskland.

Den uppmärksammade mutskandalen kring Systembolaget och Vin & Sprit väcker frågan om hur den statliga ägarrollen utövas.

Folkpartiets kritik mot statens funktion som ägare av företag som verkar på en normal marknad har återigen visat sig vara befogad. Staten har haft en dubbel roll, dels som ägare av Systembolaget med dess särskilda funktion i svensk alkoholpolitik, dels som ägare av ett kommersiellt företag, Vin & Sprit. Dessa roller har visat sig vara svårförenliga.

Det är angeläget att avskaffa Apotekets monopol, tycker vi. Det ska vara möjligt att köpa en huvudvärkstablett när man behöver det och inte bara när apoteket är öppet. Dessutom visar erfarenheter från flera länder att konkurrens leder till fler apotek och bättre service och lägre läkemedelspriser för oss konsumenter.

Kapitaltillskotten till SJ och Teracom visar också på att det inte går att hävda att det råder marknadsmässiga villkor eller konkurrensneutralitet när de statliga företagen i princip har hela skattebetalarkollektivet bakom sig.

Det är inte bara Folkpartiet som är kritiskt mot staten som bolagsägare. Oberoende organ, såsom Förtroendekommissionen och Riksrevisionen, har också kritiserat statliga bolagsinnehav. På grund av den kritik och de många anmärkningar som finns mot staten som bolagsägare anser Folkpartiet att en kommission som ser över hur staten sköter sina bolag ska tillsättas.

Fru talman! I Riksrevisionens granskning av Vattenfall sägs att den så kallade formlösa styrningen av Vattenfall, det vill säga utbytet av information mellan bolaget och ägarförvaltningen som inte dokumenterats i alla delar, har begränsat Riksrevisionens möjligheter att bedöma hur den interna kontrollen av beredningsprocessen mellan bolag och ägarförvaltning varit utformad och att det inte varit möjligt att få tillgång till information om Vattenfalls dotterbolag i Tyskland på grund av det tyska minoritetsskyddets utformning.

Även Riksrevisionens granskning av Arlandabanan visar på brister i den statliga styrningen. Det har konstaterats att regeringen inte har rapporterat till riksdagen att statens åtaganden blev större än vad regeringen hade uppgett och att staten är exponerad för en betydande del av samfinansieringsprojektets affärsmässiga risker, sägs det i Riksrevisionens granskning. I praktiken kan inte riksdagens, i regeringsformen stadgade, rätt och skyldighet att granska rikets styrelse och förvaltning uppfyllas vad avser de statliga företagen.

Öppenheten i de statliga företagen måste öka, och samma krav på öppenhet måste förstås gälla för dem som för kommunala bolag. Allmänhet och journalister måste ges en ovillkorlig rätt att närvara vid bolagsstämmor, och dagordningar måste självklart vara utan hemligstämplar. Underlag för större beslut på bolagsstämmorna måste även de vara offentliga.

I detta sammanhang vill vi i Folkpartiet framhålla vikten av att regeringen skyndsamt bereder Offentlighets- och sekretesskommitténs förslag i slutbetänkandet *Insyn och sekretess* om att statligt ägda bolag, i likhet med vad som redan gäller för kommunalt ägda bolag, ska omfattas

av offentlighetsprincipen. Detta har vi också tillsammans med Moderaterna, Kristdemokraterna och Centerpartiet framfört i vår gemensamma reservation 6.

Riksdagens revisorer kritiserade i sitt förslag till riksdagen våren 2003 att staten blandar ihop olika typer av mål – övergripande mål, ekonomiska mål och verksamhetsmål – i olika dokument såsom bolagsordningar, ägardirektiv, avtal, riksdagsbeslut och propositioner. Revisorerna konstaterade också att bolagsordningen inte alltid tydligt anger syftet med verksamheten och att det inte heller framgår huruvida verksamheten syftar till något annat än att gå med vinst.

Revisorerna gav en bild av betydande förvirring inom delar av den statliga bolagssektorn. De olika departementen har ingen enhetlig linje när det gäller vilka styrdokument som bör användas. Det förekommer att bolag utvecklar affärsidéer och mål utan att det finns nämnvärd täckning i officiella styrdokument. Andra bolag utvecklar sidoverksamheter som saknar egentlig grund i bolagsordningen. Tydliga avkastningskrav och en fastställd utdelningspolicy finns inte alltid angivna för statliga företag som ska gå med vinst.

För att komma till rätta med de här missförhållandena bör antalet styrdokument begränsas och bolagsordningarnas ändamålsparagrafer ses över och stramas upp. Alla statliga bolag bör ha aktuella och genomarbetade bolagsordningar.

Fru talman! Jag står givetvis bakom samtliga Folkpartiets reservationer, men för tids vinning yrkar jag endast bifall till reservation nr 3 och nr 6.

Anf. 178 MARIA LARSSON (kd):

Fru talman! Tillåt mig, även om timmen börjar bli sen, att vara lite filosofisk i talarstolen i kväll. Jag kanske inte lyckas hålla mig till de angivna åtta minuterna, men det brukar finnas förståelse.

Fru talman! Förhållandet mellan makt och ägande har varit i fokus för den politiska debatten i över 100 år. Socialismen har med hjälp av konfiskering av privat egendom, så kallad socialisering av kapitalet, försökt överföra så mycket makt som möjligt till staten. Kristdemokraterna företäräder en annan syn på makt och ägande. Där socialisterna arbetar för allmännyttan, förespråkar Kristdemokraterna samhällsnytta – det gemensamma bästa som växer fram i harmoni med grundläggande värden och de naturliga gemenskaperna.

Målet för den kristdemokratiska politiken är samhällsgemenskap. Det är inte en gemenskap som kommer från statliga regleringar eller kommunala projekt. I stället växer den fram underifrån och hämtar sin kraft från enskilda personers kreativitet, idealitet och entreprenörskap. Samhällsgemenskapen utmärks av en vilja att verka för det gemensamma bästa och att förbättra villkoren för svagare grupper.

Välfärdssamhället är beroende av att människor tar ett personligt ansvar för välfärden och samhällsgemenskapen. Det civila samhället med dess olika gemenskaper som familjer, församlingar, fackföreningar och idrottsrörelser är oerhört viktigt för att skapa en god samhällsgemenskap. Det fyller enskilda människors behov av gemenskap och bekräftelse. Det vitaliserar demokratin. Det ökar aktiviteten i ekonomin, och korruption och maktmissbruk stävjas.

Det offentliga roll i samhällsgemenskapen är att värna alla medborgares gemensamma bästa, dock inte – och här är det väsensskilt – att tillhandahålla allt som bidrar till det gemensamma bästa. Att göra det skulle vara att begå våld mot det civila samhället och mot den enskilda människan.

Ett vitalt näringsliv är en förutsättning för att det ska finnas ekonomiska resurser till den offentliga sektorn och det civila samhället. En sann samhällsgemenskap är därför otänkbar utan enskilt ägande och viss privat maktutövning.

Fru talman! I dag är staten Sveriges största företagsägare. En fjärdedel av det svenska näringslivet ägs av staten och styrs direkt från Regeringskansliet. Vi kristdemokrater anser att staten äger en alltför stor andel av näringslivet och att åtgärder bör vidtas för att sprida ägandet. Det måste alltid finnas ett tydligt formulerat skäl till varför staten ska äga ett visst bolag.

Regeringens styrning av bolaget ska utgå från anledningen till ägandet och bolaget ska fokusera på sin kärnverksamhet. Så är det dessvärre inte i dag med det statliga ägandet.

Fru talman! Det finns i dag ett antal statligt ägda företag som helt eller delvis utövar en verksamhet som särskilt motiveras av särskilda samhällsintressen. Enligt vår mening är det inte självklart att det bästa sättet att ta till vara de samhällsintressen som förvaltas genom dessa bolag är helägda statliga aktiebolag. Norrland Center och Svensk Bilprovning ägs redan i dag tillsammans med andra aktörer och kan alltså tjäna som exempel där det civila samhället getts ett inflytande i förvaltningen av viktiga samhällsintressen.

Det finns väldigt mycket att vinna på en ökad aktivitet i det civila samhället, och att hitta olika sätt att involvera olika organisationer och engagerade enskilda personer i de företag som staten i dag driver för det gemensamma bästa.

Vi kristdemokrater är övertygade om att en sådan reform också leder till att många beslut om verksamhetens inriktning kan fattas närmare de personer de berör. Vi skulle vilja att regeringen tillsätter en utredning för att belysa hur staten på ett bättre sätt kan utöva sin subsidiära, alltså sin stödjande, roll vad gäller de samhällsintressen som i dag tillvaratas av helägda statliga bolag och hur det civila samhällets engagemang i dessa bolag kan ökas.

Fru talman! En av de saker som vägt tyngst för uppkomsten av den förtroendekris som vi i dag ser gentemot delar av näringslivet är de höga löner och bonusar som utbetalas till vd:ar och andra företagsledare. Även de statliga bolagen plågas av den girighet som leder till att mycket hela tiden vill ha mer.

Trots att detta är en girighet som ledande socialdemokrater, bland annat ministrar och partisekreterare, kritiserar föder regeringen den genom att ge statliga bolagsdirektörer löneyft som vanliga arbetare aldrig skulle drömma om. Så har till exempel vd:n för Svenska Spel fått en löneförhöjning på 12,5 % och vd:n för Vattenfall en löneförhöjning på 9,9 %.

Det är inte rimligt att en vd för ett statligt företag har en lön som är mer än 25 gånger högre än en vanlig arbetares.

Argumentet att andra vd:ar och ledande befattningshavare tjänar ännu mer är knappast övertygande, vare sig det gäller jämförelser med konkur-

renter, andra inhemska bolag eller förhållanden utomlands. Argumentet att svenska företag konkurrerar om toppchefer på en internationell marknad är överdrivet. En undersökning som gjorts vid Handelshögskolan på Göteborgs universitet visar att svenska direktörer inte alls är så flyttbenägna som det hittills har hävdats. Tvärtom är det mycket få av dem som blivit vd för ett utländskt bolag. Trots detta är det argumentet om den internationella konkurrenssituationen som har drivit upp vd-lönerna med i genomsnitt 70 % de senaste fem åren.

Vi kristdemokrater anser mot bakgrund av det som har hänt att det bör finnas ett tak för hur mycket en vd i ett statligt bolag ska kunna få i ersättning.

Fru talman! För ett år sedan stod vi här i talarstolen och debatterade statliga företag. Jag lyfte då fram problemet med mutor och korruption i Systembolaget.

Inom kort kommer åklagaren att väcka åtal mot nära nog hundra chefer från Systembolaget. Åtminstone är det så många som utredningsmaterialet omfattar. Utredningen har dokumenterat 773 olika muttillfällen. Och då har man ännu inte utrett Systembolagets affärer med Vin & Sprit – en härva som påstås, åtminstone i förrgår i DN, vara minst lika stor som den som nu är färdigutredd.

Trots att bolagsledningen under flera år har fått rapporter om oegentligheter har den, enligt det material som näringsutskottet fått ta del av från Riksrevisionen, inte agerat tillräckligt kraftfullt för att sätta stopp för mutkulturen. Tvärtom den bild som bolagets styrelse och vd velat ge visar Riksrevisionens granskningsunderlag att bolagsledningen och vd:n Anitra Steen endast har gjort marginella justeringar i relevanta regelsystem och att ”de samlade indikationerna på oegentligheter borde ha föranlett mer kraftfulla uppföljningsåtgärder än de som enligt befintlig dokumentation har genomförts”.

Frågan är om en annan vd i ett annat statligt bolag hade kunnat göra så. Vi har under året sett hur Sveaskogs vd fick gå eftersom han inte delade regeringens vision för Sveaskogs utveckling. Varför sitter Anitra Steen kvar som vd för Systembolaget, som ju ytterst är ansvarig för den största korruptionshärvan i Sveriges historia?

Fru talman! Anitra Steens förtroende som vd för Systembolaget är förbrukat. Jag anser att en första tydlig signal om att regeringen liksom vi kristdemokrater anser att statens företagande ska stå på en tydlig etisk grund skulle vara att regeringen utnyttjade sitt ägarinflytande till att avskeda Anitra Steen och i stället tillsätta en vd som är obefläckad av denna stora korruptionshärva.

Fru talman! Jag står bakom alla våra reservationer men nöjer mig med att yrka bifall till reservationerna 1 och 11.

Anf. 179 ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru talman! 200 000 personer är anställda i statliga företag, koncerner och affärsverk. Staten är den största ägaren på Stockholmsbörsen. Är det här bra, fru talman? Är det problemfritt? Är det bästa sättet att driva dessa företag på? Ska staten äga och driva företag?

Frågorna har varit uppe i riksdagen några gånger i allmänna ordalag. Återigen har vi nu en skrivelse som berör detta.

Det är inte bara näringsutskottet och Centerpartiet, Folkpartiet, Kristdemokraterna och Moderaterna som ifrågasätter detta. Det framgår också att ett annat utskott, konstitutionsutskottet, har tittat närmare på Näringsdepartementets handläggning vad gäller statligt ägande och i ett uttalande poängterar frågetecknen och problematiken kring de dubbla roller som staten som ägare har.

Förtroendekommissionen har gjort bedömningen att styrningen av de statligt ägda företagen präglas av otydlighet i ägaruppdraget och att det saknas resurser att utöva ägarrollen aktivt.

Även Konkurrensverket har gjort en utredning som visar att när offentliga aktörer agerar på en konkurrensutsatt marknad uppstår ofta problem. Man säger att ett fortsatt arbete behövs för att förtydliga när offentlig näringsverksamhet ska få bedrivas i statligt ägande.

Fru talman! Detta var några exempel på andra myndigheter, organ och utskott som har markerat tvivel och ifrågasättande kring statligt ägande. Därför är det inte speciellt förvånande eller anmärkningsvärt att det också finns en reservation vad gäller detta i betänkandet.

Fru talman! Statens främsta näringspolitiska uppgift måste vara att ange ramar och regelsystem för näringslivet och ge förutsättningar för långsiktig tillväxt. Om då staten samtidigt uppträder som ägare och som regelutformare för näringslivet blir det naturligtvis vissa problem. Grundprincipen måste vara att konkurrensutsatt verksamhet ska bedrivas i privat regi. En privatisering leder till en ökad renodling av statens roll som lagstiftare och normgivare, och det är bra och önskvärt. Därför är, vilket denna reservation innebär, det enda rimliga att staten lägger fram en plan med en tydlig strategi för en utförsäljning av statliga företag.

Fru talman! Centerpartiet ställer sig bakom reservationerna i betänkandet men yrkar bifall endast till reservation 1.

