



### 1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 24 maj.

### 2 § Anmälan om protokollsutdrag från utskott

Förste vice talmannen anmälde att ett utdrag ur prot. 2012/13:34 för tisdagen den 28 maj i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag inkommit från trafikutskottet.

### 3 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

#### *Interpellation 2012/13:423*

Till riksdagen

Interpellation 2012/13:423 Kärnvapen

av Urban Ahlin (S)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 27 juni 2013.

Skälet till dröjsmålet är resor.

Stockholm den 28 maj 2013

Utrikesdepartementet

Carl Bildt (M)

Enligt uppdrag

*Fredrik Jörgensen*

Expeditionschef

#### *Interpellation 2012/13:425*

Till riksdagen

Interpellation 2012/13:425 Vård inom rehabiliteringsgarantin

av Wiwi-Anne Johansson (V)

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 4 juni.

Prot. 2012/13:114  
30 maj

---

Skälet till dröjsmålet är redan inbokade engagemang.  
Stockholm den 22 maj 2013  
Socialdepartementet  
Ulf Kristersson (M)  
Enligt uppdrag  
*Marianne Jenryd*  
Expeditionschef

*Interpellation 2012/13:427*

Till riksdagen

Interpellation 2012/13:427 Utstationerad arbetskraft och snedviden konkurrens på svensk arbetsmarknad  
av Josefin Brink (V)

Interpellationen kommer att besvaras den 11 juni 2013.

Skälet till dröjsmålet är inbokade engagemang som inte kan ändras.

Stockholm den 23 maj 2013  
Arbetsmarknadsdepartementet  
Hillevi Engström (M)  
Enligt uppdrag  
*Monica Rodrigo*  
Expeditions- och rättschef

#### **4 § Hänvisning av ärenden till utskott**

Föredrogs och hänvisades  
Proposition  
2012/13:156 till justitieutskottet

Motioner  
2012/13:Ub19 och Ub20 till utbildningsutskottet  
2012/13:Fi16 till finansutskottet

#### **5 § Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om åtgärder för att minska kostnaderna vid utbyggnad av höghastighetsnät**

Föredrogs  
trafikutskottets utlåtande 2012/13:TU20  
Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om åtgärder för att minska kostnaderna vid utbyggnad av höghastighetsnät (KOM(2013) 147).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut fattades under 12 §.)

Föredrogs  
miljö- och jordbruksutskottets utlåtande 2012/13:MJU18  
En europeisk strategi för plastavfall (KOM(2013) 123).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.  
(Beslut fattades under 12 §.)

7 § Djurskydd m.m.

*Djurskydd m.m.*

Föredrogs  
miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2012/13:MJU19  
Djurskydd m.m.

Anf. 1 HELENA LEANDER (MP):

Fru talman! Om man som politiker vill vinna röster kan det vara en smart strategi att prioritera grupper som har rösträtt. Djuren är tyvärr inte en sådan grupp, vilket innebär att de, tråkigt nog för dem, ofta blir bortprioriterade. Det märker man inte minst med den här regeringen.

Det första den här regeringen gjorde när man kom till makten var att lägga ned Djurskyddsmyndigheten i stället för att lägga ned minkfarmerna, som det fanns ett förslag om. Det var en dubbel förlust för djuren, helt enkelt. Sedan hände det inte så mycket mer.

När det blev lite tröttsamt att gång på gång säga nej till alla förslag som kom om att stärka djurens välfärd kom regeringen på idén att tillägga en utredning om djurskyddslagen. Det är väl i sig en bra idé, men det innebär också att man under flera års tid kunde vifta bort alla krav på stärkt djurvälfärd genom att hänvisa först till att utredningen pågick och sedan till att den skulle behandlas i Regeringskansliet.

Men till slut kommer man till en punkt då det blir lite konstigt att fortsätta att hänvisa till utredningen för att slippa agera. Nu har det gått ett och ett halvt år sedan utredningen kom, och nu har den här punkten faktiskt kommit. Nu vill vi se handling för djuren.

Jag ska inte sticka under stol med att vissa av förslagen från utredningen kräver väldigt noggranna överväganden innan man går vidare, om man alls går vidare med dem. Jag tänker särskilt på förslaget om att ändra djurskyddslagstiftningens struktur så att politikerna slår fast målen i lite mer allmänna ordalag och mer av de mer detaljerade kraven flyttas ned till Jordbruksverket, så att de avgör vad det innebär i praktiken.

Så är det till stor del redan i dag. Vi politiker har slagit fast att djur ska ha rätt att bete sig naturligt och skyddas mot onödigt lidande. Men när Jordbruksverket sedan ska tolka vad det konkret betyder för olika former av djurhållning tittar man också på sitt andra uppdrag, att främja näringen, och plötsligt kan man tillåta djurhållning där djuren inte alls har förutsättningar att bete sig naturligt.

Det gäller till exempel minkfarmning, där minkar, som i det fria rör sig över stora ytor både i vatten och på land, ska hållas i små gallerburar inte mycket större än en uppslagen kvällstidning. I den torftiga miljön utvecklar många minkar – i vissa studier så många som 70 procent –

olika former av beteendestörningar som ett tecken på hur dåligt de mår. Trots det säger Jordbruksverkets tjänstemän att de inte kan ta fram regler som innebär att näringen måste lägga ned, utan det är i så fall en politisk fråga.

Att lägga ned ännu mer av den makten på myndighetsnivå skulle förstärka den här situationen ytterligare, där tjänstemännen inte känner att de har sin ministers stöd för att genomföra beslut som på allvar skulle ge djuren den välfärd som de har rätt till enligt djurskyddslagen, samtidigt som landsbygdsministern kan stå och vara nöjd och säga ”Jodå, djur ska behandlas väl. Så står det i djurskyddslagen, och så är det” trots att det inte alls ser ut så.

För den som vill slippa undan ansvar för hur djuren behandlas är detta ett utmärkt förslag. Men för oss som vill något annat, som vill att djurskyddslagens fina ord ska märkas också ute i djurens verklighet, är det inte ett bra förslag. Jag vill snarare se ett större politiskt ansvar där vi tar fram de lagändringar som krävs för att djurhållningen ska leva upp till djurskyddslagens krav, och då får de verksamheter som inte kan anpassa sig lägga ned, typ minknäringen.

Med det sagt vill jag också säga att det finns en massa bra saker i förslagen från Djurskyddslagsutredningen. Det är en massa förslag som inte innebär att man måste göra om djurskyddslagens struktur, utan som går att genomföra bara genom att ändra i den lag som vi har i dag. Det finns ingen anledning att dra de förslagen i långbänk.

Det handlar till exempel om hur man kan komma till rätta med problemet med hemlösa katter genom krav på märkning och registrering. Det handlar om att fasa ut uppbinding av kor till förmån för lösdrift, att sjölejon och elefanter ska slippa kussa runt på cirkus i en djurmiljö som aldrig kan bli bra för dem eller att förbjuda spödrivning av hästar, bara för att ta några exempel i en tjock utredning.

Ingenting av detta har regeringen lyckats komma till skott med, trots att förslagen alltså kom 2011 och trots att man inte behöver göra någon stor förändring av hela djurskyddslagen för att kunna genomföra dessa konkreta åtgärder för att förbättra för djuren. Det går inte att förklara på något annat sätt än att den här regeringen inte prioriterar djurens välfärd. När det gällde att försämla för djuren, som när man lade ned Djurskyddsmyndigheten, var man supersnabb. Men nu, när det handlar om att förbättra för djuren, händer ingenting.

Från Miljöpartiets sida lade vi en stor djurskyddsmotion i början av mandatperioden. Men det här riksdagsåret var vi helt förvissade om att det skulle komma en djurskyddsproposition som vi kunde svara på sedan, så nu har vi bara plockat upp några småsaker som – handen på hjärtat – inte är de stora, centrala frågorna i djurskyddsdebatten, som delfinarier. Men eftersom de ändå finns med ska de få en seriös behandling.

Ett delfinarium har dåliga förutsättningar för att erbjuda en god djurvälfärd. Den begränsade ytan ger delfinerna små möjligheter att uttrycka sitt naturliga beteende. I det fria brukar delfiner dyka hundratals meter och röra sig över stora områden varje dag. Det kan de såklart inte göra i en bassäng. Den kala och sterila bassängmiljön leder till understimulans som orsakar stor stress. Den stressen kan dessutom förstärkas av störande ljud från publik och musik. Dessutom har vi den störning som det medför för djurens ekolokalisering att de lever i en bassäng.

Ett antal länder, som Chile, Costa Rica, Storbritannien och Brasilien, har dragit slutsatsen att delfinier inte är förenliga med en god djurväl-färd och helt enkelt förbjudit dem och i vissa fall rent av all djurhållning som innebär att man håller valdjur i fångenskap. Om Sverige menar allvar med djurskyddslagens ord om att djur ska skyddas mot onödigt lidande och ges rätt att bete sig naturligt bör vi ta konsekvenserna av det, oavsett om det handlar om minkfarmer, delfinier eller någon annan verksamhet.

Därför yrkar jag bifall till reservation 3.

Just att se till att djurskyddslagens krav får genomslag ute i djurens verklighet ser jag som en av de absolut största utmaningarna på djurskyddsområdet i dag. De förslag som vi har fått från Djurskyddslagsutredningen skulle inte innebära någon total revolution av djurhållningen. Men de skulle åtminstone innebära många viktiga steg i rätt riktning för att de fina orden ska bli något mer än just fina ord. Hur länge ska vi behöva vänta innan regeringen kommer till skott? Eller rättare sagt: Hur länge ska djuren behöva vänta?

(Applåder)

Anf. 2 JENS HOLM (V):

Fru talman! Inom den svenska livsmedelsindustrin är det ungefär 78 miljoner kycklingar som föds upp och slaktas varje år bara i Sverige. Även 7 miljoner hönor, 2,6 miljoner grisar, 500 000 kalkoner och ungefär 450 000 nötkreatur slaktas varje år inom den svenska livsmedelsindustrin. Summerar vi alla dessa siffror får vi ett antal som är ungefär tio gånger så stort som antalet människor i Sverige. Det är helt enkelt otroligt många djur som föds upp och slaktas i Sverige varje år.

I vår djurskyddslag står det att djur ska hållas väl och ges möjlighet till ett naturligt beteende. Men efterlever vi djurskyddslagen? Stämmer det här verkligen i praktiken? Jag tycker att det är högst relevanta frågor att ställa sig.

2,6 miljoner grisar slaktas som sagt i Sverige varje år. Ungefär 99 procent av grisarna står inomhus på ett betonggolv. De rör sig i stim-lansfattiga miljöer. De får ibland magsår. De biter på varandras svansar. Detta är helt enkelt beteenden som djur utövar när de är uttråkade. De får så kallade stereotypa beteenden. Griskultingarna kastreras. Man skär upp deras testiklar om det är hanar, helt utan bedövning. Efter ett halvår skickas grisarna till slakt.

De 78 miljoner kycklingarna föds visserligen upp i stora hangarer, skulle man kunna kalla det, men det är tiotusentals kycklingar inom samma yta. Det är ungefär 25 kycklingar per kvadratmeter inom uppfödningen i Sverige. Man föder upp djuren så fort att många av kycklingarna får benbrott. De bryter benen därför att de växer så fort. De ska uppnå slaktvikt inom ungefär fyra fem veckor. Sedan skickas de till slakt.

Vad gäller nötkreaturen kan vi ta de svenska mjölkorna, som är några hundra tusen. Jag tror att vi alla ser dem på sommaren, och vi tycker att det ser idylliskt ut när de går utomhus och betar under två, tre eller kanske till och med fyra månader om året. Men under resten av tiden står mjölkorna inomhus, och då står de ofta fastbundna vid en båspall och kan enligt mig inte bete sig särskilt naturligt.

Nu har jag inte ens nämnt den största skandalen inom den svenska djuruppfödningen, nämligen pälsindustrin. Drygt en miljon minkar står inklämda i minimala nätburar och kan inte utöva det beteende som borde vara naturligt för en mink, nämligen att röra sig över stora ytor, dyka ned i vatten, simma lite grann, söka föda och så vidare.

Hur kommer det sig då att vi har den här storskaliga industriella uppfödningen av djur i Sverige? Jo, vi äter mer kött än någonsin i Sverige. Köttkonsumtionen har ökat med nästan 50 procent sedan 1990. Nu äter vi ungefär 85 kilo kött per person och år i Sverige. Ska vi ha så här stora volymer blir det väldigt många djur, och då kan man bara föda upp djuren på ett sätt, nämligen i fabriker.

Jag hade stora förhoppningar på utredningen om en ny djurskyddslag, och det förslag som kom var också väldigt intressant. Det var ungefär 1 000 sidor text med analyser, beskrivningar och konkreta förslag på hur vi ska kunna göra det bättre för djuren i Sverige. De här konkreta förslagen kom från utredaren i november 2011, för drygt ett och ett halvt år sedan. Gången är sådan att det är ministern och regeringen som får förslagen; regeringen får i uppdrag att göra någonting av dem. Ansvarig minister, landsbygdsminister Eskil Erlandsson, har alltså haft förslagen i över ett och ett halvt år, och han har inte gjort någonting.

Vänsterpartiet har många konkreta förslag på hur vi kan göra det bättre för djuren. En del av de förslagen togs upp i utredningen om en ny djurskyddslag. En del andra saker hade vi tänkt lyfta fram då regeringen skulle lägga fram ett förslag till ny djurskyddslag. Några konkreta saker är att verkligen säkerställa att det naturliga beteendet gäller för alla djur, att förbjuda pälsindustrin, att få en handlingsplan för att minimera antalet djur i djurförsök, att minska köttkonsumtionen, att kraftigt öka djurskyddskontrollerna, att införa en djuretisk ombudsman och att se till att även de vilda djuren omfattas av djurskyddslagen. Allt detta är konkreta saker som vi hade hoppats på att vi skulle kunna diskutera och debattera med ansvarig minister i samband med ett förslag till en ny djurskyddslag. Men nu har vi gått och väntat i över ett och ett halvt år, och vi kan konstatera att det är ett och ett halvt år då djuren varit de stora förlorarna. Regeringen agerar inte för djuren.

Som Helena Leander sade kan man konstatera att det inte finns särskilt många reservationer i detta betänkande, inte särskilt många alternativa förslag, just för att vi inte har fått något förslag till ny djurskyddslag, som vi gått och väntat på. Men jag vill här och nu passa på att yrka bifall till Vänsterpartiets reservation nr 1 om att inkludera de vilda djuren i djurskyddslagen.

Jag skulle vilja kommentera Miljöpartiets reservation nr 3 om att förbjuda delfinarier. Vi i Vänsterpartiet har stor sympati för detta förslag och delar mycket av Miljöpartiets kritik mot hur det ser ut på delfinarier. Men vi ser den här frågan som en del av en större fråga, nämligen hur vi ser på djurparker och hur vi över lag ser på djur i fångenskap. Då kommer jag åter tillbaka till översynen av den nya djurskyddslagen. Vi hoppas kunna återkomma till frågan om delfinarier då vi tar ett stort omtag om hela djurskyddslagen.

(Applåder)

Anf. 3 SARA KARLSSON (S):

Fru talman! Vi debatterar nu politikområdet djurskydd. Det är med ett visst vemod jag gör det i dag. Detta är viktiga frågor. Man brukar ibland säga ungefär att man kan mäta ett samhälles anständighet i hur väl de svaga i samhället behandlas. Även om det inte är samma sak med djur tycker jag att också djurskyddet kan utgöra ett bra riktmärke för ett samhälles anständighet.

Jag hade hoppats och faktiskt trott att vi under detta riksdagsår skulle ta viktiga steg för ett förbättrat djurskydd. Detta är mitt tredje år i miljö- och jordbruksutskottet och tredje årets djurskyddsdebatt. Och allt står frustrerande stilla. Det saknas inte behov, och det saknas inte förslag. Ändå händer i princip ingenting.

Under de här tre åren har jag och mina kolleger i utskottsgruppen lagt fram förslag, liksom andra partikamrater. Kolleger från andra partier har också lagt fram förslag, en del som vi har ställt oss bakom, andra inte. Alla har de besvarats på i princip samma sätt: Vi ska inte föregripa Djurskyddslagsutredningen. Motion efter motion har avslagits med hänvisning till denna utredning. Och visst kan det finnas en viss rimlighet i det, åtminstone vad gäller de frågor som utredningen tittade särskilt på. Men då måste det också hända något.

Fru talman! Låt mig göra en kort resumé över den borgerliga regeringens djurskyddspolitik hittills.

En av de första saker som den borgerliga regeringen gjorde när den kom till makten 2006 var att lägga ned den unika svenska Djurskyddsmyndigheten. Den var visserligen inget under av perfektion, men detta var ändå en tydlig signal om regeringens ambition i djurskyddsarbetet.

Man drog också tillbaka den proposition om förbättrade levnadsförhållanden för minkar som den socialdemokratiska regeringen tidigare hade lagt fram.

Man har omorganiserat djurskyddstillsynen, vilket gjorde att antalet kontroller störtök. Det håller nu på att återhämta sig.

På plussidan kan sägas att man har tillfört resurser för att grisbönder ska kunna utbildas för att kunna utföra bedövning innan kastrering. Men ärligt talat är det inte så mycket mer än det som kan tillföras plussidan. Det skulle vara utredningen som jag nämnde nyss och som har nämnts av kolleger tidigare. Den har varit central för hela djurskyddsdebatten de senaste åren. Direktiven slog fast att förslaget skulle syfta till att minst bibehålla dagens nivå på det svenska djurskyddet. Det är positivt även om ribban skulle kunna läggas högre än så. Och, som sagt, det måste också hända något.

Utredningen blev klar i november 2011. Det är en omfattande utredning som handlar både om djurskyddslagens struktur och utformning och om enskilda delar som behöver förändras och förstärkas. Vi har väntat. När riksdagen öppnade i höstas var vi säkra på att det skulle komma en proposition om förändringar i djurskyddslagen. Som tidigare sagts av kolleger är det också därför som det här betänkandet är så magert som det är i dag. Det beskriver vi också i det särskilda yttrande som vi har lämnat tillsammans med Miljöpartiet och Vänsterpartiet. Vi väntar fortfarande.

Ingen proposition har lagts fram trots att det var aviserat i propositionslistan. Det har inte kommit något besked om när vi kan vänta oss en

proposition. Skälet är, enligt regeringen, att utredningen och förslagen är så omfattande att de tar lång tid att bereda. Det kan jag förstå och respektera, men det är ett argument mot att hänvisa alla frågor som lyfts upp under de här åren till det pågående utrednings- och beredningsarbetet.

Jag tycker också att man kan göra en jämförelse med förändringarna i arbetslöshetsförsäkringen. Den 20 december samma år som regeringen tillträdde klubbades beslutet i kammaren. Där tog regeringspartierna inte ens tre månader på sig för det beslut som har gett dramatiska konsekvenser för många människor. Det visar att förändringar inte alls behöver ta så lång tid. Det visar också att det här inte är en prioriterad fråga för regeringen.

Samtidigt har regeringen också sagt att det finns saker i utredningen som inte rör de stora strukturella bitarna och som kan lyftas ut och fattas beslut om. Det hade varit bra eftersom flera av de sakerna är angelägna, och jag är inte övertygad om att de strukturella förändringar som föreslås är den väg vi borde gå, av samma skäl som Helena Leander angav tidigare. Men inte heller något sådant förslag har lagts på riksdagens bord. Det är svagt.

Fru talman! Jag vill ta upp några saker som vi ser som exempel på konkreta förslag som skulle kunna lyftas fram och beslutas om.

Till att börja med föreslås en definition av begreppet naturligt beteende i 4 § i den nuvarande djurskyddslagen, vilket är en mycket viktig princip för den svenska djurskyddslagen som ger uttryck för de värderingar som vi menar ska styra. Paragrafen slår fast att djur har rätt till sitt naturliga beteende, men det är omdiskuterat vad det egentligen innebär.

I utredningens förslag finns ett förtydligande om att det ska tolkas så att djuren ska kunna utföra handlingar som de är starkt motiverade till. Ett sådant förtydligande skulle ge en tydlig signal om vad det är vi som lagstiftare menar och i praktiken göra stor skillnad för många djur. Ett viktigt exempel, som också nämnts i debatten, är de minkar som föds upp för sin päls. Det är rovdjur som hålls på ett sätt som förhindrar dem att utföra beteenden som de är starkt motiverade till, som att jaga och simma.

Ett annat exempel är förslaget om märkning och registrering av katter. Det ligger i linje med utredningens uttalade syfte att stärka ägaransvaret. I dag rymmer många katter, och många katter överges. De blir förvildade. Många katter fryser ihjäl och svälter ihjäl om vintern. Det innebär ett stort lidande för många djur. Det kan också utgöra en sanitär olägenhet och innebära stora kostnader för samhället. Vi har diskuterat den här frågan i flera år, och utredningen har lämnat ett förslag. Det är bara att agera.

Utredningen föreslår också att en plan tas fram för att komma bort ifrån att mjölkkor hålls uppbundna. Många kor i Sverige lever fortfarande så bortsett från de veckor de är ute på bete. Jag hoppas att vi alla här är överens om att det är viktigt att komma bort från det och att en plan för det tas fram. Låt oss då göra det.

Ytterligare ett exempel är utredningens förslag på förbud att ha elefanter och sjölejon på cirkus. Vi socialdemokrater vill i och för sig gå längre än så och införa ett generellt förbud mot djur på cirkusar eftersom vi menar att det står i strid med djurskyddslagens krav på rätt till naturligt beteende, men allt som går i rätt riktning uppmuntras.



Vidare finns också förslag på förbud mot tidelag, som riksdagen sedan tidigare är överens om, regler kring avel och förslag på en sekretessbrytande regel i hälso- och sjukvårdslagen och socialtjänstlagen.

Alla de här sakerna behöver inte vara så svåra och ta så lång tid, och de skulle göra skillnad för djuren. Jag hoppas att vi så snart som möjligt kommer att ta de här stegen, och förhoppningsvis ännu större steg. Vad är det vi väntar på? Låt oss inte göra det här till åtta förlorade år för djurskyddsarbetet.

(Applåder)

Anf. 4 ÅSA COENRAADS (M):

Fru talman! I dag ska vi debattera betänkande 19 från miljö- och jordbruksutskottet. Det behandlar 41 motionsyrkanden från den allmänna motionsperioden 2012 som rör djurskyddsfrågor med mera.

Jag tänker hålla mig ganska kort i dag av den anledningen att det här betänkandet är ganska kort. Det innehåller inte så många nyheter. Det är samma ärenden som vi har behandlat under tidigare år här i kammaren. Det var min och mina kollegers förhoppning att vi skulle debattera den nya djurskyddslagen under våren, men av olika anledningar gör vi inte det i dag. Vi har ingen proposition på bordet, och vi väntar alla på den med spänning.

Det har skett ett gediget utredningsarbete. Det har kommit in fantastiskt många bra remissvar på utredningen, och det tar tid att behandla dem.

Det finns inte heller någon anledning att skynda fram en proposition bara för sakens skull. Regeringen tar ansvar för de propositioner som läggs på riksdagens bord, och det är bättre med ett genomarbetat och brett förankrat lagförslag än ett förslag som måste omarbetas om några år.

Djurskydd är en viktig fråga, och den är prioriterad både för Moderaterna och för Alliansen. Vår utgångspunkt är att alla djur ska må bra, och möjligheterna för djuren att bete sig naturligt är viktiga. För att djur ska kunna bete sig naturligt och leva utifrån sina egna förutsättningar krävs det att den miljö som djuren vistas i är reglerad på bästa möjliga sätt.

Sedan 2009 är det länsstyrelsernas ansvar att upprätthålla det regelverk som finns kring djurskydd och kontrollera att det efterlevs. Regeringen valde att lägga ned Djurskyddsmyndigheten och i stället lägga över ansvaret på länsstyrelserna och kompetensen på Jordbruksverket för att öka rättssäkerheten och kontinuiteten i kontrollerna. Vi anser att fler ska ta ansvar för djurskyddet.

I dag är djurskyddskontrollerna mer träffsäkra och dessutom likvärdiga över hela landet. För att ytterligare förstärka djurskyddsarbetet ökade regeringen anslagen till länsstyrelserna med 225 miljoner kronor. Tanken är att den här satsningen ska fortsätta fram till 2015. Även Jordbruksverkets tillskott på 5 miljoner kronor för samordning och effektivisering av djurskyddet fortsätter under samma period.

Fru talman! Den svenska viltrikedomens är en ovärderlig tillgång för vårt land. Vi moderater tycker att det är viktigt med en balanserad och ansvarsfull jakt som en del av vår viltförvaltning och för att upprätthålla den biologiska mångfalden och ett fungerande och stabilt ekosystem.

I Sverige har jakten en lång tradition som vi moderater gärna vill värna om. Den är en viktig fritidssysselsättning för stora delar av vår befolkning, och den bidrar till både friluftsupplevelser och friskvård för många människor. Den skapar dessutom en ökad förståelse för det biologiska samspelet i ett ekosystem som vi delar med andra arter i naturen. Den ger oss också möjligheten att äta ekologiskt, djurvänligt och klimat-smart.

Självklart måste all jakt ske under noggrant kontrollerade former. Med rätten att jaga följer även skyldigheten att bedriva viltvård och respektera viltet. I Sverige ställer vi stora krav på eget ansvar, men vi har även ett välutvecklat system av regler och lagar som ska se till att jakten bedrivs etiskt och korrekt och anpassas efter tillgången på vilt. Att regeringens jaktpolitik fungerar syns tydligt på det viltbestånd som Sverige har. Vi har en positiv utveckling som fortsätter.

Samtidigt måste vi vårda den svenska skogen. Den är en ovärderlig och unik tillgång för vårt land, och vi motverkar skador på skogen och växande grödor genom en ansvarsfull viltförvaltning. En hållbar, ansvarsfull och etisk jakt handlar om att skapa en balans mellan viltstammarnas storlek och den påverkan de har på miljön och de människor som lever där.

Fru talman! För Moderaterna är djurskyddet en prioriterad fråga även utanför Sverige. Vår ståndpunkt är att djurskyddsnivån inom EU måste höjas. Vi tycker att Sverige aktivt ska arbeta för att EU:s djurskyddslagstiftning höjs och att övriga länder höjer sina nivåer för djurskydd till att ligga lika högt som vår.

Vi tycker att ett förenklat EU-regelverk för djurskydd skulle kunna påverka djurskyddet i positiv riktning, men bara förutsatt att lägstanivån för djurskyddet inom EU höjs. Det är dessutom viktigt att lagstiftningen utgör en miniminivå så att de medlemsstater som vill göra mer ska kunna göra det.

För att uppnå en sund och värdig djurhållning inom EU måste vi arbeta gränsöverskridande. Vi moderater ser därför gärna ett ökat samarbete mellan länderna. Hittills har det gjorts flera viktiga framsteg för djurskyddet inom EU. Kommissionen antog till exempel en EU-strategi för djurskydd och djurs välbefinnande. Strategin tar bland annat upp inrättandet av ett europeiskt centrum för djurskydd. Sverige gjorde stora ansträngningar i arbetet med rådets slutsatser om djurskydd och djurs välbefinnande för att betona vikten av ett fortsatt djurskyddsarbete inom unionen. Nu arbetar regeringen aktivt för att detta centrum ska förläggas till Sverige.

Att vi inte har en ny djurskyddsproposition på bordet att diskutera är synd. Men att oppositionen ser detta som en ursäkt för att kritisera regeringen för att ingenting görs är också synd, och beskrivningen är felaktig. Man anklagar regeringen för att inte göra detta tillräckligt fort. Men lagstiftningsprocesser ska få ta tid och vara noggrant övervägda. Det finns ingenting att vinna på att skynda fram en lagstiftning som inte är tillräckligt genomarbetad för att sedan finna att det saknas aspekter eller att arbetet behöver göras om.

Oppositionen menar att det finns många delar i djurskyddsutredningen som är fullt genomförbara i dag. Vi anser att det finns skäl att inte hasta fram beslut som senare kan behöva ändras och revideras. Tanken

med den nya djurskyddslagstiftningen är att den ska ta ett helhetsgrepp om frågan för att anpassa, modernisera och effektivisera regelverket.

Vi ser djurskyddet som en oerhört viktig och prioriterad fråga, och vi delar därför regeringens inställning att översynen av djurskyddslagstiftningen borde göras grundligt och med eftertanke. Genom att noggrant gå igenom alla remissvar från de instanser som har svarat på utredningen och arbeta in dessa i den nya lagstiftningen kan vi göra en genomtänkt satsning för att förbättra skyddet och tillvaron för våra djur på längre sikt.

Med detta vill jag säga att vi ställer oss bakom utskottets förslag i betänkandet i dess helhet.

(Applåder)

Anf. 5 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Åsa Coenraads sade att djurskyddspolitikerna är en prioriterad fråga för regeringen och för Moderaterna. Då undrar jag: Hur då? Är det någonting som ni har gjort, Åsa Coenraads, under de nu nästan sju år som ni har styrt är det att ni har försämrat för djuren hela tiden. Ni har dragit ned på resurserna för att hitta alternativ till djurförsök, ni lade ned Djurskyddsmyndigheten, ni håller pälsindustrin under armarna, ni skapade stort kaos när ni omorganiserade djurskyddskontrollerna så att det i dag bara görs hälften så många djurskyddskontroller som det gjordes tidigare och ni föreslår inga konkreta åtgärder när det gäller uppbinding av djur. Det här är bara några exempel från den ganska långa lista som man tyvärr kan göra när det gäller sveket från den här regeringen mot djuren.

Nu har vi väntat i ungefär ett och ett halvt år på att det ska komma ett förslag på en ny djurskyddslag. Jag vill fråga Åsa Coenraads: När kommer ett förslag? Det är era partier som sitter i regering. Jag vill inte att det ska bli så som Sara Karlsson från Socialdemokraterna sade här tidigare, att det ska bli åtta förlorade år för djuren på grund av ert styre.

Åsa Coenraads nämnde också det internationella djurskyddet och att det tydligen också är prioriterat. Reservation nr 2 i det här betänkandet – jag kan hålla med om att det är en begränsad fråga – handlar om att vi måste säkerställa att EU:s center för alternativa metoder för djurförsök, Ecvam, ska få mer resurser. Varför röstar ni i så fall inte för den reservationen, Åsa Coenraads?

Anf. 6 ÅSA COENRAADS (M) replik:

Fru talman! Återigen säger Jens Holm att Alliansen inte prioriterar djuren. Jag tycker att det är en felaktig beskrivning av de år som alliansregeringen har haft makten i Sverige. Vi har gjort oerhört mycket för djuren. Ett steg var att flytta över djurskyddskontrollerna till länsstyrelserna från kommunerna. Vi såg att det var dåliga kontroller runt om i Sverige. Det fanns inte tillräcklig kompetens i många kommuner. Vi såg också att väldigt många kommuner runt om i Sverige över huvud taget inte hade några kontroller. Nu har vi kontroller över hela Sverige. Vi ser att den puckel av ärenden som fanns från början har börjat betas av. Kontrollerna är bättre och effektivare, och de flesta djurhållare är ganska positiva till den nya kontrollen. Vi får också signaler från länsstyrelserna om att reformen har varit bra.

Jag funderar på hur Vänsterpartiet ser på det hela. Tänker man ta bort länsstyrelsernas ansvar och de förbättringar som vi faktiskt har gjort för djuren och gå tillbaka till det system som vi alla såg inte var bra? Jag vill minnas att när vi debatterade det här för ett år sedan tyckte Jens Holm och hans kolleger att det faktiskt hade börjat bli lite bättre.

En prioriterad fråga för oss i Alliansen är ordning och reda och stabilitet i systemen. Djurskyddskontrollen är bara en av de saker som faktiskt har blivit mycket bättre för djuren.

Sedan har vi hela frågan om varför vi inte har en proposition på bordet. Jag tycker också att det är jättetråkigt att vi inte har det, och jag hade hoppats att vi skulle ha det. Propositionen som vi hoppas ska komma snart kommer att bli jättestor, och då är det viktigt att den är bra. Vi vill inte lägga fram förhastade förslag med dåliga alternativ.

Anf. 7 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Låt oss börja med djurskyddskontrollerna. Vänsterpartiet tycker att det är bra att djurskyddskontrollansvaret ligger på länsstyrelserna, men vi motsätter oss några saker. En är att det i dag endast görs hälften så många djurskyddskontroller som innan ni gjorde er omorganisering. Under det senaste året tror jag att det har gjorts ungefär 14 000 djurskyddskontroller mot tidigare ungefär 24 000 kontroller om året. Det är alltså nästan bara hälften så många i dag som tidigare. Varför är det så? Jo, därför att det inte finns tillräckligt med resurser. Tidigare kunde man ta ut en kontrollavgift. Vid alla andra offentliga kontroller är det standard att man tar ut en avgift för den service man ger som myndighet när man kontrollerar. Men er regering, Åsa Coenraads, tog bort möjligheten att ta ut en sådan avgift, vilket underminerar djurskyddskontrollanternas möjlighet att åtminstone delvis få in resurser för sin viktiga verksamhet. Det är våra konkreta invändningar mot den stora omorganisering som ni gjorde, inte det faktum att ansvaret ligger på länsstyrelserna.

Sedan säger Åsa Coenraads att hon hoppas att det kommer en proposition om en ny djurskyddslag snart. Ja, det gör jag också, men skillnaden mellan mig och Åsa Coenraads är att Åsa Coenraads företräder regeringens största parti, som därmed också bör ha det största ansvaret för att vi inte får se ett förslag till en ny djurskyddslag. Då, Åsa Coenraads, tycker jag inte riktigt att det håller att säga att man hoppas att det snart kommer en proposition.

Vi vill ha konkreta förslag. Vi har väntat i över ett och ett halvt år. Vi vill inte vänta längre, och framför allt tror jag inte att djuren vill vänta längre på att få det åtminstone lite bättre.

Anf. 8 ÅSA COENRAADS (M) replik:

Fru talman! Vänsterpartiets förslag till det mesta är fort och fel. Alliansregeringen arbetar inte utifrån det som sin grundtes, utan vi vill göra rätt, och vi vill göra bra saker.

När det gäller den nya djurskyddspropositionen har både Jens Holm och jag läst utredningen. Det är en jättestor utredning. Den är på över tusen sidor. Till skillnad från många andra utredningar som läggs fram har det dessutom varit en utredning där man gett de olika remissinstanserna tid att verkligen djupdyka i den för att kunna lämna så bra remissvar som möjligt. Till vår glädje har det kommit in oerhört många

remissvar, fler än på kanske någon annan utredning som legat till grund för propositioner som departementet lagt fram.

Det är viktigt att vi nu försöker genomarbete remissvaren så att vi får en så bra proposition som möjligt, en som vi alla kan känna oss trygga med. Vi vill ha det bästa för djuren på så lång sikt som möjligt. Vi ska bygga en stabilitet i det vi lagstiftar om i denna kammare. Då är principen fort och fel inte rätt metod.

Vad beträffar andelen djurskyddskontroller som görs har regeringen satsat på att få kvalitet i kontrollerna. Jag tycker att det är lite tråkigt att Vänsterpartiet hela tiden låter kvantiteten gå före kvaliteten. Hellre att vi har hälften så många djurskyddskontroller som är bra och att vi kan komma till rätta med de problem som finns än att ha det som tidigare där det gick fort och fel.

Det kommer att bli intressant att se om Vänsterpartiet kan landa i samma slutsatser som de andra oppositionspartierna, om de fyra har ett gemensamt förslag till hur det skulle kunna bli bättre för djuren. Just nu känns det som att det spretar lite grann inom oppositionen. Därför är Alliansen ett tryggt alternativ.

Anf. 9 HELENA LEANDER (MP) replik:

Fru talman! Vi hade en jaktdebatt för någon månad sedan, så de frågorna tänkte jag helt brutalt lämna därhän och i stället koncentrera mig på de djur som det här betänkandet handlar om – djuren i lantbruket, sällskapsdjuren, försöksdjuren, djurparksdjuren, alla de djur som omfattas av djurskyddslagen. Det är dem vi nu talar om.

Jens Holm hade en liten genomgång av hur det faktiskt ser ut i djurens verklighet. Han talade om djur som är så sönderavlade att de har ständig värk, djur som föds upp i karga och sterila miljöer som inte alls ger den stimulans som de behöver för att kunna bete sig naturligt utan tvärtom gör dem stressade, djur som inte har det skydd mot onödigt lidande som de enligt djurskyddslagen ska ha, djur som inte har den möjlighet att bete sig naturligt som de ska ha.

Jag talade i mitt anförande om minknäringen, men också inom livsmedelsproduktionen kan man se stora problem med hur djuren verkligen har det.

När Åsa Coenraads i allmänna ordalag talar om att djur ska ha det bra vill jag veta om Åsa Coenraads tycker att djuren har det bra i alla lägen i Sverige i dag eller om det finns problem som vi behöver göra någonting åt. Behöver vi göra mer för att de fina orden i djurskyddslagen ska bli verklighet? Jag tror att vi behöver göra en hel del, inte bara det som föreslås i Djurskyddslagsutredningen. Det kunde dock vara en början eftersom det finns en färdig utredning.

Jag har stor respekt för att saker och ting måste behandlas ordentligt. Jag deltog i går i en diskussion med företrädare från kommunernas avfallsbolag som undrade: Kommer aldrig avfallspropositionen? Utredningen kom i höstas. Nu får ni faktiskt skynda er på. Jag försökte då vara lite ödmjuk och säga att okej, det var i höstas, att det inte är så jättelänge sedan.

Djurskyddslagsutredningen kom förra hösten. Ni har haft ett och ett halvt år på er, Åsa Coenraads. Och som jag sade tidigare, när ni skulle lägga ned Djurskyddsmyndigheten, då gick det minsann undan. Ni var

klara före årsskiftet, direkt efter att ni hade tagit över regeringsmakten. Varför går det så långsamt den här gången?

Anf. 10 ÅSA COENRAADS (M) replik:

Fru talman! Den verklighetsbild som Helena Leander målar upp, och som tidigare talare också målat upp, om hur Djursverige ser ut och hur våra djur runt om i landet mår är en bild som jag inte riktigt delar. Jag upplever att vi har ett mycket gott djurskydd i Sverige, ett djurskydd som jag är stolt över att representera när jag reser runt i världen och talar om svensk politik, svenskt djurskydd och vad Alliansen gör.