Anf. 180 KARL GUSTAV ABRAMSSON (s):

Fru talman! Det här skulle kunna ha varit en önskerepris av alla våra debatter från tidigare år, men tyvärr är det inte så. Vi hör samma gamla uttjanta argument från de borgerliga partierna om hur oförnuftigt det är att staten ska äga företag. Argumenten är inte nya och fräscha utan de gamla och uttjanta. Det känns lite trist. Egentligen skulle vi, som jag hörde ryktas i dag, ställa in den här debatten därför att allting är känt. Men nu har vi inte gjort det, och då ska vi genomföra den.

Här pratar samtliga om att staten genom sitt företagande bidrar till att snedvrیدا konkurrensen. Staten är både domare och spelare. Man ska renodla rollerna. Varför ska staten äga företag över huvud taget? Anne-Marie Pålsson var tydlig på det: Vi vill inte att staten ska äga företag. Det är inte av praktiska skäl, tror jag, utan mer av ideologiska.

Man ska ha tydligare ägare. Vi har ansträngda statsfinanser. Det ska tillsättas kommissioner. Man använder skattemedel för att konkurrera. Det är hemlighetsmakeri med underlag i statliga företag.

Det finns ingen ände på alla argument som man använder för att bevisa att staten är en dålig företagsägare.

Jag tror att det egentligen är väldigt få, om man ska vara uppriktig, som känner igen sig i den här kritiken. Fråga svenska folket i stället! Vad tycker svenska folket om att staten äger 56 eller 57 företag och ett par hundra dotterbolag som fungerar, tjänar samhället och tjänar sina syften

väldigt bra? De tjänar också pengar till statskassan. Det är ett antal miljarder som vi använder som statsbidrag till exempel till kommuner där vi jobbar med äldreomsorgen, barnomsorgen och driver skola av bra kvalitet. Det är inte så att de här pengarna försvinner någon annanstans. De kommer ju tillbaka till staten som ägare genom på bolagsstämman beslutade årliga utdelningar.

I går fick vi händelsevis en rapport om de senaste nio månaderna för våra statliga företag. Det var i stort sett bara positiva siffror. En resultatökning på 51 %, ett resultat på 23,6 miljarder kronor intjänade efter skatt och en omsättning på drygt 219 miljarder. Investeringarna i de statliga företagen ökade till 20,6 miljarder, och räntabiliteten på det insatta kapitalet uppgick till 14,3 %. Den totala tillgångsmassan i våra statliga företag uppgår nästan till 1 biljon kronor, 900 miljarder. Det äger vi tillsammans, vi svenska folk. Men det tycker inte de borgerliga partierna om. Jag gillar det skarpt.

Vi har några bra företag som jag tycker att vi ska vara särskilt rädda om, Vattenfall till exempel och Sveaskog. Vi har en ganska stor del i Telia Sonera, som har gått väldigt bra de senaste tre kvartalen och bidragit till att vi så småningom kommer att få in en bra slant i statskassan.

Åsa Torstensson var inne på att de statliga företagen har många anställda, nästan 200 000. De är spridda över hela landet och bidrar till att upprätthålla en god regionalpolitik, med automatik kan man dessutom säga.

Därtill vill jag säga att staten till skillnad från många andra sköter sina företag på ett ganska bra sätt. Öppenheten är mycket större än ni vill påstå. Det som sägs om mörkläggning känner jag inte igen. Det är fullständigt orimligt att påstå det när vi har tillgång till alla de handlingar som vi vill ha, om vi bara frågar. Men det är en del som inte bryr sig när man får ta del av handlingar.

Jag vill också påminna om att vi hade information från Sveaskog i näringsutskottet för några dagar sedan. Det är ett lysande företag som äger naturtillgångar i Sverige som hela svenska folket också är delägare i. Det går väldigt bra. Det går före när det gäller produktion av virke. Det går före när det gäller biologisk mångfald. Det gör allting, tycker jag, väldigt mycket mera rätt än många andra gör i dag. Dessutom tjänar bolaget pengar, 600–800 miljoner per år i överskott.

Dessutom uttalade styrelseordföranden i Sveaskog, som vad jag vet inte är socialdemokrat, ett stort förtroende för staten som företagsägare. Tydliga, klara besked. Kalla det för ägardirektiv eller vad ni vill.

Han säger också så här: Absolut inte privatisering av företagen. Så småningom – det kanske skulle gå väldigt fort – skulle företaget Sveaskog och 4 miljoner hektar skogsmark vara i händerna på utländska företags ägare. Tycker ni att det skulle vara bra? Svara på den frågan!

Nej, jag tycker att ni borde prestera någonting mycket bättre. Och ni kan också, om ni vore ärliga, erkänna att redovisningen till riksdagen när det gäller förvaltningen av de statliga företagen har blivit mycket bättre. Möjligen beror det på att vi har debatterat staten som företagsägare i kammaren, men det beror också på att vi lär oss så mycket mer. Öppenhet, olika policyer som är knänsatta, regler för hur företagsledare ska bedömas och avlönas, avveckling av bonusprogram, borttagande av incita-

mentsprogram – staten går före, visar vägen för hur även privata företag ska agera. Det tycker jag är väldigt bra.

Men jag kan inte avhålla mig från att kommentera det Maria Larsson tar upp om Systembolaget. Jag tycker det närmast är en osmaklighet att ge sig på en företagsledare som har försökt att komma till rätta med stora problem i ett företag som vi äger, nämligen Systembolagets vd Anitra Steen. Jag tycker mig ändå se bockfoten sticka fram lite grann. Det är nog inte Anitra Steen som Maria Larsson är ute efter utan någon annan.

Men problemet är ju att med den inställning som Kristdemokraterna och Maria Larsson nu redovisar lägger man fram något slags förslag om yrkesförbud. Vilket jobb skulle en människa ha som råkar vara gift med en statsminister? Det kunde också vara en kvinna som var statsminister. Vilket jobb ska en sådan människa ha för att det ska vara tillåtet att ha det utan att bli kritiserad? Jag tycker att det är dåligt gjort att ställa till det på det här sättet.

Systembolagets vd försökte faktiskt ställa upp. Hon tog ett eget initiativ. Det ska man väl ändå inte bli straffad för. Jag tycker att det är att gå väldigt mycket för långt.

Sedan får vi se vad de utredningar man håller på med och åtalet kommer att leda till. De ska behandlas enligt de rättssystem som vi har, som vi har beslutat om bland annat här i riksdagen. Så småningom ska det här avvecklas på ett bra sätt.

Fru talman! Jag får nöja mig med detta och yrkar bifall till förslaget i dess helhet och avslag på reservationerna.

Anf. 181 ANNE-MARIE PÅLSSON (m) replik:

Fru talman! Det är fullständigt rätt att vi i Moderaterna inte vill att staten ska driva företag. Det är helt rätt uppfattat. Vi kommer att säga det så länge som så är fallet, det vill säga så länge vi har statliga företag i den omfattning som vi har. Vi tycker att det finns god grund för detta. Vi menar att det är en fråga om trovärdighet. Staten måste vara trovärdig i medborgarnas ögon. Det är oerhört viktigt. Därför kan man inte både vara domare och spelare.

Svenska folket, fru talman, upprörs över Systembolaget. Man upprörs över de mutor och de korruptionsskandaler som har präglat detta bolag.

När det gäller vd:s roll i detta tror jag att Karl Gustav Abramsson missar en mycket viktig poäng. Det är signaleffekten av att ägarna byter ut en vd som klantar till det för sig. Det är liksom det som är hela poängen med en styrning av företag. Vd ska veta att har jag gjort bort mig, har jag missat, har jag varit dålig i mitt ledarskap är det jag som har ansvaret och jag byts ut. Detta vet alla andra vd:ar, och det är precis det som gör att en vd till varje pris inte vill hamna i en sådan situation.

Men när ägarna inte byter ut vd signalerar man i själva verket inte bara till denna vd utan till alla andra vd:ar att ni får göra bort er, vi är så nöjda och glada bara ni försöker ändra er. Det här är viktigt.

Även när det gäller bonus är det viktigt att ta upp den här frågan. Även på den punkten missar man. Regeringen sätter själv upp målen för hur pensionsförmåner och bonusar ska se ut. Vd:ar i de statliga bolagen tar ut mer än det som regeringen har bestämt. Förklarar man det för Pagrotsky säger han att vi får väl acceptera att det tar lite tid innan de ändrar sig.

Anf. 182 KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik:

Fru talman! Jag menar att argumenten är desamma. Anne-Marie Pålsson säger att staten inte ska vara domare och spelare. Det gör också representanten för Folkpartiet.

Nu är det så att det här företagsägandet har koncentrerats till en särskild ägarenhet på Näringsdepartementet som är skild från all övrig hantering av bolagen. Att sedan förvaltningen för några bolag ligger på andra departement har att göra med vilket uppdrag de har.

Det där argumentet biter inte riktigt. Det biter inte på mig, det biter inte på Socialdemokraterna och jag tror inte att det biter på svenska folket.

Vad gjorde Systembolagets vd när hon kom in i bolaget? Det måste väl ändå accepteras att man får lite tid på sig att sätta sig in i verksamheten.

När de här frågorna och misstankarna började uppdragas var det faktiskt Systembolagets ledning som tog initiativ till att göra utredningarna. Man kan väl inte få sparken för att man vidtar åtgärder för att rätta till felaktigheter i ett bolag? Vem skulle då vilja bli vd i ett företag? Vem skulle då vilja bli vd i Systembolaget? Jag tror inte att någon skulle vilja bli det.

Nej, en vd i ett bolag som klantat till sig ska ha sparken. Men Anitra Steen har verkligen inte klantat till sig. Hon har gjort rätt. Hon har tagit itu med det här och försöker att rensa i systemet.

När det gäller de bonusar och pensioner som Anne-Marie Pålsson tar upp finns det väldigt klara instruktioner för hur det ska avvecklas. Vissa avtal är ingångna och ska naturligtvis hållas. Man får väl ändå avvakta att detta sker för att man ska komma i fas med det som regeringen har beslutat. Försök inte förvirra oss eller svenska folket! Här finns det regler. De ska följas, och de följs.

Anf. 183 ANNE-MARIE PÅLSSON (m) replik:

Fru talman! Det finns här en icke betydande form av dubbelmoral. Å ena sidan säger regeringen att syftet med det statliga ägandet är att det ska vara en förebild, på området för jämställdhet, för etik, miljö och allting annat som man nu formulerar.

Det låter väldigt bra. Om man hade varit på det sättet och agerat på det sättet tror jag att Karl Gustav Abramsson hade haft fullständigt rätt. Svenska folket hade tyckt att detta hade varit en ganska bra ordning. Men nu är det inte på det viset. Staten är inte en god förebild. Staten agerar inte på det sätt som man säger att man ska agera. Det blir den ena brandkårsutryckningen efter den andra. Det var Systembolaget, det var Vin & Sprit, och nu är det Vattenfall.

När det gäller Vattenfall, däremot, skulle jag inte vilja gå så långt som att anklaga Vattenfall för en försumlig ledning, alls icke, tvärtom. Där har det brustit i att ägarna inte har talat om för Vattenfall vad de ska göra. Man har inte talat om för Vattenfall i ägardirektiv att de ska gå före på miljöområdet. Det har man missat. Man har inte varit tydlig. Det säger Riksrevisionen. Man är inte transparent. Man får inte den informationen.

Det är de här problemen som vi tar upp. Vi menar att detta är allvarligt ur trovärdighetssynpunkt. Det här borde man arbeta för. Om man inte mäktar med det ska man inte vara någon ägare. Då ska man koncentrera

sig på att göra det man kan, göra det bra och låta dem som kan driva företaget göra det. Man ska ställa upp villkor så att företagsamheten sker på ett bra sätt för alla.

Prot. 2004/05:37
25 november

Statliga företag

Anf. 184 KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik:

Fru talman! Jag tycker tvärtom vad Anne-Marie Pålsson tycker när det gäller syftet med bolagen. Vi har själva bidragit till att rikta in verksamhet genom särskilda riksdagsbeslut för ett antal bolag, genom riktlinjer som anger ramarna. Sedan ska ägaren som direkt representeras av regeringen fylla det med ytterligare innehåll. De bolagsinstrument som de statliga företagen jobbar efter är inte fler än de privata jobbar efter. Där ska man reglera hur det ska fungera. Sedan ska man kritisera eller komplettera på bolagsstämmor. Jag vill nog påstå att Vattenfall har fått rätt så tydliga instruktioner om vad de borde göra. Om man läser ett antal propositioner, betänkanden och beslut från Sveriges riksdag kan man väldigt tydligt se det.

Jag tror inte att det är fel på instruktionen. Det är möjligen så att vi inte vet vilka planer Vattenfall har när det gäller att gå före på miljösidan. De har nyligen presenterat ett ganska stort projekt. Det är väl ändå i linje med vad man kan säga är miljömässigt gott att göra. Sedan kommer det säkert väldigt mycket mer.

Jag tycker att de statliga företagen föregår med gott exempel, dessutom med en öppenhet som de privata företagen knappast presterar. Vi har chans att kritisera de statliga företagen. Vi kan stå och göra det i riksdagens kammare. Det tror jag inte vi kan göra särskilt mycket när det gäller de privata företagen.

Där tycker jag inte att Anne-Marie Pålsson har särskilt mycket rätt. Hon har mycket mera fel än rätt i alla fall.

Anf. 185 ANDRE VICE TALMANNEN:

Innan vi går vidare skulle jag vilja uppmana ledamöterna att hålla sig till betänkandets innehåll och tänka sig för innan människor anklagas som inte kan bemöta det här i kammaren.

Anf. 186 MARIA LARSSON (kd) replik:

Fru talman! Gammal skåpmat – exakt det uttrycket vet jag att K G Abramsson använde förra året. Det var nästan exakt samma formuleringar i anförandet och i replikskiftena. Jag undrar vem det är som upprepar sig. Dessutom tror jag att K G Abramsson lyssnar dåligt. Halva mitt anförande upptogs av något som vi kallar för samhällsnyttiga företag som faktiskt är en innovation för i år och som jag hade tänkt mig att kanske få någon liten synpunkt på. Inte behöver vi upprepa oss. Vi förses med ständigt nya exempel på missförhållanden i statliga bolag som vi kan ta upp, nya för varje år. Det är definitivt inte upprepande.

Om nu K G Abramsson inte tror på oss måste väl K G Abramsson ändå tro på Riksrevisionens rapporter. Där står faktiskt precis det som jag läste innantill i mitt anförande när det gäller Systembolaget: De samlade indikationerna på oegentligheter borde ha föranlett mer kraftfulla uppföljningsåtgärder. Det är vad Riksrevisionen skriver i sin granskningsrapport. Det är minsann inget godkännande.

I K G Abramssons värld är det rosenrött och vackert. K G är en lojal partimedlem som kanske premieras med en liten vd-post så småningom. Det vet man inte så noga.

Jag måste komma till en fråga och skicka med den innan talartiden tar slut. Jag skulle vilja veta K G:s syn på vd-löner i statliga bolag. Ska det finnas någon särskild policy? Är det besvärande att Vattenfalls vd får högre bonus och lön än Sydkrafts och Fortums? Hur mycket ska man som statlig vd kunna tjäna?

Anf. 187 KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik:

Fru talman! Först vill jag ge en kommentar kring de samhällsnyttiga företagen. Vi kallar det företag med särskilda samhällsintressen. Det har vi gjort i flera år. Det är väl ungefär samma sak? De ska uppfylla samma syften. På den punkten borde vi väl i så fall vara ganska överens. Ordvalet kanske inte har så stor betydelse. Det är målsättningen med företagen som gäller.

Jag har stor respekt för revisorer. Det har jag. Men skillnaden mellan att vara operativ i ett statligt företag och att vara riksrevisor är att de kan se allting i historiens ljus. Det kan inte de som står på plattan och ska fatta beslut göra. De måste göra det utifrån den kunskap de har vid just den tidpunkten och med det goda underlag de givetvis har skaffat sig. Jag är inte alltid beredd att köpa vad revisionen säger. Det finns åtskilligt att fundera över, till exempel vad man har sagt om Vattenfall och styrningen av Vattenfall. Jag tror att jag törs tillåta mig att säga att man lite grann blandar ihop det som de ska granska i förhållande till uppdraget från riksdagen och det vi som politiker ska, förmår och får besluta. Riksrevisionen är ingen politisk institution. Jag tror att det finns mycket att diskutera där.

När det gäller vd-löner i statliga bolag har jag redan sagt att det står i instruktioner att man ska vara återhållsam, att man inte ska vara löneledande och att man ska titta på jämförbara företag. Om det nu skulle finnas något som är kvar får man lov att justera det. Det gör styrelserna, och regeringen utser styrelserna. Så småningom kommer man att behöva göra det.

När det gäller mina eventuella premier för att jag är partiloyal ska jag inte ta någon vd-post, men en stubbe i skogen skulle passa mig väldigt bra.

Anf. 188 MARIA LARSSON (kd) replik:

Fru talman! Vi menar kanske inte riktigt samma sak. Jag tror att K G Abramsson tjänar på att läsa vår motion. När vi talat om samhällsnyttiga företag indikerar det ett större inflytande från det civila samhället. Det är också ett sätt att sprida ägandet. Det tycker vi är en intressant tanke som borde prövas och utredas närmare för att se om vi kan få ett större engagemang i de statliga bolagen, vilket vore värdefullt.

Jag blir verkligen förundrad över att K G lovsjunger alla statliga bolag – de är utan fel och brister – men kritiserar Riksrevisionen för att den gör ett granskningsuppdrag som inte är trovärdigt. Det tycker jag är mycket allvarligt, att inte ha tilltro till den riksrevision som är satt att granska den verksamhet som regeringen ägarstyr.

Vi använder den också som instrument i riksdagen. Jag skulle vilja att Karl Gustav närmare förklarade det. Menar han att det överlag är återhållsamma löner som gives? I så fall har vi väldigt olika uppfattningar om vad som är återhållsamt.

K G skyggar lite här och vill inte sätta någon gräns. Är det rimligt att en vd tjänar 25 gånger mer än genomsnittslönen för en arbetare i bolaget? Det är en konkret fråga, som jag skulle vilja ha besvarad med ja eller nej.

Anf. 189 KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik:

Fru talman! Jag kan ju bara läsa Riksrevisionens rapporter och bedöma dem utifrån de beslut som till exempel har fattats i Sveriges riksdag. Då tycker jag på vissa punkter att det mera rör politik än juridik och förvaltning. Det måste väl ändå vara upp till den enskilde ledamoten att kunna ha en sådan uppfattning. Jag har också läst en del av det underlag som har presenterats när det gäller Riksrevisionens granskning av till exempel Vattenfall. Jag säger nu att jag inte har generaliserat. Jag tog upp exemplet Vattenfall, där jag tycker att man har missat en del av poängen.

Jag har som sagt svårt att tala illa om revisorer. Det är inte det som det är fråga om, men jag bör ändå kunna få ifrågasätta det, och en del av deras rapportering kommer ju så småningom till kammaren, och då ska vi debattera deras inställning till bland annat Vattenfall.

Vd-löner: Det är styrelsen som fattar beslut om lön till vd, men styrelsen har numera en konkret instruktion om hur löner ska sättas för företagsledande personal. Det som har gällt tidigare måste vi lägga till historien – nu är det framtiden som det gäller. När man kan justera löner för våra verkställande direktörer ska man naturligtvis göra det, och för detta finns det en ganska tydlig instruktion. De ska inte vara löneledande, och de ska kunna jämföras med löner i jämförbara företag. Jag tror att den instruktionen är tillräcklig.

Om lönen sedan ska vara 20 eller 25 gånger medellönen för en arbetare kan inte jag svara på. Det hör nog mera till styrelsens uppgifter att bedöma. Jag tror att den är kapabel att göra det. Där sitter folk från näringslivet med stor kompetens, med hög kunskap och med lång erfarenhet. Jag tror att man kommer att kunna lösa detta.

Anf. 190 ÅSA TORSTENSSON (c) replik:

Fru talman! K G Abramsson inledde med att kritisera de fyra borgerliga partierna för gammal skåpmat. Jag tänker inte upprepa det som vi tidigare haft uppe i debatter, men jag lyssnade på K G Abramsson när du blommade ut och beskrev hur bra de statliga företagen är. De är väl fördelade över landet, och det svenska folket applåderar med glädje att vi har statliga företag i Sverige.

Jag blev då ganska nyfiken, för det kan inte vara så att vi har uppnått den absolut optimala situationen för statliga företag. Vad ska vi nu förvänta oss? Vilken dröm är det som K G Abramsson när? Skulle vi kunna få lite nyheter här i kammaren? Vad kan vi nu förvänta oss i form av förstatligande framöver, eftersom det är så positivt med det statliga ägandet? Jag utgår från att vi nu inte har det optimala läget utan det vore bra om K G Abramsson kunde förmedla en nyhet som vi kan diskutera här i

kammaren. Vad är det som ytterligare ska förstatligas? Det måste väl då vara målet.

Anf. 191 KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik:

Fru talman! Nej, det har jag verkligen inte sagt. Om jag antytt att det är något sådant program som jag gläder mig åt är det helt fel. Om Åsa Torstensson hade gått tillbaka till de tidigare debatterna skulle hon ha erinrat sig att jag har sagt att vi är väldigt pragmatiska när det gäller det statliga företagsägandet. Vi kan sälja företag, vi kan köpa företag och vi kan delutförsälja. Vi har flera exempel på det. Det är inte fråga om att skapa maximal lycka genom att förstatliga olika verksamheter, men på vissa områden har staten gått före.

Det kan ha historiska förklaringar, och det kan också ha andra förklaringar. Så länge staten är en god företagsägare och tjänar pengar åt sina medborgare och omsätter dem till välfärdsproduktion tycker jag att man mycket väl kan försvara det. Det är det som jag är glad över. Jag är glad när vi kan pumpa in 14, 15, 16, 17, 18 eller 20 miljarder i statskassan. Det tycker jag är väldigt bra.

Anf. 192 ÅSA TORSTENSSON (c) replik:

Fru talman! Det fanns i K G Abramssons anförande inte ett tecken på att det fanns något intresse för att bemöta eller möta den borgerliga reservationens tankar om att det också fanns ett värde i att sälja ut för att skapa mer tillväxt, skapa ytterligare en privatisering i det här landet som i sig också genererar nya arbetstillfällen, därtill över hela landet. Det fanns inte ett tecken på detta i K G Abramssons anförande. Därför blir min följdfråga eftersom det fortfarande var en så positiv beskrivning: Tar man från Socialdemokraterna inte alls till sig det som Konkurrensverket faktiskt beskriver, att när offentliga aktörer agerar på en konkurrensutsatt marknad uppstår det problem? Tar man inte till sig någonting av den kritiken som faktiskt kommit från Konkurrensverket? K G Abramsson brukar säga att det mig veterligen inte är några borgerliga företrädare som går just vår väg i det sammanhanget.

Anf. 193 KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik:

Fru talman! Jag tror visst att man kan skapa bra tillväxt och bra företagande om staten avvecklar en del av sina företagsinnehav. Åsa Torstensson kan väl inte ha glömt de förhandlingar som vi hade om Sveaskog när staten skulle ta över Assi Domän och vi bildade Sveaskog. Vi kom då överens om ett utförsäljningsprogram för det företaget. Vi gjorde upp om det just med Centern för att skapa lokalt företagande och för att skapa förutsättningar för lokal tillväxt.

Jag tycker att det är trovärdigt när jag säger att vi är pragmatiska. Vi behöver inte nu för alltid bestämma att vi ska äga de här företagen och avveckla andra. Det gör vi när vi ser att det passar.

Vad sedan gäller Konkurrensverkets kritik: Det är klart att vi visst gör fel ibland. Det måste man ta åt sig, och då måste man rätta till sådana bekymmer. Men det behöver inte vara fråga om hela systemfel. Det kan vara ett missgrepp. Det är i övrigt otydligheter som vi har till exempel i vår lagstiftning, och om det skulle vara till skada för svenskt näringsliv eller för svenskt företagande, för kommuner eller för andra, ska vi natur-

ligtvis ta itu med det, men vad jag menar överlag är att staten är en duktig företagsägare och tjänar pengar åt sina medborgare som vi använder till väldigt nyttiga saker. Det kan väl ändå inte Åsa Torstensson tacka nej till.

Prot. 2004/05:37
25 november

Statliga företag

Anf. 194 HANS BACKMAN (fp) replik:

Fru talman! K G Abramsson sade i sitt anförande att man ska vara rädd om Sveaskog. Jag vill fråga: Anser Socialdemokraterna att det finns något problem med att Sveaskog nu ägnar sig åt att bedriva verksamhet genom naturturism, rekreation och upplevelser? Detta sker samtidigt som Sverige har problem med att för få företag startas. Vi har behov av flera företag som växer, och turistbranschen är en bransch som inom vissa delar av Sverige är en möjlig tillväxtbransch för privata aktörer.

Anf. 195 KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik:

Fru talman! Jag ska villigt visa överseende med Hans Backmans fråga. Var Hans Backman möjligen med när Sveaskog behandlades i utskottet? Nej. Om Hans Backman hade varit där skulle han aldrig ha ställt den frågan.

Det kan vara så att flera har missuppfattat detta. Med det tilläggsuppdrag som Sveaskog nu ska få är det inte fråga om att Sveaskog ska starta företag inom naturturismområdet utan man ska upplåta sina marker på sådana villkor att man kan starta lokala företag, så att det lokala entreprenörskapet ska kunna växa. Det ställer vi upp på. Jag tycker att detta är väldigt bra. Det beskrev Bo Dockered, styrelseordförande i Sveaskog, på ett väldigt tydligt och bra sätt. Det måste väl alla gilla. Det tycker jag att Hans Backman också borde gilla. Inget eget företagande. Inga egna dotterbolag eller så för att jobba inom turistnäringen. Styrelseordföranden var väldigt tydlig på den punkten.

Anf. 196 HANS BACKMAN (fp) replik:

Fru talman! Man kan möjligen fråga sig varför de privata aktörerna behöver just Sveaskogs mark. Vore det inte ännu bättre om de fick så att säga starta egna verksamheter på egen mark och var helt oberoende? Det kan vi väl få en kommentar om. Annars är det bra om man uppmuntrar det lokala entreprenörskapet. Men entreprenörer brukar vilja vara fria från inblandning av stat och kommun, så jag har väl vissa tvivel om att företagarna och entreprenörerna är lika lyckliga som K G Abramsson över detta.

Jag skulle också vilja komplettera med en följdfråga. K G Abramsson sade att folket är så lyckligt och glatt över att vi har statliga företag. Han trodde att det är positivt i mångt och mycket. En sak som man kan titta på är apoteksmonopolet. Anser K G Abramsson att det vore bra om detta försvann, så att man skulle kunna köpa sig en huvudvärkstablett efter att apoteket har stängt? Jag tror att folk i Hofors skulle vara jättegglada om de kunde köpa en huvudvärkstablett halv nio på kvällen på ICA i stället för att behöva vänta till dagen efter och få lägga sig med huvudvärk. Skulle det kunna vara en sak som skulle kunna göra folk ännu lyckligare, i stället för att ha det som i dag med ett apotek som stänger tämligen tidigt?

Anf. 197 KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik:

Fru talman! Först vill jag ta upp det här med att lokala entreprenörer skulle starta verksamhet på sin egen mark. Det är klart att man kan få göra det om man har det. Sveaskog erbjuder ju nu tillköpsmöjligheter med 300 000 hektar. Det är väl ett bra program för att öka det lokala företagandet. Men i huvudsak tycker jag att vi ska upplåta våra gemensamt ägda tillgångar för att de lokala entreprenörerna på naturturismens område ska kunna verka, skapa nya aktiviteter, tjäna pengar och försörja sig.

Det var som om jag hade på känn att det skulle komma något om Apoteksbolaget. Jag skulle vilja rekommendera Hans Backman att läsa rapporten *Nya villkor för apotek och läkemedelsförsäljning*, en utredning som Institutet för hälso- och sjukvårdsekonomi i Lund har gjort. Den visar på att där man har avreglerat apoteksmarknaden har tillgängligheten minskat. Jag vet inte var Hans Backman bor, men det är möjligt att han aldrig skulle se röken av en magnecyl om vi avreglerade apoteksmarknaden. Han skulle få ha ont i huvudet varenda dag och varenda kväll och ha svårt för att sova. Läs den rapporten, så ska vi se att vi ska vara lyckliga till och med över att vi äger Apoteksbolaget och att vi har ett distributionsnät som fungerar väldigt väl när det gäller både receptbelagda läkemedel och andra som man kan köpa fritt – till bra priser, dessutom!

Anf. 198 LENNART BEIJER (v):

Fru talman! Efter en sådan här debatt är det svårt att tillägga något nytt, får man säga. Men för mig är det viktigt att stryka under att det faktiskt är väldigt trevligt att följa den utveckling som den här skrivelsen om de statliga företagen som vi får varje år har genomgått. Den blir bättre och bättre, och den ger ju verkligen bra information om allt som kan vara av intresse. Och skulle det vara något mer som vi tycker skulle vara av intresse så tror jag inte att det är omöjligt att få in det också.