Kontrollerna är den viktiga delen. Vi kan se att det finns brister på vissa ställen, men det beror ofta inte på djurhållningslagstiftningen utan på hur kontrollerna och uppföljningen går till. Där kan vi bli bättre. En del i det har varit att flytta obefintliga kontroller från kommunerna till länsstyrelserna. Vi har kommit till rätta med en hel del problem.

Som jag sade tidigare i debatten: Behandlar man djur dåligt och bryter mot den djurskyddslagstiftning som finns ska man inte ha några djur. Det är väldigt enkelt. Vi kan aldrig skylla en hel lagstiftning på att det finns några som bryter mot den.

För några veckor sedan hade vi en diskussion om svensk livsmedelsproduktion. Det är viktigt att man, när man diskuterar djurskydd, också har det i åtanke. Vi vill ha animalieproduktion i Sverige, och vi vill att den ska vara så bra som möjligt, men vi vill också ha svensk livsmedelsproduktion. Att höja djurskyddskraven så mycket att den svenska produktionen flyttar utomlands tror jag bara blir till det sämre vad gäller djuren.

Anf. 11 HELENA LEANDER (MP) replik:

Fru talman! Som Åsa Coenraads var inne på tror jag att det är riktigt att jobba inom EU för att gemensamt höja minimistandarden. Då kan vi även höja djurskyddsstandarderna i Sverige. Men jag tycker inte att vi ska låta det bli en ursäkt för att inte göra någonting åt de djurskyddsproblem som finns hos oss. Jag ser djurskyddsproblem i Sverige. Självklart varierar det mycket. Det finns bra och dåliga uppfödare. Det finns de som helt uppenbart bryter mot de regler som finns. Det finns de som går långt utöver reglerna. Det varierar, men det finns djur som far illa, och det kan vi inte blunda för.

Att det skulle vara slapphet i djurskyddslagstiftningen som ska rädda svensk livsmedelsproduktion, det tror inte jag. Jag tror att många köper svenska produkter för att de tror att de är bättre. När sedan Djurrättsalliansen visar bilder på plågade kalkoner undrar man varför man ska köpa svenskt, om det är så det ser ut. Om man ska kunna säga att svenska produkter är bättre för djurens välfärd måste man verkligen också leva upp till det.

Vi har i dag lite av ett systemfel, skulle jag vilja säga. Den som bryter mot de uppenbara reglerna, såsom måtten för burar, stallar och bås, kan åka fast för det. Men om reglerna och måtten inte stämmer med djurskyddslagets krav, och man har en djurskyddslag som säger att djuren ska bete sig naturligt och samtidigt tillåter burhållning av minkar där djuren inte har en chans att bete sig naturligt, ja då kan man inte gå på de

stackars minkfarmarna och säga att de bryter mot måttkraven, för det gör de inte.

Vi har alltså ett systemfel där de konkreta reglerna inte stämmer med de krav som vi från politiskt håll har satt upp när det gäller djurskyddet. Det behöver vi göra någonting åt. Där behöver vi från politiskt håll vara tydliga med att orden inte bara är en vacker täckmantel utan att vi menar allvar med dem och att de konkreta råden med mått och allt sådant som påverkar hur djuren har det ska följas. Vad tänker Åsa Coenraads göra åt det?

Anf. 12 ÅSA COENRAADS (M) replik:

Fru talman! Jag håller med Helena om att EU-standarden är viktig. Vi behöver jobba gemensamt. Sverige är inte en liten isolerad ö på en annan planet, utan vi måste hitta gemensamma förhållningsätt och höja standarden runt om. Det är jätteviktigt, och det är bra att Miljöpartiet har den insikten.

När Helena Leander och Miljöpartiet diskuterar djurskyddsfrågor kommer de tillbaka till problemet med att enskilda djurhållare eller företagare bryter mot våra uppsatta lagar och regler. Det ska vara ordning och reda inom animalieproduktionen, bland djurhållarna, och bryter man mot reglerna ska man straffas för det. Bryter man mot regler som har med djur att göra, då ska man inte ha djur.

Helena Leander tar upp situationen med svenska livsmedel och de bilder vi har sett från kalkonuppfödning i södra Sverige. Där vet vi att det inte var lagstiftningen som var problemet utan att man har brutit mot lagstiftningen. Då är det där vi måste sätta in våra åtgärder.

Vi tar djurskyddsproblemen på största allvar. Ett av de största problemen har varit att man inte följt lagstiftningen. Det har vi försökt upprätthålla. Vi har flyttat kontrollerna från kommunerna till länsstyrelserna för att få tag i dem som bryter mot regelverket. Alliansen är en garant för ett gott djurskydd.

Anf. 13 ANITA BRODÉN (FP):

Fru talman! Jag vill börja med att framföra att jag verkligen hade hoppats att den här debatten varit en propositionsdebatt, att vi haft regeringens djurskyddsproposition på bordet. Det är olyckligt att propositionen senarelagts.

Eva Erikssons utredning har på många sätt krattat manegen för en ny djurskyddslagstiftning. Det handlar om en ny djurskyddslag som ska vila på en tydlig etisk grund där en god djurvälstånd ska vara förhärskande. Den kan sammanfattningsvis beskrivas som att djuren såväl fysiskt som psykiskt ska må bra.

I förslaget ligger också en definition av naturligt beteende, och det är värdefullt att vi alla får ställa oss bakom det.

Fru talman! Vi kommer förhoppningsvis i närtid att få återkomma till denna debatt om den nya djurskyddslagen. Då kommer strukturfrågor, sekretessfrågor, frågor om tidelag, katter med mera att kunna behandlas.

Fru talman! Det råder ingen tvekan om att Sverige går i bräschen för en sund djurhållning och friska djur nationellt och inom EU. Sverige har internationellt sett ett mycket omfattande djurskydd.

Vi är positiva till ett övergripande EU-regelverk för djurskydd under förutsättning att djurskyddsnivån inom EU höjs. Men det är också viktigt att man nationellt kan gå före, så att vi inte begränsas.

Folkpartiets Marit Paulsen är synnerligen aktiv i dessa frågor. Frågan kring djurens FBI är fortfarande högst aktuell.

Vi i Sverige fortsätter att driva att ett EU-center för djurskydd ska placeras i vårt land.

Sverige har också varit mycket aktivt inom Europarådets omfattande djurskyddsarbete.

Vi arbetar nationellt, inom EU och på global nivå. På global nivå är vi delaktiga i en arbetsgrupp som arbetar med att ta fram en ISO-standard som bygger på rekommendationerna för djurskydd från Världsgesällskapet för djurhälsa.

Under hösten 2009 stod Sverige värd för ett möte som syftade till att ta fram och främja FN:s djurskyddsdeklaration. Där var djurägaransvaret en viktig del.

Förordningen är ett steg i rätt riktning, med ökat fokus på övervakning, smittförebyggande åtgärder och djurägaransvar.

EU-kommissionen har alldeles nyligen lagt fram ett förslag till en europeisk djurskyddslag, en så kallad djurhälsolag, där man särskilt betonar sambandet mellan djuromsorg, djurhälsa och folkhälsa.

Kommissionen inledde arbetet med en översyn av EU:s djurhälsolagstiftning 2004. Detta arbete har fortsatt. År 2007 lade man fram en strategi. Det var en strategi som skulle gälla från 2007 till 2013. Då var temat att det är bättre att förebygga än att behandla.

Nu har kommissionen också lagt fram en handlingsplan för genomförandet av en djurhälsostrategi. Enligt denna handlingsplan ska en ny ramlag om djurhälsa tas fram, och befintlig lagstiftning ska ses över och anpassas till den nya ramlagen.

Det händer alltså mycket på många områden.

Vi vet också att ett första utkast till denna djurhälsolag i form av en förordning presenterades i december 2010. Nu har förslaget diskuterats, och samtliga medlemsländer har varit med i dessa dialoger.

Den 6 maj, för bara några veckor sedan, antog kommissionen förslag till en förordning som en del i ett större paket. Nu har man också vägt in växtskadegörare och några andra delar i detta paket.

Fru talman! Det händer alltså mycket, och vi hoppas givetvis att vi ska se ett kraftfullt och bra resultat inom EU eftersom vi är en viktig part i EU.

Ett av de största hoten mot människors och djurs hälsa i framtiden är antibiotikaresistensproblemen som blir allt tydligare. Vi har all anledning att slå vakt om dessa frågor och se till att de verkligen lyfts fram och tas på allra största allvar.

Fru talman! Jag ska nämna några andra saker eftersom detta är ett tillfälle att lyfta fram angelägna djurskyddsfrågor. I fredags var det en interpellationsdebatt om djurförsök. Det var Jens Holm som interpellerade. Det var en intressant interpellation. I interpellationen pekades det på de etiska överväganden som måste göras. Djurförsök är nämligen en förutsättning för att utveckla livsnödvändiga mediciner. Det vet vi. Samtidigt har vi ett stort ansvar att säkerställa att djur behandlas väl. Det finns då ett strikt regelverk.



När man hör hur många djurförsök som görs i Sverige kan man bli förskräckt. Men vi är också medvetna om, vilket är viktigt att slå fast, att vi räknar på olika sätt. I Sverige har vi ett generöst sätt att räkna jämfört med hur man gör internationellt. Vi räknar alla djur, även när det bara handlar om iakttagelser. Vi har inte samma syfte som man har i andra länder. Där räknas det som djurförsök bara om djuren är utsatta för lidande.

Med detta sagt tycker jag att det är viktigt att vi hårt driver att få till stånd så många alternativ till djurförsök som det bara går. Här pågår enormt mycket arbete.

Vi vet att vi har djurförsöksetiska nämnder som har en viktig uppgift. Men här finns det fortfarande mycket att utveckla.

Regeringen har också sett till att den centrala djurförsöksetiska nämnden har kommit till som ett paraply och som en säkerhet. Den har funnits på plats bara en kort tid.

Det riktigt viktiga i detta sammanhang är att lyfta fram de tre r:ens princip: reduce, refine, replace, alltså minska, förfinna, ersätta. Det händer mycket inom detta område, vilket jag tycker är positivt.

Vetenskapsrådet ansvarar för forskningsstöd. Nu talar vi om en utredning, och denna utredning kommer snart att levereras.

Utredningen *Uppdrag om alternativa metoder till djurförsök* redovisades för ett år sedan för regeringen. Där föreslår man bland ett inrättande av ett kompetenscentrum för 3R.

Som det nu ser ut kommer ministern snart att återkomma till riksdagen och informera om detta. Det är alltså många steg i rätt riktning.

Med dessa positiva saker och med en förhoppning om att vi snart åter kan debattera en kraftfull djurskyddslag yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga yrkanden.

(Applåder)

Anf. 14 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Vi har nu hört ännu en företrädare från regeringspartierna som hoppas att det snart kommer en proposition om en ny djurskyddslag, eller i alla fall om ändringar i djurskyddslagen. Vi från oppositionen hoppas också det. Men det är ni som har ansvaret att skriva propositionerna. Och vi har, som sagt, väntat i drygt ett och ett halvt år. Men låt oss hoppas att det kommer något till hösten.

Det finns, Anita Brodén, flera saker från denna utredning som man skulle kunna plocka ut och lägga fram som konkreta lagförslag om man inte vill lägga fram förslag om en helt ny djurskyddslag. Det kan gälla exempelvis märkning och registrering av katter. Det kan gälla förslaget om att man ska förbjuda uppbindning av djur som hålls inomhus. Det kan gälla förbudet mot sexuellt utnyttjande av djur. Det kan gälla förbudet mot elefanter och sjölejon på cirkus. Vad tycker Folkpartiet om det? Det är ändå konkreta förslag från utredningen som vi här och nu, eller i alla fall mycket snart, skulle kunna komma överens om att stödja gemensamt och se till att klubba igenom. Detta är en konkret fråga.

Jag skulle vilja ställa en fråga till Folkpartiet gällande djurförsök. Jag tycker att det var bra att Anita Brodén tog upp denna fråga. Vi får hoppas att det kommer ett center för alternativ till djurförsök, ett så kallat 3R-center.

Tycker Folkpartiet att Vänsterpartiets idé är god, nämligen att ha en handlingsplan för att minimera antalet djurförsök? Då kan vi hela tiden stämma av antalet djurförsök och vidta åtgärder så att färre djur utnyttjas i djurförsök.

Sedan var det frågan om definition. Sverige har en generösare definition av djurförsök i Sverige. Det finns en diskussion om att vi bara ska använda oss av EU-definitionen, som jag tycker är begränsad och sämre. Vad tycker Folkpartiet? Vilken definition ska gälla egentligen?

Anf. 15 ANITA BRODÉN (FP) replik:

Fru talman! Jag besvarar några frågor i taget.

Hoppas är egentligen fel ord sagt av mig. Vi vet att det kommer en proposition. Det vet egentligen hela utskottet. Vi har fått den informationen direkt från statssekreteraren, som kom till utskottet och informerade. Vi fick också informationen att propositionen möjligen kan delas upp i två delar.

Vi är fullständigt överens i till exempel frågan om tidelag, men här finns flera utskott och departement som är involverade. Frågan måste hanteras rätt också juridiskt. Det viktiga är att lägga fram en samlad djurskyddslag i övrigt. Man kan komma att plocka ut en del frågor så att det ska gå snabbare framåt. Men sedan ska det vara ett samlat grepp där frågor om katter, strukturer och så vidare givetvis ska komma med.

Vi vet att en proposition kommer i närtid. Vi hade en förhoppning om före sommaren, men det vet vi inte ännu.

Djurförsök är en oerhört angelägen fråga. Där upplever jag att regeringen verkligen är aktiv. Vi är angelägna om att titta på hur vi definierar djurförsök. Det är viktigt att veta. Det var därför jag lyfte fram frågan. Jag vet att i interpellationsdebatten nämndes ett stort antal. När man hör antalet kan man förledas att tro att det är fråga om något gigantiskt. Men det är viktigt att för varje djurförsök veta definitionen och vad som ligger bakom försöket. Det är viktigast att veta.

Jag ber att få återkomma i frågan om handlingsplanen i nästa replik.

Anf. 16 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Nu lovar Anita Brodén att det ska komma en proposition om djurskyddslagen i närtid.

(ANITA BRODÉN (FP): Ja.)

Problemet är att vi har fått sådana löften tidigare från regeringen, inte från vem som helst utan från Eskil Erlandsson. Det fanns med i listan över kommande propositioner att det senast den 26 mars skulle komma en proposition om ändringar i djurskyddslagen. Så blev det inte. Det var ett svek från regeringen. Vi fick aldrig någon sådan proposition.

Det låter lite hoppfullt att Anita Brodén här och nu kan lova att i närtid kommer en proposition om ändringar i djurskyddslagen. Vi får hoppas att ni håller löftet den här gången.

Sedan var det definitionen av djurförsök. Det kan låta jättetekniskt. Låt mig vara tydlig. Den svenska definitionen av djurförsök innebär följande. Man har för avsikt att ta organ från några möss eller marsvin. De dödas senare, men deras organ tas ut för att användas i någon form av

experiment. Det klassas som ett djurförsök. Det tycker jag är helt korrekt. Djuren dödas för att göra experiment.

Enligt EU-definitionen klassas inte detta som ett djurförsök. Organen tas ut, och sedan avlivas djuren omedelbart. Här råder en stor skillnad. I antal handlar det om drygt 200 000 djur i Sverige. Om Sverige går över till EU-definitionen osynliggör vi troligen hundratusentals djur i djurförsök. Jag vet att det har funnits konkreta förslag på bordet från regeringen om en harmonisering, det vill säga att vi ska anta EU-definitionen av djurförsök i Sverige. Vilken definition tycker Folkpartiet att vi ska ha? Ska vi fortsätta att använda oss av den svenska definitionen eller ska vi harmonisera, det vill säga anpassa oss helt och hållet till EU och bara använda deras definition av djurförsök?

Anf. 17 ANITA BRODÉN (FP) replik:

Fru talman! Jag ber att få återkomma vad gäller definitionen. Jag är inte färdig med den frågan, och jag ber att få passa. Vi får använda oss av den svenska definitionen så länge.

Jens Holm pratar om svek. Men då skulle jag vilja vända på det begreppet. Om det är någon som har tagit tag i frågorna är det regeringen. Vi såg till att en övergripande och mycket bra utredning kom till. Vi har jobbat vidare med kastreringsfrågan. Vi jobbar vidare med 3R-frågorna. Vi jobbar vidare, och driver på EU, vad gäller ett EU-center för djurskydd och djurskyddsfrågor. Vi har lyft upp frågan om bland annat djurskyddsdeklarationen globalt på FN-nivå. Vi tog tag i det under det svenska ordförandeskapet i EU. Under vårt ordförandeskap var djurskyddsfrågan en av de prioriterade frågorna.

Regeringen har visat att vi har gått från ord till handling på område efter område. Det är lätt, Jens Holm, att stå här och ha väldigt mycket synpunkter. Men när vi börjar granska och se vad som egentligen gjordes för ett antal år sedan tycker jag att oppositionen blir svaret skyldig.

Ni fastnar väldigt ofta i att vi lade ned Djurskyddsmyndigheten. Ja, det gjorde vi. Jag satt själv med i myndighetens styrelse, och jag såg att det fanns många brister. Då hade vi möjligheten att få ett nytt, skarpt system. När man nu ser vad som hände måste man väl ändå konstatera att det har blivit mycket bra. Även djurskyddskontrollen har, trots oerhörda protester från oppositionen, blivit bra – vilket Jens Holm också medger. Vi jobbar på, och vi återkommer väldigt snart. Det lovar jag.  
(Applåder)

Anf. 18 INGER FREDRIKSSON (C):

Fru talman! Djur ska ha det bra. Det är vi alla överens om. Djur liksom människor växer inte om de inte mår bra. God djuromsorg är därför en förutsättning för alla som har djur som levebröd eller sällskap.

Men denna vetskap räcker inte alltid. Därför har Sverige reglerat djurskyddet hårdare än många andra länder i omgivningen. Centerpartiet uppskattar detta. Vi vill att djur som står under människans beskydd ska ha det bra, och vi är stolta över att Sverige har gått före andra länder när det gäller djurskyddet. Vi har också drivit på, genom landsbygdsminister Eskil Erlandsson, för att förmå övriga EU-länder att ta efter vårt svenska djurskydd. Det kommer vi att fortsätta göra.

Vi ser även nödvändigheten av att kompensera våra svenska producenter för de ökade kostnader de har jämfört med omvärlden. Vi tycker att det är värt det för att leva upp till en värdig livsmedelsproduktion. Det vore sann dubbelmoral att straffa ut den svenska produktionen med fördrande produktionskrav och sedan köpa in livsmedel som producerats på ett sätt som inte är tillåtet i Sverige. Sådan dubbelmoral ska vi inte ha.

Vi måste se till att våra svenska livsmedelsproducenter får lika villkor så att de kan försvara vår svenska produktion samtidigt som Sverige måste försöka påverka omvärlden att ge djuren bättre villkor.

Ett ytterligare steg i denna riktning är det mjölkovälfärdsbidrag som landsbygdsminister Eskil Erlandsson aviserade i förra veckan. Vi uttrycker det lite enklare inom Centerpartiet och säger: kosing. Det är ett bra sätt – som också är synbart i plänboken – att visa uppskattning för det arbete som Sveriges mjölkbönder gör, enligt Centerpartiet.

Fru talman! I stora drag är vi överens om djurskyddet i utskottet. Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet har dock lämnat ett gemensamt särskilt yttrande som jag vill kommentera något.

Jag har förståelse för er otålighet. Det kan tyckas som att inte så mycket har hänt sedan utredningen presenterades 2011 fram till nu 2013. Då var jag här i riksdagen och tjänstgjorde, och nu är jag här igen. Det är, som många har sagt förut, ett mycket omfattande material som har överlämnats. Det är också oerhört många remisser som har lämnats in. Allt detta måste behandlas och beredas på ett korrekt sätt. Det tar, som alla också har sagt, tid att få till lagstiftning så att den blir bra.

Men det finns också förslag i utredningen som skulle bli svåra och kostsamma att förverkliga, exempelvis registrering av katter.

När det gäller hållandet av mjölkkor i uppbundna system anser jag att det inte behövs någon plan. Lönsamhetskraven i produktionen kommer att styra detta. Frågan borde i stället vara hur djuren mår och sköts. Jag kommer mycket väl ihåg debatten om båspallsmåtten. Det är inte millimeterna som avgör om djuren har det bra eller inte, och den utveckling som vi ser i dag mot allt större mjölkbesättningar gör att beteskravet börjar ifrågasättas. Är det bättre att korna är fria men aldrig får beta fritt?

Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

(Applåder)

Anf. 19 IRENE OSKARSSON (KD):

Fru talman! Vi har ett i sidomfång ganska tunt betänkande, MJU19. Vi har hört alla företrädare före mig i denna talarstol tala om att vi väntar på en proposition på en mycket gedigen lunta, nämligen den utredning som Eva Eriksson gjorde gällande djurskydd och lagstiftning runt detta.

Denna utredning är oerhört gedigen, men det visar sig när juristerna sätter tänderna i sådana här utredningar att man alltid hittar saker som behöver förtydligas, förbättras och förstärkas. Det är oerhört centralt, för det rör ämnesområden som är bland det viktigaste vi kan syssla med.

Fru talman! Jag går nästan aldrig upp i denna talarstol utan att använda ordet förvaltarskap, och är det någon gång det passar alldeles utmärkt är det nu. Djur ska skötas, vårdas och förvaltas av sina ägare. Det gäller all djurhållning, oavsett om det är katten hemma i lägenheten, 400

kor i mjölkstallet eller någonting annat. De har en ägare, en vårdare, som ska sköta dem.

I detta sammanhang, fru talman, är det oerhört väsentligt att konstatera att vi har en av världens bästa djurlagstiftningar i Sverige vad gäller djurskydd. Vi har nyss fått ett nytt begrepp, som vi kommer att komma ihåg Inger Fredriksson för – kosingen.

Vi har duktiga mjölkbönder och duktiga djurhållare, och ingen av dem vill missköta sina djur. Det är detsamma som att inte sköta sitt företag väl och få en avkastning i sitt företagande.

Jens Holm tog upp detta, och jag kan inte låta bli att kommentera frågan om djurhållningen bland våra företag i dag.

Drygt 50 procent av alla kor, om vi tar den diskussionen först, har i dag någon form av frigående i stall. All nyproduktion av anläggningar för den typen av djurhållning kommer att bli för lösgående. Den frågan är alltså på väg att förändras utan lagstiftningsförändring. Som vanligt, höll jag på att säga, går saker fortare än denna kammare går ibland när människor ute upptäcker och ser: Vad är det som är viktigt att vi gör för att få en bra miljö att jobba och arbeta i?

Jag är den första att säga att hade den miljön funnits för 20–25 år sedan hade jag nog inte stått här, fru talman, utan då hade jag varit mjölkbonde i dag. Men den miljön var för dålig. Jag blev astmatiker och fungerande inte, så därför är jag här i dag. Det brukar jag säga, och jag tror att det är ganska sant.

Jag kan inte heller låta bli att kommentera ännu en del i det som Eva Eriksson har tittat på och som delvis berörs i dagens betänkande med anledning av en motion. Där har jag förväntningar på att den proposition som vi får på bordet här kommer att innehålla tydliga delar vad gäller djurförsök.

I mångt och mycket delar jag Jens Holms restriktivitet och restriktiva syn. Vi ska naturligtvis inte använda djurförsök om det inte är absolut nödvändigt. Och det finns situationer där det är absolut nödvändigt. I medicinska hänseenden och så vidare måste det få förekomma. Däremot kan jag inte se att vi skulle behöva producera mer kosmetika och annat med djurförsök. Vi kanske till och med ska se till att dra ned konsumtionen av dylika produkter. Men det blir en annan debatt i denna kammare.

Det finns en annan del i utredningen som jag hoppas får en mycket seriös genomgång och bedömning, och det handlar om reglerna runt djurförbud och straffet där. I dag är det strängaste straff en svensk medborgare kan dömas till djurförbud, för det är mer eller mindre livstid på det. Det måste kunna gå att hitta nya vägar utan att för den skull göra avkall på att djuren ska ha det väl – de ska naturligtvis skötas. Men det måste kunna finnas en väg tillbaka för den som har drabbats av detta. Det kan ha med sjukdomsbilder och annat att göra. Jag känner tyvärr, fru talman, väl till några sådana fall, men de ska inte beskrivas i talarstolen då det inte ska gå att identifiera dem. Men jag kan se där att nuvarande lagstiftning inte fungerar så väl som den skulle kunna göra.

Det handlar också, fru talman, om att vi när det gäller hanteringen av våra djur behöver mer kunskap och mer kompetens. Då menar jag ned på nivån barn och unga. Vi har ett antal gånger i denna kammare haft diskussioner om skogen, skogens betydelse, skogen i skolan och så vidare.

Men snart skulle jag vilja säga ladugården i skolan och djuren i skolan, så att alla barn och ungdomar får en betydligt bättre kunskap om djurs situation, behov av välbefinnande och annat.

Jag kan inte heller låta bli att beröra diskussionen om den myndighet som alliansregeringen lade ned det första den gjorde. Just det att Jordbruksverket nu har helhetsansvaret, fru talman, har nämligen visat sig ge tydliga resultat i ett bättre arbete både som tillsynsmyndighet och vägledande myndighet och i att kunna göra bedömningar av vad som är mest centralt att förändra jämfört med om man inte hade haft helhetsansvaret.

Man har också tagit ett stort ansvar för att länsstyrelserna nu ska ensa sina bedömningar och få en god kompetensgrund för att bedriva verksamheten. Berget av tillsynsobjekt håller på att raderas ut, och därmed kommer tillsynen att ske av objekt utifrån en riskbaserad tillsyn som är väsentlig.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga motioner.

Jag vill göra ett litet tillägg, som några redan har sett.

Vi är ett stort antal partier, det vill säga alla utom ett, som tycker att djurskyddsfrågor och djurskyddsdebatt är värda att ta upp i denna kammar. Det finns ett parti närvarande som inte har anmält sig till talarlistan. Jag tycker att det är beklämmande när vi andra diskuterar en av de mest centrala frågor vi kan tala om, nämligen hur vi hanterar djuren i vår omgivning.

(Applåder)

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under 12 §.)

## **8 § Utvärdering av penningpolitiken för perioden 2010–2012**

Föredrogs

finansutskottets betänkande 2012/13:FiU24

Utvärdering av penningpolitiken för perioden 2010–2012.

Anf. 20 ULLA ANDERSSON (V):

Fru talman! Det är en intressant tid för oss som är intresserade av penningpolitik att följa den penningpolitiska debatten och att se hur djup oenigheten är om hur målen för penningpolitiken ska tolkas i riksbanksdirektionen. Den konflikten har blivit allt tydligare ju längre tiden har gått.

Efter att reporäntan bottnade på 0,25 procent i juni för snart tre år sedan höjde Riksbanken den i flera steg, för att därefter successivt sänka den till dagens 1 procent. Motiven till räntehöjningarna mellan 2010 och 2011 var länge höljda i dunkel.

Räntehöjningarna var svåra att förstå då inflationen låg långt under 2 procent samtidigt som arbetslösheten var mycket hög. Inte förrän i höstas gav företrädarna för majoriteten i Riksbankens direktion ett tydligt skäl för räntehöjningarna. I en artikel i Svenska Dagbladet skrev riksbankschefen Stefan Ingves att motivet för räntehöjningarna var att motverka hushållens skuldsättning. Vice riksbankschef Lars E O Svensson, som

länge förespråkat en mer expansiv penningpolitik, har visat att om Riksbanken hade låtit styrräntan ligga kvar på 0,25 procent fram till nu hade inflationen stabiliserats kring 2 procent samtidigt som antalet arbetslösa i dag hade varit omkring 65 000 personer färre.

Hur har det då blivit med vinsterna av den förda politiken? Befintlig teori och empiri på området tyder på att penningpolitiken har högst marginella effekter på hushållens skuldsättning på kort sikt och inga effekter alls på lång sikt. Svensson har visat att om man med räntevapnet skulle försöka minska bostadspriserna med 10 procent skulle arbetslösheten öka med 150 000 personer. Räntevapnet är med andra ord ett mycket trubbigt verktyg för att påverka hushållens skuldsättning.

Att minska hushållens skuldsättning är framför allt ett ansvar för regeringen. Regeringen bär därför också ett stort ansvar för den uppkomna situationen. Regeringen har fört en passiv bostadspolitik som har lett till ett oerhört lågt byggande. Sverige är sämst i Europa på bostadsbyggande. Vi bygger hälften så mycket bostäder som våra nordiska grannar. Detta har tillsammans med ombildningen av hyresrätter till bostadsrätter och ROT drivit upp skuldsättningen och bostadspriserna.

Därtill kan vi lägga den slopade förmögenhetsskatten och den sänkta fastighetsskatten, som kraftigt har eldat på bostadsmarknaden.

Regeringens uteblivna ansvarstagande för den höga skuldsättningen har lett till att Riksbanken i stället tagit över ansvaret, vilket har resulterat i att tiotusentals arbetstillfällen har gått förlorade.

Diskussionen i direktionen är begriplig eftersom hushållens skuldsättning i förhållande till disponibla inkomster har ökat mycket kraftigt under de senaste 15 åren och i dag uppgår till ca 175 procent. För nya låntagare är det ännu värre. Där är skuldsättningen i genomsnitt så hög som 400 procent av disponibel inkomst, och för nya låntagare i Stockholm är den så hög som 600 procent.

Samtidigt har också hushållens nettoförmögenheter ökat kraftigt. En stor del av denna förmögenhetstillväxt är dock kopplad till stigande bostadspriser. Frågan om hushållens skuldsättning utgör en risk för den finansiella stabiliteten eller inte beror i mångt och mycket på huruvida det finns en bostadsbubbla på den svenska fastighetsmarknaden. Här kan man konstatera att olika bedömare kommer till olika slutsatser. Bostadskreditnämnden har varnat för en bostadsbubbla medan Riksbankens mer djupgående analys har kommit fram till slutsatsen att det inte är troligt att det föreligger någon bostadsbubbla. Till detta ska läggas Finansinspektionens stresstester av nya bolånekunder, som visar att dessa har god motståndskraft mot såväl ränteuppgångar, inkomstbortfall som prisfall på bostäder.

Det är en intressant debatt. Den penningpolitiska debatten pågår både internationellt och här i Sverige. Den handlar om hushållens skuldsättning, penningpolitiken och om centralbankernas mål och medel, om hur inflationsmål bör utformas, vilket ansvar centralbankerna ska ha för finansiell stabilitet och i vilken utsträckning centralbankerna även ska ta hänsyn till hushållens skuldsättning när de utformar sin penningpolitik. Det handlar också om insynen och den demokratiska kontrollen av centralbankerna och hur den förda penningpolitiken ska utvärderas.

Enligt min och Vänsterpartiets uppfattning är det här väldigt viktiga frågeställningar som omgående bör utredas. Jag anser därför att det be-

höver tillsättas en bred parlamentarisk utredning om Riksbanken och penningpolitiken. En sådan utredning bör kritiskt granska inflationsmålet och den flexibla inflationsmålspolitiken och undersöka effekterna på samhällsekonomin och sysselsättningen av det faktum att Riksbanken konstant underskridit inflationsmålet. Den bör också granska Riksbankens ställning och den demokratiska kontrollen av och insynen i Riksbankens verksamhet.

Det nuvarande ramverket för Riksbanken och penningpolitiken utformades på 1980- och 1990-talen. I dag är situationen en annan. Allt detta sammantaget visar att det behövs vidtas ett antal åtgärder, menar vi.

För det första behövs det ett sysselsättningsmål i penningpolitiken. Här har vi i Vänsterpartiet stöd av såväl LO som TCO. Tittar vi på den förda penningpolitiken kan vi också förstå varför. Riksbanken har sedan inflationsmålet infördes inte varit framgångsrik med att stabilisera den svenska ekonomin kring fullt resursutnyttjande. Mellan 1993 och 2012 har det genomsnittliga bnp-gapet legat på -2,1 procent, vilket betyder att penningpolitiken i genomsnitt har varit för stram. Ett annat starkt tecken på att penningpolitiken har varit för stram är att såväl KPI som den underliggande inflationen trendmässigt under perioden klart har understigit inflationsmålet på 2 procent.

En penningpolitik som trendmässigt understiger inflationsmålet får negativa konsekvenser på sysselsättningen eftersom realräntorna blir högre än vad som motiveras av konjunkturläget. Svensson har räknat att kostnaden för detta motsvarar ca 40 000 arbetstillfällen per år. Detta visar, menar vi, att riksbankslagen behöver kompletteras med en explicit målvariabel för den reala ekonomin. Ett mål för sysselsättningen är det lämpligaste målet för detta, menar vi. Detta mål ska inte vara underordnat målet om prisstabilitet. Det är den första åtgärden jag menar att vi behöver vidta.

För det andra behövs ett högre inflationsmål. Här har vi ett brett internationellt stöd, men vi har också professorer som Lundborg och Calmfors med oss i det ställningstagandet. Det finns goda skäl att tro att ett högre inflationsmål är att föredra på grund av såväl stabiliseringspolitiska skäl som långsiktiga strukturella faktorer. Utvecklingen under finanskrisen och centralbankernas agerande under densamma kan illustrera det förstnämnda skälet. I samband med finanskrisen sänkte centralbankerna dramatiskt sina viktigaste styrräntor i syfte att stabilisera finansmarknaderna och öka efterfrågan.

I så gott som samtliga av finanskrisen drabbade länder låg styrräntorna stilla under stora delar av 2009 och 2010, så även i Sverige. Samtidigt är det lätt att konstatera att vi hade behövt en mer expansiv penningpolitik om det hade varit möjligt. Förklaringen till att penningpolitiken hamnade i den här fällan står att finna i de låga inflationsmålen. En ofta nämnd handlingsregel för en neutral penningpolitik är att den i ett normalt konjunkturläge bör syfta till realräntor som ungefärligen ligger i linje med den långsiktiga bnp-tillväxten.

I Sverige implicerar detta realräntor på omkring 2 ½ procent. Problemet är att nominella räntor på 4 procent, som det blir vid fullt resursutnyttjande, inte medger en tillräcklig fallhöjd i penningpolitiken vid en kraftig konjunkturedgång. Ett annat problem med inflationsmål på omkring 2 procent är att marginalen ned till deflation blir väldigt liten. Vid



en lågkonjunktur sjunker i allmänhet inflationstakten, och om deflationsförväntningar då uppstår riskerar ekonomin att hamna i en negativ spiral eftersom hushållen då skjuter upp sin konsumtion i väntan på lägre priser och börjar spara, och då sjunker efterfrågan och så vidare.

Mot bakgrund av detta menar vi att inflationsmålet bör höjas till 3 procent och att målvariabeln för detta ska vara den underliggande inflationen.

För det tredje menar vi att det behövs att riksdagen utformar de mer exakta målen för penningpolitiken. Detta ska omfatta nivån på inflationsmålet, vilken målvariabel inflationsmålet ska baseras på samt mål för utvecklingen av den reala ekonomin. Utifrån dessa mål ska sedan Riksbanken självständigt utforma den löpande penningpolitiken. På detta sätt skapas en tydlig ansvarsfördelning. De folkvalda i riksdagen beslutar om de penningpolitiska målen och Riksbanken verkställer.

För det fjärde menar vi att det behövs en öppen process när det gäller hur riksbanksdirektionens ledamöter utses. Sverige bör inte genomföra påveval, som i dag. In går riksbanksfullmäktiges presidium, och de kommer ut när röken stiger ur skorstenen och nya riksbanksdirektionsledamöter är utsedda.

Den senaste tidens debatt inom Riksbankens direktion om utformningen av penningpolitiken, där det finns en majoritet och en minoritet som förordar en annan uppfattning visar att valet av ledamöter i direktionen kan ha stor betydelse för den förda penningpolitiken. I dag sker dessa val utan större debatt och insyn.

Vi menar därför att direktionens ledamöter ska utses i en öppen process, där riksdagens finansutskott eller riksbanksfullmäktige bör anordna en öppen utfrågning av kandidater till direktionen, och sedan bör dessa utses.

Till sist, fru talman, menar jag att riksdagens resurser för ansvarsutkrävande och utvärdering av penningpolitiken behöver utökas. Det är inte rimligt att finansutskottet använder Riksbankens eget underlag för sina återkommande utvärderingar inte minst för demokratins skull.

Finansutskottets kansli gör ett bra arbete, men det behövs mer resurser för att kunna genomföra utvärderingar mer kontinuerligt. Vi gör en stor vart femte år, som då är mer oberoende. Men att vi årligen genomför utvärderingar byggda på Riksbankens egna underlag finner jag mindre lämpligt. Jag skulle därför gärna se en annan ordning.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till Vänsterpartiets motivreservation.

Anf. 21 ARDALAN SHEKARABI (S):

Fru talman! Inledningsvis vill jag yrka bifall till förslaget i utskottets betänkande.

I dag är mer än 400 000 människor arbetslösa i Sverige. Ungdomsarbetslösheten har bitit sig fast kring 25 procent. Och antalet långtidsarbetslösa har nästan tredubblats under regeringens tid vid makten.

Nu är arbetslösheten högre än i jämförbara länder. Den är högre än i våra grannländer. Den är högre än i Tyskland och Österrike. Den är högre än i Holland, Belgien och Luxemburg. Och den är faktiskt högre än i Storbritannien.

Det är resultatet av regeringens misslyckade jobbpolitik och ekonomiska politik.

Problemet i svensk ekonomisk politik heter regeringens misslyckade jobbpolitik. Ineffektiva skatteundantag, innehållslösa åtgärder och inbillade långsiktiga effekter har ersatt en effektiv arbetsmarknadspolitik, ansvarstagande finanspolitik och investeringar i utbildning som leder till jobb.

Det räcker nu.

Vi socialdemokrater har föreslagit ett effektivt stopp för ungdomsarbetslösheten. Det heter 90-dagarsgarantin. Den betyder att ungdomar ska jobba eller plugga, inte vara långtidsarbetslösa. Regeringens politik har i stället lett till att antalet långtidsarbetslösa ungdomar nästan tredubblats.

Vi har också föreslagit extratjänster i välfärden.

Arbetslösheten är ett slöseri. Just nu betalar Sverige dyrt för att sysselsätta långtidsarbetslösa i fas 3, med sysslor som ingen efterfrågar på riktigt.