Vi ledamöter i riksdagen, som också representerar ägarna, svenska folket, har ju stora möjligheter att följa de statliga företagens utveckling och också föreslå förändringar och förbättringar. Riksdagsledamöterna har möjlighet att få all den information man önskar. Vi kan ställa frågor på bolagsstämmorna och vi kan kalla ordförande och vd:ar till diskussioner i utskotten och till partigrupperna. Ledningarna för de statliga bolagen vet dessutom att riksdagens ledamöter kan agera i riksdagen om frågor uppkommer. Man kan till och med vara väldigt tuff och kräva vd:ars avgång. De privata vd:arna löper inte samma risk i det sammanhanget.

De statliga bolagen är viktiga i många hänseenden: ekonomiskt, ur tillväxtpunkt och beträffande sysselsättning. Dessutom vet vi om att de statliga bolagen stannar i landet.

Man kan tycka att samtliga partier – jag har tänkt på det nu i snart tio år – skulle värdesätta våra statliga företag mera och att vi åtminstone någon gång om året skulle diskutera hur de här företagen skulle kunna bli ännu bättre och än mer kunde användas som verktyg för att påverka utvecklingen i näringsliv och samhälle.

Men tyvärr måste man väl konstatera att den här positiva och framtidsinriktade diskussionen är omöjlig. För de borgerliga partierna intar, i olika grad måhända – jag ska undersöka det senare – en mycket dogmatisk ståndpunkt. De statliga företagen är av ondo och ska säljas ut, säger man mer eller mindre unisont. Detta är ju lika fundamentalistiskt som att föreslå att hela näringslivet ska vara samhällsägt.

Fru talman! Jag accepterar att borgerliga partier har åsikten att staten i princip inte ska äga näringsverksamhet. Men i stället för att ha den inställningen, den principen: Varför pratar man i sina motioner och reservationer om att man vill uppnå ökad konkurrens, att man vill få bort inläsningen av statlig egendom och att man vill ha en ökad ägarspridning? Man frågar sig – vi har haft den diskussionen uppe förr om åren: Blir det verkligen en ökad konkurrens på exempelvis elmarknaden, om Vattenfall AB säljs till stora tyska eller franska elbolag? Blir det en bättre konkurrens om vi skulle sälja ut Sveaskog till några andra, privata skogsbolag? Skulle vi få en bättre konkurrenssituation eller ägarspridning om vi säljer Vin & Sprit? På vilket sätt skulle vi få en bättre ägarspridning ifall vi skulle sälja ut de övriga aktierna i Telia Sonera?

Åtminstone borde man ju få i gång en diskussion med våra borgerliga vänner i riksdagen om detta. Jag menar: Det kan ju vara så att ni har en principiell inställning att ni egentligen skulle vilja sälja alla bolag, men att ni samtidigt inser att historiskt och av andra anledningar – konkurrensmässigt och så vidare – kan det möjligen vara svårt. Åtminstone det lilla försöket att närma sig någon sorts rationell ståndpunkt skulle vara verkligen intressant.

Fru talman! Jag sade förut att det är lite skillnad på de borgerliga partierna. Man kan väl säga att vi är väldigt vana vid att Moderaterna vill köra hård utförsäljning, och kanske att vi också har lärt oss med åren att Folkpartiet och kd är ganska hårda i sin utförsäljning, även om jag tror att Kristdemokraterna tycker att Systembolaget trots allt ska vara kvar i samhälleligt ägande.

Men när man läser motionerna – det är många motioner, och jag kan ha läst lite fel också – ser man att många motioner har samtliga borgerliga partier skrivit under, och därför vill jag ställa en direkt fråga till Åsa Torstensson: Vill verkligen Centerpartiet sälja ut Vattenfall, Sveaskog, LKAB med mera? Jag tror att det i så fall är ett nytt ställningstagande. Jag är inte van vid att Centern brukar resonera så, helst inte som de här företagen spelar en så väldigt viktig roll över hela Sverige.

Ibland undrar man också: Varför lyssnar inte borgerliga ledamöter på den gamle moderatledaren Ulf Adelson, som är ordförande i SJ, trots att han väl inte är direkt känd som socialdemokrat? Han anser att SJ AB av rationella skäl bör kvarstå i statligt ägande. Jag tror som sagt inte att Ulf Adelson blivit statssocialist på äldre dar, utan han ser helt enkelt att det inte är något bra sätt att försöka splittra upp eller sälja ut SJ. Det är ingenting som är bra för Sverige eller för någon del av utvecklingen i det här landet.

På samma vis kan vi notera att lobbyisten Jan Johansson – jag vet inte om ni känner honom – anser att apoteksmonopolet ska vara kvar. Jan Johansson representerar små läkemedelsimportörer, och det är ju inte helt ointressant att personer som vanligtvis inte brukar prata för statligt

ägande i olika konkreta fall finner att det är det mest rationella sättet att klara vissa verksamheter.

Kan det vara så, fru talman, att borgerliga politiker kommit alltför långt ifrån verkligheten när det gäller näringsliv och samhälle? De borgerliga personer som leder olika statliga företag har nämligen ofta en annan uppfattning än vad borgerliga politiker i riksdagen har.

Fru talman! Jag yrkar bifall till förslaget i detta betänkande.

Anf. 199 MARIA LARSSON (kd) replik:

Fru talman! Jag vet inte om Lennart Beijer har lite ludd i örat eller lite ludd i ögat, som Nalle Puh brukar säga till Ior. Men det är ganska grova generaliseringar när Lennart Beijer uttalar sig om våra motioner. Om Lennart Beijer hade bemödat sig om att läsa lite noggrant hade han kunnat se att vi har en ganska utvecklad argumentation för ett antal bolag som vi tycker är viktiga att behålla i statens tjänst som statliga monopol därför att det finns särskilda skäl för det. Folkhälsoskäl är naturligtvis ett skäl.

Sedan finns det ett antal bolag som i dag finns på en konkurrensutsatt marknad, och vi tycker att det är mycket tveksamt med ett fortsatt statligt ägande av dem.

Sedan finns det en del bolag där vi skulle vilja se ett större ägande av det civila samhället och ett spridande av ägandet.

Men det finns också affärer som Lennart Beijer vill göra där han vill sälja ut statliga bolag på ett sätt där vi inte kan tänka oss att medverka. Ett sådant exempel är Green Cargo. Lennart Beijer har här i kammaren röstat för att sälja ut det helt eller i delar, och där den tänkte köparen är en annan statlig aktör i ett annat land.

Min fråga till Lennart Beijer är: Är det bättre med ett statligt ägande i ett annat land än ett statligt inhemskt ägande? Vad är skillnaden i fråga om detta, och varför kan Lennart Beijer tänka sig att tillstyrka en sådan affär?

Anf. 200 LENNART BEIJER (v) replik:

Fru talman! Först och främst tror jag att jag försökte vidröra detta. När exempelvis Kristdemokraterna i viss mån när det gäller dessa samhällsföretag försöker ha en annan argumentation försvinner trovärdigheten när de i nästa läge så hårt driver att det gäller att sälja de statliga bolagen och att göra det snabbt. De inser inte problemen ur konkurrenssynvinkel när man säljer bolag som Vattenfall, Sveaskog och Vin & Sprit.

Frågan om Green Cargo är intressant. Maria Larsson vinklade den här frågan lite grann. Men för min del handlar det om att få ett rationellt och effektivt järnvägssystem i hela Europa. Och jag tror att vi kommer att få se många förändringar i olika länders ägande av järnvägar och driften av dem framdeles. Den stora frågan är faktiskt: Hur ska vi på ett effektivt sätt kunna åka från norra Sverige till södra Europa utan att en massa problem och olika system uppkommer på vägen? Här tror jag faktiskt att Green Cargos linje, som naturligtvis också beror på att Green Cargo är ganska litet, är inriktningen. Alltså: En bra och effektiv järnvägstrafik är naturligtvis minst lika viktig som vem som äger de olika bolagen.

Anf. 201 MARIA LARSSON (kd) replik:

Fru talman! Det som bekymrar mig är att Lennart Beijer har varit beredd att medverka till en affär som definitivt skulle slå ihjäl de små aktörerna på hemmaplan.

Jag tycker att mitt perspektiv ofta är att se till mångfalden och till de små. Det är också därför som jag föreslår en statlig utförsäljning, inte därför att de som har mycket ska ha mer utan därför att de som har väldigt lite ägande i dag ska komma i åtnjutande av ett enskilt ägande. Detsamma gäller naturligtvis i fråga om skog. Detsamma gäller i fråga om att kunna äga sin bostad. Det är genomgående för vårt synsätt eftersom vi vet att den som har ett ägande också har ett engagemang i det som han eller hon äger, vilket vi tror är betydelsefullt för ett gott samhälle.

Jag slåss för de små. Det är anledningen till att jag tycker att det kan övergå mer i privat ägande, och det är anledningen till att jag tycker att man inte ska göra affärer där man slår ihjäl de små aktörerna i vårt eget land. Det är därför som jag är angelägen om att få till en större mångfald, och det är därför som jag är lite förvånad över att Lennart Beijer så ofta slåss mot de små.

Anf. 202 LENNART BEIJER (v) replik:

Fru talman! Maria Larsson överdriver återigen. Men jag ska ta Green Cargo som exempel igen. Om vi inte gör någonting är risken väldigt stor att större spelare kommer in på den svenska järnvägs- och godsmarknaden.

Vi vet att det redan i dag är svårt att stoppa en sådan utveckling därför att de olika linjerna kan gå över gränserna plus att man kan köpa upp olika järnvägslinjer i Sverige. Det är alldeles självklart att det då knappast skulle vara någon särskild fördel för små entreprenörer om man fick in utländska bolag utan att vi hade ett utvecklat samarbete. Det här är ett försök att få till stånd ett samarbete i norra Europa men på sikt kanske över hela Europa som fungerar effektivt och som är bra för samtliga länder som ingår.

Därför förstår jag inte när Maria Larsson säger att hon slåss för de små. Hon slåss ju egentligen för att Sverige ska bli av med sin godstrafik utan att få någonting annat i stället.

Anf. 203 INGEGERD SAARINEN (mp):

Fru talman! Miljöpartiet menar att det i vissa fall är motiverat med statligt ägda företag. Men det är viktigt att de då är föredömen, att de har goda sätt att agera.

Jag tror att det finns många miljöpartister runtom i landet som skulle ha förväntat sig och trott att jag skulle ha flera reservationer i detta betänkande, reservationer som skulle handla om etik, miljö, jämställdhet och annat. Att jag inte har det beror på att Miljöpartiet nu arbetar tillsammans med regeringen för att förbättra regelverket kring de statliga företagen.

Regelverket har fått kraftiga förbättringar. Jag ska läsa upp lite grann ur betänkandet när det gäller de förbättringar som har skett.

Regeringen beslöt i oktober 2003 om nya riktlinjer för anställningsvillkor och incitamentsprogram. Företagens styrelser ska vid beslut om anställningsvillkor ta ställning till företagsledarens totala ersättning inklusive pensionsvillkor och övriga förmåner.

Löner och övriga förmåner till personer i företagsledande och därmed jämförlig ställning ska vara konkurrenskraftiga men inte löneledande.

Om det finns incitamentsprogram ska de omfatta all anställd personal i företaget utom koncernchefen eller verkställande direktören. Särskilda incitamentsprogram som enbart riktas till personer i företagsledande ställning ska inte införas. I de särskilda fall då styrelsen beslutar om incitamentsprogram ska det finnas en direkt koppling mellan de mål som ska ligga till grund för belöningen i incitamentsprogrammet och företagets övergripande verksamhetsmål.

I Riksdagens revisorers rapport i mars 2003 konstaterades bland annat att de flesta företagen följer regeringens riktlinjer.

Revisorer väljs på mandatperioder om fyra år. Och när det sker omval ska deras arbete alltid utvärderas.

Revisorerna bör utvärdera hur företagsledningarna och styrelserna lever upp till regeringens riktlinjer när det gäller extern rapportering och anställningsvillkor. Och det är lämpligt att styrelsen bildar sig en egen uppfattning om revisorernas oberoende.

När det gäller frågan om information och öppenhet säger regeringen att det rör sig om en demokratifråga att statligt ägda företag har en öppen och professionell informationsgivning eftersom företagen ytterst ägs av svenska folket. Dessa företag bör vara minst lika genomlysta som börsnoterade företag.

När det gäller hänsyn till miljö, sociala frågor och etik bör dessa saker vara självklara utvärderingsparametrar för de beslut som rör förvaltningen av företag med statligt ägande. Att bolagen har en genomtänkt strategi för att hantera dessa frågor är en viktig del i den statliga ägarpolitiken.

Styrelserna i företag med statligt ägande bör besluta om en etikpolicy. Alla styrelser bör besluta om att bolaget ska ha en förankrad och gemensam etisk värdegrund. Handlingsprogram bör finnas för hur den gemensamma etiska värdegrunden kommuniceras såväl externt som internt. Regeringen hoppas att de statligt ägda företagen bedriver ett aktivt arbete i dessa frågor i sina respektive branschorganisationer.

När det gäller miljöansvar sägs det att det är styrelsens ansvar att säkerställa att företaget har en miljöpolicy och att aktivt följa företagets insatser i frågor som rör ekologiskt hållbar utveckling. Företag med statligt ägande bör därför, i likhet med näringslivet i övrigt, sträva mot ekologiskt hållbar utveckling och bidra till att de nationella miljömålen uppfylls.

Företag med miljöpåverkan behöver bedriva ett seriöst miljöarbete och ha god miljökompetens för att undvika miljörelaterade risker och kostnader. I de företag som har en betydande miljöpåverkan – direkt eller indirekt – bör miljöledningssystem införas. Det är regeringens ambition att fler företag, inte minst de statligt ägda, redovisar sitt sociala och miljömässiga engagemang genom att ansluta sig till globalt ansvar.

De statligt ägda företagens ledningar och styrelser bör vara ett föredöme i jämställdhetsarbetet. Detta gäller inte minst när nya ledande befattningshavare ska tillsättas.

Regeringen säger också att arbetet med mångfald är viktigt och förutsätter att företag med statligt ägande beaktar detta i sin verksamhet och personalpolitik. Det är regeringens förhoppning att de statligt ägda företagen kan bli föredömen när det gäller att reducera sjukfrånvaron.

Allt detta är ju väldigt bra saker. Det är alltså motiveringen till att jag inte reserverar mig mot dessa frågor. Det som finns skrivet i regeringens policy är bra. Sedan lyckas man ju inte alltid leva upp till detta, tyvärr. Självt har jag lämnat in två anmälningar till KU om Vattenfall.