Samtidigt ser vi stora behov av avlastning i välfärden. Många anställda berättar att det finns gott om enklare arbetsuppgifter som behöver utföras men som inte blir utförda för att tiden inte räcker till.

Då måste politiken kliva in och ta tag i problemen på svensk arbetsmarknad. Därför vill vi socialdemokrater investera i extratjänster i välfärden – riktiga jobb med riktig lön, där den som jobbar får göra riktig nytta. Det är vårt alternativ för att bryta långtidsarbetslösheten. Det är vårt alternativ till fas 3.

Regeringen säger att den sluter upp bakom budgetreglerna – men struntar i överskottsmålet. Det har vi nu svart på vitt. Finanspolitiska rådet är mycket tydligt när man dömer ut alla regeringens bortförklaringar. Ingen av regeringens egna indikatorer är i linje med målet. Det håller inte. Regeringen borde ta ansvar för Sveriges finanser.

Ineffektiv jobbpolitik och oansvarig finanspolitik – där är problemen i svensk ekonomisk politik i dag.

I dag diskuterar vi penningpolitiken. Den svenska inflationen har under en lång period varit lägre än inflationsmålet. Här räknar jag med att Riksbanken framgent kommer att leverera bättre. När Riksbanken väl når upp till sitt mål kan det finnas anledning att utreda den innevarande ordningen. Men att här och nu inleda ett förändringsarbete i det penningpolitiska ramverket är inte aktuellt. Det är svårt att utvärdera konsekvenserna av ett mål som faktiskt inte nåtts. Vi ser därför inget behov av att här och nu genomföra sådana förändringar.

Nu gäller det att fokusera på det som är viktigt i den ekonomiska politiken i Sverige i dag. Riksbankens avvikelser från sitt inflationsmål är i detta sammanhang av sekundärt intresse. Det primära är regeringens misslyckade jobbpolitik. Det primära är behovet av effektiva insatser, jobb och utbildning, i stället för de ineffektiva åtgärder som nu präglar regeringens arbetsmarknadspolitik och finanspolitik.

(Applåder)

I detta anförande instämde Jörgen Hellman (S).

Anf. 22 ULLA ANDERSSON (V) replik:

Fru talman! Jag vill först och främst önska Ardalan Shekarabi välkommen till finansutskottet, också så här offentligt. Det känns bra att ha dig med i finansutskottet.

Jag reagerade på en sak som du sade i ditt anförande. Men innan jag kommer dit kan jag säga att vi gör ungefär samma bedömning när det gäller regeringens misslyckade jobbpolitik och att det skulle behövas en helt annan linje i svensk politik. Man ska bort från den ensidiga skattesänkarvägen. Det ska vara en politik för jobb- och sysselsättning, helt enkelt, som skulle skapa bättre förutsättningar. Det ska också vara en politik där regeringen faktiskt tar ansvar för hushållens ökade skuldsättning.

Men du sade en sak som gjorde att jag kände att jag skulle begära ordet. Du sade att det är svårt att utreda ett mål som aldrig har nåtts. Det målet har funnits sedan 93. Det är ganska lång tid. Borde då inte de folkvalda faktiskt utreda detta och ta reda på varför man inte har nått det här målet? Det är 20 år sedan i dag. Och vi vet att det kostar ungefär 40 000 arbetstillfällen per år för att man inte har nått det här målet.

Det är ändå en central frågeställning. Har vi råd att förlora de arbetstillfällena eller de uteblivna arbetstillfällena? Jag skulle säga nej, för Sverige har under lång tid haft alldeles för hög arbetslöshet. Och då har penningpolitiken självklart en viktig och central betydelse.

Vänsterpartiet, LO och TCO har kommit fram till att det tydligt visar just att man inte har nått målet, att det behövs ett sysselsättningsmål för penningpolitiken. Därför tycker vi också att det vore rimligt att vi parlamentariskt tittade över målen för penningpolitiken men också varför man inte har nått målen. Därför vill jag ställa min fråga: Varför är det inte rimligt att utvärdera varför man inte har nått målen? Vi har 20 år bakom oss nu, och det är lite som säger att det skulle gå bättre i framtiden om vi inte vidtar några åtgärder.

Anf. 23 ARDALAN SHEKARABI (S) replik:

Fru talman! Först vill jag tacka för välkommandet.

Vi måste fokusera på vad som är det primära när det gäller den misslyckade arbetslöshetsnivån i Sverige. Det har att göra med regeringens jobbpolitik. Där är vi överens. Frågan är om penningpolitiken skulle, så att säga, lösa denna situation. Vi gör bedömningen att det framför allt är arbetsmarknadspolitik och regeringens ekonomiska politik som är orsaken till detta.

Men flera av de frågor som Vänsterpartiet lyfter fram är relevanta. Det är en relevant diskussion, och det är en diskussion som vi tycker bör fortsätta. Men vårt fokus är regeringens jobbpolitik och inget annat.

Sedan var det detta med vilka mål som ska gälla för Riksbanken. Riksbanken har redan två mål. Det är prisstabilitet och finansiell stabilitet.

Redan i konflikten mellan de här två målen har direktionen delats itu, och det finns mycket olika uppfattningar om den lämpliga nivån för styrrentan, som har diskuterats här.

Att införa ytterligare ett mål för penningpolitiken kommer inte att leda till bättre politik utan alltmer konfusa diskussioner om vikten av olika mål. Det kommer att stärka en intern konflikt.

Jag tycker däremot att det finanspolitiska ramverket ska kompletteras med ett sysselsättningspolitiskt ramverk. Regeringen förfogar ju över de instrument som kan leda till jobb – investeringar i utbildning och effektiva välfärdsinvesteringar. Det är regeringen som ska lastas för att Sverige har hög arbetslöshet, inte penningpolitiken.

Anf. 24 ULLA ANDERSSON (V) replik:

Fru talman! Vi är överens om väldigt mycket. Även vi anser att Sverige behöver ett sysselsättningspolitiskt ramverk med mål för sysselsättningen och på olika sätt andra insatser för att pressa ned arbetslösheten.

För oss är arbetslösheten så central att vi menar att vi måste använda alla verktyg som finns och vända på alla stenar som går att vända på för att se hur vi ska ta oss ur den här situationen. Även tidigare har vi tyvärr haft alltför hög arbetslöshet.

Nu har den ökat väldigt mycket mer och är mycket högre än den var 2006. Framför allt har långtidsarbetslösheten ökat kraftigt.

Men penningpolitiken är ett verktyg som vi menar behöver användas. Du säger här, Ardalan, att de redan i dag har två mål och är delade mitt itu. Så är det, för de tolkar de två målen väldigt olika.

Då kan de som är lagstiftare tänka: Javisst, de tolkar målen olika. Låt dem göra det, så får vi se vart det här leder, och så får vi se om det tar 20 år innan de kommer överens om vilket mål det är som ska gälla och hur de ska vägas.

Annars kan vi titta på om vi behöver se över lagstiftningen. Är det någonting i lagstiftningen som gör att Riksbanken aldrig når sitt inflationsmål? De har ju trendmässigt understigit det i 20 år, och det har kostat 40 000 arbetstillfällen per år.

Vi från Vänsterpartiet tycker att det är värt att titta på det och se vad vi lagstiftare kan göra för att förbättra situationen och även kunna använda de verktyg som finns i penningpolitiken.

Men visst, jag delar din kritik mot regeringen i övrigt. Den debatten kommer vi att fortsätta att föra. Men jag vill passa på tillfället att lyfta fram penningpolitikens betydelse och de konsekvenser det får att de inte når sitt inflationsmål.

Anf. 25 ARDALAN SHEKARABI (S) replik:

Fru talman! Jag kan bara sammanfattningsvis konstatera att vi gör olika bedömningar av penningpolitikens betydelse vad gäller den nuvarande arbetslöshetsnivån i Sverige. Men vi är väldigt överens om att det finns all anledning att kritisera regeringens jobbpolitik, och det kommer vi att fortsätta göra tillsammans.

(Applåder)

Anf. 26 JÖRGEN ANDERSSON (M):

Fru talman! Jag ska försöka att någorlunda väl hålla mig till ämnet. Vi behandlar alltså utskottets årliga utvärdering av Riksbankens förda penningpolitik, och i år gäller det tiden mellan 2010 och 2012.

Dessa utvärderingar görs kontinuerligt alltsedan Riksbankens självständighet, och för att börja med de siffror som redovisas, helt enkelt utfallet av den förda penningpolitiken, var inflationen 1,2 procent 2010 mätt i KPI och 2 procent för KPIF. Motsvarande siffror för 2011 var

3 procent respektive 1,4 procent, och 0,9 procent respektive 1 procent för 2012. Genomsnittet för perioden 2010–2012 har varit 1,7 procent för KPI och 1,5 procent för KPIF.

Det blir mycket siffror, och det kanske är svårt att hänga med, men slutsatsen blir i vilket fall som helst att Riksbanken inte når sitt uppsatta mål – detta mål om 2 procents inflation som formellt började gälla 1995 och som fastställs av en självständig riksbank.

Är det då ett misslyckande att inte nå sitt uppsatta mål? En del kanske vill hävda detta. Om man isolerar dessa siffror från alla andra omgivande faktorer skulle man kunna hävda att penningpolitiken varit för stram. Någon kanske skulle drista sig till att mena att en annan politik borde ha förts.

Det går visst att argumentera för detta, men för att vi ska ha en meningsfull diskussion och debatt måste vi ändå sätta in resultaten i en kontext. Det är att förenkla resonemanget om man inte tar hänsyn till de reella förhållanden under vilka besluten tagits i riksbanksdirektionen, vilka överväganden som har gjorts och vilken betydelse de i så fall har haft.

Riksbankens uppdrag är enligt vad riksbankslagen stipulerar att med penningpolitiken upprätthålla ett fast penningvärde. Dessutom ska Riksbanken utan att åsidosätta prisstabilitetsmålet stödja målen för den allmänna ekonomiska politiken i syfte att uppnå hållbar tillväxt och hög sysselsättning samt att främja ett säkert och effektivt betalningsväsen.

Utifrån prisstabilitetsmålet har riksbanksfullmäktige formulerat sitt eget mål: 2 procents inflation som ett uttryck för prisstabilitet. I sammanhanget bör noteras att före 2010 fanns ett toleransintervall på plus minus 1 procent runt inflationsmålet.

Jämte de utfrågningar som sker tre gånger om året av riksbanksdirektionen låter finansutskottet utöver dessa våra utvärderingar som vi nu debatterar också göra externa, oberoende utvärderingar av penningpolitiken. Den första gjordes av Giavazzi och Mishkin, och de resonerar just kring inflationsmålet. Utvärderingen kom så småningom fram till att målet var väl avvägt och att inflationsmålet vunnit acceptans i samhället. Färska undersökningar tyder också på att det finns en trovärdighet och acceptans för Riksbankens inflationsmål.

Samtidigt uttrycker Riksbanken numera att man tillämpar en flexibel inflationspolitik, vilket innebär att man utöver prisstabilitet också strävar efter att stabilisera produktion och sysselsättning.

Jag tycker att det är bra att ha med sig det här i det fortsatta resonemanget.

Som framgår har vi redan här komplicerat bilden en aning om hur en strikt måluppfyllelse ska utvärderas. Till detta ska läggas en tid av minst sagt stor oro på finansmarknaden med skuldsättningsproblem för stater, instabila banker, hushållens skuldsättning, volatila börser och till och med en minst sagt volatil nationell ekonomisk utveckling under dessa år – allt detta i spåren av det som började 2008 och som vi känner som finanskrisen. Den övergick sedermera till en snabb återhämtning under 2010 för att därefter övergå till en skuldcris och en snabb avmattning under 2011 och 2012.

Det är lätt att förstå hur besvärligt det är att ta fram prognoser i denna miljö. Det är nog så svårt under någorlunda normala förhållanden. Vi kan

också konstatera att prognoserna stundom legat ordentligt fel från de flesta bedömare. Det är även svårt att under dessa förhållanden bortse från de eventuella obalanser som skulle kunna finnas i ekonomin, för hur det än är måste det, enligt mitt förmenande, vara en del i att upprätthålla prisstabilitet att faktiskt ta hänsyn till eventuella obalanser i ekonomin som skulle kunna skapa bubblor som riskerar att brisera och vad det i så fall skulle betyda för stabila priser. Detta gäller särskilt när skuldkriserna i vår omvärld stått och vägt för att eventuellt fälla hela nationers ekonomier, ja, till och med för hela unionen.

Vi är starkt beroende av vad som händer i vår omvärld. Det är svårt att bortse från vilken betydelse ett fallissemang skulle kunna få för vår egen ekonomi. Det är svårt att i denna miljö isolera dessa parametrar och hänvisa till strikta teoretiska modeller som talar för en annan politik. Det är att ägna sig åt eftertankens kranka blekhet.

Detta är kulissen vi måste ha med oss när vi gör vår utvärdering. Detta är faktorer som i bästa fall hämmar vår tillväxt men som i värsta fall kan vara fullständigt förödande för hela världsekonomin och följaktligen då för vår nationella ekonomi. Det är uppenbart hur beroende vår egen ekonomi är av vad som händer i vår omgivning.

Det förtar naturligtvis inte diskussionen om den förda penningpolitiken. Jag menar att det finns ett värde i att med efterklokhetens lyx resonera om och försöka dra slutsatser kring huruvida penningpolitiken varit väl avvägd eller inte.

Det finns troligen inte ett entydigt svar på detta, och det har väl tydligt framgått att direktionen inte gör samma bedömningar, varken med facit i hand eller under den tid som utvärderingen gäller. Det har varit aparta uppfattningar inom direktionen, men jag tycker att det är bra i sig att det finns en öppen diskussion om den förda politiken och att olika alternativ för framtiden debatteras. Det är inget problem i sig. Det är i stället berikande och bra för beslutsfattandet.

Med en grov förenkling har direktionen, enligt min uppfattning, varit delad i synen på vad som ska värderas eller inte värderas i beslutsunderlaget. Å ena sidan finns det de som menar att ska tas hänsyn till omvärldsfaktorer som exempelvis hushållens skuldsättning. Man menar att penningpolitiken riskerar att underblåsa en eventuell bubbla.

Andra anser att penningpolitiken har liten betydelse för detta och att räntevapnet är trubbigt och inte alls lämpligt för att hantera dessa obalanser. De menar att andra instrument är mer lämpliga för att hantera detta, att resursutnyttjandet är överordnat och att penningpolitiken ska utformas mer strikt utifrån detta.

Där menar majoriteten i direktionen att under rådande omständigheter, mot bakgrund av den uppskattade jämviktsarbetslösheten, skulle en än mer expansiv penningpolitik få liten betydelse. I det sammanhanget kan nämnas att Riksbanken fördjupat sina studier av den svenska arbetsmarknaden för att försöka bedöma den långsiktigt hållbara arbetslöshetsnivån. Slutsatserna är dock osäkra.

Fru talman! Det är alldeles uppenbart att vi befinner oss i exceptionella omständigheter. Det går enligt mig inte att dra några självklara slutsatser vare sig om det ena eller det andra, och det är symptomatiskt att det pågår en omfattande diskussion både internationellt och i Sverige om just dessa frågor, om centralbankernas mål och medel. Debatten handlar om

hur inflationsmålen bör utformas, vilket ansvar centralbankerna ska ha för finansiell stabilitet och hur det påverkar penningpolitiken, hur utvärdering ska ske och hur insyn och demokratisk kontroll ska fungera. Det här är väldigt viktiga frågor, och det sker ett omfattande utredningsarbete omkring dem. Flera betänkanden är lämnade som just nu är ute på remiss. Jag förutsätter att vi fortsätter att följa och delta i debatten om dessa frågeställningar.

Fru talman! Jag håller med Ulla Andersson om att det är oerhört spännande att följa debatten om penningpolitiken. Min prognos är att vi därför med stor sannolikhet kommer att höra mer om dessa frågor i denna kammare.

Slutligen, fru talman, yrkar jag bifall till utskottets förslag om godkännande av vad utskottet anfört om penningpolitiken för perioden 2010–2012.

I detta anförande instämde Jonas Jacobsson Gjörtlér (M).

Anf. 27 ULLA ANDERSSON (V) replik:

Fru talman! Jag får väl bidra till att penningpolitiken debatteras även i denna kammare. Det brukar jag försöka göra varje år, så även detta år.

Jag skulle vilja fråga Jörgen Andersson hur det känns att vara en del av ett regeringsparti som har bidragit till att Riksbanken fått överta finanspolitikens ansvar för hushållens skuldsättning och därmed pressat Riksbanken att föra en penningpolitik som gör att arbetslösheten tvingas vara högre än den faktiskt skulle behöva vara. Det blir ju konsekvensen av att regeringen inte tar sitt ansvar för hushållens skuldsättning, liksom de inte tar ansvar för att föra en ansvarsfull jobbpolitik.

Tittar vi på hur det ser ut kan vi se att den förda politiken med avskaffande av förmögenhetsskatt och fastighetsskatt, ROT och bristande bostadsbyggande samt ombildning av hyresrätter till bostadsrätter har påverkat hushållens skuldsättning och bostadspriserna väldigt mycket. Studerar vi den befintliga teorin och empirin kring penningpolitikens effekter på hushållens skuldsättning kan vi notera att det på kort sikt finns väldigt liten effekt och på lång sikt ingen alls. Tittar vi på de protokoll som finns från riksbanksdirektionen kan vi se att Lars E O Svensson menar att skulle man genom penningpolitiken pressa ned bostadspriserna med 10 procent skulle det kosta ungefär 150 000 arbetstillfällen.

Det är beräkningar, det är teori, men det visar ändå på något väldigt signifikant, det vill säga att penningpolitikens huvudansvar inte bör vara att pressa ned hushållens skuldsättning, utan det bör vara finanspolitikens och därmed regeringens ansvar.

Jag tycker ändå att Jörgen Andersson bör svara på detta. Varför tar inte regeringen ansvar för hushållens skuldsättning, så att Riksbanken därmed får ta ansvar för penningpolitiken och därmed också skulle kunna bidra till att sysselsättningen faktiskt ökar i det här landet? Det behöver den göra.

Anf. 28 JÖRGEN ANDERSSON (M) replik:

Fru talman! I Ulla Anderssons värld är allting väldigt enkelt. Allting är väldigt svart eller väldigt vitt. Det känner vi till. Mycket av Ulla Anderssons frågeställningar tog jag därför upp redan i mitt anförande.

När det gäller just skuldsättningen har en hel del gjorts för att försöka motverka att skuldsättningen ökar i en större omfattning. Samtidigt ska man vara väldigt klar över att om man gör för mycket kan man i stället utlösa en bubbla som annars inte hade funnits. Det gäller ju att gå väldigt försiktigt fram. Att dra till med storsläggan för att komma till rätta med den problematiken är kanske inte riktigt vad man bör göra.

Det finns andra aspekter som det är värt att fundera lite över. Ulla Andersson pratar ofta om att vi borde ha fört en mer expansiv penningpolitik. Nu visar det sig under den här perioden – det pratade inte Ulla Andersson så mycket om – att det faktiskt inte alltid är så enkelt att få ut den effekten av en sänkt ränta. Transmissionsmekanismen har inte fungerat tillfredsställande i alla avseenden.

Jag menar att Ulla Andersson förenklar det här resonemanget alldeles för mycket. Vi vinner alla på att diskutera de här frågorna, för det är viktiga frågor, men det gäller också att nyansera diskussionen lite. Det finns många olika aspekter att ta hänsyn till. Att man skulle ta till alltför stora åtgärder för att komma till rätta med just hushållens skuldsättning kan få motsatt effekt.

Anf. 29 ULLA ANDERSSON (V) replik:

Fru talman! Visst är det så att vi behöver vidta många olika åtgärder. Det skulle jag kunna tänka mig. Det är därför vi också föreslår att vi borde utvärdera och utreda det. Vad är det som gör att Riksbanken inte når sitt penningpolitiska mål? Det har trendmässigt understigits i snart 20 års tid. Det är väl ändå en signal om att det är någonting som är fel. Därför borde det vara viktigt att titta på vad det är som är orsaken till detta. Är det någonting i lagstiftningen som vi behöver se över? Är det någonting annat? Är det själva målsättningen i lagstiftningen som vi behöver se över? Vad är det för någonting som gör att man inte når målen för penningpolitiken?

Du sade tidigare också att det är Riksbanken själv som har fastslagit målen för penningpolitiken. Det tycker jag i och för sig också är ett problem. Jag menar att det borde vara den lagstiftande församlingen som fastslår målen för penningpolitiken. Sedan ska Riksbanken självständigt genomföra penningpolitiken.

Du säger också att regeringen har gjort ganska mycket för att pressa ned hushållens skuldsättning. Sverige ligger ju i klass med Spanien och Irland i bostadspriser och tyvärr högre än Spanien och Irland i hushållens skuldsättning, så vi har stora problem. Tittar vi på hur det ser ut bland hushållen kan vi se att bland nya bolånetagare här i Stockholm är skuldsättningen så hög som 600 procent. En orsak till det är ju att ni inte vill bygga hyresrätter över huvud taget. Ni gör ingenting för att bygga hyresrätter. Det pressar upp bostadspriserna och därmed pressar det också upp hushållens skuldsättning. Ert bristande ansvar för bostadspolitiken får även effekt här.

Jag har väldigt svårt att förstå varför man som representant för ett regeringsparti eller här i riksdagen inte vill titta på varför Riksbanken inte når sitt penningpolitiska mål. Jag tycker att det vore väsentligt.

Jag tycker också att det vore väsentligt att titta på om målen är de rätta i dag. Det kan inte vara så att vi ska lösa samma samhällsproblem i



dag som de som fanns för 20 år sedan. Det borde ha hänt någonting både i teorin och i verkligheten som gör att man behöver se över detta.

Prot. 2012/13:114  
30 maj

Anf. 30 JÖRGEN ANDERSSON (M) replik:

Fru talman! Vi kan börja med inflationsmålet som jag tycker att man bör se utifrån två perspektiv. Å ena sidan ska vi se hur det har sett ut på kort sikt, alltså de närmast föregående åren. Det ska hållas separat från å andra sidan lite längre sikt. Ulla Andersson pratar om att man inte har nått upp till det uppsatta inflationsmålet om 2 procent, varken på lång sikt eller på kort sikt, och det är mycket riktigt.

I mitt anförande hade jag ett resonemang om att det på kort sikt spelar en väldigt stor roll hur ser ut i vår omvärld. Vi styrs väldigt mycket av vad som händer där. Vi har problem med transmissionsmekanismen, som jag var inne på. Det finns en rad olika parametrar som har betydelse där.

Tittar vi på lång sikt kan vi notera att man enligt Riksbanken själv har försökt att resonera lite kring varför man inte når upp till inflationsmålet. Där finns ett glapp på ungefär 0,6 procent. Hälften av det glappet utgörs av att man har gått från en väldigt hög räntenivå till en väldigt låg räntenivå i samhället. Det förklarar ungefär 0,3 procent av det gapet.

När det gäller det andra gapet resonerar man om att det kan ha att göra med att det har varit en väldigt stark produktivitetsutveckling under den perioden.

Det är klart att man kan titta bakåt på vad som är orsakerna, men det måste vara mer lämpligt att titta framåt på vad man ska göra åt det och vilken roll som Riksbanken ska ha. Det pågår rätt många utredningar redan nu som tar upp just de här frågorna. Jag tycker att det är lämpligt att invänta resultatet både från den remisstiden och från de slutsatser man drar av de utredningarna.

(forts. 10 §)

*Utvärdering av  
penningpolitiken för  
perioden 2010–2012*

## Ajournering

Kammaren beslutade kl. 13.59 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.00 då frågestunden skulle börja.

## Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 14.00.

*Frågestund*

## 9 § Frågestund

Anf. 31 TREDJE VICE TALMANNEN:

Vi övergår till frågestunden. Jag hälsar statsråden välkomna till kammaren.

Anf. 32 IBRAHIM BAYLAN (S):

Herr talman! Min fråga vänder sig till landsbygdsminister Eskil Erlandsson.

Vi har i dag en väldigt hög ungdomsarbetslöshet i vårt land. Alldeles för många ungdomar går utan sysselsättning eller är i passivitet. En viktig orsak till detta är att många av dem saknar gymnasieutbildning. De saknar adekvat utbildning och kan därför inte heller ta de jobb som finns. Anledningen till detta är att en fjärdedel av alla elever i gymnasieskolan i dag inte fullföljer utbildningen och tar en gymnasieexamen inom fyra år. Detta är oroväckande, särskilt som vi ser att regeringen samtidigt gör stora nedskärningar i gymnasieskolan. År 2012 var det 675 miljoner, och nästa år planerar regeringen att skära ned med 1 360 miljoner. Detta leder till att lärare sägs upp och att vi får fortsatt stora utmaningar.

Därför vill jag fråga statsrådet Eskil Erlandsson: Hur förbättras elevernas lärande av att regeringen skär ned på skolan och att lärarna av den anledningen sägs upp?

Anf. 33 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Herr talman! Jag tackar för frågeställningen. Huvudparten av den utbildning som bedrivs i vårt land fram till och med gymnasienivå är kommunalt finansierad och under kommunal tillsyn och kommunalt överinseende, varför jag tycker att frågeställningen på den nivån är lite inadekvat att ställa i den här kammaren.

Det som är avgörande för att kommunerna ska kunna tillhandahålla gymnasieutbildning för alla som så önskar är att vi har ett adekvat och bra skatteutjämnningssystem. Vi har nu ett beslut kring hur ett sådant ska utformas så att kommuner i alla delar av vårt land får möjlighet att ge det som vi vill att den unga människan ska ha, nämligen en god utbildning att använda resten av livet.

Anf. 34 IBRAHIM BAYLAN (S):

Herr talman! Landsbygdsministern tycks inte vara till fullo medveten om den budget regeringen har lagt fram till riksdagen. Där står det uttryckligen att man med anledning av den nya gymnasiereformen avser att spara 675 miljoner 2012, vilket redan effektuerats, 1 360 miljoner nästa år och 1 930 miljoner 2015. Detta effektueras ute i kommunerna genom att man anpassar kostymen. Man säger upp gymnasielärare, för det är naturligtvis den kostnad man lättast kan åtgärda på kort sikt. Lokaler måste man trots allt ändå ha.

Därför återkommer min fråga till landsbygdsministern. Det är trots allt regeringens politik, och min fråga blir: Hur förbättras elevernas lärande, och hur ser vi till att fler fullföljer gymnasieskolan om regeringen samtidigt har bestämt sig för att skära ned på gymnasieskolan och därmed också försämra kommunernas möjligheter att fullfölja sitt uppdrag?

Anf. 35 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Herr talman! Den stora anledningen till att det sker förändringar i budgetnivå på olika saker är att underlaget förändras. Vi kan nu konsta-

tera att ungdomskullarna inte är av den storlek de var för några år sedan, därav möjligheten att förändra anslagen.

Jag vill dock återigen påtala att grunden för undervisningen i vårt land och att den är som den ska vara ligger på den kommunala nivån. I den delen är det som jag ser det avgörande att vi har ett bra skatteutjämningsystem i vårt land.

#### *Urbanisering och bostadsbrist*

Anf. 36 OSKAR ÖHOLM (M):

Herr talman! Det är många siffror där Sverige ligger i topp just nu, läser man om; det var bnp-siffror i går och konkurrenskraftssiffror i dag. Jag skulle vilja fråga bostadsministern om en annan siffra.

Sverige urbaniseras just nu snabbast i hela EU. Det är en stor utmaning. Det är inte heller bara de stora städerna det gäller, utan det är Helsingborg, Umeå, Örebro och Jönköping – var man än tittar flyttar människor till jobb och studier i städerna. Samtidigt har vi en bostadsbrist som är en utmaning, och även om vi nu gör mycket för att förenkla och göra det lättare och snabbare att bygga ser vi att det i tillväxtregionerna skiljer en hel del när det gäller hur mycket man bygger i olika kommuner.

Jag noterade att statsrådet skickade en skarp och förstärkt bostadsförsörjningslag till Lagrådet för att kunna komma till rätta lite med att få hela regionen att ta ett större ansvar för bostadsförsörjningen. Min fråga är: Kan det här räcka till för att klara urbaniseringsutmaningen?

Anf. 37 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD):

Herr talman! Vi har ett Stockholm som växer med 35 000–40 000 personer per år, och vi har ett Storgöteborg som växer med kanske drygt 10 000 personer per år. Vi har en omfattande tillväxt i våra universitetsorter. Vi har dock också en växande bostadsbrist, delvis förstärkt av att vi just nu har ovanligt stora ungdomskullar.

Det är klart att vi måste jobba på många olika områden. Jag vill påstå att vi har en omfattande reformagenda för att försöka lösa bostadsbristen och skapa långsiktigt goda förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande. En pusselbit i detta är att vi också måste få varje kommun att ta större hänsyn till det regionala sammanhang den befinner sig i. Därför förstärks bostadsförsörjningslagen i det här förslaget, vilket innebär att man tvingas ta större hänsyn till vad som händer i grannkommuner och i regionen och få in det i bostadsförsörjningsplaneringen på ett bättre sätt än tidigare.

Dessutom lägger vi fram förslag om att förstärka bostadsbyggandet som ett allmänt intresse, vilket också stärker bostadsbyggandet när man väger det mot andra intressen i lagstiftningen.

Anf. 38 OSKAR ÖHOLM (M):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret. Det är klart att det är väldigt många olika delar som behöver komma till. Vi såg mycket av förenklingar och att det ska gå snabbare samt den regionala dimensionen, som naturligtvis blir väldigt viktig. Vi såg privatuthyrningslagen och

verkar kunna se att det har skett en del förändringar i form av större utbud där.

När det gäller möjligheten att få det att gå lite snabbare är det ju en favoritfråga inte minst för statsrådet själv. Jag noterade att det gjordes ett studiebesök i Tyskland, som brukar lyftas fram som det exempel där det går snabbare att få spaden i backen. Finns det någonting i den tyska planprocessen om att just få det att gå snabbare som vi skulle kunna lära av i Sverige, och hur långt har vi kommit där?

Anf. 39 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD):

Herr talman! Det var intressant när vi var och besökte Tyskland. Vi var nämligen där för att studera just de snabba planprocesserna, och då skrattade de åt oss och sade: Vad då snabba planprocesser, vi håller på i uppemot två och ett halvt år i Tyskland! Var lugna, sade vi – i Stockholm håller vi på i kanske tio år.

Här måste vi ta radikala grepp. Vi kan inte bara slimma processen och öka resurserna för att förkorta handläggningstiden, vilket vi har gjort när det gäller länsstyrelserna, utan vi måste också ta bort tårtbitar i systemet. Nu har vi fått en utredning på bordet från Lars Magnusson som innebär att vi kan just hoppa över steg i planprocessen för att både förkorta handläggningstider och minska överklagandetider. Utredningen ska remissbehandlas, men jag hoppas att vi har tagit hänsyn till en del goda tankar från det tyska exemplet så att vi kan förkorta planprocesserna radikalt.

Det är regeringens bestämda ambition att de ska kortas genom att vi jobbar på alla möjliga delfrågor som finns i fasen från idé till att spaden kommer i backen. Det är en viktig och försummad del i svensk bostadspolitik.

*Sveriges agerande för klimatfrågor i Arktiska rådet*

Anf. 40 BODIL CEBALLOS (MP):

Herr talman! Jag vill fråga Carl Bildt om Sveriges agerande i Arktiska rådet. Det är lite av en favorit i repris när det gäller de diskussioner jag och andra miljöpartister har haft med utrikesministern i olika sammanhang under de nu två år vi har varit ordförande i Arktiska rådet.

Vi är inte nöjda med hur Sverige har agerat. Vi menar att Sverige borde ha använt ordförandeskapet till att vara mer drivande i klimatarbetet med fokus på att skydda Arktis från utvinning av fossila bränslen. Även utrikesministern vet om att de fossila bränslena bidrar till den globala uppvärmningen oavsett om vi som är här nu inte lever om 50 år, som ministern uttryckte det vid ett tidigare tillfälle.

Vi har också klagat över att riksdagen inte har varit delaktig i framtandet av arbetsformer med mera och att vi inte har kunnat påverka ordförandeskapet. Häromdagen fick vi oväntat stöd från Riksrevisionen, som har granskat regeringens agerande i Arktiska rådet. Jag skulle vilja veta hur ministern avser att se till att vi lever upp till Riksrevisionens rekommendationer i det fortsatta arbetet i Arktiska rådet.

Anf. 41 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Riksrevisionens rapport handlade inte om detta. Den handlade om hur vi nationellt bedriver aktiv politik, vilket egentligen inte är en utrikespolitisk fråga. Det är en viktig fråga i alla fall, och den hoppas jag att vi ska återkomma till. Vi har inte haft så mycket sådant i Sverige, inte på många herrans år, men nu börjar vi skaffa oss en sådan. Det tycker jag är bra.

Klimatarbetet bedriver vi globalt. Klimatförsämringarna orsakas inte av utsläpp i Arktis; de är försumbara i sammanhanget. Vi driver därför detta i den globala processen – för att se till att vi får begränsningar av utsläppen. Det vi kan driva, och som vi driver, i Arktis rör det så kallade black carbon, sot. Det påverkar direkt. Där har vi varit drivande och också uppnått betydande resultat. Vi har inte nått ända fram ännu, på grund av ett antal andra stater, men vi har drivit detta med stor kraft. Det framgår av rapporter som jag hoppas att Bodil Ceballos har läst noggrant.

Anf. 42 BODIL CEBALLOS (MP):

Herr talman! Vi har olika uppfattning om vad Sverige kan göra för att minska utsläppen som också påverkar Arktis. Att sätta stopp för oljebörning och gasutvinning i känsliga Arktisområden borde vara en prioritering för den svenska regeringen. Regeringen har dock inte prioriterat detta, trots att klimat över huvud taget är en prioritering i den nationella Arktisstrategin och trots den svenska riksdagens prioriteringar när det gäller miljömålsarbete och annat.

Vi menar fortfarande att den svenska regeringen verkligen borde ha använt tiden i Arktiska rådet till att driva de frågor som är prioriterade i den svenska riksdagen och som vi alla tillsammans ställt oss bakom. Vår kritik kvarstår.

Det skulle vara intressant att höra hur den stora framgång som den svenska regeringen anser sig ha haft – att vi ska veta vem som ska ringa vem om en katastrof inträffar – kan leda till minskad klimatpåverkan. Vi vet att man inte kan sanera oljeutsläpp i känsliga områden som Arktis.

Anf. 43 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Det Bodil Ceballos säger är rätt: Ni i Miljöpartiet är lite tjatiga på den här punkten trots att ni vet hur sakläget är.

Mig veterligt bedriver vi ingen olje- eller gasutvinning i de svenska delarna av Arktis. Detta är en nationell befogenhet. Norge svarar för Norge, Kanada svarar för Kanada och Ryssland svarar för Ryssland. Sedan försöker vi samarbeta. Jag har fullt förtroende för Stortingets sätt att hantera mycket känsliga avvägningar, och jag har inte sett det som min uppgift i Arktiska rådet att lägga mig i den saken. Det tror jag vore felaktigt. Om Bodil Ceballos har några synpunkter på det, och det har hon, hänvisar jag till det norska miljöpartiets aktiviteter i norska Stortinget, som beslutar om dessa saker.

I Sverige har vi ingen olje- eller gasutvinning, men vi har betydande utvinning av järnmalm och annat som i och för sig orsakar miljöpåverkan och betydande klimatutsläpp. Det ska vi hantera i Sverige.

Frågestund

Anf. 44 BARBRO WESTERHOLM (FP):

Herr talman! Min fråga riktar till justitieminister Beatrice Ask.

Surrogatmoderskap är inte tillåtet i Sverige. Samtidigt har vi minst hundra barn som är födda av surrogatmödrar i ett annat land, och de blir fler och fler. Det har visat sig att den lagstiftning vi har inte är anpassad till den här situationen. Detta uppmärksammades av socialutskottet, och riksdagen fattade för ett år sedan beslut om utredning av värdmorderskap. Man ansåg att detta måste lösas skyndsamt.

Samma sak sade Statens medicinsk-etiska råd i skrivelse till Justitiedepartementet i september och i sin bok i februari. Nu undrar jag: Hur ligger arbetet till? Detta har inte att göra med om vi säger ja eller nej till surrogatmoderskap i Sverige.

Anf. 45 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Herr talman! Tack för frågan, Barbro Westerholm!

Riksdagen har gjort ett tillkännagivande när det gäller de här frågorna och sagt att regeringen bör utreda surrogatmoderskap och assisterad befruktning för ensamstående.

Precis som frågeställaren påpekar finns det flera etiskt besvärliga frågor man måste ta ställning till. Det finns barn som har tillkommit på andra sätt än vad man hade tänkt i lagstiftningen och som i dagsläget befinner sig i en ganska knepig situation där vi inte alltid har svar på frågorna.

Inom Justitiedepartementet pågår ett arbete för att ta fram direktiv till en utredning. De direktiven kommer vi att fatta beslut om inom kort. Det handlar om en del besvärliga frågor, men arbetet är prioriterat från min sida, och vi kommer naturligtvis att efterfölja vad riksdagen har sagt.

Anf. 46 BARBRO WESTERHOLM (FP):

Herr talman! Anledningen till Statens medicinsk-etiska råds skrivelse och påminnelse i februari är att vi i rådet anser att den här frågan måste behandlas med förtur. Att utreda huruvida vi i Sverige ska säga ja eller nej till surrogatmoderskap är komplicerat och etiskt sett svårt, medan att justera lagstiftningen är en betydligt enklare sak och ska ses skilt från den andra mycket stora frågan.

Anf. 47 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Herr talman! Jag återkommer till hur direktiven kommer att se ut när vi presenterar dem, självklart. Det finns alltid i alla utredningar steg där man kan göra vissa saker snabbare medan andra saker tar längre tid. Men jag vill inte kommentera direktiven innan vi har lagt fram dem.

Vi har fått ett tillkännagivande, och vi har arbetat efter direktiven. Min bedömning är att vi ska kunna fatta beslut inom kort. För mig är det här en prioriterad fråga.

Anf. 48 ANNIKA QARLSSON (C):

Herr talman! Även min fråga är riktad till justitieminister Beatrice Ask, dock om ett annat område.

I Bengtsfors i norra Dalsland finns ett tvätteri med ett hundratal anställda som sköter tvätten av arbetskläder och entrémattor åt hotell och arbetsplatser. Det är både små och stora företag. Tvätteriet har som sagt ett hundratal anställda, har gjort stora investeringar och jobbat mycket med att svanmärka hela processen. Tillsammans med övriga i branschen är de nu väldigt bekymrade, för det som händer och sker är att även kriminalvårdsanstalter ger sig in på detta och konkurrerar. De har inga bekymmer med konkurrens; den tar de gärna i och med att de har bra processer och bra priser. Det de har uppmärksammat mig på, och jag vet att de uppvaktade Justitiedepartementet tidigare i veckan, är att priserna inte är som i övrigt på marknaden. Det gör att det inte blir en konkurrensneutralitet.

Jag skulle vilja höra vad justitieministern tänkt i de här frågorna. Är det någonting som justitieministern är beredd att ta med sig och se över?

Anf. 49 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Herr talman! Det är helt riktigt att vi hade en uppvaktning på departementet från Bengtsfors i veckan, om jag är rätt underrättad. De besökte min statssekreterare för att framföra synpunkter och oro avseende den här verksamheten och det arbete som de bedriver i Bengtsfors. Det var med anledning av att kriminalvården också ägnar sig åt tvätterier.

Jag har inte fått någon återrapport från den uppvaktningen – jag ska erkänna det. I det direkta ärendet har naturligtvis departementet inte heller tillträdde.

Det här aktualiserar dock en fråga som är bekymmersam och besvärlig, och det gäller möjligheten att erbjuda och öppna för meningsfull sysselsättning för dem som är på anstalt. För mig är det oerhört viktigt att bedriva arbetslinjen även på anstalt. Det är alldeles för mycket dötid när man sitter inne. De som sitter inne behöver utbildning och möjligheter att arbeta. Här har vi ett faktiskt problem.

Anf. 50 ANNIKA QARLSSON (C):

Herr talman! Jag instämmer i att arbetslinjen måste gälla även där. På mitt ansvarsområde handlar det om arbete inom Samhall och andra typer av insatser för personer som står långt från arbetsmarknaden. En sak som har varit viktig är att försöka hålla en konkurrensneutralitet för att inte slå ut andra företag som är verksamma på samma område. Det som de verksamma inom branschen uttrycker är inte att man inte ska få konkurrera. Det de vill är att det ska finnas en konkurrensneutralitet som gör att man inte slår ut verksamma företag, dessutom i det här fallet ett företag som har jobbat mycket med miljöcertifiering och liknande för att få en bra verksamhet som tidigare kanske inte var så grön som den är i dag.

Anf. 51 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Herr talman! Det finns många regler på detta område. Det är självklart viktigt att offentliga verksamheter inte konkurrerar ut fristående företag. Det tror jag att alla är överens om. Det finns dock en komplikation, och det är att arbetskraften är ganska billig på anstalt.

Vi har också ett stort behov av att hitta arbetsuppgifter och annat för kriminalvårdens klienter. Detta arbete bedrivs för närvarande med viss fart för att man ska hitta meningsfulla arbetsuppgifter, som också ger kunskaper och erfarenheter som man kan ta med sig när man så småningom blir frigiven.

Givetvis kommer vi att diskutera med kriminalvården hur man ser på detta och hur man följer regler och annat.

Det är en viktig sak för mig att de som är intagna på anstalt har en möjlighet att arbetsträna och göra viktiga arbetsuppgifter.

Det är också en viktig uppgift för mig som statsråd att säkerställa att vi har jobb i det privata näringslivet, inte minst i glesbygd.

*Det svenska jordbruket*

Anf. 52 OLLE LARSSON (SD):

Herr talman! Min fråga går till landsbygdsministern.

Det svenska jordbruket krymper i omfattning. Antalet svenska mjölk- och köttbönder minskar. Antalet svenska odlare minskar. Landsbygden tappat arbetstillfällena i snart sagt alla driftsgrenar inom jordbruket.

Längst ut på landsbygden finner vi också mångfalden av svenska särarter och den äkta lokala produktionen: skärgårdsjordbruket, det svenska småbruket, fåbodbruket, fjälljordbruket och det samiska gårdsbruket. Även dessa verksamheter lider, på delvis olika sätt, av en bristfällig politisk ledning.

Jag menar att Sverige inte är vad det skulle kunna vara.

Vad avser ministern att göra för att förbättra situationen för det svenska jordbruket? Vad avser ministern att göra för att säkra en hållbar framtid även för skärgårdsbönderna, småjordbrukarna, fåbodbrukarna, fjällbönderna och det samiska gårdsbruket?

Anf. 53 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Herr talman! Jag står för att vi måste och ska öka produktionen av mat i Sverige. Vi har många möjligheter och stora förutsättningar att göra så. Det är ett av skälen till att regeringen för någon månad sedan tillsatte den utredning som jag, kanske lite vårdslöst, har kallat för bondeutredning. Den har till uppgift att ta reda på vilka möjligheter vi har att producera mat i vårt land och vilka hindren är för att så ska ske.

Till detta kommer att vi är inne i slutomgången av förhandlingarna om den gemensamma jordbrukspolitiken i den gemenskap vi är medlemmar i, nämligen EU.

Min utgångspunkt är att vi ska ha goda förutsättningar för produktion av mat också i vårt land. Det inkluderar de områden som har kanske lite ogynnsamma förutsättningar beroende på klimat, småflikiga åkrar, långa avstånd och så vidare.



Anf. 54 OLLE LARSSON (SD):

Herr talman! Vad Sveriges bönder behöver är inte utredningar. Varför lär vi inte av Österrike som har 9 000 fäbodbrukare? Där står barnen i kö för att ta över.

Antalet mjölkbönder har halverats på tio år. Siffrorna talar sitt tydliga språk. Mellan 2002 och 2011 ökade importen av syrade produkter, yoghurt och fil, med 150 procent. Importen av smör ökade med 1 300 procent, och importen av mjölk och grädde ökade med 2 700 procent. Bara under årets första tre månader har 50 mjölkbönder lagt ned.

Varför ställer ni inte samma krav på importerade jordbruksprodukter som ni ställer på inhemska? Skyll gärna på EU, men det innebär att Sverige är liveget i EU-sammanhang.

Anf. 55 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Herr talman! Allt företagande, inkluderat bondeföretagande, bygger på att man har en lönsamhet i sin verksamhet. Mina och andras ansträngningar går ut på att öka lönsamheten i företagandet inom matproduktionen.

En annan förutsättning är att man har en konkurrenskraft gentemot omvärlden, gentemot de kolleger och företagare som finns i andra delar av Europa och världen. Det jobbar vi också med, framför allt inom Europeiska unionen.

En tredje sak ser jag också som fundamental i sammanhanget, nämligen att vi fortsätter att regelförenkla. De företag vi talar om är ofta små företag med få anställda, kanske till och med bara en deltidsverksam. Då måste vi minimera de regelbördor och administrativa kostnader som finns för företagandet – detta för att dessa människor vill driva en riktig och adekvat verksamhet och inte syssla med blanketter och byråkrati.

*Sveriges agerande för minskade utsläpp i Arktis*

Anf. 56 JENS HOLM (V):

Herr talman! Jag vill återknyta till diskussionen om Arktiska rådet, Sveriges ordförandeskap där och rapporten som nyligen kom från Riksrevisionen med svidande kritik mot det svenska ordförandeskapet.

Miljö och klimat skulle vara prioriterade frågor i det svenska ordförandeskapet. Samtidigt påpekar Riksrevisionen att Sverige inte tar upp de ökade utsläppen av koldioxid utan ensidigt tittar på och verkar för minskning av så kallade kortlivade klimatgaser såsom sot.

Carl Bildt! Detta är en missad chans för Sverige att verka för minskade utsläpp. Arktiska rådet är det främsta politiska sammanhang vi har för att verka för en lösning av svåra frågor inom det arktiska området.

Varför missar ni chansen att verka för minskade utsläpp inom Arktis?

Anf. 57 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Det skulle i allt väsentligt vara verkningslöst. Jag utgår från att Jens Holm vet var klimatutsläppen kommer från och var problemen ligger. Det är de två k:na – Kina och kol. De arktiska länderna är inte huvudproblemet. Vi ser effekten i Arktis, men det kommer i allt väsentligt från andra ställen.

Kina och Indien tar i drift tre fyra nya kolkraftverk varje vecka. Där ligger det stora problemet, och det kan vi bara angripa globalt.

I Arktiska rådet har vi tagit upp det som släpps ut i Arktis och som påverkar. Det är de så kallade kortlivade klimatgaserna, däribland sot.

Det ska vara rätt sak på rätt plats. Det går inte att klara klimatföroringarna genom Nordiska rådet eller Arktiska rådet. Det kan bara klaras globalt, och här tillhör Sverige och Europeiska unionen de ledande.

Anf. 58 JENS HOLM (V):

Herr talman! Tänk om hela världen skulle tänka precis som du, Carl Bildt, i klimatfrågor och peka finger åt andra. Tänk om man i London, New York och Peking skulle säga: Våra utsläpp är försumbara, så vi behöver inte ta ansvar. Någon annan får ta ansvaret.

Anledningen till att det är så viktigt att lyfta fram koldioxidutsläpp inom ramen för det arktiska samarbetet är för att vi måste använda alla tänkbara plattformar för att minska utsläppen.

Nyligen nåddes vi av nyheten att koncentrationen av koldioxid har passerat 400 miljondelar i atmosfären.

Det stora problemet med Arktis, Carl Bildt, är att avsmältningen öppnar för storskalig utvinning av nya fossila energikällor såsom olja och gas. Därför hade det varit bra om Sverige verkat för ett moratorium för ny utvinning av olja och gas.

Jag vet att det hade varit svårt att få igenom det, men någon måste lyfta upp frågan. Det hade kunnat vara du, Carl Bildt, men det gjorde du inte.

Anf. 59 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Om alla hade tänkt och agerat som jag i dessa frågor hade det varit bättre för världen. Då hade vi fått globala klimatöverenskommelser på det sätt som Europeiska unionen har föreslagit. Men vi har stupat, och vi vet alla var motståndet låg i Köpenhamn och i andra sammanhang. Sverige och Europeiska unionen fortsätter dock att vara drivande för klimatöverenskommelser.

Vi har mycket annat att göra i Arktiska rådet. Soten, samarbetet, livsmiljöförekomsterna och miljöskyddet i övrigt har varit prioriterade frågor.

Internationellt anser man att det svenska ordförandeskapet har varit en stor framgång, så Vänsterpartiet och Miljöpartiet är här i minoritet.

#### *Bristen på studentbostäder*

Anf. 60 ROLAND UTBULT (KD):

Herr talman! Min fråga går till bostadsminister Stefan Attefall.

Snart är sommaren här med förhoppningsvis bad, sol, välbehövlig avkoppling och semester. Men sedan är det dags för terminsstart på landets högskolor och universitet.

Många ungdomar söker sig till högre utbildning. Dessutom har vi särskilt stora ungdomskullar just nu. Studentbostadsbristen är därför akut på många universitets- och högskoleorter.

Min fråga till bostadsministern blir följaktligen: Vad gör regeringen för att öka byggandet av studentbostäder?

Prot. 2012/13:114  
30 maj

Anf. 61 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD):

Herr talman! Självklart försvåras möjligheterna för studenter att få bostad av den allmänna bostadsbristen och de stora ungdomskullarna, som Roland Utbult tar upp.

Vi har gjort en del för att förenkla regelverken. Det har gett universitetet större möjligheter att själva vara med och förhyra eller garantera studentbostäder. Det ser vi börjar användas på fler ställen.

Vi har också i gång ett omfattande arbete för att förenkla regelverken för att bygga ungdoms- och studentbostäder. Boverket har ett uppdrag att ifrågasätta i stort sett alla regler och komma med ett förslag här i juni. Det ska bli mycket intressant att se hur vi kan gå vidare och också vad det politiska systemet vågar gå vidare med för att förenkla.

Vi måste få ned kostnaden. Problemet är inte att bygga studentbostäder. Problemet är att bygga studentbostäder som studenterna har råd med. Vi vet att regelverken fördyrar och driver upp storlekar på lägenheter och också kostnaderna.

Vi har också underlättat uthyrning av bostäder. Det kan exempelvis vara villaägare som kan hyra ut en del av sin privatbostad till studenter. Det skattefria avdraget har höjts till 40 000 kronor. Det ser vi redan nu börjar ge effekt i att fler vill hyra ut en del av sin bostad, allt för att hjälpa till att underlätta det hela.

Anf. 62 ROLAND UTBULT (KD):

Herr talman! Tack, bostadsministern! I år införde regeringen en möjlighet för kommunerna att söka pengar från Boverket för att inventera lämplig mark för byggandet av studentbostäder. Jag undrar hur det har gått. Hur många av våra 290 kommuner har sökt av medlen?

Anf. 63 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD):

Herr talman! Det har funnits ett problem: Var finns det mark att bygga studentbostäder? Var finns det mark att sätta upp mer tillfälliga studentbostäder av typen modulbostäder? Det har funnits ett problem att hitta den marken.

Vi har inrättat ett stöd från och med årsskiftet. Det intressanta är att fram till i dag har bara två studentorter sökt stödet trots riktade informationsinsatser från Boverkets sida. Man kan utgå ifrån att övriga studentorter redan har inventeringen gjord och kapaciteten framme.

Tyvärr får jag signaler från en del studentbostadsbyggare som har idéer, finansiering och projekten klara. De ringer kommunerna och säger: Var finns det plats att sätta upp bostäderna? De får svaret: Har du inga egna idéer?

Kommunerna kan göra mer här. Vi har stöd för att man ska kunna göra inventeringen. Jag tror att fler kan behöva utnyttja detta alternativt bevisa att de har en bra markreserv. Det är en del av lösningen av det stora komplexa problem som frågeställaren tar upp.

*Frågestund*

Frågestund

Anf. 64 ANNA-LENA SÖRENSON (S):

Herr talman! Jag har en fråga till försvarsministern.

I mars skickade försvarsministern ett brev till EU-kommissionen där ministern säger sig uttrycka Sveriges ståndpunkt när det gäller försvarsindustrin i Europa.

Försvarsministern skriver att kommissionen bör prioritera arbetet med den inre marknaden och uppmana medlemsstaterna att hålla sig till upphandlingsdirektivet och inte avvika med hänvisning till de nationella säkerhetsintressena.

Samtidigt har Sveriges riksdag vid åtminstone två tillfällen uttalat som sin mening att regeringen bör definiera de svenska nationella säkerhetsintressena och återkomma till riksdagen med en plan för hur svenska säkerhetsintressen kan tillgodoses långsiktigt.

Min fråga till försvarsministern är om hon håller med mig om att brevet till kommissionen skulle kunna upplevas som att det innehåller dubbla budskap och att det kan vara tveksamt om det verkligen uttrycker Sveriges hållning i frågan om undantag för upphandlingsdirektivet.

Dessutom: Borde inte försvarsministern ha sett till att brevet förankrades i försvarsutskottet och EU-nämnden innan det skickades till kommissionen?

Anf. 65 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M):

Herr talman! I december i år kommer Europeiska rådet att diskutera försvars- och säkerhetspolitiska frågor. Där handlar en av huvudfrågorna om försvarsindustrimarknaden. En annan av de tre huvudfrågorna är samarbete kring försvarsförmågor.

Inför det arbetet har kommissionen, rådet, Europeiska utrikestjänsten och också Europeiska försvarsbyrån uppmanat medlemsstaterna att hjälpa till och vara med och spela in för att förbereda denna viktiga diskussion.

Europeiska rådet har inte diskuterat frågorna på den här höga nivån på väldigt många år. Då är det viktigt att Sverige kan framföra det som har varit och är svensk politik, nämligen att vi ska ha en så god konkurrens som möjligt på försvarsmaterielmarknaden inom Europeiska unionen. Det känner jag att även Socialdemokraterna håller med om.

Jag får fortsätta svaret i mitt nästa inlägg.

Anf. 66 ANNA-LENA SÖRENSON (S):

Herr talman! Tack, ministern. Också Socialdemokraterna anser att vi inte ska vara protektionistiska, att svensk försvarsindustri står sig väl i konkurrensen och att alla skulle tjäna på en konkurrensneutral marknad.

Vi menar att det finns en naiv tilltro till marknadskrafterna i det här fallet. De stora försvarsproducerande länderna i Europa är väldigt djupt involverade i sin försvarsindustri. De äger till exempel många gånger stora delar av den.

Flera av dessa länder har utarbetat strategier och definierat särskilda nationella intressen som de bör försvara och undanta från upphandlingsregeln. Det är precis därför som Sveriges riksdag har uppmanat regeringen att komma med definitionen och en plan för hur det ska genomföras.

Min fråga blir: När kan Sveriges riksdag förvänta sig att regeringen utarbetar strategin, definierar säkerhetsintressena och informerar riksdagen?

Prot. 2012/13:114  
30 maj

*Frågestund*

Anf. 67 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M):

Herr talman! Det är en fråga inom detta område. Det stämmer precis som Anna-Lena Sörenson säger att vi har gjort en överenskommelse om att se över om vi skulle vara betjänta av att definiera de nationella säkerhetsintressena.

Vi har också givit ett uppdrag att inventera: Hur har det gått för de länder som har använt försöken till undantagsregler? Hela det arbetet är inte klart. Fram till nu har de flesta länder inte lyckats särskilt väl.

Vi är mycket väl medvetna om att möjligheterna till undantag finns. Vi är samtidigt medvetna om att vi behöver en ökad konkurrens.

Hela syftet med arbetet inför diskussionen i december blir snarare att värna den svenska linjen, som också är förankrad i riksdagen, nämligen att vi alla har att vinna på att ha en öppnare konkurrens på detta område.

*Våldsvågen i svenska förorter*

Anf. 68 MORGAN JOHANSSON (S):

Herr talman! Förra veckan skakades Sverige av en exceptionell våldsvåg. Jag tror att många inom Sveriges gränser och också utanför Sveriges gränser ställde sig frågan: Vart är Sverige egentligen på väg?

Bilden av Sverige utomlands har länge varit att det är ett land med stor stabilitet och trygghet, en lugn välfärdsstat utan några starka klassmotsättningar. Den bilden är nu på väg att förändras.

De journalister från andra länder som jag talade med i förra veckan – de var från Storbritannien, Ryssland, Tyskland och en rad andra länder – hade alla samma fråga: Vad håller på att hända i Sverige?

Jag tänkte att jag skulle bolla vidare den frågan till justitieministern. Det är ändå hon som sitter närmast när det gäller att hantera den här frågeställningen.

Min fråga till justitieministern blir: Vad drar hon för slutsatser av förra veckans händelser? Tänker regeringen vidta några ytterligare åtgärder för att det som hände förra veckan inte ska hända igen?

Anf. 69 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Herr talman! Först och främst tror jag att vi alla är skakade, upprörda och bekymrade över de händelser vi såg först i Husby, därefter i flera andra delar av Stockholmsområdet och som sedan kom att spridas till en del andra städer runt om i Sverige.

Vad det handlar om är ungdomar som kastar sten, sätter bilar i brand, ägnar sig åt skadegörelse och hindrar personal från ambulans, hemtjänst och polis att utföra sitt viktiga arbete.

Man kan ställa sig frågan: Varför gör de så här? Låt mig säga att det inte finns en enskild förklaring. Vad vi kan se av dem som har gripits och de rapporter vi får är att det ofta handlar om ungdomar som är förankrade i de stadsdelar eller kommuner där händelserna sker.

Det finns en upprördhet och en vilja att markera mot samhället. Då blir samhällsföreträdare av typen polis och andra ofta en målbild. Det är också någonting som man ser i många andra länder. Det är ett stort bekymmer.

Anf. 70 MORGAN JOHANSSON (S):

Herr talman! Det räcker inte att bara konstatera bekymret. Vi har sett detta länge. Kombinationen av massarbetslöshet å ena sidan och en fast etablerad organiserad kriminalitet å andra sidan är mycket farlig.

En del av de ungdomar som har varit indragna i händelserna löper risk att om några år vara indragna i ännu värre kriminalitet och dras in i den organiserade kriminaliteten. Det var därför jag frågade om ytterligare åtgärder från regeringens sida.

Det räcker inte att bara konstatera problemet, utan man måste också, för att visa ledarskap, visa att man förstår problemen och vidta åtgärder.

Jag besökte Husby i går. Den bild som man får därifrån, när man frågar om vad som är den enskilda problembilden, är alltid samma sak: Vi behöver fler arbetstillfällen. Vi behöver jobb. Vi behöver bättre skolresultat och satsningar på skolor i utsatta bostadsområden. Vi behöver också sociala insatser riktade till de ungdomar som är på väg att hamna i kriminalitet.

Därför ställer jag frågan igen till justitieministern: Tänker hon och regeringen vidta några sådana ytterligare åtgärder nu, med anledning av det som hände i förra veckan?

Anf. 71 Justitieminister BEATRICE ASK (M):

Herr talman! Svaret är ja. Självklart kommer vi att vidta åtgärder. Men väldigt mycket av de insatser som krävs och som har gjorts och görs när det gäller olika förortsområden och olika delar av Sverige är kommunalt ansvar.

Det regeringen har en skyldighet att göra är att se till att insatser samordnas och att polisen samverkar på ett bra sätt med de olika kommunala delarna.

Det är en sak som gläder mig. Vi har försökt med sociala insatsgrupper när det gäller att tillrättaföra ungdomar med allvarliga problem, och ytterligare ett tjugotal sociala insatsgrupper är på väg att starta. Beskedet till polisen har varit: Om man vill starta den här typen av arbete kring individer med en allvarlig problematik ska polisen vara med.

Mycket mer behöver göras. Det gäller jobben. Stockholms stad erbjuder betydligt fler sommarjobb i dag än tidigare, och i en del stadsdelar erbjuder man alla ungdomar sommarjobb. Men det finns givetvis väldigt mycket mer vi alla kan göra och kommer att behöva göra framöver.

#### *Sveriges bidrag till FN-insatsen i Mali*

Anf. 72 JOHAN JOHANSSON (M):

Herr talman! Jag har en fråga till försvarsminister Karin Enström.

Regeringen har nu lämnat en proposition om ett militärt bidrag till den kommande FN-insatsen i Mali. En sådan insats bör, som jag ser det,

kombineras så att det blir en militär insats, diplomati, uppbyggnad av bistånd, handel och så vidare.

Min fråga till försvarsministern är: Hur ser du på Sveriges bidrag till en FN-insats i Mali?

Prot. 2012/13:114  
30 maj

*Frågestund*

Anf. 73 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M):

Herr talman! Tack för frågan, Johan Johansson!

Situationen i Mali har varit mycket besvärlig och är fortsatt besvärlig, även om det nu finns en politisk plan för hur man ska gå vidare. Det finns en plan från FN för att omvandla den afrikanska insatsen till en FN-ledd insats som kommer att heta Minusma.

Regeringen har i dag fattat beslut om en proposition och kommer att be riksdagen om mandat att sända 70 personer till Mali till den här FN-insatsen, så att FN-insatsen kan göra så stor nytta som möjligt.

Det handlar om en stabiliseringsstyrka som ska kunna hjälpa till att stabilisera situationen i Mali tills landet självt kan ta ansvar. Det handlar om ett 70-tal personer, och huvudsyftet är taktiskt transportflyg. Det handlar också om svenska stabsofficerare till den FN-ledda staben.

Anf. 74 JOHAN JOHANSSON (M):

Herr talman! Tack för svaret!

I går var det veterandagen, och då blir man påmind om Sveriges insatser för fred och säkerhet under en väldigt lång tid.

Nu minskar vi engagemanget i Afghanistan. Min fråga är: Hur länge tror du att Sverige kommer att vara engagerat i en insats i Mali?

Anf. 75 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M):

Herr talman! Det är alltid väldigt svårt att bedöma och spekulera. Utgångspunkten och det regeringen begär mandat för är tolv månader. I den bästa av världar går utvecklingen snabbt framåt, och då räcker det med detta. Men med erfarenhet av hur det har sett ut i andra länder med liknande problem kan man se att det handlar om långsiktiga insatser.

Förutom bidraget till FN-insatsen bidrar Sverige med just det breda engagemanget, alltifrån det vi gör via EU:s insatser, det som heter EU:s träningsmission i Mali, till vårt eget bilaterala biståndsarbete, som nu är återupptaget efter att ha varit suspenderat.

Jag var själv i Mali i början på månaden. Behoven är väldigt stora. Vi har en bredd för att kunna hjälpa till med både civila och militära insatser, alltifrån stöd till civil minröjning till utbildning av den maliska armén och nu att kunna stötta den FN-insats som kommer att krävas.

Men tidsutdräkten vågar jag inte spekulera om.

#### *Sveriges agerande för klimatomställning*

Anf. 76 MATILDA ERNKRANS (S):

Herr talman! En framsynt klimatomställning krävs inte bara för att rädda mänskligheten på vår planet utan också för att bära välfärd och jobb. Riksrevisionen har nu – vi har hört det tidigare – riktat kritik mot regeringen och det ni gjorde eller inte gjorde i Arktiska rådet.

Vad det handlar om är att regeringen i sitt eget strategidokument sade att ni skulle driva att minska de långlivade klimatutsläppen, och sedan har regeringen, Carl Bildt själv, bestämt sig för att inte driva den frågan i Arktiska rådet.

Då är min fråga till utrikesminister Carl Bildt: Varför?

Jag vill också lägga till: I tidigare svar har Carl Bildt verkat väldigt nöjd över tillståndet för saker och ting. Jag känner inte att jag har anledning att känna mig lika nöjd, med tanke på att vi inte ens är i närheten av att rädda vårt klimat.

Därför vill jag lägga till en fråga. Om nu Carl Bildt är så nöjd och lutar på internationella förhandlingar, vilket nytt initiativ är ministern beredd att ta för att minska utsläppen på internationell nivå?

Anf. 77 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! I allt väsentligt har jag besvarat de här frågorna tidigare.

Vi arbetar inom Europeiska unionen och nationellt för att ta nya initiativ i samband med de stora, globala konferenser som kommer i Warszawa och Paris. Den internationella klimatpanelen kommer att presentera en uppföljning. Vi diskuterar inom EU och bilateralt nya initiativ, för att ta den delen. Vi har en betydande förändring som sker i energibilden i världen, som frågeställaren säkert är medveten om. Den har lett till att de amerikanska utsläppen nu ligger under Kyotonivå, medan vi har en mer alarmerande utveckling på andra håll.

Detta kräver att vi både skärper och anpassar politiken i de globala förhandlingarna. Där tillhör Sverige de absolut drivande.

I Arktiska rådet har det – det är rätt – handlat mer om de kortlivade klimatföreningarna. Dem har man talat alltför lite om i Sveriges riksdag. Men de har faktiskt dubbelt så stor effekt uppe i Arktis som de långlivade. Det tror jag vore bra om också Socialdemokraterna uppmärksammade.

Anf. 78 MATILDA ERNKRANS (S):

Herr talman! Absolut! Jag behövde, Carl Bildt, ingen föreläsning om hur klimatsituationen ser ut i världen och vilka utsläpp som är mer eller mindre viktiga. Faktum är att vi måste sluta med fossila utsläpp, både kortlivade och långlivade klimatutsläpp.

Min fråga var varför regeringen i sitt eget dokument har sagt att ni i Arktiska rådet skulle prioritera att minska de långlivade klimatutsläppen och du sedan har valt att inte göra det. Varför?

Min andra fråga var: Vilka nya initiativ är utrikesministern, i alla de internationella kontakter som du har, beredd att ta för att världen ska minska sina utsläpp av växthusgaser? Vi är inte överens om att den svenska regeringen, med Moderaterna i spetsen, är den som driver klimatfrågan, varken på europeisk nivå eller på internationell nivå. Ni är snarare en klimatbromskloss.

Anf. 79 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Så är det ju inte. Var och en vet att Europeiska unionen är den starkaste globala kraften för att få till stånd en klimatöverenskommelse. Det har inte lyckats. Men vi vet att det framför allt beror på andra krafter. Vi vet att EU är starkt pådrivande. Vi vet att Sverige inom



EU har varit starkt pådrivande. Det går att öppna valfri internationell publikation för att ta del av detta.

Så kommer det att vara. Vi kommer att fortsätta att driva detta. EU:s stats- och regeringschefer hade energipolitiken på dagordningen på sitt senaste möte, och statsministern tog upp den där. Utrikesministrarna hade energipolitiken och klimatfrågorna på dagordningen på sitt näst senaste möte. Vi diskuterade där vilka ytterligare steg som vi kan ta. EU är den starkaste diplomatiska kraften i världen när det gäller att få en klimatöverenskommelse. Det vet faktiskt alla i världen i övrigt.

#### *Stöd till svenska mjölkbönder*

Anf. 80 KEW NORDQVIST (MP):

Herr talman! Jag har en fråga till landsbygdsminister Eskil Erlandsson.

I tv:s Aktuellstudio för en tid sedan kunde vi höra en framträdande företrädare för Centerpartiet uttrycka önskemål om stöd till Sveriges bönder, speciellt mjölkbönder, genom att föreslå ett stöd i storleksordningen 1 000 kronor per ko.

Nu undrar jag: Vad tycker landsbygdsministern om ett sådant stöd? Har ministern förslag på finansiering?

Anf. 81 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Herr talman! Tack för frågan! Om jag är rätt underrättad var det nog undertecknad som var i nämnda tv-studio. Mitt förslag på hur vi ska lösa problemet med en minskad djurproduktion i vårt land, vilket är till förfång för den biologiska mångfalden och eftersom vi vill ha svensk mat på våra matbord och i våra kylskåp, är att vi använder en del av de pengar som Sverige har tilldelats i Europasammanhang för att speciellt stödja bönder som har djur, så att vi får fler djur i alla delar av vårt land.

Anf. 82 KEW NORDQVIST (MP):

Herr talman! För att få större miljönytta för insatta skattemedel talas det ibland om att införa någon form av differentierad djurvälståndersättning, det vill säga att gå från stöd till ersättning. Vad tycker landsbygdsministern om en sådan tanke?

Anf. 83 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C):

Herr talman! Jag är positiv även till detta. Vi har, som Kew Nordqvist säkert känner till, ett sådant stöd vad gäller grisar sedan åtta nio månader tillbaka med 1 000 kronor per sugga. Skälet till det är att vi har högre nivåer på såväl miljöåtaganden som vad gäller djurvälståndet i det svenska jordbruket än vad som är brukligt och allmän praxis i andra delar av det Europa som vi är en del av i dag. Då måste vi, som jag ser det, ekonomiskt stödja den högre djurvälstånd som vi har och också ikläda oss ett ansvar för de höga miljönormer som vi har i vårt land i förhållande till hur omvärlden ser ut.

*Frågestund*

Anf. 84 ISMAIL KAMIL (FP):

Herr talman! Min fråga går till utrikesminister Carl Bildt.

Under den långa syriska konflikt som nu har pågått i 26 månader har Ryssland, Iran och Hizbollah aktivt försett den syriska regimen med vapen och personell support. På senare tid har man också sett att islamistiska extremister och jihadister tagit sig från i princip alla världens hörn till Syrien.

Vapenembargot har i praktiken gällt de grupper av oppositionen som inte håller med vare sig jihadisterna eller regimen, och på så sätt har det faktiskt drabbat dem först och främst.

Den svenska regeringen med utrikesministern i spetsen har hela tiden, och enligt min mening med rätta, hävdad att det måste bli en politisk lösning och samtidigt deklarerat att Asad inte ska vara en del av den här lösningen.

Min fråga är: Tror ni att Baathregimen, som har haft makten i 50 år, och presidenten, som tillsammans med sin far har haft makten i 43 år, är villiga att avskaffa sig själva och gå med på en politisk lösning?

Anf. 85 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Nej, det tror jag inte att de är intresserade av. Men det läge som har uppkommit i Syrien innebär att ingen kan vinna detta krig. Antalet förlorare ökar för varje timme. Det räknas i mänskliga liv. Det finns ingen som bara med vapenmakt kan uppnå de mål som de har satt upp. Det måste till en politisk process. Det måste till en fredslösning. Därför har vi prioriterat det, och jag vill att Europeiska unionen också ska prioritera det.

Nu har vi fått en diskussion om leverans av vapen. Sverige har ingen möjlighet att leverera vapen och kommer inte att göra det. Det jag helst skulle vilja se är att vi får ett totalt vapenembargo så att alla de leveranser som frågeställaren nämner och de ytterligare som kan finnas upphör och att vi får ett solitt stöd för den förvisso utomordentligt svåra fredsprocess som förr eller senare måste komma.

Anf. 86 ISMAIL KAMIL (FP):

Herr talman! Under en lång tid har samtalsämnet varit att det syriska folket inte behöver mer vapen utan stopp på dödandet. Vi har samtidigt sett att varje gång regimen förlorar makten över ett område börjar de beskjuta området genom flyganfall och tunga vapen. Ibland måste man tyvärr välja mellan två onda ting. I valet mellan regimen fortsatta angrepp på civila mål i Syrien och vapenembargot kanske man ska välja det senare.

Vad tycker utrikesministern om tanken att det kanske är dags att ändra den här ståndpunkten för att man ska kunna förse den demokratiska gruppen av oppositionen med vapen för att de åtminstone ska kunna försvara sig mot flyganfall och tunga vapen? Är det möjligt?

Anf. 87 Utrikesminister CARL BILDT (M):

Herr talman! Nej, det är inte möjligt. Sverige har ingen möjlighet att leverera vapen i situationer som denna. Vi har mycket tydliga bestämmelser vad gäller hur svenska vapen kan användas och vilka vi kan leverera svenska vapen till. Det enda fall där vi har levererat vapen under den tid som jag kan överblicka är till Finland under vinterkriget. Då tömde vi den svenska arméns förråd på vapen och levererade över dem till en krigsmakt som vi hade starkt förtroende för och där vi visste exakt vad den politiska målsättningen var.

Möjligheten att sända i väg vapen in i en rätt okänd konflikt finns varken juridiskt eller i övrigt i Sverige.

#### *Miljöhänsyn vid offentliga upphandlingar*

Anf. 88 ARDALAN SHEKARABI (S):

Herr talman! Jag vill ställa en fråga till statsrådet Stefan Attefall.

I många kommuner finns det nu en politisk drivkraft att använda offentliga upphandlingar som ett politiskt och strategiskt redskap, bland annat för att nå målen i miljöpolitiken. Det arbetet stöttas av regeringen på det sättet att Miljöstyrningsrådet, som bland annat lyder under Miljödepartementet, skriver noggranna detaljinstruktioner om hur detta kan göras.

Men nu har ett annat av regeringens organ, Kommerskollegium, det vill säga en myndighet som lyder under regeringen enligt regeringsformen, i en rapport kritiserat Miljöstyrningsrådet och menat att deras råd strider mot den fria rörligheten i EU. Kommerskollegium vill tydligt motarbeta miljöhänsyn vid offentliga upphandlingar.

Är det enligt statsrådet lämpligt att Kommerskollegium motarbetar Miljöstyrningsrådet och generellt miljöhänsyn vid offentliga upphandlingar?

Anf. 89 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD):

Herr talman! Tack för frågan! Jag ska ärligt säga att jag inte har hunnit läsa den rapporten ännu. Jag ska göra det med intresse.

Vi har ett problem, och det är att vi måste få en tydligare lagstiftning och bättre stöd för hur man använder lagstiftningen. Nu håller vi på med ett omfattande arbete inom EU med nya direktiv. Vi är i slutförhandlingar med parlamentet om de här nya direktiven. Vi ska omsätta dem i svensk lagstiftning. Där finns det ökade möjligheter att ta hänsyn till miljöaspekter och etiska och sociala aspekter i upphandlingsförfarandet.

Vi har också en upphandlingsutredning här i Sverige som nyligen har lämnat sitt betänkande. Där diskuterar man också de här frågorna. Vi har också en utredning som levereras till regeringen om upphandlingsstödet utformning. Vi måste samla ihop upphandlingsstödet från statens sida. Det stödet ligger på för många olika händer, och det finns för lite kraft i det för att ge bättre rådgivning och tydligare och mer enhetliga besked.

Problemet finns där, och det accentueras av den diskussion som Ardalan tar upp. Det är min ambition att vi ska få en ny och bättre lagstiftning och ett mer samlat och bättre stöd från statens sida.

Anf. 90 ARDALAN SHEKARABI (S):

Herr talman! Samtidigt som de här utredningarna pågår måste tusentals upphandlande myndigheter dagligen genomföra offentliga upphandlingar. De måste förhålla sig till de målsättningar som riksdagen fattar beslut om.

Jag ska inte läsa några långa citat från den här rapporten från Kommerskollegium, men jag kan konstatera att Kommerskollegium driver en linje mot flera andra myndigheter som lyder under regeringen.

Är regeringen oenig om de politiska åtgärderna för att nå de miljömål som riksdagen har beslutat om? Om regeringen menar allvar med att offentliga upphandlingar ska användas för att förbättra miljön i strategiska syften, varför reagerar då inte regeringen mot Kommerskollegium?

Anf. 91 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD):

Herr talman! Ardalan Shekarabi vet att varje myndighet är fristående från regeringen och ska tolka lagstiftningen. Problemet är att när man till exempel ska ta miljömässiga hänsyn gäller det att också göra det på rätt sätt så att man uppfyller de grundläggande principer som finns i upphandlingslagstiftningen. Det är också därför som det måste bli ett bättre, tydligare och mer enhetligt budskap om hur man gör detta. När man använder miljöargument kan det också smyga sig in olika typer av styrande element som inte är förenliga med upphandlingslagstiftningen så att man inte får den öppna konkurrens som vi också är ute efter. Det ska göras på rätt sätt så att man uppnår rätt effekt. Det är viktigt.

Vi har ett behov av att samla ihop upphandlingsstödet, förstärka det och bli tydligare med det. Då måste vi se över hur den strukturen ska se ut, och det arbetet pågår för närvarande i Regeringskansliet.

Anf. 92 TREDJE VICE TALMANNEN:

Tyvärr hinner vi inte med ytterligare frågor i dag. Jag ber att få tacka statsråden för deltagande i dagens frågestund.

### **10 § (forts. från 8 §) Utvärdering av penningpolitiken för perioden 2010–2012 (forts. FiU24)**

Anf. 93 PER BOLUND (MP):

Herr talman! Penningpolitiken har stor betydelse för svensk ekonomi. Det ser vi inte minst när Riksbanken ändrar sin ränta eller kommer med andra beslut. Människor följer beslutet intensivt, och många journalister och andra är verkligen intresserade och engagerade. Det beror självklart på att dessa beslut har stor effekt på det individuella planet, när det gäller räntenivåerna på det egna bostadslånet, liksom på samhället och samhällsutvecklingen av ekonomin.