Jag tycker att regeringen har låtit Vattenfall utveckla en egen klimatpolitik som avviker från EU:s, Sveriges och Tysklands politik. Mot riksdagens beslut om avvecklingen av kärnkraft har regeringen låtit Vattenfall fatta beslut som innebär att en stor del av investeringarna har skett och planeras att ske på just det här området. Regeringen har också låtit Vattenfall ta stora ekonomiska risker med medborgarnas egendom. Regeringen har låtit Vattenfall utvecklas på ett sätt som strider mot målen för Sveriges och EU:s konkurrenslagstiftning.

Det som står skrivet och det som vi har fattat beslut om är bra. Det finns naturligtvis saker som kan utvecklas framöver, men på det stadium där vi befinner oss nu tycker jag att det är bra skrivningar. Men det är viktigt att regeringen verkligen klarar av att styra mot målen.

Jag kommer med stort intresse att följa regeringens arbete med att gå från ett slapp till ett målmedvetet styre för att nå de mål som man vill nå.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 1 december.)

16 § Skärpta regler mot penningtvätt

*Skärpta regler
mot penningtvätt*

Föredrogs
justitieutskottets betänkande 2004/05:JuU7
Skärpta regler mot penningtvätt (prop. 2003/04:156).

Anf. 204 MARGARETA SANDGREN (s):

Fru talman! I det här ärendet behandlar utskottet regeringens proposition om skärpta regler mot penningtvätt jämte två i ärendet väckta motioner.

Regeringens förslag går ut på att förhindra att företag även utanför den finansiella sektorn används för penningtvätt. Det kan vara företag som bedriver fondverksamhet eller som handlar med varor av högt värde, fastigheter eller antikviteter. Det kan vara kasinon, godkända auktoriserade revisorer och skatterådgivare.

Förslaget innehåller regler om utvidgad identitetskontroll och en mer omfattande rapporteringsskyldighet vid misstänkta fall av penningtvätt. Utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker motionerna. I ärendet finns tre reservationer.

Med dessa ord överlämnar jag ordet till debattörerna i ärendet.

Anf. 205 JEPPE JOHNSSON (m):

Fru talman! Nuvarande penningtvättslag trädde i kraft 1994, och lagen har varit framgångsrik. Vi moderater välkomnar den utvidgning som man föreslår i betänkanudet.

Den utvidgning som vi debatterar i dag har sitt ursprung i 2001 års EG-direktiv som innebär en utvidgning av den krets som ska rapportera om misstänkt penningtvätt, precis som Margareta Sandgren sade tidigare.

Fru talman! Nästan all brottslighet går ut på att tjäna pengar, och den är i dag mycket mer gränsöverskridande än tidigare. Därför måste vi ha effektiva verktyg och redskap för att kunna stoppa och försvåra denna brottslighet. Att på olika sätt försöka att komma åt vinsten av brottslig verksamhet har visat sig vara effektivt.

Fru talman! Vi är överens med utskottsmajoriteten om de skärpta linjerna i penningtvättslagen, men i två avseenden har vi en annan åsikt.

Utvidgningen av lagen innebär att den krets som ska rapportera om misstänkt penningtvätt utvidgas. Även de så kallade förbrott som kan föranleda rapportering av penningtvätt utökas.

Vi välkomnar att regeringen har valt att gå längre än vad direktivet föreskriver när det gäller skyldighet att rapportera så kallade förbrott, som sker innan man misstänker penningtvätt. Men vi befarar att lagstiftningen riskerar att bli uddlös om rapporteringskravet inte åtföljs av kännbara reaktioner från samhällets sida för dem som inte följer lagen och underlåter att rapportera.

I fortsättningen ska lagen om penningtvätt omfatta allt från advokater och skatterådgivare till bil- och antikvitetshandlare – branscher där det finns mycket pengar.

Vi anser att om lagen ska bli så effektiv som möjligt är det viktigt att rapporteringskravet åtföljs av tillräckliga sanktioner för dem som inte följer lagen. Straffskalan bör därför utökas så att den inte enbart innehåller böter, utan det bör även finnas fängelsestraff med i straffskalan. Fängelsestraffet bör vara högst sex månader. Det är alltså inga stränga straff som vi pläderar för.

Men det finns en liten finess med att ha fängelse i straffskalan. Det innebär att man kan använda sig av vissa tvångsmedel när man ska utreda brott mot penningtvättslagen. Sex månaders fängelse i straffskalan gör det möjligt att utfärda reseförbud – ett hyfsat redskap i den här kampen. Man kan bestämma att den misstänkte ska ha anmälningsskyldighet, och man kan också genomföra någonting så effektivt som husrannsakan, vilket torde vara ganska effektivt och verksamt i kampen mot denna typ av brott.

Ni socialdemokrater brukar ju ofta slå er för bröstet med att ni med kraft vill bekämpa ekonomisk brottslighet. Har ni under de senaste 30–40 åren ivrat för stränga straff eller straff över huvud taget, så har det varit mot ekonomisk brottslighet. Därför är jag lite förvånad över att ni inte vill ta detta ytterligare lilla steg. Dessa tvångsmedel hade gjort den här lagen effektivare och bättre.

Fru talman! I det nu liggande förslaget kommer en stor mängd aktörer som deltar i affärstransaktioner att omfattas av penningtvättslagen – det finns en gräns på 15 000 euro.

De svenska småföretagarna har redan tusentals sidor som de förväntas att känna till med bestämmelser och pålagor. Att man är rapporteringsskyldig i dessa fall är ytterligare en pålaga. I betänkandet har man räknat med att det är ungefär 13 000 småföretagare som kommer att få en utökad skyldighet att rapportera. Vi säger inte att det är fel, men vi säger att det är viktigt att man hjälper och stöder de här småföretagarna så mycket som möjligt. Därför tycker vi att regeringen i samband med utvidgningen av penningtvättslagen borde ha vidtagit mer kraftfulla informationsåtgärder och gjort hjälpinsatser för dem som berörs av lagen. Utskottsmajoriteten hänvisar till information, att man ska ha en hyfsad hemsida och så vidare. Men många småföretagare håller inte på och surfar på hemsidor; de håller på med något helt annat.

Herr talman! Vi har uttryckt vår mening i betänkandets båda reservationer. Avslutningsvis yrkar jag bifall till den första av dem, nämligen reservation nr 1.

Anf. 206 LENNART NILSSON (s):

Herr talman! Egentligen skulle jag kunna instämma i det som Margareta Sandgren sade och i en stor del av det som Jeppe Johnsson inledde med. Herr talman och jag har ju varit med några år i riksdagen. Ibland blir man förundrad över varför det ska finnas reservationer om det inte handlar om någonting annat än att man måste visa att man är något bättre än regeringen i de sammanhang som berörs. Egentligen förstår jag inte den inställningen.

Jag förstår att Jeppe Johnsson inte yrkar bifall till reservation nr 2, för egentligen är vi överens om det här. Det måste naturligtvis till en information som är vettig i de här sammanhangen. Jag vet inte om Jeppe Johnsson har några råd att lämna om hur detta ska fungera på ett bra sätt, och det kan han väl få göra i så fall. Han säger ju i reservation nr 2 att det kommer att bli en betydande börda för småföretagen. Samtidigt vill han ha ytterligare sanktioner, nämligen fängelsestraff i straffskalan för den här typen av brott. Det finns naturligtvis gränslägen där en småföretagare kan råka illa ut i penningtvättsammanhang. Då kan man fundera över vad som är rimligt i en straffskala.

Jag tror att om man bidrar och medverkar till ekonomisk brottslighet och får ganska dryga böter så kan det vara väl så verksamt som att folk döms till fängelse. Men om nu Jeppe Johnsson framöver kan motivera att det är viktigt med fängelsestraff i straffskalan så utgår jag från att regeringen lyssnar på det. Om det finns välgrundade anledningar till att införa det i straffskalan så förutsätter jag att regeringen kommer att återkomma till det. Vi får väl se.

Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på reservationerna.

Anf. 207 JEPPE JOHNSSON (m) replik:

Herr talman! Jag har en mycket enkel förklaring till att jag inte yrkade på reservation 2. Lennart Nilsson har varit så mycket i kammaren att han vet att vi moderater försöker vara lite modesta med våra yrkanden. Därför väger vi inte för att se vilken reservation som är tyngre av den ena eller den andra, utan vi tar nr 1. Den här gången tycker jag också

att nr 1 eventuellt var den tyngsta. Men hade numreringen varit omvänd så hade vi tagit den andra. Så enkelt är det!

När det gäller straffskalan är det nog inte så att vi kommer att kasta alla i fängelse. I Socialdemokraternas Sverige använder man inte straffskalan på det sättet i något fall utom vid narkotikabrott. Vid grov miss-handel och så vidare lägger man i stort sett alltid – i stort sett 90 % – av alla dömda i den undre straffskalan. Det finns en enda anledning till att vi vill ha fängelse i straffskalan, nämligen att det skulle vara lättare att komma åt och utreda vid misstanke om de här brotten. Då tillåter ju den svenska lagen lite tvångsmedel.

Anf. 208 LENNART NILSSON (s) replik:

Herr talman! När jag pratar om reservationerna så hävdar jag att de egentligen är onödiga. Om det skulle visa sig att det behöver förändras i straffskalor så återkommer en socialdemokratisk regering till det i de här sammanhangen. Egentligen tycker jag att bägge reservationerna är onödiga eftersom vi i grunden är överens om det här. Men jag förstår att Jeppe Johnsson är grälsjuk så här på kvällskröken.

Anf. 209 JEPPE JOHNSON (m) replik:

Herr talman! Jag är inte ett dugg grälsjuk. Dessutom ska jag passa SJ:s tåg, men det är gott om tid.

Hur som haver föreslog den utredning som låg till grund för den första penningtvättslagen att det skulle vara fängelse i straffskalan. Då gjordes bedömningen att det inte behövdes. Men världen har förändrats lite sedan dess. Penningarna flyter lite lättare över gränserna och de som håller på med den ekonomiska brottsligheten är lite mer förslagna. Därför kanske man behöver ta i lite hårdare för att komma åt dem.

Anf. 210 LENNART NILSSON (s) replik:

Herr talman! Som det står i betänkandet har vi inget underlag för det här. Trevlig resa, Jeppe Johnsson!

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 1 december.)

17 § Ändringar i mönsterskyddslagen

Föredrogs
lagutskottets betänkande 2004/05:LU2
Ändringar i mönsterskyddslagen (prop. 2003/04:177).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 1 december.)

Föredrogs
arbetsmarknadsutskottets betänkande 2004/05:AU2
Diskriminering inom det sociala området på grund av sexuell läggning
(prop. 2004/05:22).

*Diskriminering inom
det sociala området
på grund av sexuell
läggning*

Anf. 211 ANNA LINDGREN (m):

Herr talman! Jag börjar med att yrka bifall till reservation nr 2, men jag står självfallet bakom också reservation nr 3.

Diskriminering är ett kusligt ord. Det står för så många kusliga attityder och handlingar. En del människor gör det medvetet – de gör medvetet andra människor illa. Andra gör sina medmänniskor illa helt omedvetet. Men det är lika förkastligt.

Man brukar säga att fördomar är den okunniges bibel. Det man inte förstår sig på blir man rädd för, och det är väl det som mycket av det här handlar om. Därför krävs det ökad kunskap om de här frågorna hos hela vår befolkning.

De som drabbas av diskriminering har svårt att försvara sig. Man blir dömd för den man är, och inte för det man gör. Man kan ju inte göra någonting åt vem man är – om man är kvinna eller man, heterosexuell eller homosexuell, vit eller svart, svensk eller utlandsfödd, frisk eller funktionshindrad, kristen eller muslim. Det finns så många schatteringar i vårt samhälle och alla ska ha rätt att känna sig trygga. Det vi behöver är mer tolerans och empati i framtiden.

I dag är det många som blir illa behandlade inom socialtjänsten på grund av sin sexuella läggning. Det känns nödvändigt att redan nu ändra denna gällande lag. Dagens ärende gäller därför en komplettering av lagen om förbud mot diskriminering. Den ska också gälla diskriminering på det sociala området på grund av sexuell läggning. Det gäller socialtjänst, färdtjänst, riksfärdtjänst, bostadsanpassningsbidrag, socialförsäkring och anslutande bidragssystem, arbetslöshetsförsäkring, hälso- och sjukvård och annan medicinsk verksamhet.

Herr talman! Vi moderater har vid flera tillfällen tidigare framhållit att vi förordar att det så snart som möjligt införs en sammanhållen, enhetlig och tydlig lagstiftning mot diskriminering. De lagar som i dag gäller och som kompletteras efter hand har tillkommit vid olika tidpunkter. Även om man kanske har menat samma sak kan det uppstå oklarheter om hur lagarna ska tolkas. Det har väl att göra med att man väljer olika ord. Därför tycker vi att det är så viktigt med en enda lag.

Det behövs ett tydligt diskrimineringsskydd för en människas integritet oberoende av diskrimineringsgrund. Därmed sänds också en tydlig signal om att all diskriminering är att bedöma som lika viktig från lagstiftarens sida. Framför allt kommer en sammanhållen lag att ge en tydlighet och att bidra till att lagen blir allmänt accepterad.

Herr talman! Vi moderater vill också, i och med att det blir en sammanhållen lag, omvandla dagens ombudsmannaorganisation till en enda myndighet. Det innebär att myndigheterna Jämställdhetsombudsmannen, Ombudsmannen mot sexuell diskriminering, Diskrimineringsombudsmannen och Handikappombudsmannen slås samman till en enda myn-

dighet. Man kan ju vara invandrare, handikappad och kvinna till exempel. Ska man då gå till Jämställdhetsombudsmannen eller Handikappombudsmannen? Det finns alltså en massa praktiska saker som blir bättre om man slår samman det här till en myndighet.

Den här myndigheten ska utöva tillsyn över den nya diskrimineringslagen. Genom detta kommer, enligt vår uppfattning, diskrimineringsfrågorna att få en ökad tyngd i samhällslivet.

Den av regeringen tillsatta Diskrimineringskommittén arbetar för närvarande med de här frågorna. Målet är förhoppningsvis att det ska bli en enda lag och en enda ombudsman. Vi vill med våra motioner understryka vikten av att arbetet i kommittén går i den riktning som vi har pekat på.

Anf. 212 ANNELIE ENOCHSON (kd):

Herr talman! Under riksdagsåret 1998/99 ställde sig riksdagen bakom ett förstärkt skydd mot diskriminering i arbetslivet av personer med funktionshinder, sexuell läggning och etnisk härkomst. Kristdemokraterna medverkade mycket aktivt till att denna lagstiftning antogs i riksdagen. Tyvärr skedde det genom att man införde tre nya lagar, vilket vi kritiserade.

Sammanlagt finns det nu fyra olika, men likartade, diskrimineringslagar vilket är rörigt och svåröverskådligt för både fackliga företrädare och företagsledningar att hålla reda på. Det är också intrycket man får när man lyssnar på representanter från näringslivet, fackföreningsrörelsen, de olika ombudsmännen och enskilda som sökt hjälp och stöd i de nu existerande lagstiftningarna.