Vi tycker att det är bekymmersamt att Riksbanken i sina beslut hittills, under ganska lång tid, inte varit i närheten av det inflationsmål som man satt upp och som nu är på 2 procent. Vi delar bedömningen att det sannolikt leder till att många fler människor än vad som hade varit fallet med lägre ränta är i arbetslöshet och att en lägre räntenivå skulle kunna vara stimulerande för ekonomin och därmed minska arbetslösheten.

Det är dock bara ena halvan av frågan. Vi måste också se till de skäl som Riksbanken anför till att man inte sänker räntenivåerna utan bibehåller en ganska hög nivå och därmed inte når de inflationsmål man satt upp. Det är uppenbart att det funnits olika sätt att se på penningpolitiken och de penningpolitiska verktyg som Riksbanken förfogar över, framför allt räntan. Den strid, om vi ska kalla det för strid, eller den oenighet som rått i Riksbanken har för många varit spännande att följa. Den har ibland fått tendensen av ett sportreferat där olika sidor ställts mot varandra och kallats för hökar och duvor och andra tillmälen.

Jag vill i likhet med Ardalan Shekarabi varna för att man med ett sådant synsätt på Riksbankens interna motsättningar flyttar fokus till fel ställe i samhällsdebatten. Med de mest optimistiska bedömningarna av vad en sänkt räntenivå skulle innebära i form av ökade arbetstillfällen kommer man kanske upp i ett antal tiotusen arbetstillfällen. Samtidigt är arbetslösheten i Sverige en bra bit över 400 000 personer. Att då lägga för mycket fokus på Riksbankens interna diskussioner och deras olika bedömningar tycker jag leder samhällsdebatten åt fel håll. Vi borde i stället fokusera mycket mer på de verktyg som vi i riksdagen förfogar över för att få människor i arbete.

Jag hoppas att vi kan föra en mer intensiv och mer rättvisande debatt under den kommande valkampanjen för att visa var de viktiga besluten ska fattas. Jag ser med oro på att man försöker flytta över sådana beslut på Riksbanken som i stället borde fattas av riksdagen. De verktyg som Riksbanken förfogar över är inte lämpliga för att möta stora och viktiga samhällsutmaningar, till exempel arbetslösheten.

En av de viktigaste anledningarna som majoriteten i Riksbanken anför till att hålla en högre räntenivå än vad som annars hade varit lämpligt har varit hushållens stora skuldsättning. Här delar vi Riksbankens bedömning att den är ett stort problem som vi måste fokusera på. I dag ligger hushållens skuldsättning på en bit över 170 procent av de disponibla inkomsterna, vilket i jämförelse med nästan alla andra länder är en mycket hög nivå. Vi har sett många exempel både i Sverige under tidigare faser i vår ekonomiska utveckling och i andra länder runt om i vår omvärld på hur hög skuldsättning lett till problem med banksfären, med finanssystemet, och därefter till problem med statens ekonomi, vilket skapat enorma svårigheter. Exempel på det är Irland och Spanien. Med tanke på dessa varnande exempel måste vi ta problemet på allvar. Vi kan inte blunda och hoppas att problemet med hushållens höga skuldsättning ska försvinna av sig självt.

Majoriteten i riksdag och regering är inte beredd att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att börja minska hushållens skuldsättning utan har i stället skyfflat över den frågan till Riksbanken. Det har skapat den stora interna debatten i Riksbankens direktion. Riksbankschefen Stefan Ingves har varit mycket tydlig i sin kritik, tydligare än riksbankschefer brukar vara, av att regeringen inte använder finanspolitiken för att minska skuldsättningen i samhället. Han har tydligt sagt att man skulle behöva använda andra verktyg för att minska den höga skuldsättningen. Men som den ansvarsfulla person han är har han känt sig tvingad att använda de redskap som han förfogar över för att inte ytterligare späda på en negativ utveckling.

Det är alltså ett problem som i allra högsta grad beror på regeringen. Det är regeringen som inte kommit med de nödvändiga åtgärderna. Det gör att Riksbanken hamnar i en svår situation. Detta leder i slutändan till att vi i Sverige har en högre arbetslöshet än vi skulle behöva ha.

I dagarna har EU-kommissionen återigen riktat kritik mot den svenska regeringen för att den inte gör tillräckligt för att minska hushållens skuldsättning. Det är tydligt att det är ett misslyckande för regeringen, som inte klarat av sin uppgift. Ett av skälen till det är att bostadsmarknaden inte fungerar i Sverige. Vi har en enorm bostadsbrist i framför allt storstadsområdena, dit många människor flyttar. Här måste det till nya verktyg för att komma åt problemet. Dessutom behöver vi hitta lösningar på hur vi kan minska den befintliga skuldsättningen.

Från Miljöpartiet har vi föreslagit att vi ska föra samtal över blockgränserna och försöka hitta gemensamma lösningar på utmaningarna och på så sätt skapa trygghet och lugn på marknaden. Därmed låter vi Riksbanken jobba med det som de ska jobba med, det vill säga inte med att motverka skuldsättningen, vilket de i dag ägnar sig åt. Jag hoppas att det med tiden kommer att finnas intresse från majoriteten att medverka till sådana samtal och försöka hitta gemensamma lösningar över blockgränserna. Det tror jag att svenska ekonomer och det svenska ekonomiska systemet förväntar sig av oss som ansvariga politiker.

Därmed, herr talman, vill jag yrka bifall till finansutskottets förslag i betänkandet.

Anf. 94 CARL B HAMILTON (FP):

Herr talman! Låt mig börja med ett citat av Stefan Ingves. ”Röster har höjts för att sänka en redan mycket låg ränta ytterligare för att stimulera sysselsättningen. Dagens höga arbetslöshet är ett problem, men som riksbankschef kan jag inte bara agera kortsiktigt. Jag måste även ta ansvar för de långsiktiga konsekvenserna av dagens penningpolitik. Och det finns risker förknippade med en alltför låg ränta under en lång tid som inte går att bortse från.” Det är ett citat från en artikel som Stefan Ingves skrev i oktober 2012.

Ja, vinsterna med att stimulera ekonomin ytterligare genom lägre ränta måste, helt riktigt, vägas mot de kostnader som kan uppstå i framtiden. När Riksbanken ändrar reporäntan kommer – det ska vi vara medvetna om – effekten av ränteändringarna först efter ganska lång tid. Det kanske tar flera år innan den fulla effekten har uppnåtts.

Prognoser är alltid intressanta att diskutera – det var en av grunderna till den oenighet som fanns i den tidigare direktionen. De modeller som man använder sig av är baserade på teorier och på erfarenhet som på ett förenklat sätt ska försöka beskriva verkligheten, och sedan har man lite olika scenarier.

En invändning är att modeller inte fångar allt. Man måste också tillåta vanligt omdöme och etablerad erfarenhet att tas med i spelen. Modellerna är alltid uppbyggda på historiska erfarenheter, men historien upprepar sig inte. Man kommer inte ifrån att man inte bara kan lita till modeller.

Kärnan i vår diskussion är att erfarenheten talar för att hög skuldsättning inte kan ignoreras oavsett om den har uppstått i den privata sektorn eller i den offentliga sektorn. Om hushållen har stora skulder blir de sårbara för konjunkturnedgångar, räntehöjningar eller prisfall på bostä-

der. Med mindre kvar i plånboken köper hushållen mindre, efterfrågan minskar och företagen tvingas säga upp anställda. En hög skuldsättning gör ekonomin skör. Den kan få förödande konsekvenser i form av hög arbetslöshet, och det är de problemen som krisländerna brottas med för närvarande.

Jag lade märke till att vid finansutskottets utfrågning häromdagen upprepade Lars Jonung från Finanspolitiska rådet vad Stefan Ingves också har sagt vid en tidigare utfrågning, nämligen att det inte finns några historiska exempel på att en fastighetsbubbla som har spruckit har funnits utan att den har föregåtts av en vidlyftig, häftig och alltför stor kreditexpansion. Det gäller verkligen att hålla emot. Vi kan vara överens om att vi måste hålla emot så att inte denna situation uppstår.

Frågan är om reporäntan är det bästa instrumentet. Per Bolund och andra har pekat på att Riksbanken och ekonomer i allmänhet inte tycker så. Det måste göras mer på annat håll – politiskt håll.

Vilka är de bästa instrumenten? Där har vi lite olika uppfattningar. Riksbankschefen har sagt att till dess att effektiva verktyg har introducerats och används av politikerna kan han inte blunda för de konsekvenser som uppstår med en alltför låg reporänta. Ingves och Riksbankens majoritet har klivit in och tagit ansvar för ett mål som de egentligen inte har, nämligen finansiell stabilitet. Minoriteten med Lars E O Svensson vill inte ta på sig det ansvaret och säger att Riksbanken inte ska ägna sig åt bostadspolitik, något han sade i en intervju häromdagen i Dagens Nyheter.

Det är klart att jag som företrädare för riksdagen måste ansluta mig till det bredare målet. Det är ingen tröst att i efterhand säga att Riksbanken inte hade målet; nu gick det åt skogen, men Riksbanken har ändå gjort sitt jobb enligt riksbankslagen. Nu är det en annan situation än den 2008–2009.

Då kan vi hävda att det skulle ha funnits mer än bolånetak och mer än uppfordrande uppmaningar till bankerna. En sak som jag tycker skulle ha införts tidigare, förutom det välbekanta att tidigare introducera ett minskat värde på ränteavdragen, är de ökade riskvikterna. De är skraddarsydda, kalibrerade, för att komma åt problemet. Skälet till detta kan vi ha olika uppfattningar om, men inför ett val är inte någon politiker särskilt pigg på att introducera åtgärder som inte är populära – möjligen med undantag för Per Bolund.

Vad blir fortsättningen? Jo, vi måste som politiker acceptera att Riksbanken i fortsättningen kommer att ha tre mål: inflationsmålet, aktivitetsnivå, det vill säga arbetslösheten, och finansiell stabilitet. De kommer inte, och de kan inte, åstadkomma en måluppfyllelse av alla tre målen. Riksbanken har bara ett instrument, nämligen räntan. Därför måste det framöver bli ett närmare samarbete mellan Finansinspektionen, Riksbanken och regeringen.

Detta kommer att kräva noggranna överväganden av hur de nya institutionerna ska byggas upp, som att samtidigt som Riksbanken ska vara självständig ska klara uppgiften att uppfylla de tre målen i en samverkan. Det är lite av en cirkelns kvadratur. I slutändan måste det övervägas hur detta ska organiseras så att det blir acceptabelt ur demokratisk synvinkel. ECB har fått långtgående befogenheter men har inte en acceptabel demokratisk kontroll. En sådan situation kan vi naturligtvis inte ha i Sve-

rige. Vi har ingen anledning att glida in i den situationen eftersom det inte råder den extrema situation som finns på kontinenten.

Ulla Andersson vill tillsätta en utredning och titta närmare på frågorna. Nu pågår utredningar, och de ska sedan ut på remiss. Men det är helt klart att det måste ske någon sorts utredning – parlamentariskt eller på annat sätt vill jag låta vara osagt. Men eftersom det sannolikt måste till grundlagsändringar måste utredningen ha en parlamentarisk inriktning.

Någon sade att vi lever i spännande tider. Jag avstår från en del av spänningen om den är till rådande pris. Otvivelaktigt lever vi i ett formativt skede av historien vad gäller finanspolitik, penningpolitik och samverkan mellan dessa två politikområden.

Läxan för oss med tanke på konflikten mellan majoritet och minoritet i Riksbanken, som även Per Bolund och Ulla Andersson var inne på, är att man inte får glida in i en situation där två parter som inte kan lösa det grundläggande problemet ändå står där med det grundläggande problemet. I den nya institutionella ramen måste man se till att man i god tid fattar de beslut och har de verktyg som behövs för att lösa uppgiften.

Anf. 95 PER ÅSLING (C):

Herr talman! Penningpolitiken har en central roll i svensk ekonomisk politik. Det är därför viktigt att utvärderingen bidrar till att genomlysna och utveckla penningpolitiken och till att öka förståelsen för hur penningpolitiken samverkar med finanspolitiken. Den utvärderingsperiod vi i dag har att hantera visar på både ett rejält uppsving i ekonomin, då bnp för 2010 steg med 6,6 procent, och en rejäl avmattning speciellt andra halvåret 2011.

Jag vill lyfta upp Riksbankens mål och ta upp några aktuella frågor. De senaste 20 åren har vi sett flera exempel där länder varaktigt lyckats pressa ned arbetslösheten. En stark efterfrågeutveckling pekas ofta ut som nyckeln till utvecklingen. Riksbankens kritiker understryker ofta bankens roll i att främja en högre efterfrågan i ekonomin med hjälp av lägre räntor. Det är problematiskt utifrån några aspekter; bland annat är det att kraftigt underskatta de genomgripande reformer som genomförs i andra länder – till exempel Tyskland – för att råda bot på en alltför hög arbetslöshet. Det var inte en extremt träffsäker centralbankspolitik som rådde bot på Tysklands strukturella problem.

Herr talman! Även om en del av arbetslösheten i dag givetvis beror på minskad efterfrågan är det viktigt att understryka att krisen i vår omvärld spiller över på efterfrågan i Sverige genom att våra produkter inte efterfrågas i lika stor utsträckning som tidigare. Efterfrågestimulanser i Sverige påverkar inte vår största handelspartner Tyskland att vilja köpa mer svenska produkter.

Herr talman! Utskottet pekar i dagens utvärdering på att det med facit i hand kan tyckas att Riksbanken hade kunnat bedriva en något mer expansiv penningpolitik. Det är inte någon självklar slutsats, givet informationen vid varje tillfälle. Snarare bör man nog utreda anledningen till att inflationen kontinuerligt under lång tid är så låg, mycket lägre än målet, och titta på vilka effekter det medför. Det finns goda skäl att genomföra en översyn av den svenska riksbankslagen. Det har utskottet tidigare



sagt, och Carl B Hamilton har i föregående inlägg kommenterat det. Jag stämmer givetvis in i det ställningstagandet.

Lärdomarna från den finansiella krisen har inneburit att finansiell stabilitet periodvis har kommit att prioriteras framför konjunkturstabilisering. Den svenska ekonomin behöver en fungerande politik för konjunkturstabilisering, samtidigt som olika risker och obalanser i det finansiella systemet hanteras och stabiliteten värnas.

Sverige lärde mycket av den förra finanskrisen på 90-talet. Våra erfarenheter bidrog i hög grad till att den svenska ekonomin inte drabbades lika hårt som många av länderna i vår närhet. Därför är det viktigt att vi undviker risken att få en splittrad och därmed ineffektiv hantering av den finansiella stabiliteten.

Mot denna bakgrund välkomnar jag Finanskriskommitténs delbetänkande om att förebygga och hantera finansiella kriser. Det måste till tydligare uppdrag och ansvarsfördelning mellan myndigheter för att skapa en kraftfullare tillsynsstruktur.

Herr talman! När vi kommer till utvärderingar som i dag blir det svårare när vi har flera mål. Bilden att det ska vara enkelt att utvärdera genom att titta på inflationstakten stämmer inte med verkligheten. Vi har en mer svåravvägd uppgift när vi även ska se till stabilitetsmålet. Särskilt svårt blir det givetvis om målen ibland i viss utsträckning står i motsats till varandra. Vi får heller inte glömma att flera aktörer i ekonomin starkt påverkar den ekonomiska utvecklingen. Men även vad som händer utanför Sveriges gränser påverkar förutsättningarna att bedriva penningpolitik.

Jag vill med det, herr talman, yrka bifall till utskottsmajoritetens skrivningar.

Anf. 96 ANDERS SELLSTRÖM (KD):

Herr talman! Jag ska börja med att yrka bifall till förslaget i utskottets betänkande i denna fråga.

Som kristdemokrat vill jag sammanfatta denna utvärdering med tre ord: ja, kanske och nej.

Herr talman! Jag ska börja med ja.

Med facit i hand är det en riktig slutsats som dras i betänkandet, nämligen att inflationstakten 2010–2012 har varit under 2 procent. I det perspektivet skulle man kunna tänka sig att räntan kunde ha satts lägre för att kunna hantera det och trycka upp inflationen till 2 procent.

Men man var tämligen överens om att höja räntan fram till 2011, att kliva upp till nivån 2 procent. Det var få som motsatte sig de höjningarna. Till och med IMF uttalade sig i de perspektiven, och man kan läsa att de var beredda på att även se om man skulle trycka upp räntan ännu högre.

Efter 2011, alltså i början på 2012, har man varit oense om hur snabbt man skulle sänka räntan. Frågan har varit hur fort det skulle ske.

Sett över tid, om vi backar ända till 1995 och går fram till 2012, har man under hela den perioden i genomsnitt legat under det inflationsmål som vi har haft, i genomsnitt ungefär 0,6 procent under.

Det finns alltid förklaringar till än det ena och än det andra. En av förklaringarna är att ränteläget i det svenska samhället har sjunkit och är väldigt lågt. Det förklarar en stor del av skillnaden. En annan är att pro-

duktivitetens utvecklingen i Sverige har varit oerhört stark. Det är väl i stort sett bara Tyskland som slår oss på fingrarna i det avseendet.

Med de här analyserna, de här två delarna, i bakgrunden har inflationsmålet 2 procent ändå varit hyfsat nära.

Men med facit i hand är det: Ja. Man kunde ha legat något lägre.

Herr talman! Kanske, då? Om man hade haft en lägre ränta, om man hade gjort det juli 2011 till sista december 2012, som vi mäter, hade det inneburit lägre arbetslöshet? Kanske – kanske inte. Det vet vi inte. Vi har inget svar. Eftersom vi inte har prövat det i verkligheten kan vi inte svara på det.

Vad som framgår av detta dokument, och som en av Riksbankens direktionsmedlemmar påpekar, är att om vi hade legat kvar på 0,25 procent, som var utgångsläget efter finanskrisen, och legat kvar där över tid – om vi inte hade höjt räntan till 2 procent – hade det varit mer troligt att utvecklingen varit en annan och att arbetslösheten kanske påverkats på ett positivt sätt. Men det får vi aldrig veta.

Det är det jag menar med kanske, för 2011 var alla trots allt ganska överens om att trycka upp räntan till den nivå som då var högst, 2 procent.

Herr talman! Nej, då? Vi kan titta på Vänsterpartiets och Ulla Anderssons önskemål att få in ett sysselsättningsmål i denna del. Jag tror inte att det är rätt väg att gå, utan jag tror att vi ska ha ett tydligt, enkelt och sammanfattande mål för vad Riksbanken ska jobba med. Sysselsättningsmål tycker jag tillhör regeringspolitik, och finanspolitiken i den bemärkelsen, och ska hanteras där.

Det är klart att man skulle kunna ha en mer expansiv penningpolitik. Om vi pratar om ett högre inflationsmål, som Ulla Andersson från Vänsterpartiet är inne på, skulle vi trycka in mer energi i samhället. Men å andra sidan talar hushållens skuldsättning emot det. Det indikerar att vi ändå trycker in väldigt mycket energi. Hushållen har lånat på sig ganska mycket och använder resurserna på olika sätt.

Sedan kanske vi politiker inte alltid tycker att vissa ska använda saker och ting på ett visst sätt, och så vill vi gå in och begränsa. Men det är ett bevis för och indikerar att det finns pengar i ekonomin och att man använder dem. Man lånar mer, och man har mer kassa att investera med.

Det andra är en diskussion som Ulla Andersson också för. Ett högre inflationsmål skulle kunna ge en högre fallhöjd när det börjar svänga. Det skulle i och för sig innebära att räntan måste sänkas än mer. Man har ju provat det under krisåren, när många har lagt sig på i stort sett nollnivå. Och ändå får vi alltså inte ett tryck på högre inflation, för det beror på en massa andra faktorer.

Högre inflationsmål enligt vad Ulla Andersson och Vänsterpartiet är inne på är att elda på med lägre räntor. På kort sikt måste det vara oerhört mycket lägre räntor. Jag vet inte hur Ulla Andersson resonerar. Ska vi ha en nollränta i Sverige för att riktigt kunna blåsa på? Det är inte säkert att det räcker, eftersom vi inte har omvärldens efterfrågetryck på den nivå som vi skulle vilja ha.

Sverige är en öppen och beroende ekonomi. Det är bara att konstatera det. Vi är beroende av omvärlden, och den påverkar oss, betydligt mer än vi kan påverka vår omvärld. Det måste man alltid ta hänsyn till.

Vad Ulla glömmer att tala om är det som jag tror är en del av hennes lösning: Tryck upp inflationen och ha väldigt låga räntor! Samtidigt är det en politik som Vänstern vill ha, med kraftigt höjda skatter för hushållen, borttagande av jobbskatteavdrag, återinförande av förmögenhets-skatt, arvs- och gåvoskatt, fastighetsskatt och så vidare. Det tar ju ifrån hushållen en massa resurser och en massa pengar, som i det skedet skulle balansera den delen. Jag kan förstå att Vänsterpartiet och Ulla Andersson är inne på en sådan typ av politik, men hon säger inte hela delen i denna debatt.

Till sist, herr talman, blir jag lite fundersam. Ardalan Shekarabi höll ett anförande här på totalt ungefär fyra minuter. I tre minuter fokuserade han på regeringens politik, finanspolitiken, och i ungefär en minut – om jag är snäll – pratade han om ämnet penningpolitik.

Om man då ska försöka få in det anförande som Ardalan höll i debatten om penningpolitiken får man formligen använda ett skohorn.

Jag blir dock lite fundersam i det skedet också. Ardalan Shekarabi försöker säga att regeringen ska lastas för arbetslösheten, men samtidigt innebär det att man ska putta in mer energi i ekonomin för att gasa på. Det är ju precis vad regeringen vill göra. Vid en lågkonjunktur måste vi gasa på och underbalansera budgeten, men S vill göra tvärtom. Man vill inte gasa på utan att vi ska hålla fast eller till och med minska energin i politiken, enligt vad man säger i sin egen budgetproposition. Jag får inte detta att gå ihop, Ardalan Shekarabi!

Anf. 97 ULLA ANDERSSON (V) replik:

Herr talman! Egentligen hade jag tänkt begära replik på Carl B Hamilton, men vi var överens i så mycket, vilket var lite ovanligt, så därför tar jag replik på Anders Sellström i stället.

Anders Sellström säger att Riksbanken tar ansvar för hushållens skuldsättning, och det gör man. Det är detta som diskussionen handlar om. Jag tyckte att Carl B Hamilton mycket tydligt sade att Riksbanken har tagit på sig en roll som man enligt den lagstiftning som finns inte ska ha. Riksbanken har tagit på sig den roll som regeringen ska ha, det vill säga att ansvara för att hushållens skuldsättning inte ska öka. Vi i Vänsterpartiet har lagt fram en rad förslag för att minska hushållens skuldsättning. Framför allt vill vi öka bostadsbyggandet. Byggandet av hyresrätter är helt avgörande för att hålla prisutvecklingen på bostadsmarknaden nere så att människor faktiskt har ett alternativ till att skuldsätta sig. Det alternativet finns inte i dag.

Likaså vill vi minska ombildningen av hyresrätter till bostadsrätter. Det är också ett sätt att öka hushållens skuldsättning. Vi vill att bankerna ska tvingas förhandla utifrån reporäntan med sina kunder för att pressa ned räntan och därigenom möjliggöra för bolånekunderna att amortera i mycket större utsträckning. Det är några av våra förslag.

Vi har också sträckt ut handen till regeringen och sagt att vi kan se över ränteavdragen och hur vi kan göra med dem. Vi har alltså väckt en rad förslag. Regeringen gör det däremot inte.

Ett sysselsättningsmål har både LO, TCO och Calmfors, och de flesta andra länder har ett sysselsättningsmål i penningpolitiken. Det skulle alltså inte vara unikt för Sverige. Det är många andra bedömare som också tycker att Sverige behöver det. Jag nämnde LO, TCO och Calmfors.

Ett högre inflationsmål är något som IMF:s chefsekonom har initierat en debatt om. Man menar att de låga inflationsmålen har bidragit till att vi har så låga räntor, vilket ökar skuldsättningen och också har inneburit att man inte kan pusha på ekonomin i den utsträckning man behöver när det blir en sådan djup kris. Det är detta det handlar om. Det är en stor internationell debatt, och jag tycker att vi ska kunna föra den här i riksdagen utan att hamna i ankdammen.

Anf. 98 ANDERS SELLSTRÖM (KD) replik:

Herr talman! Det är intressant att höra på Ulla Andersson. Visst finns det olika sätt att jobba på. Det ser vi runt om i vår värld. Man har lagt an olika sätt att lösa problem.

Politiken måste ändå vara huvudansvarig för en mängd olika åtgärder. Sysselsättning är en del av det politiska. Att lägga över också detta på Riksbanken är att föra över mer och mer politik från oss som ska hantera den frågan. Det är en märklig ordning.

Låt penningpolitiken vara fokuserad på vad den ska handla om, inflationsdelen. Låt frågor om sysselsättning, arbetslöshet och andra typer av politiska frågor ligga på regering och riksdag att hantera.

Ulla Andersson är vänsterpartist. Ni vill ju öka statens inflytande och ha mer av att politiker ska styra och ställa oavsett om det är på regeringsnivå, kommunnivå eller landstingsnivå. Nu vill ni plötsligt avhända er en del av de verktygen och lägga dem på Riksbanken. Jag får inte detta att gå ihop.

Jag tycker att vi borde hålla en linje där vi är tydliga med vad som är målet för Riksbanken och vad som är politikens ansvar. Så ser jag på det.

Anf. 99 ULLA ANDERSSON (V) replik:

Herr talman! Anders Sellström talar om att vi ska avhända oss verktyg. Tvärtom handlar detta om att vi ska skaffa oss fler verktyg. Finanspolitiken har det överordnade ansvaret för att skapa jobb och sysselsättning. Så ser jag på det. Sedan har självklart marknaden och parterna en roll, men finanspolitiken ska ha ett stort ansvar för att stimulera ekonomin och se till att vi skapar jobb och sysselsättning. Det har er regering misslyckats med.

Vi har högre arbetslöshet i dag än vi hade 2006. Den är kraftigt högre – det är 92 000 fler arbetslösa – och andelen långtidsarbetslösa har ökat mycket, med över 100 procent. Samtidigt fungerar matchningen på arbetsmarknaden allt sämre. Ni har alltså inte tagit det ansvaret, och ni tar inte ansvar för hushållens skuldsättning.

För Vänsterpartiet är frågan om full sysselsättning så pass avgörande att vi är beredda att lyfta på varenda sten och se på vilka av de verktyg som finns vi kan ta till oss och komplettera verktyglådan med. Då menar vi att penningpolitiken är en del i det. Därför menar vi att Riksbanken också borde ha ett tydligare mål för sysselsättningen. Vi vet att penningpolitiken påverkar investeringarna i samhället och därmed också antalet jobb. Vi vet också att penningpolitiken påverkar den strukturella arbetslösheten. Därför är målen för penningpolitiken också väldigt avgörande för hur vi lyckas med sysselsättningen.

Jag tycker att vi bör ta till oss detta och se vad vi kan göra och vad vi kan förbättra. Det är därför vi har lagt fram förslaget om ett sysselsätt-

ningsmål, vilket också LO och TCO tycker behövs. Även professorer i nationalekonomi tycker att det behövs, och många andra länder har det. Jag tycker att det är ett redskap vi ska använda. För oss är det avgörande att få ned arbetslösheten, och jag tycker att det är värt att pröva även det instrumentet.

Prot. 2012/13:114  
30 maj

---

Anf. 100 ANDERS SELLSTRÖM (KD) replik:

Herr talman! Det finns många metoder. Jag står dock fast vid att man ska försöka vara så tydlig som möjligt med vad olika delar ska råda över. Låt politiken hantera så mycket som möjligt i dessa olika delar.

Nu försöker Riksbanken ha en balans när det gäller bolånen. Det handlar om en balansgång hur man ska hantera detta. Signalen till politiken är också tydlig: Försök syna de här problemen och lösa dem!

Helheten blir lite märklig när man ser på vad Ulla Andersson säger. Å ena sidan ska vi ha ett sysselsättningsmål för Riksbanken. Med andra ord skulle man då enligt teorierna sänka räntan ännu mer eller kanske nolla den för att öka trycket. Å andra sidan har Ulla Andersson en finanspolitik där man ska höja skatterna så mycket att man saboterar den inhemska konsumtionen. Nu i dagarna får vi klara besked om att det är hushållens konsumtion som drar upp bnp-tillväxten i vårt land.

Vänsterpartiets resonemang i de här sammanhangen blir lite märkligt. Man tar ifrån hushållen deras möjlighet att pusha på konsumtionen i vårt land. Man för över sysselsättningsmålet till Riksbanken. Då blir min fråga direkt: Hur ska Riksbanken klara av detta om ni i andra ändan samtidigt saboterar förutsättningarna för dem?

Anf. 101 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag ger Ulla Andersson en minut till replik. Man får faktiskt tänka på att inte ställa frågor i sista anförandet.

Anf. 102 ULLA ANDERSSON (V) replik:

Herr talman! Tack, det uppskattas!

I Vänsterpartiet har vi tittat både på verkligheten, det praktiska utfallet, och på den ekonomiska teorin. Man kan se att offentliga investeringar har störst påverkan på sysselsättningen, det vill säga att man kan styra ekonomin genom att göra stora samhällsnyttiga investeringar, bygga bostäder och införa investeringsstöd för att bygga hyresrätter. Det skapar mängder av nya byggjobb. Man kan öka investeringarna i järnväg, miljöteknik och energiomställning.

Det finns mängder av offentliga investeringar som vi skulle kunna göra som ökar sysselsättningen. Ni för däremot en politik som gör att man ökar inkomstskillnaden väldigt mycket, vilket är dåligt för samhällsekonomin utveckling. Med Vänsterpartiets skattepolitik får alla som tjänar upp till 30 000 kronor betala samma skatt som i dag, men människor med högre inkomster får bidra mer, så att vi kan anställa fler i äldreomsorgen och skolan och så att vi kan bygga bostäder. Det är en bra utveckling som skapar jobb.

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

## **11 § Strategisk exportkontroll 2012 – krigsmateriel och produkter med dubbla användningsområden**

Föredrogs

utrikesutskottets betänkande 2012/13:UU11

Strategisk exportkontroll 2012 – krigsmateriel och produkter med dubbla användningsområden (skr. 2012/13:114).

Anf. 103 OLLE THORELL (S):

Herr talman! Vi har i dag att debattera utrikesutskottets betänkande nr 11. Det rör sig om att regeringen har lämnat en skrivelse till riksdagen om den svenska politiken för exportkontroll av krigsmateriel och produkter med dubbla användningsområden under 2012. Skrivelsen innehåller också en redovisning av exporten av krigsmateriel under 2012. I betänkandet behandlas också motioner som rör nedrustning och icke-spridning. Till betänkandet hör tio reservationer.

Herr talman! Jag tänker fokusera på den socialdemokratiska reservationen nr 9, som hör till punkt 6, nedrustning och icke-spridning. Men låt

mig först säga något om lejonparten av betänkandet, som handlar om strategisk exportkontroll.

Där är vi socialdemokrater nöjda med att en parlamentarisk kommitté är tillsatt efter att vi och andra partier här i riksdagen från oppositionen har krävt detta i många år.

Kommittén har fått direktiv och satt i gång sitt arbete. Vi ser med stor förväntan fram emot resultatet av utredningen, som ska presenteras senast den 15 december 2014.

Det är av största vikt att det här slutförs, för det står klart att det behövs en moderniserad lagstiftning som tar hänsyn till hur världen ser ut i dag och som tar hänsyn till, inte minst, riksdagens krav på att skärpa exportkontrollen när det gäller icke-demokratier.

Ansvaret vilar nu tungt på utredningen och regeringen att komma fram med ett förslag som vi kan debattera i den här kammaren.

På den socialdemokratiska kongressen formulerade vi vår hållning vad gäller vapenexportlagstiftningen i det dokument som vi kallar för framtidskontraktet. Jag skulle vilja lägga fram det citatet för att tydliggöra vår hållning i frågan:

”Socialdemokratin behöver ta ett politiskt ansvar för att ställa om försvarsindustrin till en ny säkerhetspolitisk situation och modernisera regelverket för vapenexport, bland annat genom att införa ett så kallat demokratikriterium. Sverige behöver ett skarpt regelverk som förhindrar vapenexport till diktaturer och länder som grovt och omfattande kränker mänskliga rättigheter. Socialdemokraterna vill ta initiativ till större öppenhet och transparens vad gäller Exportkontrollrådets behandling av exportlicenser genom att riksdagen informeras.”

Därmed torde Socialdemokraternas hållning i frågan vara tydlig.

Herr talman! Detta om vapenexporten. Låt mig nu gå över till vår reservation gällande nedrustning. Det här avsnittet gäller det internationella nedrustningsarbetet, ett arbete och en process som på många vis är nedslående.

FN:s stora nedrustningskonferens i Genève, CD, har präglats av låsningar de senaste 16 åren. Jag ber om ursäkt för orgien i förkortningar som snart följer. Jag tänker på provstoppsavtalet, CTBT, icke-spridningsfördraget, NPT, IAEA:s arbete med inspektioner och kontroller, ett avtal för kontroll av klyvbart material som heter FMCT och det arbete som Finland varit mycket aktivt i, att anordna en konferens om en zon fri från massförstörelsevapen i Mellanöstern.

Det pågår en hel del arbete. Men alla de här processerna har det gemensamt att de går mycket långsamt framåt, om ens något. Det är också gemensamt att kärnvapenstaterna visar mycket lite intresse för just nedrustning av kärnvapen.

Kärnvapenarsenalerna i världen består, och en närmast oförskömmad summa pengar används för att modernisera kärnvapenarsenalen. Kärnvapenhotet är en skrämmande verklighet än i dag, inte minst med tanke på utvecklingen i Nordkorea.

I denna miljö av teknikaliteter, förkortningar, bakslag och framsteg i myrstegsformat har ett nytt perspektiv vunnit mark på senare tid. Det är frågan om de katastrofala humanitära konsekvenserna av kärnvapen. Det går ut på att konsekvenserna av en kärnvapendetonation är så oaccep-

tabla och katastrofala ur ett humanitärt perspektiv att dessa vapen i förlängningen måste förbjudas.

Förra veckan var jag och Christer Winbäck från Folkpartiet på ett möte med den japanska organisationen Peace Boat. Det kan man kalla ett flytande fredsuniversitet som kryssar jorden runt med sitt budskap om fred, nedrustning och krav på att avskaffa kärnvapen.

Där fick vi också träffa Eiko Nishida, en äldre dam som är en så kallad hibakusha, en överlevande efter atombomberna i antingen Nagasaki eller Hiroshima.

Hon berättade om den där dagen 1945 när hon som liten flicka såg planet högt uppe i skyn, hur det släppte ned något i en fallskärm när hon och hennes far plockade päron i en lund strax utanför Nagasaki. Hon berättade om förödelsen den dagen och de förluster hon och hennes familj drabbades av men också om de fortsatta konsekvenserna under en hel livstid för henne och hela det japanska samhället. Hon bad oss föra fram hennes och deras krav på att förbjuda och avskaffa kärnvapen.

När man hört hennes berättelse och, som jag och många andra, besökt både Nagasaki och Hiroshima är det väldigt svårt att ta till sig några argument som på något sätt inte vill prioritera förslaget att förbjuda kärnvapen. Därför är det mycket anmärkningsvärt med den hållning som den svenska regeringen har tagit i arbetet med att föra fram de humanitära konsekvenserna av kärnvapenanvändning.

Bland annat på den första förberedande kommittén inför 2015 års översynskonferens när det gäller icke-spridningsavtalet präglades diskussionen av detta. Många kärnvapenfria nationer krävde då konkreta nedrustningsåtgärder med hänvisning just till de humanitära effekterna.

En internationell konferens om detta ägde rum i början av mars i Oslo i år på initiativ av den norska regeringen. Men den svenska regeringens intresse var tyvärr svalt.

Det visade sig även när Sverige inte fanns med bland de länder som i FN:s generalförsamlings första kommitté gjorde ett uttalande som efterfrågade ett starkare nedrustningsinitiativ ur ett humanitärt perspektiv på kärnvapen. Sverige valde att passivt ställa sig vid sidan.

Vid ett förberedande möte i Genève i slutet av april i år inför NPT-översynskonferensen ställde sig inte Sverige bakom ett uttalande som 80 länder förde fram.

Sydafrika presenterade uttalandet, och bland undertecknarna fanns länder som Norge, Mexiko, Danmark och Schweiz, bland många andra länder som Sverige normalt sett brukar ha samma uppfattning som i sådana här frågor.

Det här anser vi socialdemokrater vara anmärkningsvärt men tyvärr inte särskilt förvånande eftersom den borgerliga regeringen verkar ha nedprioriterat frågan om kärnvapenedrustning.

När vi för fram kritik till statsrådet om detta får vi mångordiga svar om att det är andra processer och bakomliggande orsaker som måste beaktas, och att välja spåret med katastrofala humanitära konsekvenser kan distrahera när det gäller annat nedrustningsarbete.



På vilket sätt det skulle distrahera och hur det kan skada att ställa sig bakom uttalanden som har så brett internationellt stöd är för mig ett mysterium.

Sverige fortsätter att ställa sig vid sidan av trots att fler och fler länder sluter upp bakom uttalandet varje gång det förs fram. Andra länder arbetar mycket mer aktivt med de här frågorna. Det borde också Sverige göra.

Den här frågan har bidragit till att ge ny kraft i arbetet för kärnvapen-nedrustning. Vi beklagar djupt att Sverige ställer sig utanför i stället för att bidra. Parallellen med arbetet att få till stånd ett internationellt förbud mot klustervapen är mycket tydlig och sorglig. Det var samma visa då.

Andra länder tog initiativ och var pådrivande, bland annat Norge, precis som nu. Och genom hela processen tittade Sverige passivt på innan man till slut skrev under.

Kärnvapenhotet är långt ifrån avvärvat. Nordkoreas provsprängning i februari utgör ett alltför tydligt exempel på detta.