I maj 2003 behandlade arbetsmarknadsutskottet frågan om att implementera två EG-direktiv i den svenska lagstiftningen. Det första var direktivet mot etnisk diskriminering och det andra var inrättande av en allmän ram för likabehandling i arbetslivet, det så kallade arbetslivsdirektivet. En ny diskrimineringsgrund infördes som innebär att man inte får diskriminera någon på grund av religion eller annan trosuppfattning. De övriga tre diskrimineringsgrunderna står kvar. Lagen trädde i kraft den 1 juli 2003. Båda dessa direktiv var vi tvungna att genomföra under 2003 enligt Europeiska unionens råd.

Herr talman! Det behövs ett tydligt diskrimineringskydd för människans integritet oberoende av religion, ålder, ras, hudfärg, kön, språk, sexuell identitet, genetiska särdrag, börd, ekonomisk eller social ställning, funktionshinder, utvecklingsstörning, etnisk eller politisk tillhörighet.

Detta anser vi kristdemokrater är oerhört viktigt, och vi vill att lagstiftningen ska bli klarare och mer sammanhängande på detta område och inte som nu komplicerad, lösryckt och påbyggd i olika etapper.

När arbetsmarknadsutskottet behandlade direktivet mot etnisk diskriminering och arbetslivsdirektivet i betänkandet AU7 under förra riksmötet hade alliansen en gemensam reservation där vi framhöll vikten av en sammanhållen, tydlig och enhetlig lagstiftning mot diskriminering. En sådan lagstiftning skulle omfatta alla eller flertalet diskrimineringsgrunder och på det sättet sända en tydlig signal till alla berörda parter att all diskriminering är att bedöma som lika allvarlig från lagstiftarens sida. En samlad lagstiftning blir också lättare att överblicka för dem som ska

tillämpa lagen. Den enkelhet som *en* sammanhållen lagstiftning kan bidra till är viktig för att lagen ska bli allmänt accepterad. Av samma anledning är det viktigt att lagstiftningen blir hållfast över tid. Kristdemokraterna står fast vid denna åsikt.

Herr talman! Kristdemokraterna vill också verka för en samlad ombudsmannainstitution, med riksdagen som huvudman och gärna med den officiella titeln Rättighetsombudsman, RO. På detta sätt skulle dagens system kraftigt förenklas. Medborgarna behöver enbart vända sig till JO vid frågor angående myndighetsmissbruk och RO vid frågor om diskriminering. Förslaget har tillstyrkts av en majoritet, bestående av kd, m, fp, c och mp i riksdagen, vilket innebär ett tillkännagivande till regeringen om att en samordning av ombudsmännen bör utredas.

Regeringen beslutade därför den 31 januari 2002 att tillkalla en parlamentarisk kommitté med uppgift att överväga *en* sammanhållen diskrimineringslagstiftning, den så kallade Diskrimineringskommittén. Genom regeringsbeslut den 28 maj 2003 utökades kommitténs uppdrag med ett tilläggsdirektiv där man med förtur skulle behandla diskriminering på grund av sexuell läggning som tar sikte på det sociala området. Kommittén ska redovisa sitt uppdrag den 1 juli 2005.

Herr talman! Det är därför anmärkningsvärt att regeringen nu kommer med en proposition om just detta tilläggsdirektiv drygt ett halvår innan Diskrimineringskommittén ska komma med sitt slutbetänkande. Det brukar vara praxis att man avvaktar med beslut i en fråga tills utredningen slutfört sitt uppdrag.

Vad är det som gör att denna fråga måste behandlas på detta okonventionella sätt? Vad är det som brådskar så att man kör förbi hela utredningen, som ändå fått som en speciell uppgift att utreda det som propositionen handlar om? Det undrar jag, och jag vill gärna ha svar på detta från majoriteten i dag.

Kristdemokraterna tror på att tillsatta utredningar ska få arbeta i lugn och ro, och jag yrkar därför avslag på propositionen genom att yrka bifall till vår reservation nr 1.

Anf. 213 LUCIANO ASTUDILLO (s):

Herr talman! Vi behandlar nu frågan om ett utvidgat skydd mot diskriminering på det sociala området på grund av sexuell läggning. Syftet med lagen är att stärka skyddet på områden såsom socialtjänsten, socialförsäkringssystemet, arbetslöshetsförsäkringen och hälso- och sjukvården. Detta gör vi genom att befintlig lag om förbud mot diskriminering utvidgas till att utöver diskrimineringsgrunderna etnisk tillhörighet, religion och annan trosuppfattning även omfatta sexuell läggning. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2005.

Herr talman! Det är en välkommen och naturlig förstärkning av skyddet på det här området. Man ska inte behöva bli bemött på ett negativt sätt eller trakasserad på grund av sin sexuella läggning när man har kontakter med sociala myndigheter, när man blivit arbetslös och behöver hjälp av a-kassa eller när man blivit sjuk och är i behov av vård och omsorg. Då är man ofta redan i en utsatt position och behöver inte bli kränkt ytterligare.

Låt mig ta ett exempel. Det finns ett flertal fall där en homosexuell förälder, som tidigare levit i heterosexuella relationer och fått barn, blivit

uppmanad av socialsekreterare att avsäga sig vårdnaden av och umgängesrätten med sina biologiska barn när de inlett en ny relation, eftersom en sådan relation kan uppfattas vara olämplig. Det här är otidsenligt, kränkande och diskriminerande. Att inte få träffa sina båda föräldrar är dessutom med all säkerhet det sämsta för barnen.

Herr talman! Det pågår en omfattande utredning om diskriminering, som flera varit inne på tidigare, i Diskrimineringskommittén. Den har ett brett uppdrag att se över hela lagstiftningen på området. Den ska exempelvis se hur skyddet mot diskriminering kan göras så likartat som möjligt för de olika diskrimineringsgrunderna. Den ska se över ombudsmanämbetet. Den ska ta ställning till hur rättsprocessen ska se ut i framtiden och om positiv särbehandling ska införas. Därutöver ska den utreda konsekvenserna av förverkligandet av en rad EG-direktiv såsom till exempel likabehandlingsdirektivet och arbetslivsdirektivet.

I detta sammanhang gjorde regeringen bedömningen att skyddet mot diskriminering på grund av sexuell läggning som tar sikte på det sociala området kunde behandlas i förtid. Vi har redan en utvidgad lag mot diskriminering som omfattar etnisk tillhörighet, religion och annan trosuppfattning.

Herr talman! Jag ska säga något om reservationerna och det särskilda yttrandet. Moderaterna vill ha en sammanhållen lagstiftning, men den frågan utreds vidare. Det är en komplicerad fråga. Både jag som sitter i utredningen och också Anna Lindgren vet hur många frågor vi har att ta ställning till. Men den förändring som föreslås nu innebär faktiskt att vi får ett mer likartat skydd mot diskriminering, vilket också är vår socialdemokratiska ambition. Att slippa bli diskriminerad är i slutändan en mänsklig rättighet oavsett diskrimineringsgrund. Där är vi helt överens.

Kristdemokraterna avslår lagförslaget. De vill avvakta Diskrimineringskommittén, så att den är helt färdig med utredningen. Om man ser på det lagförslag som föreligger finner man att det är en relativt okomplicerad och begränsad ändring som görs. Därför finns det ingen anledning att vänta tills utredningen är helt färdig. Dessutom är det angeläget att detta skydd kommer till stånd så snabbt som möjligt. Man kan hoppas att motståndet från kd handlar om att man vill avvakta utredningen och att det inte egentligen finns andra bakomliggande skäl.

En del motionärer har föreslagit att också funktionshindrade redan nu ska omfattas av den utvidgade diskrimineringslagstiftningen. Det vill vi socialdemokrater också, men det görs inte lika lätt. Kring funktionshindrades rättigheter finns också hela tillgänglighetsdelen samt en rättighetslagstiftning som man måste ta hänsyn till. Därför måste denna fråga utredas vidare.

Herr talman! Jag vill avslutningsvis yrka bifall till förslaget i betänkandet och avslag på reservationerna.

Anf. 214 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik:

Herr talman! Jag ställde en fråga: Vad är det som gör att det just i detta fall brådskar så med att ta fram den här propositionen. När det gäller nästan alla motioner som vi skriver säger man att det pågår en utredning och att vi ska avvakta svaret. Men just här brådskar det väldigt mycket, och jag fick inget svar på varför.

Vi är logiska. Vi är konsekventa. Vi försöker göra så som vi tycker att man ska göra. Det är praxis att man brukar vänta tills en utredning är klar, men just i det här fallet gör man inte det. Varför?

Anf. 215 LUCIANO ASTUDILLO (s) replik:

Herr talman! Jag sade delvis det i mitt anförande. Det förslag som föreligger handlar om en relativt okomplicerad och begränsad förändring. Till en redan befintlig lagstiftning lägger vi till en diskrimineringsgrund. Den förändringen i lagen föregicks av en rejäl utredning som vi lade fram i Diskrimineringskommittén.

Men låt mig fråga Annelie Enochson: Varför är det så angeläget att vara så bunden vid motstånd just nu? Är det så att ni värnar utredningsämbetet, eller finns det andra skäl till att motståndet är så hårdnackat just nu när vi ska göra den här relativt lilla, okomplicerade och begränsade förändringen i lagstiftningen?

Anf. 216 ANNELIE ENOCHSON (kd) replik:

Herr talman! Luciano! Den 23 maj 2003 gav man Diskrimineringskommittén, som du sitter i, i uppdrag att med förtur utreda diskriminering på grund av sexuell läggning inom det sociala området. Samtidigt sade man till Diskrimineringskommittén: Ni ska utreda detta fram till juli 2005. Varför kan man då inte avvakta? Varför gör man detta ett halvår innan? Om man nu tycker att det är så obetydligt, varför tar man då inte också med funktionshinder? Vad är det som gör att man just har valt detta område? Jag tycker att det är mycket underligt. Jag förstår inte logiken och konsekvensen i vad regeringen gör i den här propositionen.

Anf. 217 LUCIANO ASTUDILLO (s) replik:

Herr talman! Kring funktionshindrade är det, som jag också sade i mitt inledningsanförande, en rad andra förändringar som man måste ta hänsyn till. Det handlar om andra lagstiftningar, som till exempel LSS. Hur påverkar likabehandlingsdirektiv och arbetslivsdirektiv LSS? Det måste utredas vidare. Därav lyfts inte den frågan fram med förtur.

När det gäller homosexuella är det inte alls samma problem. Där handlar det om friheten att slippa bli diskriminerad. Det finns inte en massa rättigheter kring den lagstiftning som finns där, utan det är framför allt ett skydd. Regeringen ansåg att det var en relativt okomplicerad och begränsad förändring och att detta inte behövde utredas vidare, och Lagrådet hade ingenting att anmärka kring det här. Därför ser jag inget problem i den relativt lilla förändring som har gjorts.

Jag noterar att Annelie Enochson inte svarade på om det var utredningsämbetet som hon värnade om eller om det var det här förstärkta skyddet.

Anf. 218 CAMILLA SKÖLD JANSSON (v):

Herr talman! Det är en mänsklig rättighet att inte bli diskriminerad. Alla ska vi ha rätt till likabehandling oavsett kön, etniskt ursprung, trosbekännelse, funktionshinder, sexuell läggning eller andra omständigheter.

*Diskriminering inom
det sociala området
på grund av sexuell
läggning*

Visst pågår det ett större arbete med diskrimineringslagstiftningen där en kommitté nu ska se över hur lagarna kan samordnas. Man ska också se över om det är möjligt och önskvärt att föra samman olika diskrimineringsgrunder, om det är möjligt och önskvärt att föra ihop de olika diskrimineringsombudsmännen.

Visst är den lagstiftning som vi har i dag ett lapptäcke. Den är uppsplittrad. Och rätten till likabehandling verkar mera vara riktad till vissa grupper än vara en grundläggande mänsklig rättighet. Synsättet att vi ska eftersträva en mer samordnad lagstiftning är vi överens om. Däremot är det beklagligt att inte alla ställer upp på att vi under tiden som kommittén arbetar kan föra frågan framåt och se till att förstärka diskriminerings-skyddet på ett angeläget område.

Det är kanske ingen slump att det just är Kristdemokraterna som i dag säger nej till att utvidga lagstiftningen till att omfatta även sexuell läggning. Det är ju ett parti som i olika sammanhang har visat sig stå för en förläggad och inskränkt inställning till sexualitet. Och när det gäller just sexuell läggning är bristen på medvetenhet stor rent allmänt sett. Studier visar att medvetenheten om att det förekommer diskriminering på grund av etnisk bakgrund och kön är mycket större än medvetenheten om diskriminering på grund av sexuell läggning. Det är mer dolt. Det är mer fördomsfullt och bottenar i normer och värderingar om att heterosexualitet är det enda självklara, det enda normala, och att allt annat därmed är onormalt och avvikande. De här värderingarna och normerna ser vi inte alltid, men de finns där, och de genomsyrar på olika sätt vår vardag.

Det har nämnts här att man har gjort kartläggningar inom Socialtjänsten som visar att homo- och bisexuella personer ofta får ett dåligt bemötande inom Socialtjänsten. Det grundar sig på att vi utgår från att alla lever ett heterosexuellt liv, och den heterosexuella normen hittar man i de generella välfärdssystemen. Vi hittar dem i socionomutbildningen, i arbetsformer, i hur man utformar blanketter och inte minst i personalens egna attityder.

Det här visar att det är bra, viktigt och nödvändigt att den här lagstiftningen kommer, men det visar också vikten av utbildning i HBT-kunskap, att det är en kompetens som måste finnas med om vi också ska komma vidare och faktiskt kunna förebygga diskriminering på grund av sexuell läggning. Därför, herr talman, yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet. Jag och Vänsterpartiet ser lagstiftningen som en framgång. Lagen är ett redskap, ett medel. Målet är ändå att samhällets värderingar ska ändras. Ingen ska behöva dölja sin sexualitet, sin homo- eller bisexualitet. Målet är att heterosexualitet inte ska ses som normen.

Jag vill också säga att vi gärna hade sett att även transpersoner hade omfattats redan nu, men Diskrimineringskommittén har ett uppdrag att arbeta vidare med frågan. Det är bra att den belyses närmare, men självklart är målet att även transpersoner ska omfattas i olika former av diskrimineringslagstiftning.

Anf. 219 ULF HOLM (mp):

Herr talman! Jag börjar med att yrka bifall till betänkandet som är en samarbetsproposition mellan Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Socialdemokraterna och gäller frågan om utvidgat skydd inom det sociala området på grund av sexuell läggning.