Vi socialdemokrater menar att det internationella nedrustningsarbetet måste ta ny fart och att Sverige mycket väl skulle kunna spela en roll i det. För det krävs dock en politisk vilja som den borgerliga regeringen verkar sakna.

Herr talman! Avslutningsvis vill vi socialdemokrater även att Sverige på ett konstruktivt och realistiskt sätt driver frågan om förbud mot all användning av kärnvapen. Sverige bör i samråd med likasinnade stater i FN föreslå att sonderingar och konsultationer inleds för att undersöka förutsättningarna för en internationell konvention om ett fullständigt förbud mot kärnvapen.

Målet är förstås för alla oss här en kärnvapenfri värld. Vägen dit är mycket lång, det vet vi, men den blir inte kortare av att man står kvar i startblocken. Regeringen bör snarast öka engagemanget i nedrustningsfrågorna, och vi socialdemokrater anser att utskottsmajoritetens text inte avspeglas i regeringens agerande. Därför yrkar jag bifall till reservation 9.

(forts. 13 §)

### **Ajournering**

Kammaren beslutade kl. 15.51 på förslag av tredje vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 16.00 då votering skulle äga rum.

### **Återupptagna förhandlingar**

Förhandlingarna återupptogs kl. 16.00.

*Strategisk exportkontroll 2012 – krigsmateriel och produkter med dubbla användningsområden*

**12 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde**

**TU20 Subsidiaritetprövning av kommissionens förslag till förordning om åtgärder för att minska kostnaderna vid utbyggnad av höghastighetsnät**

Kammaren biföll utskottets förslag.

**MJU18 En europeisk strategi för plastavfall**

Kammaren biföll utskottets förslag.

**MJU19 Djurskydd m.m.**

*Punkt 1* (Djurskyddslagen m.m.)

1. utskottet

2. res. 1 (V)

Votering:

288 för utskottet

17 för res. 1

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 S, 97 M, 24 MP, 19 FP, 18 C, 18 SD, 18 KD

För res. 1: 17 V

Frånvarande: 18 S, 10 M, 1 MP, 5 FP, 5 C, 2 SD, 2 V, 1 KD

*Punkt 3* (Delfinrier)

1. utskottet

2. res. 3 (MP)

Votering:

281 för utskottet

24 för res. 3

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 S, 97 M, 19 FP, 18 C, 18 SD, 17 V, 18 KD

För res. 3: 24 MP

Frånvarande: 18 S, 10 M, 1 MP, 5 FP, 5 C, 2 SD, 2 V, 1 KD

*Övriga punkter*

Kammaren biföll utskottets förslag.

**FiU24 Utvärdering av penningpolitiken för perioden 2010–2012**

1. utskottet

2. utskottets förslag till beslut med godkännande av motiveringen i res. (V)

Votering:

288 för utskottet

17 för res.

44 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 94 S, 97 M, 24 MP, 19 FP, 18 C, 18 SD, 18 KD

För res.: 17 V

Frånvarande: 18 S, 10 M, 1 MP, 5 FP, 5 C, 2 SD, 2 V, 1 KD

Prot. 2012/13:114

30 maj

---

**13 § (forts. från 11 §) Strategisk exportkontroll 2012 – krigsmateriel och produkter med dubbla användningsområden (forts. UU11)**

*Strategisk exportkontroll 2012 – krigsmateriel och produkter med dubbla användningsområden*

Anf. 104 BODIL CEBALLOS (MP):

Fru talman! Enligt Genève-deklarationens hemsida dör minst 740 000 människor direkt eller indirekt som ett resultat av väpnat våld varje år. 490 000 av dem bor inte i länder i konflikt. Bara få av dem dör i direkta strider i länder i konflikt. I stället är det de civila som dödas, kvinnor, män och barn. Men det är inte bara så att människor dör. Miljoner människor befinner sig på flykt runt om i världen för att undkomma strider. Syrien är bara ett exempel. Där har EU:s beslut att ta bort vapenembargot för att bistå rebelsidan redan fått till svar från Ryssland att de ska skicka ännu mer vapen till regimen.

Oavsett om man dör i strid i ett land i konflikt eller på grund av gängvåld eller i familjedrama har någon tillverkat och sålt det dödande vapnet. Nästan 80 procent av världens konventionella vapen exporteras från de fem permanenta medlemmarna i säkerhetsrådet: USA, England, Frankrike, Ryssland och Kina.

Enligt Sipri dominerar USA och Europa den totala vapentillverkningen och militära tjänstesektorn i världen. 60 procent av vapenförsäljningen kommer från 46 amerikanska företag. De 40 europeiska företagen på listan står för 29 procent av den totala försäljningen. De största är franska, tyska och brittiska företag, men vi vet att även Sverige utmärker sig som ett av de länder som per capita säljer flest vapen i världen. År 2011, då vår vapenexport var högre än någonsin, låg vi etta i denna föga smickrande ranking, och 2012, då vi minskat vår försäljning, ligger vi på en tredje plats, efter Israel och Ryssland.

År 2012 exporterade Sverige krigsmateriel till 61 länder, vilket är en liten minskning i förhållande till tidigare. De största köparna var Indien, 1,4 miljarder, Saudiarabien, 922 miljoner, Frankrike, 899 miljoner, Pakistan, 615 miljoner, och Thailand, 600 miljoner.

Även i kronor och ören minskade exporten i förhållande till rekordåret 2011. Att den gjorde det beror på att flera stora affärer slutlevererats.

Fru talman! Fjölårets praktskandal, då Saudigate uppmärksammades, blev förmodligen en väckarklocka till och med för de allra mest vapenexportvänliga här i landet. Att vapen exporterats till regimerna i Nordafrika och Mellanöstern från olika europeiska länder har lett till debatt runt om i Europa. Trots det fortsätter svensk vapenexport till flera kontroversiella länder i regionen. Till exempel exporterade Sverige 2012 krigsmateriel för strid till Bahrain för 35 miljoner kronor. 34 procent av exporten gick 2012 till icke-demokratier. Under året upptäcktes också det svenska granatgeväret Carl Gustaf hos regeringsstyrkor i krigets Burma och hos rebellstyrkor i Syrien. Båda är länder som täcks av vapenembargon från EU.

Om vi tittar på den svenska försäljningen i ett längre perspektiv ser vi att den har ökat markant och att den skiftat fokus från att ha haft andra europeiska länder som största köpare till att i stället ha allehanda diktaturer och länder i konflikt i topp.

Jag hoppas att intresset och den moraliska kompass som vi skymtade under förra våren bland många, inte minst hos allmänheten, håller hela vägen i mål då vi i december 2014 ska lägga fram ett förslag till skärpning av lagstiftningen för att hindra export av krigsmateriel till icke-demokratier i framtiden.

En skärpning är nödvändig trots att huvudregeln för svensk vapenexport är att den är förbjuden om exporten inte är både försvarspolitiskt och säkerhetspolitiskt motiverad och dessutom inte strider mot svensk utrikespolitik. Arbetsmarknadsskäl är inte grund för att exportera vapen, och vapen får inte säljas till länder i krig. Med det regelverk vi har borde det inte vara så lätt att sälja vapen, men det är klart: När regeringen skapar en särskild myndighet som bara har till uppgift att främja vapenförsäljning och när praxis tar sig sådana uttryck att till och med byggen av vapenfabriker i diktaturer anses ligga inom ramen för svensk rätt kan man ju förstå att exportsiffrorna är på uppgång i Sverige.

Jag hoppas att mina kolleger i Krigsmaterielexportutredningen inte tappar fokus under resans gång och att vi verkligen ser till att det blir en skärpning i enlighet med det uppdrag vi har. För Miljöpartiets del är det en självklarhet att hålla fokus och att vi snarare ska skärpa lagen mer om kommittén finner att så är möjligt.

Fru talman! Kärt barn har många namn. Vi talar om försvarsmateriel-export, vapenexport eller krigsmaterielexport. Valet av ord har ett symbolvärde, och att tala om "försvar" ger en helt annan innebörd än att tala om "krig". Faktum är dock att det vi faktiskt exporterar är materiel som används i krig och övervakningsutrustning som används för internt förtryck. Det är bra om vi inte hymlar med vad vi faktiskt ägnar oss åt utan kallar saker vid dess rätta namn.

Detsamma gäller när vi talar om försvarsmaterielindustrin eller vapenindustrin här i Sverige. Jag har aldrig hört någon säga krigsmaterielindustri om den vapenindustri vi har här. Det låter nämligen förfärligt, och det är väl inget vi som nation vill kännas vid – att vi producerar vapen som andra länder ska använda i sina krig. Ändå är det faktiskt det.

Fru talman! Den svenska krigsmaterielindustrin ger många arbetstillfällen; det råder inget tvivel om det. Arbetstillfällen är dock, som sagt, inte grund för svensk vapenexport enligt gällande lagstiftning. När Miljöpartiet för några år sedan började tala om behovet att ställa om den svenska vapenindustrin till något vi har större nytta av och som är mer inriktat på att tackla de verkliga hot samhället i dag står inför skakade många på huvudet. Jag är därför väldigt glad att fler börjar tänka i de banorna.

Betydelsen av en omställning till annan produktion, med bibehållande av den högteknologiska kompetens som finns i krigsmaterielindustrin, är något som då och då poppar upp i debatten i dag. Sveriges sikte borde vara att ställa om från vapenproduktion till civil produktion. Kompetensen som finns inom vapenindustrin ska självklart tas till vara, men genom att tillverka produkter som kunderna och medborgarna vill ha och som de är beredda att betala för – utan subventioner.

Fru talman! En annan anledning att ställa om krigsindustrin är att det förekommer så mycket skumraskaffärer i branschen. Det är korruption, motköp med mera. För att få internationella vapenaffärer i hamn använder sig vapenindustrin ofta av omfattande motköpsaffärer, så kallade offsetaffärer. De tillämpas företrädesvis när det gäller just krigsmateriel och när summan överstiger 100 miljoner kronor. Inte sällan ingår i sådana affärer också att delar av produktionen förläggs till köparlandet, därför att de vill göra ett tekniksprång och dra nytta av den tekniska kompetensen. Inte sällan lovar säljaren att investera och importera varor till ett flera gånger högre värde än den ursprungliga vapenaffären.

Det råder i dag stor enighet om att motköpsaffärer generellt är något dåligt, eftersom det strider mot frihandelns principer. De hindrar den fria konkurrensen, omgärdas av näst intill obefintlig transparens och öppnar för korruption. World Trade Organization har i princip förbjudit offsetaffärer, men eftersom överskottet på vapen är så stort i världen har de beslutat om att göra undantag för just krigsmateriel.

Miljöpartiet menar att den svenska regeringen aktivt ska ta avstånd från vapenindustrins användande av motköpsaffärer. Det borde dessutom vara svårt, om inte omöjligt, att tillåta vapenindustrins motköpsaffärer då de är oförenliga med politiken för global utveckling. Vår handelspolitik, inklusive regelverket som omgärdar vapenexporten, ska inte kunna motverka de insatser som görs inom ramen för Sveriges politik för global utveckling.

Fru talman! Länder i konflikt eller postkonflikt har ofta svårt att upprätthålla respekten för de mänskliga rättigheterna. Kopplingen mellan fattigdom och väpnade konflikter är väl dokumenterad. Ett av de största hoten mot möjligheten att minska fattigdomen är en återgång till väpnad konflikt. Väpnade konflikter kostade till exempel den afrikanska kontinenten över 280 miljarder amerikanska dollar mellan 1990 och 2005. Det är ungefär samma summa som det totala biståndet under samma period. Den internationella vapenhandeln, också den svenska, är en viktig drivande kraft som bidrar till krig och till att förvärva väpnade konflikter.

Fru talman! Olle Thorell talade mycket nedrustning. Jag kan säga att vi instämmer i väldigt mycket av det Olle redan har tagit upp, men jag kommer att nämna nedrustning i alla fall lite kortfattat. Vi menar att regeringen på senaste tiden har slirat väldigt mycket på formuleringarna vad gäller spridning av kärnvapen. Regeringen lämnar till och med internationella samarbeten, vilket ger en mycket dålig signal till andra länder.

För oss i Miljöpartiet är motverkandet av spridning av kärnvapen ett självklart politiskt ställningstagande. Skiljelinjen i den svenska politiken när det gäller kärnvapenfrågan är dock den politiska viljan att aktivt trycka på de länder som redan har kärnvapen att skrota dem samt motståndet mot en spridning av kärnkraft för energi, som ju är en grundförutsättning för kärnvapen. Vi ser att Sveriges nedrustnings- och icke-spridningspolitik i dag har fokus på icke-spridning snarare än på nedrustning. Vi menar att Sverige måste driva på starkare också för nedrustning.

Det bör vi göra för hela världen, men vi kan lägga extra stort fokus på vårt närområde, det vill säga EU, där vi har störst möjlighet att påverka. EU-kommissionen och många EU-länder strävar mot att utveckla EU till en alltmer sammanflätad union även på försvarssidan, inte minst nu i kristider då de olika medlemsstaterna skär ned i de nationella försvars-

budgetarna. Det kan i förlängningen innebära att 25 länder som valt att inte utveckla kärnvapen kommer att ingå i ett nära militärt försvarssamarbete med de två länder som aktivt valt att ha dem. Sverige bör aktivt verka för ett helt kärnvapenfritt EU och Europa. Det innefattar självklart också kärnvapen utplacerade av USA.

Fru talman! Under hösten 2012 presenterade Schweiz i FN:s generalförsamlings första kommitté ett gemensamt uttalande om de humanitära dimensionerna av kärnvapen. Uttalandet lyfte, vilket jag tror att Olle också tog upp tidigare, bland annat fram de humanitära konsekvenser som skulle följa om kärnvapen används och starka indikationer på att kärnvapen inte är förenliga med internationell humanitär rätt. Trots att uttalandet sedermera har fått stöd av en rad länder ställde sig Sverige inte bakom det. Sverige har också under våren lämnat nedrustningsinitiativet NAC.

Är det någon som egentligen känner igen Sverige av i dag? Utrikesminister Carl Bildt kallade nyligen kravet på att eliminera kärnvapen ett stickspår. Jag kan inte påstå att jag känner igen den svenska politiken för nedrustnings- och icke-spridningsarbete längre. För oss i Miljöpartiet är det en självklarhet att frågan om de humanitära konsekvenserna ska uppmärksammas, och vi uppmanar regeringen att faktiskt ta ställning vad gäller de humanitära effekterna av kärnvapen som grund för nedrustning.

Med detta yrkar jag bifall till reservationerna 3 och 10.

Anf. 105 BJÖRN SÖDER (SD):

Fru talman! Jag skulle vilja börja med att yrka bifall till Sverigedemokraternas reservationer 2, 4 och 8.

Det är en grundläggande förutsättning för alla diskussioner i det här ämnet att det svenska försvaret i huvudsak ska ha till uppgift att försvara Sverige. Med detta sagt blir det också så att den absoluta huvuddelen av ansvaret för denna uppgift kommer att vila på våra egna resurser. Om man fortsätter resonemanget finns det därmed ett behov av att tillgodose en stabil tillgång på materiel till detta territorialförsvar.

Det är svårt att se att vi vare sig nu eller i framtiden skulle kunna räkna med att vi i alla tänkbara sammanhang kommer att ha möjlighet att köpa materiel från internationella källor, speciellt i en situation där det internationella läget försämras. Om en sådan situation uppstod och Sverige var utsatt för en förhöjd hotbild skulle vi i och med detta riskera att lida brist på viktig militär materiel. Därför måste Sverige också ha en försvarsindustri.

Det här resonemanget är mycket grundläggande och har under lång tid utgjort en grundpelare för den svenska synen på försvarsindustrin och krigsmaterielexporten. Svensk politik på detta område har alltid haft att hantera å ena sidan försvarets behov och å andra sidan de farhågor som har funnit att en vapenexport skulle kunna sätta svenska vapen i händerna på grupperingar vars agerande inte ligger i linje med svenska värderingar.

Det är därför en aning oroväckande att dessa principer nu ser ut att vara på väg att rubbas i flera aspekter. Regeringens linje har i allt högre grad kommit att bli att fokusera på inköpt materiel utan att ta hänsyn till att detta också kan medföra betydande fördyringar.

I synnerhet kan detta bli fallet när man beaktar att även om sådana vapensystem som vi har behov av finns tillgängliga att köpa från hyllan är det inte säkert att de är kompatibla med varandra eller med vår befintliga materiel, vilket medför ytterligare kostnader för en anpassning av dessa.

Det är med hänvisning till detta resonemang av vikt att sådan industri som är viktig för försvaret behålls inom landet. Det är därför inte helt oproblematiskt att försvarsindustrin gradvis har övergått i internationella vapenkoncerners ägo. Regeringen bör med hänsyn till detta verka för att viktig försvarsindustri behålls i svensk ägo, om nödvändigt genom att staten går in som ägare. Vi får inte glömma att när vi själva investerar i projekt med svenskproducerad materiel kan nettokostnaden bli mycket låg, eller vi kan till och med samhällsekonomiskt gå med vinst på grund av spill over-effekter. Låt oss heller inte glömma att försvarsindustrin berör ca 30 000 jobb och indirekt sysselsätter ca 100 000 personer. Det är väldigt många.

Vår utgångspunkt är att denna försvarsindustri måste kunna verka under förhållanden som så långt möjligt är ekonomiskt fördelaktiga för de svenska skattebetalarna. Det betyder att försvarsindustrin ofrånkomligen måste ägna sig åt export för att genom försäljning kunna bidra till att bära utvecklingskostnaderna. Det finns krafter i denna kammare som helst såg att Sverige inte hade någon krigsmaterielexport alls. Resonemanget håller dock inte.

Den internationella efterfrågan på krigsmateriel försvinner inte därför att svensk industri slutar delta på marknaden, utan köparna kommer givetvis att hitta andra säljare och köpa av någon annan. Den enda konkreta förändringen blir då att försvarsmateriel blir svårare att anskaffa för det svenska försvaret och därmed dyrare – en fördyring som ytterst landar i knäet på skattebetalarna.

Resonemanget håller inte, som sagt. Å andra sidan kan jag inte helt frigöra mig ifrån misstanken att de som framför argument av denna typ helst skulle vilja att Sverige inte hade något militärt försvar över huvud taget.

Fru talman! När det gäller krigsmaterielexporten anser vi att det är önskvärt med en reglering. Vi menar att principerna för Sveriges krigsmaterielexport innebär en ständig avvägning mellan Sveriges försvarsindustriella och säkerhetspolitiska intressen å ena sidan och exempelvis hänsyn till svenska utrikespolitiska mål, situationen för mänskliga rättigheter och risken att vapnen används mot den egna befolkningen i ett presumtivt köparland å den andra.

Det vore naturligtvis även kontraproduktivt att sälja krigsmateriel till en fientligt sinnad makt eller till någon gruppering som skulle kunna tänkas använda krigsmateriel mot oss eller mot någon hypotetisk allierad. Enligt vår mening måste bedömningen av krigsmaterielexport i framtiden vila på en avvägning mellan dessa faktorer.

Världen är dock inte svart och vit. Sveriges ställningstaganden bör även i framtiden präglas av realism och kompromissvilja. Vi sverigedemokrater anser att den främsta utmaningen inom exportkontrollpolitiken inte främst består i att införa ytterligare villkor för försvarsmaterielexporten utan i att i praktisk handling tillämpa och efterleva de redan existerande regelverk, som har upprättats i bred politisk enighet på såväl nat-

ionell som internationell nivå. Och det existerande regelverket är restriktivt. Dessutom har vi en demokratisk insyn genom att riksdagspartierna är representerade i Exportkontrollrådet.

I en situation där vi har ett kompromisslöst krav på att vi inte under några omständigheter kan sälja försvarsmateriel, eller för den delen krigsmateriel, till länder som ännu inte har en fullständigt utvecklad demokrati, som en del partier förespråkar, skulle vi sannolikt inte kunna bistå med försvarsmateriel i till exempel ett Tibet som utropar självständighet gentemot ett totalitärt Kina. I denna kontext skulle vi i ett historiskt perspektiv inte heller ha kunnat bistå till exempel Polen, Finland och Kuwait i deras strävanden efter att bevara sin nationella frihet från attackerna från Hitler, Stalin och Saddam Hussein.

Med dessa exempel i beaktande är det alltså långt ifrån omöjligt att vi skulle förvärva situationen i stället för att förbättra den genom ett sådant här beslut om ytterligare direktiv och regelverk. Om vi nu avstår från att sälja till alla länder vars samhällssystem inte är desamma som i västvärldens demokratier, som en del partier förespråkar, och resultatet blir att ännu värre regimer ökar i styrka, vad har vi då vunnit på detta?

Fru talman! Vi vill betona att vi inte anser att det är principiellt fel att Sverige ingår samarbeten om krigsmaterielutveckling eller avtal som reglerar internationell handel med krigsmateriel så länge som dessa samarbeten står i samklang med Sveriges långsiktiga intressen. Men det är viktigt att sådana samarbeten inte hamnar i strid med Sveriges behov av en egen försvarsindustri.

EU:s gemensamma ståndpunkt och de åtta kriterier som ska beaktas innan ett beslut fattas om krigsmaterielexport till ett land är kriterier som vi tycker är bra och ska följas. Ur vår synvinkel kan EU-samarbetet i frågor av denna typ dock aldrig tillåtas leda till att Sveriges handlingsfrihet eller möjligheter till en egen livskraftig försvarsindustri inskränks, något som i förlängningen riskerar leda till att Sverige inte kan nå sina säkerhets- och utrikespolitiska mål. Sverige bör inte ingå i samarbeten som har sådana följder.

Vi anser att Sverige bör återta kravet på motköp i syfte att gynna svenska små och medelstora företag. Svenska myndigheter bör, i enlighet med artikel 21 punkt 4 i försvarsupphandlingsdirektivet, tilldela underleverantörer en god andel av kontrakten i syfte att ekonomiskt gynna viktiga innovationsföretag.

Anf. 106 HANS LINDE (V):

Fru talman! Den svenska vapenexporten, som vi debatterar i dag, har ökat kraftigt under det gångna decenniet. Aldrig förr i Sveriges historia har vi exporterat så mycket vapen från det här landet som vi gjort under de gångna åren. Under förra året, 2012, exporterade Sverige vapen för 9,8 miljarder kronor. Det gjorde oss till världens elfte största vapenexportör under förra året. Bland köparna återfinns en lång rad diktaturer, auktoritära regimer, krigförande stater och länder som gör sig skyldiga till grova och omfattande brott mot de mänskliga rättigheterna. Bland de största köparna återfinns länder som Thailand, Saudiarabien, Indien och Pakistan, länder som i alla fall för oss vänsterpartister är oerhört problematiska som köpare av svenska vapen och svensk krigsmateriel.



Vi i Vänsterpartiet har varit starkt kritiska till denna utveckling. Vi tycker att den står tydligt i strid med hur vi vill att Sverige ska agera i världen. Sverige kommer inte att vara ett land som har någon trovärdighet i att vara en röst för fred, demokrati, frihet och mänskliga rättigheter i någon del av världen så länge som vi beväpnar auktoritära och icke-demokratiska regimer.

Dubbelmoralen i den svenska vapenexporten blev inte minst tydlig under de gångna årens folkliga protester och revolter i Nordafrika och Mellanöstern. Samtidigt som unga män och kvinnor med ett enormt mod har trotsat sina regimer och krävt frihet, demokrati och sociala rättigheter på gator och torg runt om i Nordafrika och Mellanöstern har Sverige beväpnat i stort sett alla auktoritära regimer i hela regionen. Det är för oss vänsterpartister alldeles uppenbart att Sveriges regelverk för export av vapen behöver ändras i grunden.

Behoven av en grundlig reformering av den svenska krigsmateriellagstiftningen har dessutom i synnerhet understrukits av den så kallade Saudiaffären, där det avslöjades att både den nuvarande och den tidigare regeringen har gett sitt godkännande till att Totalförsvarets forskningsinstitut, FOI, inlett ett samarbete med Saudiarabien i syfte att hjälpa sauderna att bygga upp en fabrik för antitankvapen.

Vänsterpartiets mål är tydligt, och vi hymlar inte med det. Vi vill se en värld i fred, en värld utan vapen. Därför menar vi att svensk vapenexport på sikt helt ska avvecklas. Men i de reservationer som i dag ligger på riksdagens bord visar vi på konkreta steg som Sverige skulle kunna ta i dag, här och nu, för att reglera den svenska vapenexporten och förhindra att Sverige exporterar vapen till diktaturer, länder som begår brott mot de mänskliga rättigheterna och länder som befinner sig i krig.

Fru talman! År 2011 slog riksdagen fast att ”regeringen ska återkomma till riksdagen med förslag till ny krigsmateriellagstiftning i syfte att skärpa exportkontrollen av krigsmateriel gentemot icke-demokratiska stater”.

Två år senare kan vi konstatera att regeringen visserligen har tillsatt en utredning men att den inte ska vara klar förrän den 15 december 2014, med andra ord efter nästa val. Det kommer att ta ytterligare flera år innan vi kan få förslag om en reformerad krigsmateriellagstiftning på riksdagens bord. Tidigast i den vapenexportdebatt som vi kommer att ha 2017 i denna kammare kommer vi att se de eventuella resultaten av en eventuell skärpning av svensk krigsmateriellagstiftning.

För oss vänsterpartister är detta inte acceptabelt. Vi ser redan nu hur tiden sprungit från den lagstiftning vi har i Sverige. Den lagstiftning vi har i Sverige har omtolkats så många gånger att det som egentligen skulle vara ett tydligt regelverk alltmer påminner om ett lapptäcke med enorma malhål.

Samtidigt ser vi att det folkliga stödet för den svenska vapenexporten har försvunnit. En opinionsmätning som publicerades av SVT för ett år sedan visade att bara 13 procent av svenska folket stöder svensk vapenexport till diktaturer. Men efter snart sju år med den borgerliga regeringen har inte en enda reglering av svensk vapenexport presenterats eller genomförts.

När det gäller att försäkra för sjuka och arbetslösa rusar den borgerliga regeringen fram som frustande hästar på en galoppbana, men när det

kommer till att förhindra vapenexport och att diktaturer och förtyckarre- gimer beväpnas finns det sengångare och sköldpaddor som rör sig snabb- are.

Fru talman! Vänsterpartiet har varit tydligt. Vi vill se ett förbud mot vapenexport till diktaturer, och vi vill se ett förbud mot vapenexport till krigförande stater och stater som begår grova och omfattande brott mot de mänskliga rättigheterna. Vi tycker att den pågående utredningen be- höver få tydliga tilläggsdirektiv på dessa punkter.

Vi vill också att den pågående utredningen ska titta på frågor om im- port, utlåning och uthyrning av vapen. Det är ett område som i dag är i det närmaste oreglerat.

Detta har bland annat inneburit att Sverige tidigare har lånat ut krigsmateriel till Israel. Vi har sett hur den svenska försvarsmakten köpt vapen från bland andra Israel och Vitryssland. Det innebär att våra ge- mensamma skattepengar går via den svenska försvarsmakten rakt in i krigsmaterielindustrin i både Vitryssland och Israel. Detta sker i ett läge när brotten mot de mänskliga rättigheterna fortsätter i Vitryssland och Israel bygger ut sina bosättningar, fortsätter att fördriva palestinier från de ockuperade länderna och skjuter varje försök till fredssamtal i sank. Vi kan inte acceptera detta, och därför yrkar jag bifall till reservation 1.

Fru talman! Det är hög tid för militär nedrustning. Globalt sett har militärutgifterna ökat dramatiskt det senaste decenniet. Mellan 2000 och 2010 ökade världens militära utgifter med 50 procent, enligt Stockholms internationella fredsforskningsinstitut Sipri. Sipri uppskattar att enbart under 2012 uppgick världens militära utgifter till 1 750 miljarder dol- lar.

Som en jämförelse har FN beräknat att det skulle räcka med två och en halv dags militära utgifter under 2012 för att rädda livet på sex miljo- ner mammor och barn världen över. De senaste åren har vi sett en margi- nell minskning av jordens militära utgifter. Det beror dock inte på ett framgångsrikt nedrustningsarbete utan snarare på att det är ekonomisk kris i USA och EU.

Behoven av militär nedrustning syns inte bara på det globala planet utan också i vårt eget närområde. Vi har sett den ökade exploateringen av Arktis naturtillgångar och hur möjligheten att skapa nya transportleder i Arktis i spåren av klimatförändringarna gör att allt fler länder blickar norrut och börjar bevaka sina intressen, också militärt.

Militariseringen av Arktis tar sig många olika uttryck och märks till och med i vårt eget land. Under de senaste åren har vi sett ett stort antal internationella militärövningar, ofta tillsammans med Nato, i norra Sve- rige. Ett exempel är Cold Response som arrangerats årligen sedan 2007. Ett annat är den Natoleda flygövningen Loyal Arrow som genomfördes 2009 och var den största flygövningen i Sveriges historia. Övningsfältet Neat, North European Aerospace Test range, har samtidigt utvecklats till en av de viktigaste arenorna för Natos testning av bombflygplan, förar- lösa flygplan, missiler och andra vapentyper.

Vänsterpartiet har kraftigt motsatt sig denna utveckling, både här i riksdagens talarstol och genom att vara på plats i norra Sverige och de- monstrera och protestera mot dessa militärövningar med Nato.

Vänsterpartiet står upp för militär nedrustning och för den svenska militära alliansfriheten. Därför har vi lagt fram konkreta förslag på riks-

dagens bord om att det är hög tid att Sverige inte tillåter Nato att genomföra fler militärövningar eller testa vapensystem på vårt territorium.

Vänsterpartiet vill också att Sverige tar initiativ till en konvention för Arktis som innebär en demilitarisering av regionen. Flera av de stater som visar allt större intresse för Arktis har i dag kärnvapen. Vi vet att kärnvapen redan har förts upp dit genom kärnvapenbestyckade ubåtar – något som flera av de stater som gränsar till Arktis har.

Samtidigt ser vi att stora delar av vårt jordklot i dag täcks av kärnvapenfria zoner och zoner fria från massförstörelsevapen. Latinamerika, Afrika, Centralasien och Antarktis täcks av kärnvapenfria zoner och zoner fria från massförstörelsevapen.

Vänsterpartiet vill se att vi på samma sätt skyddar Arktis och att Sverige tar initiativ till att inrätta en zon fri från massförstörelsevapen och kärnvapen i Arktis. Därför yrkar jag avslutningsvis bifall till reservation 10.

Anf. 107 BJÖRN SÖDER (SD) replik:

Fru talman! Vänsterpartiet är ett av de partier som står bakom förslaget att införa ett demokratikriterium för export. Vi kan nog båda vara överens om att man kan se vissa länder som renodlade diktaturer och andra länder som renodlade demokratier, men vi är nog också överens om att det kan finnas ett stort spektrum där emellan med länder som kanske inte är fullt ut renodlade demokratier.

Att införa ett demokratikriterium för att exportera vapen är lovvärt, i alla fall på papperet. Min fråga till Hans Linde är dock: Hur definierar Hans Linde en diktatur? Var går gränsen när det gäller de länder som inte är fullt utvecklade demokratier i dagsläget?

Anf. 108 HANS LINDE (V) replik:

Fru talman! Det är lite spännande att diskutera vapenexport, demokrati och diktatur. När det kommer till just vapenexport blir det plötsligt så extremt svårt att definiera en diktatur. Det gäller för Sverigedemokraterna och tyvärr också för Sveriges försvarsminister som har haft stora problem att hantera frågan huruvida Saudiarabien är en diktatur eller inte.

Detta problem har vi nästan aldrig annars i utrikesutskottet. I andra sammanhang kallar vi länder demokratier och diktaturer utan att ha detta problem.

Tittar man på listan över länder som Sverige exporterar vapen till är det inte speciellt komplicerat. Saudiarabien är självklart en diktatur. Dessamma gäller Förenade Arabemiraten, Bahrain, Singapore och Kazakstan. De är alla länder som Sverige under de gångna åren har exporterat vapen till.

Vänsterpartiet har föreslagit ett demokratikriterium. För att vi ska kunna exportera vapen till ett land måste landet möta de grundkrav vi ställer på en demokrati. Dessa ska definieras av en utredning som tar fram kriterier som man kan utgå från och som man tydligt kan svara ja eller nej på om ett land uppfyller.

Sådana kriterier är till exempel att det finns fri press, att man genomför flerpartival och att det finns fria oberoende fackföreningar. Det är några av de kriterier jag har för en demokrati och krav som jag vill ställa på ett land för att Sverige ska få exportera vapen till det landet.

Det är inte svårare än så. Men uppenbarligen är det mer komplicerat för Björn Söder och Sverigedemokraterna.

Anf. 109 BJÖRN SÖDER (SD) replik:

Fru talman! Vi anser att det finns tillräckliga verktyg och regelverk för hur Sverige ska syssla med krigsmaterielexport.

Jag kan utrona av Hans Lindes svar att det kanske inte är så lätt att definiera. Det finns länder som är på väg mot demokrati men som ännu inte uppfyller de kriterier som Hans Linde radade upp.

Om dessa länder inte kan ta emot export från Sverige på grund av demokratikriteriet och det innebär att andra krafter kan komma till makten, vad har då Sverige och omvärlden vunnit om dessa krafter är betydligt värre än de som sitter vid makten tillfälligt och strävar efter att utveckla sitt land till en demokrati?

Det vore olyckligt att införa ett kriterium som målar allt i svart och vitt till följd av de krav som Hans Linde radar upp.

Det är fullt tillräckligt med de verktyg och regelverk vi har i dag där man tar ställning från fall till fall. Så bör man också göra fortsättningsvis.

Än en gång, Hans Linde: Vad har man vunnit på om man låser sig till ett kriterium, och det omöjliggör en export till dem som har makten i ett land på grund av att de ännu inte har uppfyllt det men strävar dit, och det i stället kommer andra krafter till makten som kanske raserar det bygge man håller på med?

Anf. 110 HANS LINDE (V) replik:

Fru talman! Den här typen av argumentation stöter man ibland på när det gäller vapenexport. Man får höra att om inte Sverige exporterar vapen kommer någon annan att göra det. Om inte vi beväpnar diktaturerna och de auktoritära staterna kommer något annat land att göra det. Det innebär i så fall att vi låter världens skurkstaterna sätta ribban för svensk vapenexport.

Vi ser i dag att till exempel Ryssland exporterar vapen till regimen i Syrien samtidigt som vi ser ett blodbad i det landet. Ska Sverige låta det vara ribban för vår vapenexportpolitik? Man kan fråga sig om också Sverige ska exportera vapen till regimen, utifrån det resonemanget.

Frågan är: Vad vinner världen på att Sverige skärper sin lagstiftning? Om vi tittar globalt finns det nu ett enormt behov av länder som vågar gå före i nedrustningsarbetet och vågar vara de goda exemplen när det kommer till vapenexport.

Det finns också en större poäng. Jag har en vision av att vårt land ska vara en tydlig kraft för fred, demokrati och nedrustning världen över. Jag vill att vi i Sverige ska utnyttja vår militära alliansfrihet och vår internationella trovärdighet till att agera som medlare i konflikter.

Där kan vi spela en enormt stor roll. Det har vi gjort historiskt i många konflikter. Vi har varit en tydlig kraft som spelat en avgörande roll för att länder har kunnat gå från krig och konflikt till fred och demokrati. Jag tror att vi har möjlighet att göra det också i framtiden. Men den rollen är väldigt svår att spela om vi samtidigt exporterar vapen till diktaturer och förtryckarstater.

Jag noterar att Sverigedemokraterna i varje fall är alldeles nöjda med den lagstiftning som finns i dag och inte tycker att det finns behov av

några nya kriterier. Jag vill förtydliga att det innebär att Sverigedemokraterna ställer sig bakom den vapenexport som i dag sker utifrån den lagstiftning som finns i dag.

Det innebär att Sverigedemokraterna tydligt tar ställning till svensk vapenexport till diktaturerna i Saudiarabien, Förenade Arabemiraten, Bahrain och en lång rad andra stater. Det är ett intressant ställningstagande från Sverigedemokraternas sida.

Anf. 111 ULRIK NILSSON (M):

Fru talman! Vi behandlar den årliga skrivelsen om vapenexport. Det är egentligen det ämnet som är huvudfokus. Det handlar om att diskutera: Hur har den strategiska exportkontrollen sett ut under 2012? Vilka beslut är fattade? Vilka bedömningar är gjorda? Vad är det för situation vi har?

När man läser dokumentet kan man konstatera att i faktiska siffror har vapenexporten minskat med ungefär 30 procent till en nivå på knappt 10 miljarder kronor eller motsvarande i storleksordning 1 procent av det totala exportvärdet i Sverige.

Vi kan också konstatera att värdet av beslutade utförseltillstånd – det man har prövat under året och tagit ställning till – har minskat med 27 procent och har ett värde på knappt 8 miljarder kronor, det vill säga något mindre.

Detta är stora summor, men det innebär också minskningar. För ett år sedan fick vi mycket kritik för att de hade ökat. Jag har inte förväntat mig motsvarande beröm för att de nu har minskat. Men det finns skäl att konstatera att det varierar över åren. Det är i huvudsak beroende på att avtalen och affärerna är så pass omfattande att det spelar stor roll vilka år de infaller.

Vi kan också av skrivelsen konstatera – och det har redan flera gjort här – att vi har köparländer som Indien, där det rör sig om 1,4 miljarder, ungefär 15 procent, ned till länder som köper för ganska lite och gör väldigt begränsade inköp.

Totalt sett handlar de fem största länderna som är nämnda här för ett belopp som utgör en betydande del av den totala vapenexporten. Man kan säkert diskutera varje enskilt land. Jag kommer tillbaka till det så småningom.

Detta är långa avtal. Det är en trögrörlig materia. Försäljningen till Indien är till exempel rester av de affärer som gjordes på 70- och 80-talen. De lever kvar så pass länge. Vi har att ta hänsyn till hur vi hanterar de långa avtalen.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att skrivelsen ger bilden att den svenska krigsmaterielexporten, vapenexporten eller strategiska exporten, kärt barn har många namn, i stort sett är oförändrad över tiden. Åtminstone har den för 2012 i stort sett ut som tidigare år.

Fru talman! När man behandlar ärendet ska man vara medveten om att vi gör en trefaldig avvägning. Vi har de utrikespolitiska målsättningarna, de försvarspolitiska målsättningarna och också de industripolitiska målsättningarna, låt vara att vi lägger mindre vikt vid de industripolitiska målsättningarna i de bedömningar som görs vid strategisk exportkontroll.

Vi måste också konstatera att vi bland annat behöver ett svenskt för-svar. Det har vi varit överens om. Vi har tidigare sagt att vi därmed har

behov av en försvarsindustri. Kan man ersätta den med inköp? Det är en fråga som med jämna mellanrum rör sig i debatten.

Svaret är: Det kanske man kan. Men man blir naturligtvis långsiktigt beroende av den part man köper av. Det är på samma sätt som när vi ser att de långsiktiga avtalen nu ger konsekvenser på säljarsidan. Innan man säger att vi helt ska ersätta det med inköpta vapen kan man fundera på vad det innebär för säkerhetspolitiska låsningar för Sverige.

Fru talman! Jag vill gärna nämna de problem som ligger på den industriella sidan. Det gäller framför allt frågan om dubbla användningsområden. I dag säljer vi många industriprodukter som man också har möjlighet att använda för andra än avsedda ändamål. Där behöver vi vara väldigt noggranna. Det är rätt att man har tagit upp den frågan i lagstiftningen. Men jag kan fortfarande se problem i det.

Fru talman! Jag tycker att dagens system fungerar ganska bra. Jag tror egentligen att det på något sätt bara handlar om människor, om vi sedan kallar dem för ISP, Exportkontrollrådet eller något annat. Jag tror inte på ett system där kriterierna i varje enskilt läge kan förutses så att de alltid ger en korrekt bedömning.

Det kommer alltid att vara fråga om bedömningar. Det kommer alltid att vara fråga om hur man väger olika faktorer mot varandra. Därför är det viktigt att konstatera dels att det behövs personer som gör avvägningen, dels att det behövs en öppenhet i de delar där det går att vara öppen så att man kan redogöra för utifrån vilka utgångspunkter ett beslut fattas.

Fru talman! Utredningen *Översyn av exportkontrollen av krigsmateriel*, kallad KEX, har nu satt i gång sitt arbete. Jag är en av dem som är med i utredningen.

Jag kan konstatera att det går att göra som Hans Linde gjorde alldeles nyss, förenkla, och säga: Känner vi igen en demokrati? Känner vi igen en diktatur? Någonstans har vi någon sorts känslomässig bedömning av de allra flesta stater. Det kan uttryckas i att de är mer eller mindre auktoritära, att man bör akta sig mer eller mindre för dem, eller vad vi kallar dem. Det kan vara en sak.

Frågar man expertisen säger de: Ska vi ha lagtekniskt hållbara definitioner ska vi vara väldigt noggranna. Utvecklingen ser lite annorlunda ut och skiljer sig åt över tiden. Det gör att det är lättare att instämma i principen än vad det är att uttrycka det på ett sätt som är hållbart.

Fru talman! Jag ska också säga några ord om följdmotionerna. De kan tyckas ha lite svag koppling till själva skrivelsen. Förutom de följdmotioner som rör sig om skrivelsen handlar följdmotionerna om nedrustningsarbete generellt. Det gäller ATT, Arms Trade Treaty, och liknande.

Här har det förts en diskussion framför allt från Olle Thorell om nedrustningsarbetet. Ska man titta på kärnvapennedrustning finns det två saker som är viktiga. Det ena är att få de stater som har kärnvapen att minska mängden kärnvapen i rotation. Det andra är naturligtvis att se till att inga nya stater får kärnvapen.

Då kan man fundera på vilka argument som är vägledande för att lyckas med detta. Jag håller med om att de humanitära konsekvenserna av kärnvapen är förödande. Det kände man till redan i augusti 1945 efter de första insatserna i Hiroshima. Berättelserna från Hiroshimaöverlevande – jag har själv träffat en av dem i ett sammanhang – är naturligtvis sådana att det inte går att slå bort dem. Jag tror inte att vi berättar någon

nyhet för någon riksdagsledamot eller för någon ens i kärnvapenstaterna om vi säger att de humanitära konsekvenserna av kärnvapen är förödande. Men jag tror inte att vare sig Indien eller Pakistan kommer att säga att det är den faktorn som avgör att de ska sluta att ha kärnvapen, i varje fall inte så länge den andra sidan i konflikten har det.

Det är där vi skiljer oss lite grann åt. Hur bred ska paletten vara när Sverige på alla sätt försöker medverka till kärnvapenedrustning? Det är en övertygelse hos den svenska regeringen att vi ska göra det, och vi gör det också. Men man har valt att säga att vi behöver en bredare verktygslåda och inte ska låsa oss för enbart den i och för sig viktiga och korrekta delen att kärnvapen har humanitära konsekvenser som är svårförsvarede.

Fru talman! Skrivelsen är lagd på bordet. Den visar utvecklingen 2012. Det är ett antal följdmotioner som hanteras. Jag avslutar mitt anförande med att dels yrka bifall till utrikesutskottets förslag, det vill säga att skrivelsen läggs till handlingarna, dels yrka avslag på de motioner som finns.

Anf. 112 BODIL CEBALLOS (MP) replik:

Fru talman! Jag blir väldigt fundersam när jag hör Ulrik tala om industripolitiska målsättningar. I mitt anförande tog jag upp att arbetsmarknadsskäl enligt svensk rätt inte är en grund för att tillåta vapenexport. Det är någonting som jag tycker att det är viktigt att vi håller skilt från det som är vår vapenexportlagstiftning. Arbetsmarknadspolitiska skäl i Sverige kan inte utgöra en grund för vapenexport. Däremot ska vi ha industripolitiska målsättningar. Vi ska ha en livskraftig industri i Sverige. Men då måste vi ställa om den industrin, så att den tillverkar andra produkter, som vi dessutom kanske har bättre nytta av.

Vilka är då de försvarspolitiska målsättningar vi ska ta hänsyn till? Vi säger att vi behöver vapen. Vi måste exportera vapen som vi ska kunna ha själva. Men vad är det för hot vi har mot Sverige i dag? Moderaterna och Miljöpartiet är på samma sida i alla fall i den frågan. Vi tror inte att ryssen kommer i morgon eller inom överskådlig tid.

Vad är det då vi ska försvara oss emot? Det kanske är någonting helt annat – klimatpåverkan och infrastruktur som pajar på grund av den. Vi kanske behöver den högteknologiska kompetens som finns inom industrin till någonting helt annat, så att vi kan skydda människor boende i Sverige genom att ställa om. Industripolitiska hänsyn ska tas, men inte som grund för vapenexport. Det är jag en total motståndare till.

Men det som jag egentligen tänkte be Ulrik diskutera och resonera lite grann kring är försvarspolitiska och säkerhetspolitiska hänsyn. Hur kan det komma sig att vi i Sverige menar att försäljning av vapen till diktaturen i Saudiarabien är ett säkerhetspolitiskt intresse för Sverige? Det talas om öppna hamnar i Saudiarabien, men jag köper inte den argumentation som ministern brukar använda sig av.

Anf. 113 ULRIK NILSSON (M) replik:

Fru talman! Vi börjar med den industripolitiska delen. Jag var inne på att detta för ISP och Exportkontrollrådet inte är ett skäl. Men det finns ändå anledning att fundera lite på det här. Ett av de stora svenska exportföretagen är Ericsson. Mobiltelefonsystem har effekter i detta härad, nämner man ibland. Då måste vi fundera på om vi ska ha ett system som

gör det möjligt att exportera utrustning för kommunikation som kan utnyttjas av både dem som är för och dem som är emot regimen och hur man ska hantera det. Där har vi ett typisk industripolitiskt övervägande som behöver göras. Det finns säkert fler. Man måste vara klar över att själva beslutet att vi ska ha en vapenindustri naturligtvis bygger på det inhemska behovet av vapen. Därmed måste man också fundera på hur de företagen får en chans att överleva och fungera.

Sedan tar Bodil Ceballos upp frågan om försvarspolitik och säkerhetspolitik. En av de viktigaste frågorna för framtiden handlar om kommunikationsvägar. Vi ska fundera över vilka som är de strategiska flaskhalsarna, där Sverige har behov av att kommunikationen är öppen. Vissa av flaskhalsarna finns tyvärr i anslutning till stater som vi kanske inte alltid tycker är de bästa. Av geografiska orsaker blir det på det sättet. Det är väldigt enkelt att döma ut det om vi säger att säkerhetspolitik bara handlar om Sveriges gränser. Men handlar det om flödet i Malackasundet kan det bli mer komplicerat.

Anf. 114 BODIL CEBALLOS (MP) replik:

Fru talman! Då undrar jag om en vapenfabrik i Saudiarabien är en flaskhals i Ulriks resonemang, om det är det han menar. Jag kan i alla fall inte se det på det sättet.

Jag tänkte på det här med dubbel användning etcetera. Det är klart att det finns produkter där det kanske är svårt att definiera vilket användningsområde de kommer att få. Då måste man vara väldigt försiktig när man säljer. Men enligt regeringens skrivelse står krigsmateriel för strid för den övervägande delen av försäljningen från Sverige, och denna del ser också ut att öka, även i år – 74 procent står det. Det är krigsmateriel direkt för strid som utgör huvudparten av de vapen som säljs. Sedan kan det vara filter, skyddsvästar och alla sådana saker; det är lite annorlunda kriterier för det, utgår jag från. Men krigsmateriel för strid borde vi verkligen vara väldigt noggranna med hur vi säljer.

Jag tänkte även på artikel 8 i EU:s gemensamma ståndpunkt, som jag tror att den kallas. Den utgår egentligen från samma kriterier som vi har i politiken för global utveckling, att man ska ta hänsyn till fattigdomsproblematiken i de länder som man säljer vapen till. Vi styrs också av den gemensamma ståndpunkten, inte bara av den svenska krigsmaterielexportlagen. Jag skulle vilja att Ulrik Nilsson resonerade lite även kring den frågan. Varför använder vi oss inte av artikel 8 i det EU-regelverk som vi ska följa?

Anf. 115 ULRİK NILSSON (M) replik:

Fru talman! Bodil tar upp frågan om krigsmateriel för strid. Vad gäller utförseltillstånden är det ungefär, om jag nu tittar snabbt, 60 procent som är krigsmateriel för strid, 5,1 miljarder mot 2,8 miljarder för övrig krigsmateriel. Ser vi på den faktiska exporten får vi en annan bild, nämligen den omvända. Där är det ungefär 3,7 miljarder för strid och 6 miljarder för övrig krigsmateriel. Detta varierar över åren, och distinktionen är inte fullständigt glasklar. Dessutom kan man lägga till dem som är bedömda enligt kriterierna för dual use. Det är svårt att dra direkta slutsatser av det här. Vi kan också konstatera att huvuddelen av krigsmaterielen för strid är tyngre utrustning som inte lämpar sig för att till exem-



pel slå ned interna uppror och liknande, vilket har varit ett av föremålen för diskussionerna.

Bodil Ceballos tar också upp den gemensamma ståndpunktens artikel 8. Det är självklart att vi ska följa de regelverk som finns. Det finns en distinktion mellan vad som är nationellt beslutat och vad som är EU:s gemensamma beslut. Jag tycker personligen att det är en fördel om vi kan ha mer och mer gemensamma tolkningar och beslutssystem för vapenexporten inom EU. Jag tycker att vi ska titta noga på både formuleringar och erfarenheter från andra länder i den kommitté som ska se över strategisk exportkontroll.

Anf. 116 HANS LINDE (V) replik:

Fru talman! Vi får en årlig skrivelse, som väl är, till riksdagens bord om vapenexporten under det gångna året. Vi har alltid vid den här tiden på året en debatt i kammaren. För mig innebär det att det är sjunde gången jag står i denna kammare och debatterar svensk vapenexport.

Det som har varit spännande att notera när jag har lyssnat på olika borgerliga företrädare genom åren i debatterna, är att när vapenexporten har ökat något ursäktar man det och säger att det går upp och ned med svängningar i vapenexporten. Men när exporten minskar gör man en stor poäng av att det nu sker en stor minskning av vapenexporten. Ulrik Nilsson gick i sitt anförande i den fällan.

Ulrik Nilsson väljer att gång på gång säga att svensk vapenexport varierar över tid. Det är inte sant, Ulrik Nilsson. Det kan Ulf Nilsson vara hederlig nog att erkänna. Från 1994 fram till 2002 låg svensk vapenexport på mellan 3 och 4 miljarder kronor varje år. Inte någon gång har den varit högre än 4 miljarder kronor under den långa perioden. Vi var även då många gånger kritiska till vapenexporten, men den var aldrig högre än så.

Sedan den borgerliga regeringen tillträdde 2006 har svensk vapenexport aldrig varit lägre än 9 miljarder kronor, och den har inte varierat över tid. Det har skett en mycket kraftig ökning under lång tid av svensk vapenexport. Det kan vi inte blunda för.

Vi politiker behöver se detta faktum och ta konsekvenserna genom att antingen acceptera det regelverk som finns eller genom att ställa krav på att regelverket ska förändras. Det har vi i Vänsterpartiet gjort. Vi har tydligt och klart sagt att det behövs ett demokratikriterium. Det avfärdar Ulrik Nilsson med att vi kan döma ut olika saker på känslomässig grund och hänvisa till Saudiarabien. Nej, jag har inte klassat Saudiarabien som en diktatur på känslomässig grund. Jag gör det utifrån Vänsterpartiets värderingar, hur vi ser på demokrati och diktatur. För oss är det uppenbart att Saudiarabien i dag är en diktatur. Frågan är om Moderaterna anser att det är lika självklart att klassa Saudiarabien som diktatur.

Anf. 117 ULRİK NILSSON (M) replik:

Fru talman! Ja, det är fråga om en årlig skrivelse. Jag kommenterade också det faktum att vi har en tendens att försöka värdera just det senaste årets utfall. Om det passar politiska skäl, som det gjorde för oppositionen förra året, att lyfta upp ökningen i exporten, borde man egentligen på samma sätt nämna minskningen i exporten. Men båda är sakligt lika fel. En stor del av volymen i vapenexporten löper enligt avtal som har funnits

i väsentligt många år. Det handlar mycket om vilka år som affärer faller in och vilka år leverans sker.

Därför kan vi ta varandra i hand och borde förhålla oss intellektuellt till detta och säga att exporten är i stort sett oförändrad. Det sade jag i mitt anförande, nämligen att det ser ut ungefär som tidigare år, även om det av siffrorna kan tolkas som en minskning. Ingen från er sida visade den ödmjukheten för ett år sedan.

Hans Linde tar återigen upp frågan om hur man definierar demokrati och diktatur. För mig var det väsentligt enklare innan jag började sätta mig in i frågan. De senaste 15–20 åren har åtskilliga stater som en gång i tiden var enpartistater – jag tyckte inte att de var demokratier, och det kan vi möjligen ha en diskussion om – kommit att bli något som statsvetarna i dag kallar elektoral diktaturer, det vill säga länder där systemet på papperet ser ut att vara en demokrati men där i realiteten bara en maktgruppering har chans att vinna ett val.

Anf. 118 HANS LINDE (V) replik:

Fru talman! Ibland ställer vi i oppositionen komplicerade knäckfrågor som vi vet är svåra att ge ett bra och rimligt svar på under de två minuter vi har till förfogande i talarstolen. Men jag ställde ett par ganska enkla frågor till Ulrik Nilsson: Är Saudiarabien en demokrati eller diktatur? Utifrån Moderaternas syn på diktaturer och demokratier, hur klassificerar man Saudiarabien?

Vilken lång utläggning! Tyvärr är det inte första gången det låter så från moderata företrädare. Försvarsminister Karin Enström har gång på gång jagats av denna fråga utan att kunna ge ett tydligt svar. Det är pinsamt att ett parti som sitter i Sveriges regering inte tydligt och klart kan säga att Saudiarabien enligt alla kategorier och klassificeringssystem som finns är en tydlig diktatur.

För oss i Vänsterpartiet är det inte så komplicerat. Vi anser att det finns tydliga kriterier som ett land måste leva upp till för att vara en demokrati. Flerpartival är ett kriterium, och oberoende domstolar, fri press och övriga fria medier samt fria och oberoende fackföreningar är andra. Saudiarabien lever inte upp till något av kriterierna. Det handlar inte om att vi klassificerar Saudiarabien som diktatur på känslomässig grund. Vi gör det därför att det är ett objektiva faktum, som Moderaterna uppenbarligen blundar för.

Vi måste reda ut några frågor om svensk vapenexport, Ulrik Nilsson. Det är inte många saker som stämmer när du beskriver svensk vapenexport. Den varierar inte över tid. Det har skett en mycket kraftig ökning av svensk vapenexport under en lång tid. Det sker inte på grund av några kontrakt som Olof Palme signerade i början av 80-talet. Det är ärligt talat trams! Vi har under de gångna åren sett hur en lång rad nya mycket kostsamma affärer har inletts. Det har varit nya kontrakt och nya affärer. Det har handlat om nya affärer med JAS Gripen-plan, övervakningssystem till Saudiarabien och Pakistan. Det är de affärerna som har dragit upp exporten. Ta ansvar för er egen politik!

Anf. 119 ULRİK NILSSON (M) replik:

Fru talman! Jag får ta hjälp av den statsvetare som satt med i KEX-kommittén. Han indelade stater i fyra grupper.

Den första gruppen är monarkier. Då menade statsvetaren traditionella monarkier, inte de konstitutionella monarkierna. De har inte ett demokratiskt system för att välja sin ledning. Där faller Saudiarabien, Förenade Arabemiraten och åtskilliga till in. Vi kan naturligtvis ibland fundera över om de går åt rätt eller fel håll, hur förändringar hanteras. Naturligtvis kan vi inte se de länderna som demokratier.

Den andra gruppen är enpartistater. De är inte demokratier. Där kan vi också räkna upp ett antal.

Den tredje gruppen är de stater jag nämnde tidigare, nämligen de elektorala diktaturerna. Det är länder där ett maktblock inte förlorar makten även om det sker på nominell nivå. Där finns det problem att göra bedömningar. Jag försökte belysa att det inte alltid är så glasklart.

Den fjärde gruppen är demokratier med ett system som vi normalt sett anser uppfyller demokratins krav.

Jag tycker att det var en bra uppdelning som beskriver de problem vi har.

Hans Linde kommer tillbaka till om volymen har varit oförändrad över tiden eller ej. Vi är tillbaka till frågan om vi ska se till ett år eller en trend, som han hävdar har ökat mycket sedan 2005–2006. Ska vi inflationsjustera? Jag vet att utförselbesluten har fattats i enlighet med lagstiftningen. Jag har förtroende för lagstiftningen och noterar att det är den vi behöver se över för att stärka den gentemot icke-demokratier.

Anf. 120 OLLE THORELL (S) replik:

Fru talman! Jag vill ställa några frågor till Ulrik Nilsson om nedrustning och humanitära konsekvenser.

Socialdemokraternas hållning avfärdas av statsrådet Bildt och till del av Ulrik Nilsson som att det är naivt och orealistiskt att tro att humanitära konsekvenser plötsligt skulle få kärnvapenstaterna att sluta inneha kärnvapen.

Men det är inte naivt och orealistiskt. Det var lika naivt och orealistiskt att tro på ett förbud mot personminor, ett förbud mot klustervapen, att kräva att apartheid skulle upphöra på 60- och 70-talen, att tro att muren skulle falla någon gång i Europa eller att tro att diktatorerna i Nordafrika skulle falla som dominobrickor. Det var ingen människa som trodde det. Det är ingen människa med lite mer cynisk hållning än jag som tror att kärnvapen kommer att förbjudas och försvinna. Men det är möjligt.

Låt mig citera Nelson Mandela, som sade: ”Det verkar alltid omöjligt till dess det är gjort.” Samma sak är det med kärnvapenedrustning.

Jag skulle vilja fråga Ulrik Nilsson ifall Moderaterna ställer sig bakom den linje som utrikesministern fört fram, att arbetet med att föra fram de katastrofala humanitära konsekvenserna av kärnvapenanvändning är ”ett sticksår” som inga seriösa länder har engagerat sig i.

Anf. 121 ULRİK NILSSON (M) replik:

Fru talman! Låt oss börja med att konstatera – och där tror jag att Olle och jag kan vara överens – att kärnvapen har katastrofala humanitära konsekvenser. Det är egentligen inte en fråga att diskutera. Sedan pratar vi om vilka strategier som är bäst för att få alla parter att inse att det där med kärnvapen är en rätt korkad idé, alldeles oberoende av humanitära eller andra skäl.

Låt oss också konstatera att till skillnad från truppminor och ett antal olika saker som Olle Thorell nämnde har kärnvapen varit en väldigt viktig del i den strategi som har byggts upp sedan efterkrigstiden och i terrordbalansen. Därmed tror jag att det inte kommer att vara de humanitära aspekterna som är avgörande för de länder som har kärnvapen eller har för avsikt att skaffa sig kärnvapen. Det kanske allra mest skrämmande i dag är att fler stater vill ha kärnvapen. Det kommer inte att vara de humanitära skälen som är avgörande där.

Jag tycker att Sverige i alla lägen ska nämna alla aspekter på problemet, föra fram dem och vara en konstruktiv partner i allting från att försöka få kärnvapenmakterna att reducera sitt innehav till att hindra spridningen av kärnvapen.

Anf. 122 OLLE THORELL (S) replik:

Fru talman! Jag fick inget svar på min fråga angående om det är en moderat eller borgerlig hållning i allmänhet att detta att föra fram de humanitära konsekvenserna av kärnvapenanvändning är ett stickspår som inga seriösa länder har engagerat sig i. Eftersom jag inte fick något svar hoppas jag att jag får det i nästa replik.

Vad gäller att man måste ha en bred palett: Javisst är det så, men paletten blir inte bredare av att man struntar i att föra fram den här aspekten eller ställer sig bakom sådana initiativ. Paletten blir väl bredare ju fler insatser man gör. Vi är för att vi ska arbeta inom CTBT, FMCT, en zon fri från massförstörelsevapen i Mellanöstern, NPT och så vidare.

Vi är förstås för det, men bara för att man är för det behöver man inte vara emot ytterligare en aspekt som kanske kan visa sig framgångsrik. Det är inte så att det på nedrustningsfältet är mängder av framgångar som riskerar att inte bli av därför att man driver detta spår också. Jag förstår inte riktigt Ulriks resonemang här.

Man får väl inte kärnvapenstater att nedrusta sina kärnvapen genom att inte tjata på dem? Ska man ställa sig på samma sida som de, vara snäll, hålla med, hålla på med teknikaliteter och flytta kommatecken i diverse avtal i stället för att med klar och tydlig röst säga att de humanitära konsekvenserna av kärnvapenanvändning är så oacceptabla att dessa vapen måste förbjudas? Vad är felet i att säga detta till kärnvapenstaterna?

Anf. 123 ULRIK NILSSON (M) replik:

Fru talman! Jag har ett par gånger här i debatten sagt att det inte går att ifrågasätta att de har förödande humanitära konsekvenser. Det är naturligtvis en viktig aspekt.

Vi talar just nu egentligen mer om taktiken, hur man för fram, hur man kommer igenom och hur man hittar argumentet som övertygar. Antingen får man någon att säga: Jag ska inte medverka till att sprida kärnvapen till ytterligare någon och inte sprida tekniken. Eller också kan man få någon att säga: Vi måste börja minska på våra arsenaler för att öka säkerheten. Då är frågan: Är det detta argument som kommer att vara avgörande?

Jag tycker att man ska ha en bred palett. Jag tycker att man ska vara tydlig med att en värld fri från kärnvapen vore ett mycket högt ställt mål och någonting att önska och att vi hela tiden ska försöka ta steg däremot.

Men jag inser också att det är de som sitter i förhandlingarna som måste äga verktygslådan, göra avvägningarna och göra bedömningarna.

Jag hör vad Olle Thorell säger. Jag kan inte säga att det är fel att hävda att det där är en viktig aspekt. Men jag tror tyvärr att den är viktigare för dem som står vid sidan än för dem som har att fälla avgörandet. Det är faktiskt kärnvapenmakterna som i hög grad äger ansvaret för att de har sina kärnvapen.

Tyvärr kan jag inte heller blunda för att det i ett antal länder som nu försöker skaffa sig eller hävdar att man har kärnvapen är ett ämne för någon sorts nationell stolthet, vilket är förödande. Därför har jag förtroende för att man måste använda alla de verktyg som står till buds.

Anf. 124 CHRISTER WINBÄCK (FP):

Fru talman! Mänskliga rättigheter och demokratihänsyn måste stå högt på dagordningen när vi beslutar om de nya villkoren för hur vi exporterar vapen.

61 länder fick leveranser av svensk krigsmateriel under år 2012. Bland dessa finns det länder som vi ser som mindre demokratiska och som kränker mänskliga rättigheter. Så vill vi inte ha det.

Därför ser jag och Folkpartiet fram emot den utredning som för närvarande pågår och där alla riksdagspartier deltar. Särskilt intressant kommer det att vara hur man hanterar följdleveranser, om leveranser kan och ska brytas om situationen förändras i ett land eller försämras, oavsett om landet går in i en konflikt, bryter mot mänskliga rättigheter eller blir mindre demokratiskt.

Redan i dag är respekt för mänskliga rättigheter ett centralt villkor för att vapenexport ska få ske. Sedan har vi möjligen i denna kammare lite olika syn på hur detta följs och vad som bör göras på sikt.

Fru talman! Sedan Olle Thorell inledde vår debatt för en och en halv timme sedan har 117 personer dött av handeldvapen. Små och lätta vapen är ett av vår tids största gissel. Konsekvenserna av användandet av dessa stannar inte vid de omedelbara och uppenbara i form av spillda liv, bestående men, handikapp och långtgående psykiska skador. Utöver de förödande konsekvenserna för de drabbade individerna bidrar väpnat våld också till långtgående konsekvenser för samhället.

Väpnat våld inverkar också på staters produktivitet, såtillvida att majoriteten av offren kommer från den unga och produktiva befolkningen och reducerar möjligheterna till produktivt arbete. Minskad livskvalitet och ökad osäkerhet som följer av väpnat våld kan också inverka negativt på privat investeringsvilja. Totalt sett underminerar väpnat våld möjligheterna till utveckling och utgör ett direkt hinder för uppfyllelse av millenniemålen.

Vi har hört många siffror om vad våld och vapen kostar och används till. FN:s program för utveckling, UNDP, uppskattar att den totala kostnaden för väpnat våld enbart i länder som befinner sig utanför konflikt uppgår till 163 miljarder dollar årligen.

I dessa sammanhang utgör det väpnade våldet ett hinder även för vårt bistånd. Det är ett direkt hot mot biståndsarbetare och medverkar till att biståndsmedel måste användas till säkerhetsarrangemang och att mildra de omedelbara konsekvenserna av våldet snarare än till utveckling. Det hindrar också den långsiktiga utvecklingen mot tillväxt och välfärd.

Sverige måste fortsatt finnas med på den internationella arenan för att kraftfullt arbeta vidare för ett bekämpande av den okontrollerade spridningen av små och lätta vapen. Därför glädde det mig när FN:s vapenhandelsavtal nyligen kunde röstas igenom i generalförsamlingen, dessutom med överväldigande majoritet. Endast några få stater röstade emot eller avstod från att rösta. Inför detta beslut satt experter och diplomater och förhandlade i två veckor för att hitta skrivningar som de flesta kunde ställa upp på. Särskilt roligt var det att Sveriges delegationsledare, ambassadör Paul Beijer, gjorde en berömvärd insats i New York, enligt vad flera källor har berättat för mig.

Om fyra dagar öppnas möjligheten till signering av avtalet, och vi hoppas naturligtvis att många länder sänder så höga representanter som möjligt till signeringen, för att ytterligare understryka vikten av avtalet.

Jag har under många år arbetat med frågor om lätta vapen med goda företrädare ur denna kammare från de flesta partier. Då den okontrollerade handeln med vapen är internationell – vapen flödar över gränserna och många länder har inte själva tillräcklig kunskap för att hantera dessa frågor – startades ett internationellt forum av parlamentariker för att kunna arbeta tillsammans i detta. Jag vill här särskilt lyfta fram Håkan Juholt från Socialdemokraterna och vår nuvarande försvarsminister Karin Enström från Moderaterna, som tillsammans med kolleger från det spanska parlamentet var initiativtagare till denna organisation. Sverige är sedan dess en viktig finansör av detta arbete.

Det är då extra roligt att utskottet i betänkandet uppmärksammar denna plattform som ett viktigt verktyg för dialog och informationsutbyte för att därigenom kunna begränsa spridningen av dessa vapen. Jag sitter i dag som vice ordförande i denna organisation och tro mig, det finns otroligt mycket kvar att göra.

Fru talman! När jag var tio–tolv år och promenerade till skolan på morgnarna tittade jag ofta upp mot himlen. Vad jag tittade efter var om jag skulle se ett svampformigt moln vid horisonten. Det var åren efter Kubakrisen, när världen höll andan inför ett eventuellt kärnvapenkrig.

Det präglade mig mycket som liten gosse att världen kunde vara en osäker plats. Tack och lov hände inte det mest fruktade. Åren gick, och nedrustningsansträngningar tillsammans med en i övrigt något fredligare värld gjorde att man så småningom glömde att titta efter det där molnet. I dag, om jag hade varit liten, hade jag kanske upplevt lite av samma känsla med länder som nyligen skaffat kärnvapen och testat dem eller länder som vi tror kan få det inom en nära framtid.

Som tidigare nämnts träffade jag och Olle Thorell för två veckor sedan en hibakusha, en dam som överlevde den kärnvapenladdning som detonerade över Nagasaki. Hon var sju år när det hände men berättade med mycket klara minnen för oss vad som hände och hur hon upplevde det och hur hennes liv gestaltade sig efter denna händelse.

Hon åker nu tillsammans med ett större gäng på Peaceboat, ett fartyg som åker jorden runt, för att berätta om fasorna med kärnvapen och få oss parlamentariker att förstå varför vi måste ha ett större engagemang i frågan. Tillsammans med civilsamhällesorganisationer som Läkare mot Kärnvapen, IKFF med flera gör de det möjligt för oss att få information och ofta ett bredare synsätt på många av dessa frågor. Tack ska ni ha! Det hjälper oss att bli lite klokare och förhoppningsvis fatta bättre beslut.

Hotet i dag är inte mindre, men det har ändrat karaktär. Ett kärnvapenkrig mellan USA och Ryssland framstår inte i dag som det största hotet. Här har snarare andra länder kommit ut på banan som större hot – länder med svagare demokratisk kontroll. Även terrorister med kärnladdningar skulle kunna vara ett förmodat hot på sikt.

Kärnvapen är inte en angelägenhet enbart för kärnvapenstater. Icke-spridning och nedrustning berör oss alla och är frågor där vi tillsammans måste arbeta för en kärnvapenfri värld. Sverige bör vara ett av de mest aktiva länderna i arbetet för detta. Sverige bör göra allt för att fortsätta gå i fronten för såväl icke-spridning som nedrustning.

Anf. 125 KERSTIN LUNDGREN (C):

Fru talman! Sverige har ett eget försvar. Vi deltar med den resurs vi har i internationella insatser. Så sent som i dag har vi till kammaren fått en proposition från regeringen om insatser i Mali, där vi ska delta tillsammans under FN-fanan.

Vårt försvar behöver bra utrustning både här hemma och för insatser för fred och säkerhet utanför Sveriges gränser. Vi skulle naturligtvis kunna köpa från andra tillverkare, men som en följd av vår historiska hållning, vår neutralitetspolitik, har vi utvecklat en förmåga som också tagit fasta på de särskilda förutsättningar som gäller i Sverige, klimatologiska och andra, och har med detta en försvarsindustri som är en del i vår säkerhetspolitik. Den är en del i att säkra vårt försvars förutsättningar genom den kompetens och kunskap som de har utvecklat.

Vi har en möjlighet att sälja. Den möjligheten är dock väldigt strikt reglerad. Vi får inte sälja vapen från Sverige om det finns sanktioner från FN och EU. Vi har ett förbud att sälja om det inte finns ett tydligt försvars- eller säkerhetspolitiskt intresse som talar för en försäljning. Naturligtvis får det då heller inte strida mot våra principer och målsättningar när det gäller utrikespolitiken.

Till detta kommer att vi har ett nytt läge genom vårt medlemskap i EU. Vi har ett gemensamt regelverk i EU. Vi har en gemensam marknad. Vi har en samverkan när det gäller försvarsmaterielutveckling. Vi ser också att 29,8 procent av vår export – mest – går till EU. Det framgår av den skrivelse som vi nu behandlar.

Regelverket kompletteras av den svenska lagstiftningen, som förstärker och ska vara tydlig. Vi har ett uppdrag att tydliggöra den ytterligare i de delar vi tycker att den inte lever upp till våra krav. Jag är glad att vi sedan förra gången vi diskuterade frågorna i den här skrivelsen har fått en utredning på plats som prövar vår krigsmaterielexport och regelverket för den.

Skrivelsen är den 28:e i ordningen. Det är en rätt lång tid vi kan överblicka och göra jämförelser när det gäller vår export. Vi kan se att mycket har förändrats under resans gång. Vi har tillfört produkter med dubbla användningsområden, och nu finns också tekniska frågor med som inte har funnits med sedan tidigare. Det framgår av skrivelsen. Det handlar om allt från kläder till värmväxlare, radarsystem och telekomprodukter. Det är alltså en väldigt bred karta som vi här har möjlighet att granska.

Precis som tidigare har sagts sker det en variation över tid. Det är långa led vi talar om när det handlar om försäljning. Som sagt ser vi 2012 en minskning med 30 procent i förhållande till 2011, men det är bara en

del av den variation som vi kan pröva över tid. De långa följdleveransvillkor som gäller är intressanta att granska i den utredning som ska komma. De är något som påverkar oss på olika sätt, men de är en viktig del att pröva i den utredning om skärpt lagstiftning som vi har framför oss.

Utförsel måste ske med respekt för mänskliga rättigheter. Det är ett centralt villkor. Vi får inte heller ha utförsel om det råder väpnade konflikter. I det här fallet har frågan om Syrien varit uppe.

Från svensk horisont skulle vi inte kunna godta en överföring av krigsmateriel till Syrien. Att överföra till den syriska staten och Assad är över huvud taget inte aktuellt, men det är inte heller aktuellt att göra det till någon av de grupper som finns i Syrien. Det skulle strida mot de villkor vi har i vår svenska lagstiftning.

Jag vill fästa uppmärksamhet på att det finns en global lista och att det finns vapen i EU som kan ha en svensk historia. Därför fasar jag för det beslut om embargo som EU nu har fattat. Det kan komma att upptäckas vapen med svensk hel- eller delhärkomst i Syrien. Men det återstår att se. Jag beklagar verkligen att embargo hävdades.

Debatten i dag, fru talman, har också rört nedrustningsfrågorna. Jag tycker att vi är tydliga i utskottet. Utrikesutskottet har en väldigt tydlig skrivning. Det är en tydlig nedrustningsambition i utskottet, och det är en klassisk och stark ståndpunkt från svensk sida. Vi står starkt bakom denna.

EU har nämligen ingen röst här. EU kan inte vara en riktig aktör, för vi har två kärnvapenmakter i EU. Frankrike och England har ju, så att säga, en kärnvapenbaserad strategi.

Det var tydligt för mig som hade möjlighet att vara med på NPT-konferensen i New York härförleden vilken roll och vilken effekt det fick för EU:s möjligheter. Det hade också en betydelse för hur det allmänt utvecklades i diskussionerna.

Därför är det viktigt att vi från svensk utgångspunkt, tillsammans med likasinnade, sätter tryck på alla kärnvapenmakter för att därmed minska inte bara rustningsutvecklingen utan också nyrekryteringen. Om kärnvapenmakterna rustar sina arsenaler är det klart att det bidrar till att motivera nyrekrytering till kärnvapenskan. Och det är en linje som inte någon av oss vill se.

Därför behöver vi säkra en stark nedrustningsröst för att hindra spridning. Det är vitalt. I botten, fru talman, handlar det faktiskt om att också rädda det mycket sköra NPT-avtal som vi fortfarande har kvar. Många har ifrågasatt om det skulle överleva, men det gör det så här långt.

Jag tänker på nedrustningskonferensen 2015. Om vi inte mäktar med att gå på nedrustning, icke-spridning och fredlig användning kommer det att bli svårt att kunna klara detta 2015. Vi har några år på oss. Jag hoppas att alla – och då säger jag alla – lyssnar till utrikesutskottets tydliga signal i den här delen, fru talman.

Med det yrkar jag bifall till utskottets förslag och avslag på reservationerna.

Anf. 126 DÉsirÉE PETHRUS (KD):

Fru talman! Tiden går. Många vill kanske gå hem. Men alla partier bör ju markera var de står i de här jätteviktiga frågorna.



Jag hade, precis som Kerstin Lundgren, tänkt att jag skulle inleda just med att säga att det här är ganska komplicerade frågor, fru talman. Man pratar om vapenexport, och så kan man läsa om pumpar, värmväxlarplåt, B-filter, telekomprodukter och mätsystem. Det är en stor variation på det som ingår i underlaget till det som är krigsmateriel för strid.

Som några sade är det en uppdelning här. Det är väldigt bra pedagogiskt upplagt. Men det är ändå viktigt att vi försöker följa upp det. Vad är det som är förändring över tid?

Mot bakgrund av det som är vårt lands utrikes-, säkerhets- och försvarspolitiska mål har vi i viss utsträckning valt att tillåta export av krigsmateriel. Det regleras i svensk lag, som har nämnts här, men också i EU:s gemensamma ståndpunkt om vapenexport och i olika internationella överenskommelser.

Sverige har som ett alliansfritt land haft behov av en egen vapenindustri för att försörja det egna försvaret. Det svenska försvaret har gått igenom stora neddragningar under en längre tid. Det innebär naturligtvis att det inte finns avsättning för produkterna som tidigare på den inhemska marknaden. Det gör att man i stället vill få avsättning för dem på andra marknader.

Men krigsmateriel får endast exporteras om det finns säkerhets- eller försvarspolitiska skäl för det och om det inte strider mot Sveriges utrikespolitik. Det är väl det som jag har tyckt att den stora diskussionen handlar om. I vår utrikespolitik är ju mänskliga rättigheter och demokrati prioriterade områden.

Den här diskussionen för vi nu i den parlamentariska utredningen. Hur ska de här vägas mot varandra i vår bedömning om vi skickar iväg krigsmateriel till det som vi inte tycker är en demokrati?