Redan när kammaren för ungefär två år sedan behandlade frågan om ett utvidgat skydd mot diskriminering anförde jag att jag gärna såg en utvidgning, bland annat inom det sociala området när det gäller transpersoner.

Vi kan se att detta är ett steg på vägen att få det fullgoda diskrimineringskydd som vi från Miljöpartiet vill ha.

Jag vill svara på Annelie Enochsons fråga: Vad är det som brådskar med att genomföra denna lagstiftning? Det brådskar därför att det är en attitydfråga. Från Socialdemokraterna brådskar det kanske därför att det finns ett EU-direktiv. Från Miljöpartiets synvinkel är denna lagstiftning viktig. Vi måste ha ett starkare skydd mot diskriminering, till exempel på grund av sexuell läggning. Vi kan inte acceptera att folks bemötande inom hälso- och sjukvården, inom arbetslöshetsersättning och så vidare ska bero på vilken sexuell läggning man har. Det är oacceptabelt i Sverige på 2000-talet.

Grunden för detta är givetvis också det som står i regeringsformen om principen om alla människors lika värde som finns i målsättningsstadgandet. Det finns också FN-konventioner, som Sverige har skrivit under, där man har kommit fram till att diskriminering på grund av sexuell läggning omfattas av diskrimineringsförbud i de olika FN-konventionerna.

Det är därför vi äntligen ska införa den här lagstiftningen att gälla från den 1 januari 2005.

Jag hade personligen önskat att vi även hade kunnat ta steget när det gäller transpersoner och funktionshindrade, men jag inser att det ligger hos Diskrimineringskommittén. Jag inser att det är något mer komplicerade lagändringar som måste till för att man ska kunna genomföra detta. Därför kan vi inte driva på det snabbare än det som nu ligger hos Diskrimineringskommittén. Man kan dock önska att Diskrimineringskommittén är färdig före det slutdatum som har slagits fast.

Jag kan inte förstå Kristdemokraternas reservation om att man ska yrka avslag på detta. Beror det på att det gäller just sexuell läggning, eller beror det verkligen på en procedurfråga?

I Kristdemokraternas reservation anför man lite tårdrypande som ett argument att HomO inte får ökade anslag för att de får en ny tillsynsuppgift. Låt mig påminna om att Kristdemokraterna i sitt budgetförslag, som vi behandlade i arbetsmarknadsutskottet i dag, yrkade på att HomO skulle få mindre pengar – 1 miljon mindre. Jag får inte det att gå ihop. Om Kristdemokraterna vore någorlunda konsekventa i sitt agerande utifrån sin reservation borde man faktiskt utöka HomO:s anslag, eftersom man vet att detta kommer att införas. Det gör man alltså inte.

Det finns något dolt i Kristdemokraternas syn på de här frågorna som jag hoppas inte blir riksdagens beslut.

Vi vill gärna gå ett steg vidare, men det går inte att göra det just nu. Vi ställer oss bakom den här samarbetspropositionen för att nå ett steg längre i dag så att vi kan få ett utökat skydd mot diskriminering på grund av sexuell läggning.

Anf. 220 MARTIN ANDREASSON (fp):

Herr talman! Folkpartiet liberalerna står bakom de förslag som riksdagen snart ska ta ställning till och som vi här debatterar.

*Diskriminering inom
det sociala området
på grund av sexuell
läggning*

För oss är det en fundamental princip att människor, oavsett bakgrund, oavsett vilken start man har fått i livet och oavsett personliga egenskaper har samma rätt att forma sitt liv och förverkliga sina livsdrömmar.

Diskriminering måste därför motarbetas på alla samhällsområden. Diskrimineringens själva kärna är att människor fråntas möjligheten till likabehandling, inte på grund av det de gör, utan på grund av att någon annan bedömer dem utifrån en viss kategorisering. Det vill säga: Man ses inte längre som en självständig individ, utan man blir av den som utför den diskriminerande handlingen placerad i ett fack.

Därför har liberaler i alla tider motverkat och arbetat mot diskriminering när det gällt könsdiskriminering, diskriminering på grund av etnicitet, hudfärg, religion, sexuell läggning, funktionshinder och så vidare.

Därför är det helt i sin ordning att nu ställa sig bakom det förslag som vi i dag tar ställning till. Samtidigt vill vi understryka, vilket vi har gjort i ett särskilt yttrande, att det här lagförslaget inte på något sätt löser de grundläggande problemen med den diskrimineringslagstiftning som vi har i Sverige i dag.

Annelie Enochson sade tidigare i sitt anförande att vi har inte mindre än fyra olika diskrimineringslagar.

Det är värre än så. Vi har, lågt räknat, sex olika diskrimineringslagar. Vi har lagen mot diskriminering. Vi har jämställdhetslagen, som reglerar diskriminering på grund av kön. Vi har lagen mot diskriminering på grund av sexuell läggning i arbetslivet. Vi har lagen mot diskriminering på grund av funktionshinder, och vi har lagen mot diskriminering på grund av etnicitet och religion. Dessutom har vi brottsbalkens förbud mot olaga diskriminering; specialbestämmelser, till exempel på högskolans område, oräknade.

Herr talman! Detta är fullkomligt otillfredsställande. Ju tidigare vi får en sammanhållen lagstiftning som samlar de olika diskrimineringsgrunderna desto bättre.

Man kan naturligtvis, som Kristdemokraterna gör, fråga sig om det är lämpligt att vi här och nu tar ställning till en enskild lagförändring medan Diskrimineringskommittén arbetar med att utreda en samlad lagstiftning.

Jag tycker, ärligt talat, att den invändningen blir lite småkitslig. Om vi nu är överens om att det ska finnas en samlad lagstiftning, och det här enskilda lagförslaget åtminstone inte motverkar det utan tvärtom går en liten bit på vägen i den riktningen och riksdagen ställs inför det förslaget, är det klart att riksdagens partier måste ta ställning till förslaget. Vi kan ju inte backa bandet och börja en helt annan utredningsprocess.

Därför är det i sin ordning, anser vi, att godta det här lagförslaget, även om det långt ifrån löser de grundläggande problemen med diskrimineringslagstiftningen som den ser ut.

Diskrimineringsfrågorna på det sociala området har stor relevans när det gäller frågor som handlar om sexuell läggning. Jag kan ge två exempel.

Vi vet att många ungdomar lever under hot från sin familj eller andra närstående när man vill leva sitt liv utifrån sin sexuella läggning eller könsidentitet. Så kallade hedersrelaterade brott riktar sig inte bara mot unga kvinnor som vill välja livspartner av motsatt kön eller vill leva ett

liv i frihet från patriarkalt förtryck. Det patriarkala förtrycket handlar också om homosexuella, bisexuella och transpersoner.

Det finns oerhört mycket att göra för att socialtjänsten ska uppmärksamma problemet med hedersrelaterade brott mot HBT-personer och ge dessa individer det oreserverade stöd och den oreserverade uppbackning från samhället som de har rätt till.

Ett annat område, herr talman, gäller sjukvården. Kartläggningar, nu senast från Uppsala universitet, har pekat på att ett betydande antal anställda inom hälso- och sjukvården – jag tror att undersökningen i första hand fokuserade på sjuksköterskor och annan vårdpersonal – helst inte vill behandla patienter som är homosexuella eller har hiv. Det finns tyvärr goda skäl att anta att denna attityd inte bara syns i enkätundersökningar utan också tar sig uttryck i hur enskilda patienter blir bemötta. Här finns ett stort behov av utbildning och en bred samhällsdebatt.

Det finns ett uttryck som jag tror att Camilla Sköld Jansson lyfte fram i sitt anförande, nämligen HBT-kompetens. I grund och botten handlar inte det om någon speciell kompetens eller särskild specialkunskap. Det handlar om att se till att människor som arbetar i yrken på det sociala området har tillräcklig kunskapsbas för att kunna bemöta medborgare på ett enhetligt och likvärdigt sätt oavsett deras sexuella läggning. Det som kallas för HBT-kunskap är viktigt, men när det gäller heterosexuella är motsvarande kunskap så självklar att ha att den inte ens behöver diskuteras. Där har vi en lång bit kvar på utbildningsområdet.

Jag vill också, herr talman, nämna något om utredningsläget på det här området. Vi har inte bara den arbetande Diskrimineringskommittén och det nu avslutade departementsarbetet kring det förslag vi snart ska ta ställning till, utan det finns också flera andra utredningar som just nu arbetar med frågor som handlar om diskriminering. Flera av dem har i princip likalydande uppdrag. Över huvud taget anser jag att det spretar oerhört mycket när det gäller vilka utredningsuppdrag som just nu är ute i olika kommittéer och på olika särskilda utredares bord. Det tycker jag är beklagligt. Det här är ett område som tjänar på en sammanhållen behandling.

Avslutningsvis, herr talman, vill även jag beklaga att det inte finns med något förslag som beaktar transpersoners behov av diskriminerings-skydd. Det är en fråga som Folkpartiet liberalerna har tagit ställning i och som vi följer med stort intresse och engagemang i Diskrimineringskommittén.

Vi vill även så fort som möjligt se att det nuvarande förbudet mot assisterad befruktning för kvinnor i samkönade relationer tas bort, men på grund av att den frågan förhoppningsvis snart kommer att kunna komma i mål i ett annat lagstiftningsärende kan vi just nu leva med att man i detta lagförslag gör ett undantag på det området. Vi hoppas dock att det undantaget blir kortlivat.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 1 december.)

19 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställdes

den 25 november

2004/05:204 av *Erik Ullenhag* (fp) till statsrådet Hans Karlsson
Cancersjukas sjukpenning

2004/05:205 av *Rossana Dinamarca* (v) till statsrådet Lena Hallengren
Föreningsbidrag till Revolutionär Kommunistisk Ungdom

2004/05:206 av *Camilla Sköld Jansson* (v) till näringsminister Thomas
Östros

EU-konstitutionen och välfärden

2004/05:207 av *Bengt-Anders Johansson* (m) till statsrådet Lena Som-
mestad

Strandskydd

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabb-
protokoll tisdagen den 30 november.

20 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 25 november

2004/05:433 av *Cecilia Wigström* (fp) till försvarsminister Leni Björk-
lund

Amf 4 och EU:s snabbinsatsförmågor

2004/05:434 av *Cecilia Wigström* (fp) till försvarsminister Leni Björk-
lund

Brist på militär närvaro vid Skandinavians största hamn

2004/05:435 av *Ewa Thalén Finné* (m) till statsrådet Hans Karlsson
Krav på kollektivavtal för utländska företag med utländska anställda

2004/05:436 av *Peter Danielsson* (m) till statsrådet Lena Sommestad
Ansvaret för farligt avfall

2004/05:437 av *Kent Olsson* (m) till utbildnings- och kulturminister Leif
Pagrotsky

Kulturpengar

2004/05:438 av *Elizabeth Nyström* (m) till statsrådet Ulrica Messing
Turistindustrin

2004/05:439 av *Rosita Runegrund* (kd) till jordbruksminister Ann-
Christin Nykvist

Överfiskning utanför Västafrika

2004/05:440 av *Göran Lindblad* (m) till statsrådet Ylva Johansson
Tandvårdsförsäkringen

2004/05:441 av *Lena Adelson Liljeroth* (m) till justitieminister Thomas
Bodström

Stöd till offren för den sexuella människohandeln

2004/05:442 av *Bertil Kjellberg* (m) till utrikesminister Laila Freivalds
Situationen i Ukraina
2004/05:443 av *Bertil Kjellberg* (m) till samhällsbyggnadsminister Mona Sahlin
Tillverkningsindustrins behov av billig elkraft

Prot. 2004/05:37
25 november

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 30 november.

21 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmäldes att skriftliga svar på följande frågor inkommit

den 25 november

2004/05:356 av *Marietta de Pourbaix-Lundin* (m) till samhällsbyggnadsminister Mona Sahlin
Kostnader för energideklaration av hus
2004/05:366 av *Magdalena Andersson* (m) till finansminister Pär Nuder
Skatt på arbetskläder
2004/05:369 av *Ulla Hoffmann* (v) till statsrådet Barbro Holmberg
Förhållandena vid förvaret i Märsta
2004/05:374 av *Anne-Marie Ekström* (fp) till finansminister Pär Nuder
Betalningsanmärkningar
2004/05:377 av *Marie Wahlgren* (fp) till samhällsbyggnadsminister Mona Sahlin
Säkerheten vid kraftverksdammar
2004/05:379 av *Marie Wahlgren* (fp) till samhällsbyggnadsminister Mona Sahlin
Vätgasteknologi
2004/05:382 av *Annika Qarlsson* (c) till finansminister Pär Nuder
Förmånsbeskattning av vårdbiträdes kläder
2004/05:385 av *Britta Lejon* (s) till utrikesminister Laila Freivalds
Vitryssland
2004/05:390 av *Rossana Dinamarca* (v) till utbildnings- och kulturminister Leif Pagrotsky
Mediepedagogisk utbildning, MEP

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 30 november.

22 § Kammaren åtskildes kl. 20.43.

Förhandlingarna leddes
av förste vice talmannen från sammanträdets början till ajourneringen kl. 13.54,
av tredje vice talmannen därefter till och med 9 § anf. 123 (delvis),

Prot. 2004/05:37
25 november

av förste vice talmannen därefter till och med 14 § anf. 162 (delvis),
av andre vice talmannen därefter till och med 16 § anf. 205 (delvis) och
av förste vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

ULF CHRISTOFFERSSON

/Monica Gustafson

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Avsägelse.....	1
3 § Anmälan om kompletteringsval.....	1
4 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....	2
5 § Hänvisning av ärenden till utskott	6
6 § Fortsatt arbete för en säker vägtrafik.....	6
Trafikutskottets betänkande 2004/05:TU2	6
Anf. 1 BÖRJE VESTLUND (s)	6
Anf. 2 ELIZABETH NYSTRÖM (m).....	7
Anf. 3 RUNAR PATRIKSSON (fp)	9
Anf. 4 JOHNNY GYLLING (kd).....	11
Anf. 5 RUNAR PATRIKSSON (fp) replik	13
Anf. 6 JOHNNY GYLLING (kd) replik	13
Anf. 7 SVEN BERGSTRÖM (c).....	13
Anf. 8 KERSTIN ENGLE (s).....	16
Anf. 9 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik.....	18
Anf. 10 KERSTIN ENGLE (s) replik.....	18
Anf. 11 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik.....	19
Anf. 12 KERSTIN ENGLE (s) replik.....	19
Anf. 13 KARIN SVENSSON SMITH (v).....	19
Anf. 14 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	22
Anf. 15 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	23
Anf. 16 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	23
Anf. 17 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	23
Anf. 18 CLAES ROXBERGH (mp).....	24
Anf. 19 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	25
Anf. 20 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	28
Anf. 21 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	28
Anf. 22 SVEN BERGSTRÖM (c) replik	29
Anf. 23 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	29
Anf. 24 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik.....	30
Anf. 25 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	30
Anf. 26 ELIZABETH NYSTRÖM (m) replik.....	30
Anf. 27 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	31
Anf. 28 JOHNNY GYLLING (kd) replik	31
Anf. 29 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	32
Anf. 30 JOHNNY GYLLING (kd) replik	32
Anf. 31 Statsrådet ULRICA MESSING (s) replik	33
(forts. 8 §).....	33
Ajournering.....	33
Återupptagna förhandlingar	33
7 § Frågestund.....	33
Anf. 32 TREDJE VICE TALMANNEN	33
<i>Helikopterverksamheten på Berga.....</i>	<i>34</i>
Anf. 33 RIGMOR STENMARK (c).....	34

Anf. 34 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	34
Anf. 35 RIGMOR STENMARK (c)	34
Anf. 36 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	34
<i>Sänkning av alkoholskatterna</i>	35
Anf. 37 STEFAN ATTEFALL (kd)	35
Anf. 38 Finansminister PÅR NUDER (s)	35
Anf. 39 STEFAN ATTEFALL (kd)	35
Anf. 40 Finansminister PÅR NUDER (s)	36
<i>Regionala sysselsättningsstöd</i>	36
Anf. 41 KARIN ÅSTRÖM (s)	36
Anf. 42 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	36
Anf. 43 KARIN ÅSTRÖM (s)	36
Anf. 44 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	37
<i>Trängselavgifter</i>	37
Anf. 45 CARL-ERIK SKÅRMAN (m)	37
Anf. 46 Finansminister PÅR NUDER (s)	37
Anf. 47 CARL-ERIK SKÅRMAN (m)	37
Anf. 48 Finansminister PÅR NUDER (s)	38
<i>Hemlösa barn</i>	38
Anf. 49 SOLVEIG HELLQUIST (fp)	38
Anf. 50 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s)	38
Anf. 51 SOLVEIG HELLQUIST (fp)	38
Anf. 52 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s)	39
<i>Ottawakonventionen</i>	39
Anf. 53 GUSTAV FRIDOLIN (mp)	39
Anf. 54 Finansminister PÅR NUDER (s)	39
Anf. 55 GUSTAV FRIDOLIN (mp)	40
Anf. 56 Finansminister PÅR NUDER (s)	40
<i>Svensk gruv- och mineralnäring</i>	40
Anf. 57 LENNART GUSTAVSSON (v)	40
Anf. 58 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	40
Anf. 59 LENNART GUSTAVSSON (v)	41
Anf. 60 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	41
<i>Kvinnlig könsstämpning</i>	41
Anf. 61 ANNIKA QARLSSON (c)	41
Anf. 62 Statsrådet JENS ORBACK (s)	42
Anf. 63 ANNIKA QARLSSON (c)	42
Anf. 64 Statsrådet JENS ORBACK (s)	42
<i>Kvaliteten på yrkesutbildningar</i>	43
Anf. 65 AXEL DARVIK (fp)	43
Anf. 66 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (s)	43
Anf. 67 AXEL DARVIK (fp)	43
Anf. 68 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (s)	44
<i>Mäns våld mot kvinnor</i>	44
Anf. 69 CARIN LUNDBERG (s)	44
Anf. 70 Statsrådet JENS ORBACK (s)	44
Anf. 71 CARIN LUNDBERG (s)	44
Anf. 72 Statsrådet JENS ORBACK (s)	45

<i>Systembolaget</i>	45
Anf. 73 CRISTINA HUSMARK PEHRSSON (m).....	45
Anf. 74 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s).....	45
Anf. 75 CRISTINA HUSMARK PEHRSSON (m).....	45
Anf. 76 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s).....	46
<i>Ordningsproblemen i skolorna</i>	46
Anf. 77 INGER DAVIDSON (kd).....	46
Anf. 78 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (s).....	46
Anf. 79 INGER DAVIDSON (kd).....	47
Anf. 80 Statsrådet IBRAHIM BAYLAN (s).....	47
<i>Reformering av socialförsäkringarna</i>	47
Anf. 81 BO KÖNBERG (fp).....	47
Anf. 82 Finansminister PÅR NUDER (s).....	48
Anf. 83 BO KÖNBERG (fp).....	48
Anf. 84 Finansminister PÅR NUDER (s).....	48
<i>Mäns våld mot kvinnor</i>	49
Anf. 85 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp).....	49
Anf. 86 Statsrådet JENS ORBACK (s).....	49
Anf. 87 HELENA HILLAR ROSENQVIST (mp).....	49
Anf. 88 Statsrådet JENS ORBACK (s).....	49
<i>SJ:s prispolitik</i>	50
Anf. 89 OWE HELLBERG (v).....	50
Anf. 90 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	50
Anf. 91 OWE HELLBERG (v).....	50
Anf. 92 Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	51
<i>Hemlöshet</i>	51
Anf. 93 LARS GUSTAFSSON (kd).....	51
Anf. 94 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s).....	51
Anf. 95 LARS GUSTAFSSON (kd).....	52
Anf. 96 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s).....	52
<i>Antidopningsarbete utanför idrotten</i>	52
Anf. 97 LARS LILJA (s).....	52
Anf. 98 Statsrådet MORGAN JOHANSSON (s).....	53
Anf. 99 TREDJE VICE TALMANNEN.....	53
8 § (forts. från 6 §) Fortsatt arbete för en säker vägtrafik (forts. TU2).....	53
Anf. 100 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m).....	53
Anf. 101 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik.....	55
Anf. 102 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik.....	55
Anf. 103 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik.....	55
Anf. 104 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m) replik.....	56
Anf. 105 CHRISTER WINBÄCK (fp).....	56
Anf. 106 LARS GUSTAFSSON (kd).....	57
Anf. 107 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik.....	59
Anf. 108 LARS GUSTAFSSON (kd) replik.....	60
Anf. 109 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik.....	60
Anf. 110 LARS GUSTAFSSON (kd) replik.....	61
Anf. 111 JEPPE JOHNSSON (m).....	61

Anf. 112 KERSTIN ENGLE (s) replik	62
Anf. 113 JEPPE JOHNSSON (m) replik	62
Anf. 114 KERSTIN ENGLE (s) replik	63
Anf. 115 JEPPE JOHNSSON (m) replik	63
Anf. 116 CARL-AXEL ROSLUND (m)	63
Anf. 117 TUVE SKÅNBERG (kd).....	64
Anf. 118 KERSTIN ENGLE (s) replik	65
Anf. 119 TUVE SKÅNBERG (kd) replik.....	65
Anf. 120 KERSTIN ENGLE (s) replik	65
Anf. 121 TUVE SKÅNBERG (kd) replik.....	65
(Beslut fattades under 11 §.)	65
9 § Inspektionsverksamheten inom trafikslagen	66
Trafikutskottets betänkande 2004/05:TU4.....	66
Anf. 122 CLAES ROXBERGH (mp)	66
Anf. 123 JARL LANDER (s).....	66
Anf. 124 BJÖRN HAMILTON (m).....	68
Anf. 125 ERLING BAGER (fp).....	70
Anf. 126 JARL LANDER (s) replik	71
Anf. 127 ERLING BAGER (fp) replik	71
Anf. 128 JARL LANDER (s) replik	72
Anf. 129 ERLING BAGER (fp) replik	72
Anf. 130 JOHNNY GYLLING (kd)	73
Anf. 131 KARIN THORBORG (v)	73
Anf. 132 STAFFAN DANIELSSON (c).....	75
Anf. 133 MIKAEL JOHANSSON (mp)	75
Anf. 134 JARL LANDER (s) replik	75
Anf. 135 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik.....	76
Anf. 136 JARL LANDER (s) replik	76
Anf. 137 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik.....	77
Anf. 138 KRISTER ÖRNFJÄDER (s).....	77
Anf. 139 JOHNNY GYLLING (kd) replik	78
Anf. 140 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik.....	78
Anf. 141 JOHNNY GYLLING (kd) replik	78
Anf. 142 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik.....	78
(Beslut fattades under 11 §.)	78
10 § Nationaldagen – ny helgdag	79
Konstitutionsutskottets betänkande 2004/05:KU6	79
Anf. 143 MATS EINARSSON (v).....	79
(forts. 12 §).....	80
Ajournering.....	80
Återupptagna förhandlingar	80
11 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde.....	80
TU2 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik	80
TU4 Inspektionsverksamheten inom trafikslagen	82
12 § (forts. från 10 §) Nationaldagen – ny helgdag (forts. KU6).....	82
Anf. 144 GUSTAV FRIDOLIN (mp)	82
Anf. 145 BARBRO HIETALA NORDLUND (s).....	84

Anf. 146 MATS EINARSSON (v) replik.....	86
Anf. 147 BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik.....	87
Anf. 148 MATS EINARSSON (v) replik.....	87
Anf. 149 BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik.....	88
Anf. 150 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik	88
Anf. 151 BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik.....	88
Anf. 152 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik	88
Anf. 153 BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik.....	89
Anf. 154 CARL-ERIK SKÅRMAN (m)	89
Anf. 155 LISELOTT HAGBERG (fp)	90
Anf. 156 INGVAR SVENSSON (kd)	91
Anf. 157 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik	92
Anf. 158 INGVAR SVENSSON (kd) replik	92
Anf. 159 GUSTAV FRIDOLIN (mp) replik	92
Anf. 160 INGVAR SVENSSON (kd) replik	93
Anf. 161 KERSTIN LUNDGREN (c).....	93
(Beslut skulle fattas den 1 december.).....	94
13 § Ändringar i riksdagsförvaltningens instruktion	94
Konstitutionsutskottets betänkande 2004/05:KU5	94
(Beslut skulle fattas den 1 december.).....	94
14 § Förlängd försöksverksamhet med ändrad regional	
 ansvarsfördelning i Skåne län och Västra Götalands län	94
Konstitutionsutskottets betänkande 2004/05:KU7	94
Anf. 162 KERSTIN LUNDGREN (c).....	94
Anf. 163 BILLY GUSTAFSSON (s)	96
Anf. 164 KERSTIN LUNDGREN (c) replik.....	97
Anf. 165 BILLY GUSTAFSSON (s) replik	97
Anf. 166 KERSTIN LUNDGREN (c) replik.....	97
Anf. 167 BILLY GUSTAFSSON (s) replik	98
Anf. 168 CARL-ERIK SKÅRMAN (m)	98
Anf. 169 HELENA BARGHOLTZ (fp).....	99
Anf. 170 KERSTIN LUNDGREN (c) replik.....	100
Anf. 171 HELENA BARGHOLTZ (fp) replik.....	100
Anf. 172 KERSTIN LUNDGREN (c) replik.....	101
Anf. 173 HELENA BARGHOLTZ (fp) replik.....	101
Anf. 174 INGVAR SVENSSON (kd)	101
Anf. 175 GUSTAV FRIDOLIN (mp)	102
(Beslut skulle fattas den 1 december.).....	103
15 § Statliga företag.....	103
Näringsutskottets betänkande 2004/05:NU4	103
Anf. 176 ANNE-MARIE PÅLSSON (m)	103
Anf. 177 HANS BACKMAN (fp).....	104
Anf. 178 MARIA LARSSON (kd).....	106
Anf. 179 ÅSA TORSTENSSON (c)	108
Anf. 180 KARL GUSTAV ABRAMSSON (s).....	109
Anf. 181 ANNE-MARIE PÅLSSON (m) replik	111
Anf. 182 KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik.....	112
Anf. 183 ANNE-MARIE PÅLSSON (m) replik	112

Anf. 184	KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik	113
Anf. 185	ANDRE VICE TALMANNEN	113
Anf. 186	MARIA LARSSON (kd) replik	113
Anf. 187	KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik	114
Anf. 188	MARIA LARSSON (kd) replik	114
Anf. 189	KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik	115
Anf. 190	ÅSA TORSTENSSON (c) replik	115
Anf. 191	KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik	116
Anf. 192	ÅSA TORSTENSSON (c) replik	116
Anf. 193	KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik	116
Anf. 194	HANS BACKMAN (fp) replik	117
Anf. 195	KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik	117
Anf. 196	HANS BACKMAN (fp) replik	117
Anf. 197	KARL GUSTAV ABRAMSSON (s) replik	118
Anf. 198	LENNART BEIJER (v)	118
Anf. 199	MARIA LARSSON (kd) replik	120
Anf. 200	LENNART BEIJER (v) replik	120
Anf. 201	MARIA LARSSON (kd) replik	121
Anf. 202	LENNART BEIJER (v) replik	121
Anf. 203	INGEGERD SAARINEN (mp)	121
	(Beslut skulle fattas den 1 december.)	123
16 §	Skärpta regler mot penningtvätt	123
	Justitieutskottets betänkande 2004/05:JuU7	123
Anf. 204	MARGARETA SANDGREN (s)	123
Anf. 205	JEPPE JOHNSSON (m)	124
Anf. 206	LENNART NILSSON (s)	125
Anf. 207	JEPPE JOHNSSON (m) replik	125
Anf. 208	LENNART NILSSON (s) replik	126
Anf. 209	JEPPE JOHNSSON (m) replik	126
Anf. 210	LENNART NILSSON (s) replik	126
	(Beslut skulle fattas den 1 december.)	126
17 §	Ändringar i mönsterskyddslagen	126
	Lagutskottets betänkande 2004/05:LU2	126
	(Beslut skulle fattas den 1 december.)	126
18 §	Diskriminering inom det sociala området på grund av sexuell läggning	127
	Arbetsmarknadsutskottets betänkande 2004/05:AU2	127
Anf. 211	ANNA LINDGREN (m)	127
Anf. 212	ANNELIE ENOCHSON (kd)	128
Anf. 213	LUCIANO ASTUDILLO (s)	129
Anf. 214	ANNELIE ENOCHSON (kd) replik	130
Anf. 215	LUCIANO ASTUDILLO (s) replik	131
Anf. 216	ANNELIE ENOCHSON (kd) replik	131
Anf. 217	LUCIANO ASTUDILLO (s) replik	131
Anf. 218	CAMILLA SKÖLD JANSSON (v)	131
Anf. 219	ULF HOLM (mp)	132
Anf. 220	MARTIN ANDREASSON (fp)	133
	(Beslut skulle fattas den 1 december.)	135

19 § Anmälan om interpellationer.....	136	Prot. 2004/05:37
20 § Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	136	25 november
21 § Anmälan om skriftliga svar på frågor.....	137	<hr/>
22 § Kammaren åtskildes kl. 20.43.....	137	

Elanders Gotab, Stockholm 2004