De kriterier som finns uppställda handlar om situationen i mottagarlandet, att man ska ta hänsyn till respekten för mänskliga rättigheter, internationell och humanitär rätt, huruvida det råder spänningar eller väpnad konflikt i det mottagande landet, om det finns risk för att vapen kommer på avvägar eller vidareexporteras och huruvida exporten allvarligt skulle kunna störa landets hållbara utveckling.

Man ska bedöma om vapnen kan användas i en regional konflikt och om det finns ett vapenembargo mot landet. EU kan då till och med gå längre när det gäller vapenembargo än FN:s säkerhetsråd.

Vi brukar prata mycket om att vi ska titta på PGU, politik för global utveckling. Vi ska titta på mänskliga rättigheter. Och det som vi vill ska gälla. Allt det här finns egentligen i regelverket, som jag ser det. Ändå skickas vapen till länder som utövar inre repression och som inte är demokratier. Därför har vi kristdemokrater länge – i alla fall vet jag att det har varit så i vårt principprogram sedan 2001 – drivit frågan om att få ett speciellt demokratikriterium och en översyn och en skärpning av exportkontrollen.

I utrikesutskottet fick vi därför våren 2011 ett beslut om att regeringen skulle komma tillbaka med ett förslag om en utredning för att skärpa lagstiftningen på krigsmaterielområdet. I juni 2012 fattade regeringen beslut om den parlamentariska kommittén för översyn av exportkontrollen av krigsmateriel.

Det huvudsakliga syftet med utredningen är faktiskt att man ska lämna förslag på skärpningar. Det står så. Den ska komma med förslag

på skärpningar, särskilt avseende exportkontrollen gentemot icke-demokratiska stater. Uppdraget ska redovisas i december 2014.

Här hoppas jag att vi nu får ett demokratikriterium, en tydligare lagstiftning och en ökad transparens.

Man kan läsa i skrivelsen från regeringen att under 2012 har krigsmaterielexporten minskat från 14 till 10 miljarder kronor. Den totala exporten har då minskat med ungefär 30 procent jämfört med 2011.

Det största mottagarlandet, som någon var inne på, är Indien, med 1 ½ miljard. Sedan kommer Saudiarabien med närmare 1 miljard. Därefter är det Frankrike, Pakistan och Thailand. Det är länder som vi exporterar till.

Exporten till Indien är, som flera har varit inne på, faktiskt ett stort antal följdleveranser för tidigare exporterat armémateriel. Det handlar om ammunition men också om reservdelar och olika komponenter.

När det gäller Pakistan och Saudiarabien är exporten fortsatta leveranser av Erieyesystemet, den luftburna spaningsradarn. Och vad gäller Pakistan har, som tur är, inga nya affärer beviljats sedan 2007 på grund av den politiska utvecklingen i landet.

Här har ISP fått en väldigt stark och viktig roll i att förhindra att nya affärer görs i länder där den politiska situationen är komplicerad, som den anses vara i just Pakistan.

Exporten till Saudiarabien, som man beslutade om 2005 och som har debatterats mycket i medierna, förlängdes med automatik 2010. Det nuvarande avtalet gäller fram till 2015. Då hoppas jag att vi har ett nytt regelverk på plats och får en helt annan bedömning än den som vi har haft hittills. För oss kristdemokrater är det viktigt.

Vi har haft några utgångspunkter som jag vill redovisa, fru talman.

Det första är att få till stånd ett demokratikriterium, där vi ska bringa klarhet i varför vi fortsätter att skicka vapen till diktaturländer. Det vill inte vi.

Det andra är ökad öppenhet och transparens när det gäller Exportkontrollrådets verksamhet, där parlamentariker sitter. Vi tycker att sekretessen gör att vi inte får den demokratiska insyn som behövs.

Det tredje är att se över den positiva presumtion som finns för följdleveranser. Vi tycker att om man har gått in i ett land så ska man inte per automatik få sina följdleveranser, utan vi måste se till utvecklingen i landet, framför allt när det gäller respekten för mänskliga rättigheter.

Det fjärde är att vi anser det vara viktigt att vi ser vår vapenexport inom ramen för hållbar utveckling. Det brukar vi prata om i PGU. Att skicka vapen med ena handen och få konflikter och så ställa till rätta med biståndsmedel med den andra handen är inte konstruktivt, utan vi måste få ett holistiskt sätt att se på världen.

Det femte och sista är att vi också behöver ha en ökad kontroll av kreditgivningen för krigsmaterielexport till icke-demokratier, vilket flera här har tagit upp.

Inga vapen är så billiga, lätthanterliga och mer vitt spridda än små och lätta vapen. Inga vapen dödar heller fler människor. Omkring 875 miljoner små och lätta vapen är i omlopp och bidrar årligen till att en halv miljon människor dör. FN:s arbete mot små och lätta vapen som syftar till att öka medvetenheten om den destabiliserande effekt de kan ha är viktigt att understödja. Betydelsen av ett FN-regelverk genomsyrat av

säkerhetsrådets resolutioner rörande kvinnors och barns utsatta situation i väpnade konflikter kan inte nog understrykas.

Vi kristdemokrater välkomnar att FN:s generalförsamling med en stor majoritet i april i år röstade för ett legalt bindande internationellt avtal för konventionella vapen, ATT, alltså Arms Trade Treaty. Det är dock beklagligt att Iran, Nordkorea och Syrien röstade emot avtalet. Men det ska åtminstone förhoppningsvis bidra till att motverka och ge verktyg för att bekämpa den illegala vapenhandeln i större utsträckning än i dag.

Fru talman! Spridningen av massförstörelsevapen utgör ett av de stora hoten mot internationell fred och säkerhet. Dessa vapen har katastrofala humanitära följder. Vi diskuterar ofta vad Iran respektive Nordkorea kan ta sig för om det vill sig riktigt illa och om Syrien har använt kemiska vapen. Det är alltså frågor som är högst levande, och målet måste vara att alla former av massförstörelsevapen ska avvecklas, oavsett var de finns.

I går hade vi här i riksdagen ett seminarium om kurderna som dog i Halabja. Anfalkampanjen tog 182 000 kurders liv i kemiska vapenattacker mot befolkningen. Efter det fick vi som tur var en diskussion om och ett arbete mot massförstörelsevapen.

Fru talman! Kärnvapenstater tar på sig ett stort ansvar. De måste få starka påtryckningar att nedrusta både taktiska och strategiska kärnvapen, förbinda sig att inte utveckla nya kärnvapen och ratificera provstoppsavtalet. Vi ska också stödja IAEA:s arbete med att förhindra att kärnämnen och kärnteknik används för militära ändamål.

Jag blir lite fundersam över Moderaternas inställning när det gäller att driva på i de här frågorna. Jag tycker att vi måste vara en pådrivande kraft. Sverige har en väldigt viktig roll i det arbetet, och en av anledningarna till att Kristdemokraterna inte har velat gå med i Nato är just kärnvapendoktrinen. Det är alltså väldigt viktigt att Sverige driver på i dessa frågor.

Avslutningsvis, fru talman, är de mänskliga fri- och rättigheterna odelbara och universella. Svensk krigsmaterielexport äger inget undantag från de mänskliga rättigheternas universella giltighet. Jag tror att vi bäst uppnår att öka de mänskliga rättigheterna genom att införa någon form av stärkt lagstiftning och ett demokratikriterium i svensk krigsmateriellexport. Jag hoppas att Sverige på så sätt ska vara ett föregångsland.

Anf. 127 HANS LINDE (V) replik:

Fru talman! Det betänkande vi nu debatterar i riksdagen och som vi senare ska rösta om behandlar både vapenexporten från Sverige under 2012 och en lång rad olika nedrustningsfrågor.

Jag har inte så mycket att säga om Kristdemokraternas syn vare sig på vapenexport eller på kärnvapen. Men problemet är inte vad Kristdemokraterna tycker. Problemet är att Kristdemokraterna inte har fått något genomslag alls i regeringen på de här punkterna. Det kan vi trots allt konstatera efter sju år med en borgerlig regering: På inga av dessa punkter ser vi några kristdemokratiska avtryck.

Till Désirée Pethrus säger jag väl lycka till med det fortsatta arbetet på de två punkterna.

Jag begärde dock replik om en helt annan fråga. För ett par veckor sedan deltog jag och Désirée Pethrus i en konferens om Arktis i Kiruna

där vi hade möjlighet att träffa urfolk från hela regionen – från norra Sverige, Finland, Norge, Ryssland, Alaska och Kanada. Det var oerhört spännande samtal. De beskrev både de enorma klimatförändringar vi nu ser över hela Arktis och den militarisering vi just nu ser av Arktis.

Vi ser nu hur både Ryssland och Norge skapar arktiska bataljoner. Vi har sett både Ryssland och USA öka sina överflygningar av Arktis när det kommer till bomb- och spaningsplan. Vi vet att Kanada har genomfört stora militärövningar i Arktis, och vi har haft stora militärövningar också i norra Sverige – i Norrbotten och i Västerbotten – och i Finland och Norge.

Vänsterpartiet var tydligt på den här punkten: Vi vill inte se en militarisering av Arktis av en lång rad skäl. Vi vill att detta ska vara ett samarbetsområde, ett fredligt område. Därför har vi lagt fram ett konkret förslag som nu behandlas i betänkandet. Vi har sagt att Sverige borde arbeta för demilitarisering av Arktis och att Sverige borde arbeta för en konvention som förbjuder kärnvapen inom Arktis för en kärnvapenfri zon i Arktis, precis på samma sätt som finns i Antarktis.

Detta säger de borgerliga partierna och Kristdemokraterna nej till. Varför?

Anf. 128 DÉsirÉE PETHRUS (KD) replik:

Fru talman! Det gläder mig att Vänsterpartiet tycker att det är tråkigt att Kristdemokraterna inte har större inflytande och inte är ett större parti. Det ser vi fram emot att kunna satsa på inför valet för att kunna sätta ett ännu större avtryck än vad vi gör i dag.

Allt som pågår i förhandlingar syns dock inte. Jag skulle vilja säga att vi hade en ganska viktig ingång i att faktiskt få till stånd den parlamentariska utredningen. Det tog lite tid, men jag tror faktiskt inte att det hade blivit någonting om inte Kristdemokraterna hade tryckt på, för vi har haft det här i vårt principprogram under en väldigt lång tid i det samarbete som vi satte i gång för den här frågan.

Vänsterpartiet har funnits med tidigare tillsammans med Socialdemokraterna, men det är faktiskt först nu som den här utredningen har kommit till stånd, och jag är väldigt stolt över att vi har fått sätta det avtrycket.

När det gäller Arktis håller jag med om att det var väldigt många olika frågor som togs upp, framför allt av ursprungsbefolkningen som var med på den konferensen. Jag uppfattar ändå att regeringen är inne på att det ska få bli ett område som inte är militariserat, ett spänningsfritt område. För vår del finns det naturligtvis ingenting som säger att vi inte skulle vara för en kärnvapenfri zon. Regeringen har sagt att man ska jobba för det i olika områden, till exempel när det gäller Mellanöstern.

För vår del finns det egentligen ingenting som hindrar, men jag uppfattar att det svar vi har gett här handlar om att vi nog är ganska överens om att detta är någonting som Sverige ska jobba för. Vi ska jobba för nedrustning. Vi ska jobba för att minska kärnvapnen i världen. Det är Sveriges linje, men när man jobbar med motioner så här blir de besvare och läggs till handlingarna.

Anf. 129 HANS LINDE (V) replik:

Fru talman! Låt oss börja med frågan om utredningen. Jag tycker nog att vi får vara ärliga när det gäller den historia som finns.

Anledningen till att vi nu har en utredning om svensk krigsmateriel-export grundar sig i att vi 2011 hade ett läge i Sveriges riksdag när vi faktiskt hade en oerhört bred majoritet för att införa ett demokratikriterium. Redan 2011 hade vi kunnat införa ett demokratikriterium som hade förbjudit vapenexport till diktaturer. Men det var ett par partier – Kristdemokraterna var tyvärr ett av dem – som i stället valde att göra en bred överenskommelse med Moderaterna som innebar en utredning.

Nu hoppas Kristdemokraterna, förstår jag, på att det här ska leda till ett demokratikriterium. Vi hoppas också det. Men som man säger: Den som lever får se. I det här fallet får man leva ganska länge för att se några resultat. Utredningen ska ju inte presentera några resultat förrän i december 2014, och först tidigast 2017, när riksdagen debatterar vapenexport på våren, kan vi se om den här utredningen har lett till några eventuella förändringar av svensk krigsmaterielexport.

När vi då kommer till frågan om Arktis är det trots allt så att Sverige precis har avslutat sitt ordförandeskap i Arktiska rådet. I två år har Sverige lett Arktiska rådet. Under dessa två år har inte ett enda initiativ lyfts fram för att minska den militarisering som pågår av Arktis. Om vi nu är alldeles överens i de här frågorna, att det borde upprättas en kärnvapenfri zon i Arktis, varför har man då inte drivit den frågan? Varför har inte den borgerliga regeringen lyft upp den frågan på dagordningen?

Det finns goda andra exempel. Antarktis är i dag en kärnvapenfri zon. Det finns ingenting som hindrar att vi skulle kunna ta samma initiativ när det gäller Arktis. Vi vet att man genom Spetsbergstraktatet, som snart är hundra år gammalt, har sett till att Svalbard och Björnön i dag är demilitariserade zoner.

Det finns goda historiska exempel på hur man har kunnat samarbeta i de här regionerna för att minska militariseringen. Tyvärr har inte några som helst försök gjorts av den borgerliga regeringen under dess ordförandeskap för att ta tag i de här frågorna.

Anf. 130 DÉSIRÉE PETHRUS (KD) replik:

Fru talman! Jag kan väl säga så här: Det är inte allting man går ut och pratar om när det gäller förhandlingar. Men 2011 var det ju på väg att bara bli ett vanligt betänkande. Det skulle inte ha någonting att göra med att få in någon utredning. Då var vi några stycken som bestämde oss för att nu skulle det bli någonting annat än det vi hade haft tidigare, och nu har vi den. Socialdemokraterna brukar ofta säga att det var tack vare dem, men det var faktiskt så att det var några av oss i Alliansen som bestämde oss för att nu ville vi ha den utredningen. Nu ville vi se ett demokratikriterium.

Likadant var det när det gällde Arktis. Som Hans Linde kanske känner till gjorde vi ändringar i texten på slutet. Det gällde miljö- och oljesanering samt oljeexploatering, där vi ville ha stärkta skrivningar. Det har vi också fått in. Vi gör saker, men det kanske inte alltid är så att vi går ut och tar åt oss äran av det som är bra.

Jag kan hålla med om att vi inte har varit tillräckligt på när det gäller hela frågan om Arktis. Där hade vi kunnat göra mycket mer. Det har

funnits ett lågt intresse i allmänna debatten, i medierna och så vidare. Vi har inte varit på. Hans Linde vet själv hur det är. Vi har fullt upp med många frågor i riksdagen. Men jag återkommer gärna. Det är inte så att Arktiska rådet på något sätt är slut, även om ordförandeskapet är det. Jag tycker absolut att vi kan fortsätta att driva den här frågan tillsammans.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 5 juni.)

*Fordons- och  
vägtrafikfrågor*

#### **14 § Fordons- och vägtrafikfrågor**

Föredrogs  
trafikutskottets betänkande 2012/13:TU17  
Fordons- och vägtrafikfrågor.

Anf. 131 LEIF PETTERSSON (S):

Fru talman! Den debatt vi ska ha i dag kommer att behandla några fordons- och vägfrågor. Det finns ett antal av dessa frågor som är mycket viktiga för framtiden. Den kanske allra viktigaste frågan är trafikens påverkan på miljön. Då är det främst utsläppen av växthusgaser och partiklar som hamnar i fokus.

Vi har i riksdagen antagit mål om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, ett mål som i dag verkar långt borta. Utsläppen från trafiken totalt minskar inte som de borde utan ökar i stället. Från den vanliga biltrafiken kan vi notera en minskning, inte så stor som den borde men dock en minskning. Från den tunga trafiken däremot ser vi en ordentlig ökning. Mellan 1990 och 2011 har utsläppen från den tunga trafiken ökat med 44 procent. Det är inte acceptabelt. På alla andra områden i samhället minskar utsläppen av växthusgaser, men inte från den tunga lastbiltrafiken. Detta kan inte marknaden lösa själv. Den måste få hjälp från riksdag och regering.

Man måste ställa sig frågan: Varför ökar utsläppen? Framför allt är det den sittande regeringens oförmåga att ta itu med problemen som är orsaken. De åtgärder man vidtar inom transportsektorn leder till att transporter flyttas från andra transportslag till väg, med följd att det rullar fler lastbilar och långtradare än någonsin på våra vägar. Offensiva insatser som vägsplitageavgift avvisas med argumentet att vi inte ska lägga skatter på lastbilarna. Föraktfullt talar man om en lastbilsskatt som något djävulen har hittat på. Nu är inte den frågan uppe i dagens betänkande, men jag tycker ändå att det är värt att nämna den.

När det gäller den tunga trafiken vill jag först som sist slå fast att det inte är trafiken i sig som är problemet utan de utsläpp den för med sig. Vi behöver lastbilstransporter i vårt stora och glesbefolkade land, men lastbilarna skulle kunna drivas på annat sätt. Moderaterna har en förkärlek för att i olika sammanhang baktala pumplagen, den lag som gjorde det möjligt att få ut alternativa drivmedel till framför allt personbilar på bred front i vårt land. Det gör att vi nu har en infrastruktur för att kunna gå vidare med alternativa bränslen även till de tunga fordonen. Alternativa bränslen i kombination med hybridteknik är viktiga för att vi ska närma oss målet om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030.

På det här området har AB Volvo givit mycket lovvärda signaler. Man kommer att satsa rejält på hybridteknik. Redan i dag används Volvos hybridbussar i många andra länder än Sverige. Här rullar inga än så länge. Men regeringen måste ta initiativ som gör att man kan kommersialisera annan ny teknik på det här området. Det duger inte att gömma sig i Rosenbad – aktiva åtgärder måste till.

Fru talman! Ett tydligt exempel på att den högra handen inte vet vad den vänstra gör är den supermiljöbilspremie som regeringen införde. Man fokuserade totalt på utsläpp, men man glömde trafiksäkerheten. Inte ens statens eget reglemente ger utrymme för att köpa eller leasa dessa supermiljöbilar, eftersom de inte är godkända i krocktester, ett krav som staten ställer på alla bilar som ska användas i så att säga statlig tjänst. Förvånande är bara förnamnet.

Visst är det bra med låga utsläpp, men trafiksäkerheten får vi aldrig tumma på. Det är dessutom så att om kravet hade ställts hade man fått veta att det finns bilar även i den här storleksklassen och med de här utsläppen som klarar Euro NCAP:s krocktester och får fem stjärnor. Det är det som det är fråga om. Här måste vi säga till regeringen: Gör om, gör rätt!

Fru talman! I det här betänkandet tas också bilbesiktningen upp. Jag vill först som sist slå fast att vi ser bilbesiktning som myndighetsutövning. Myndighetsutövning borde vara en angelägenhet för myndigheter eller för helstatliga företag. Men så ser inte den nuvarande regeringen och riksdagsmajoriteten på det. I stället har vi fått en fråga med häpnadsväckande turer, där konkurrensutsättning och marknad har fått gå före all sans och förnuft.

Det började med att man skulle släppa marknaden fri. Fri etableringsrätt infördes. Tut i luren. Då trodde den på den tiden ansvariga ministern att en mängd nya aktörer skulle komma till. Marknaden skulle blomstra. Besvikelsen måste ha varit stor när så inte blev fallet. Det blev visserligen tolv nya anläggningar, främst i storstäderna, men succén uteblev helt. Fiaskot var nära och goda råd dyra. Då kom någon, oklart vem, på den briljanta idén att om vi delar upp AB Svensk Bilprovning så borde vi kunna sälja ut det redan existerande och fungerande företaget i stället.

Statsrådet Norman lovade i en interpellationsdebatt med undertecknad att de olika delarna i företaget skulle auktioneras ut och pengar skulle komma in, oklart hur mycket, men en rejäl vinst skulle det i vart fall bli. Förhoppningarna var stora, men även nu uteblev succén. Köparna ställde sig inte i kö och bjöd över varandra. Som alternativ tvingades man förhandla med en köpare som inte hade ekonomiska muskler för att kunna göra köpet. I stället lånade säljaren, det vill säga AB Svensk Bilprovning, ut köpeskillingen till det företag som köpte, en minst sagt häpnadsväckande åtgärd.

Men ska det säljas så ska det.

Sedan visade det sig att företaget var registrerat på Cypern för att undvika skatt. Det leder ju till slutsatsen att man inte hade gjort någon större kontroll av företaget i fråga. Det ska bli intressant att se hur länge företaget som köpte anläggningarna behåller dem innan de säljs vidare till något riskkapitalbolag som har investerat stora pengar i bilprovningsanläggningar i andra delar av Norden.

Nåväl, nu var man av med ungefär en tredjedel av företaget – nu borde väl ändå köparna komma. Nu var de, ur företagsekonomisk synpunkt, bästa delarna kvar. Men nej, inte heller nu radade köparna upp sig. Så vad gör man? Staten skulle ju ges så lite inflytande som möjligt på denna marknad; det var meningen. ”Marknad” kan man egentligen inte heller kalla det här, för några utomstående aktörer fanns ju inte. Då kom de nuvarande ägarna, alltså staten och en rad företag och organisationer inom trafikområdet som äger AB Svensk Bilprovning i dag, överens om att dela det som återstod. Man tog hand om varsin del, helt enkelt.

Vad har vi alltså fått efter alla dessa turer? Vi har fått ett mindre statligt företag, ett privat företag skrivet på Cypern och ett företag drivet av organisationer och företag inom trafikområdet samt några ytterligare etableringar av utländska aktörer.

Vad har blivit bättre av det? Priset på en besiktning har börjat stiga och förväntas stiga alltmer. Investeringarna i de två företag som avknoppats kan ifrågasättas – kommer de att klara den tunga trafikens behov när de måste investera stora summor och har lånat redan till köpeskillingen? Öppettiderna på kvällar och helger minskar, och verksamheten i glesbygd hotas – allt enligt Transportstyrelsens undersökning av bilprovningsbranschen. Dessutom ser vi en kraftig ökning av de körförbud man får för att man inte besiktigat i tid. Detta tyder på att tillgängligheten till besiktning minskar.

Jag måste säga att ingen i dag, från att ha haft en väl fungerande verksamhet i hela landet, vet hur detta ska sluta. Det bästa vore att återgå till den gamla ordningen utan konkurrensutsättning.

Herr talman! En annan fråga som tas upp i betänkandet är fordonsvikter och fordonslängder. Jag tycker att det är viktigt att konstatera att de försök som kallas En Trave Till och har gjorts på timmertransporter och 30-metersfordon utefter västkusten visar att man genom dessa åtgärder kan få ned utsläppen av både växthusgaser och partiklar per transporterat ton gods. Det är det mått som är relevant i sammanhanget. Vi bör därför gå vidare med de försöken och tillåta långa fordon med fler axlar för att därigenom också få ned vägslitage. Det vinner miljön dubbelt på – utsläpp och vägslitage minskar.

Herr talman! I betänkandet tas också frågan om parkeringstillstånd för personer med rörelsehinder upp. De nordiska länderna har gemensamt beslutat att det ska finnas en generös tillämpning och tilldelning av parkeringstillstånd till personer som har de här behoven. Tyvärr har den svenska regeringen inte gjort något för att förverkliga detta, medan övriga nordiska länder jobbar för fullt med frågan. Här borde initiativ från regeringen komma snarast. De som har ett rörelsehinder ska ha samma rätt som andra att röra sig eller i varje fall ta sig till affären. Bilen och parkeringsplatser i nära anslutning till affärer är då ett måste, men för att människor ska kunna stå där måste även tillståndsfrågan lösas.

Herr talman! Jag står självklart bakom alla de socialdemokratiska reservationerna i detta betänkande men vill för tids vinnande yrka bifall endast till reservationerna 1 och 6.

I detta anförande instämde Lars Mejern Larsson och Suzanne Svensson (båda S).



Anf. 132 STINA BERGSTRÖM (MP):

Herr talman! 17 år är ingen lång tid. Visst kan år 2030 låta avlägset, men det var inte länge sedan vi skrev år 1996. Om regeringen ska uppnå sitt mål om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 gäller det att de sätter i gång och börjar med att ändra riktning. Det finns ett ordspråk som säger: Om du inte ändrar riktning kommer du dit du är på väg.

Regeringen går åt fel håll. Trafikverket har tydligt redovisat hur långt transportsektorn är ifrån att nå både de svenska och de EU-beslutade klimatmålen. Med regeringens politik kommer inte utsläppen från transporterna att minska utan i stället öka, eftersom regeringen saknar både strategi och handlingskraft i de här frågorna. Det räcker inte ha ett fint mål för din färd; du måste också veta hur du kommer dit.

Om vi ska uppnå målet med en fossiloberoende fordonsflotta behöver vi göra tre saker. Vi måste för det första minska bilåkandet, transportarbetet, bland annat genom att skapa ett transportsnålt samhälle. För det andra måste vi energieffektivisera fordonen så att de går på mindre drivmedel. För det tredje måste vi öka andelen förnybara drivmedel. Alla de tre strategierna behövs om vi om 17 år ska nå målet.

Centerpartister brukar ofta säga något i stil med att det inte är bilen det är fel på utan att vi bara måste byta bränslen. Det är att göra det lätt för sig. Lyssnar vi i stället på regeringens experter som nu jobbar med utredningen kring den fossiloberoende fordonsflottan får vi veta att det inte är möjligt att ersätta all den fossila bensinen och dieseln i bilarna med förnybara drivmedel. Resurserna räcker helt enkelt inte till. Vi har inte tillräckligt med råvara. Vi måste också energieffektivisera våra fordon och minska bilåkandet. Enligt Trafikverket behöver bilåkandet minska med en femtedel till år 2030 om vi ska uppnå klimatmålen för transporterna.

Som sagt: Tiden är knapp, och många beslut som leder rätt måste tas nu. 17 år är ingen lång tid.

Herr talman! Regeringen gör dock tvärtom. I stället för att satsa på kollektivtrafik och cykel bygger man nya motorvägar. I Stockholm tänker man till exempel använda 60 miljarder till att bygga motorvägen Förbifarten, som i sin tur kommer att alstra ännu mer trafik och utsläpp. Och i stället för att ge tydliga signaler till dem som producerar och köper bilar och drivmedel svänger regeringens politik fram och tillbaka.

Under de sex år regeringen har varit vid makten har den gett otydliga signaler om vilka villkor som gäller för bilar och drivmedel. Styrmedlen har kommit och gått och ändrats över tid. Målen har varit otydligt formulerade och svåra för företag, industri och konsumenter att förstå. När det till exempel gäller biogasproduktionen i Sverige går det alldeles för långsamt. Intressenter vågar inte satsa eftersom man inte vet vilka ekonomiska villkor som kommer att gälla, och samma sak gäller etanol- och metanoltillverkningen.

Att regeringens besked om skatter för biodrivmedel är så kortsiktiga och levereras alldeles för sent har också en negativ påverkan på dem som ska producera eller köpa en bil med bättre miljöprestanda. Regeringens största flaggskepp i detta sammanhang, supermiljöbilspremien, har enbart påverkat marginellt. Premien missar också helt målet när det gäller att minska inköpen av de bilar som har störst miljöpåverkan.

Miljöpartiet anser att politiken ska bygga på en grundlig analys för att kunna vara stabil, långsiktig och förutsägbar. Vi vill i stället införa ett bonus-malus-system som ger den som köper en miljöbättre bil en bonus och den som köper en miljö sämre bil en avgift.

Herr talman! Alliansens nya miljöbilsdefinition är ett annat exempel på hur regeringen duckar för att ställa krav på att utsläppen från framtidens bilar måste vara mindre. Enligt den definitionen kan en jätte-SUV som släpper ut 130 gram koldioxid per kilometer klassas som en miljöbil, medan en mindre bil som släpper ut mindre koldioxid inte är en miljöbil – detta eftersom alliansregeringens nya definition tillåter tunga bilar att släppa ut mer koldioxid än lätta bilar. En tung och energislukande bil premieras alltså, stick i stäv mot alla ambitioner om att sänka utsläppen och göra oss fria från fossila bränslen. Och det skapar ännu större förvirring kring vad som egentligen är en ”miljöbil”. Miljöbilsförvirring råder onekligen, herr talman.

Under de sex år som Alliansen styrt Sverige har andelen bilar som kan köras på förnybara drivmedel, som etanol och biogas, minskat till bara några få procent av de bilar som säljs. I stället gör regeringens politik att de så kallade miljöbilar som säljs nästan helt körs på diesel. Det är inte hållbart, varken för klimatet eller om vi vill ha städer där vi kan andas frisk luft eller om vi ska uppnå regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030. Diesel är, om någon inte förstått det, ett fossil bränsle.

Vad behöver då göras, herr talman, för att vi ska få en fossiloberoende fordonsflotta? I den reservation som vi har gemensamt med S och V lyfter vi fram några åtgärder. Det handlar om att vi måste sätta ett mål för när bilar som enbart drivs med fossila drivmedel ska sluta säljas. Det handlar om mackstöd för biogaspumpar. Det handlar om nya regelverk för parkeringsavgifter i städerna. Det handlar om ekonomiska styrmedel för fler bilpooler. Det handlar om hållbar stadsplanering, och mycket mer.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 1 om främjande av en fossiloberoende fordonsflotta. 17 år är ingen lång tid.

Så vill jag säga några ord om dubbdäcken. Det är väl känt för de flesta av oss att partiklar som bland annat dubbdäck river upp i asfalten utgör ett av svenska städernas största lufthälsoproblem. I exempelvis Stockholms innerstad är situationen på sina platser akut, och Sverige har vid upprepade tillfällen kritiserats av EU för brott mot EU:s luftkvalitetsnormer.

Svenska kommuner har i dag möjlighet att införa dubbdäcksförbud i problemområden. Men detta har hittills inte varit tillräckligt för att komma till rätta med de höga partikelhalterna. Ett generellt förbud mot dubbdäck riskerar att slå snett mot oss bilister som kör på landsbygden och känner att vi faktiskt behöver köra med dubbdäck.

I Norge, som i det här sammanhanget har liknande förutsättningar som Sverige, har man i stället valt att införa en särskild dubbdäcksavgift i ett antal städer. Vi anser att den möjligheten borde ges även till svenska kommuner. Det skulle innebära att den som anser sig behöva dubbdäck skulle kunna fortsätta med det och i stället betala en avgift när man kör in i staden, medan den som inte vinner något trafiksäkerhetsmässigt på dubbdäck skulle kunna få ett incitament att välja dubbfria vinterdäck i

stället. Som bonus skulle minskad dubbdäcksanvändning också leda till minskat vägslitage, mindre buller och lägre bränsleförbrukning.

Miljöpartiet välkomnar att regeringen nu har inlett ett arbete med att utreda förutsättningarna för att tillåta kommunerna att införa en dubbdäcksavgift. Vi är dock lite rädda för att diskussionen kommer att dra ut på tiden. Vi menar att regeringen fortast möjligt bör se till att ett sådant förslag tas fram och klubbas i riksdagen. Vi vet att det beslutet skulle applåderas av alla ansvarstagande kommunpolitiker oavsett politisk färg.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag säga något om diskussionen om längre och tyngre lastbilar. Om vi ska uppnå målet om en fossiloberoende fordonsflotta måste vi flytta gods från vägen till järnvägen. Med regeringens politik får vi den motsatta riktningen. Genom att till exempel höja banavgifterna utan att införa motsvarande avgift på vägen, en lastbilsskatt, blir det billigare att transportera saker med lastbil i stället för med tåg.

En annan anledning till att vägens konkurrenskraft ökar är det undantag Sverige har från EU-reglerna om längd och vikt för lastbilar. I Sverige är det tillåtet att köra med både längre och tyngre lastbilar än i övriga EU. Det är ett undantag som bland annat vår infrastrukturminister nu ivrigt lobbar för ska gälla inom hela EU. Det finns de som till och med vill gå så långt att de vill att ännu längre och tyngre lastbilar ska tillåtas i både Sverige och hela EU. Det finns en motion om detta i det här betänkandet. Vi vill avstyrka den motionen både av klimatskäl och av trafik-säkerhetsskäl och har därför en motivreservation tillsammans med Väns-tern, reservation 8, och jag yrkar bifall till den.

Herr talman! Självklart ställer jag mig bakom alla Miljöpartiets reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservationerna 1 och 8.

Anf. 133 TONY WIKLANDER (SD):

Herr talman! Det handlar nu, som har nämnts, om fordons- och vägtrafikfrågor. Jag har egentligen bara ett par invändningar mot utskottets betänkande.

Först vill jag yrka bifall till reservation 4, punkt 3 som handlar om dubbdäck. För att nämna några ord om den kan jag säga att bakgrunden till att vi skrivit en motion om det är att tillståndet att köra med dubbdäck ändrades 2009. Man får inte köra med dem efter den 15 april. Alla vi som har genomlevt den här vintern vet att vintern kan vara betydligt längre än till den 15 april. Den kan vara väldigt seg; den kan gå in i maj. Vi menar i alla fall att man borde tillåta att ha dubbdäck till april månad ut, inte minst därför att det sätter en väldig press på bilägarna att byta till sommardäck under en period då det fortfarande är risk för plötsliga väderomsvängningar.

Jag vill vidare påpeka att många som bor på landsbygden kör i svåra vinterförhållanden där dubbdäck är säkrare än dubbfria däck. Vi sysslar ju med trafiksäkerhet i det här utskottet.

Den andra reservation som jag vill säga några ord om gäller historiska fordon, punkt 7, där det finns motioner. Jag är ändå lite glad att man har uppmärksammat problemet med det hela såväl på EU-nivå som hos våra egna myndigheter, Transportstyrelsen och annat. Här pågår en del

arbete, men jag vill ändå reservera mig och yrkar bifall till reservation 9, punkt 7. I övrigt yrkar jag bifall till utskottets förslag i betänkandet.

Anf. 134 SIV HOLMA (V):

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 1, Främjande av fossiloberoende fordonsflotta, som Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Socialdemokraterna står bakom. Jag yrkar också bifall till reservation 3, Dubbdäck, som Vänsterpartiet och Miljöpartiet står bakom.

Herr talman! Vänsterpartiet anser att det strukturellt och långsiktigt är viktigt att få till stånd en samhällsplanering och ett byggande som minskar behovet av långväga fysiska transporter. En trafiksnål samhällsplanering måste baseras på energisnåla och miljövänliga transporter och gynna kollektiva transporter på spår och med buss.

Att använda it och bredband för e-handel, virtuella möten och liknande kan också medverka till att vi får ett mer transportsnålt samhälle.

Inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns miljö- och energipåverkan. Om bebyggelsen förtätas, redan exploaterad mark tas i anspråk och infartsparkeringar byggs kan samhällsplaneringen vara ett av flera verktyg för ett mer transporteffektivt och därmed energisnålare samhälle. Det i sin tur leder till att fler väljer att gå mellan olika punkter eller ta cykeln.

När det gäller våra stadsmiljöer är det oacceptabelt att en del inte klarar vare sig de nationella eller de internationella miljökvalitetsmålen för stadsluft.

Kritiken pekar på behovet av att inrätta styrmedel som stärker klimats ställning i samhällsplaneringen. Även om det viktigaste är att skapa en transportsnål samhällsplanering kommer det alltid att finnas behov av transporter på väg.

I vägtrafiken måste arbetet med att minska växthusgasutsläppen från fordonstrafiken intensifieras. Regeringen har tillsatt en utredning som ska kartlägga möjliga handlingsalternativ och identifiera åtgärder för att reducera transportsektorns utsläpp och beroende av fossila bränslen i Sverige 2050. Resultatet ska presenteras under hösten 2013. Det är en gedigen uppgift som utredaren har fått.

Herr talman! Det finns dock redan nu en hel del som kan och måste göras för att skapa bättre förutsättningar för användning av förnybara bränslen. En nyckelfaktor är att få en fungerande distribution av alternativa bränslen för den tunga trafiken.

Tanken med pumplagen var att den skulle vara teknikneutral, men den har lett till att det i stor utsträckning investerats i E85-pumpar medan få investeringar har gjorts i biogaspumpar.

Mackstöd kan prioriteras till större stråk för tunga transporter och för kollektivtrafik, servicefordon och taxi.

Herr talman! För att kunna fasa ut privatbilismens fossilbränsleanvändning och därmed utsläpp av fossila växthusgaser, främst koldioxid, kan man redan nu vidta en hel del åtgärder.

Utbyggnaden av eltankställen måste öka kraftigt för att möjliggöra att fler fordon som drivs med förnybara drivmedel produceras.

Vi vill gynna bilpooler och ha ekonomiska styrmedel som stimulerar till en ökning av antalet bilpooler. Branschen själv föreslår att moms

för den sänks till 6 procent, det vill säga samma nivå som kollektivtrafik och taxi har.

Vi vill skynda på övergången till klimatvänliga och energisnåla bilar. Vi kan konstatera att det tekniskt sett inte är något problem för fordonsindustrin att ställa om sin produktion till bilar som helt eller delvis kan framföras med drivmedel eller drivmedelssystem som är mindre miljöfarliga än bensin och diesel.

Det är därför rimligt att riksdagen bestämmer delmål om när enbart fossilbränsle drivna bilar inte längre ska få finnas kvar på marknaden.

Nya bilar blir successivt effektivare med lägre bränsleförbrukning och klimatutsläpp, bland annat på grund av EU:s krav på fordonsindustrin.

För att skynda på denna utveckling är det så kallade bonus-malus-systemet ett intressant verktyg. Systemet innebär en premie, en bonus, vid inköp av bilar med låga utsläpp av koldioxid medan bilar med höga utsläpp får en avgift eller så kallad malus. Syftet med systemet är som sagt att påskynda övergången till bränslesnåla och klimatvänliga bilar.

Det behövs också stimulanser för att öka antalet bilägare som vill konvertera sina fossildrivna bilar. Där kan ekonomiska styrmedel användas för att ställa om bilar till etanol, biogas eller el.

Andra åtgärder för en mer miljöanpassad vägtrafik är kilometerskatt, trängselskatter, sänkta hastigheter på vägarna och att skapa ett reseavdrag som gynnar kollektivt resande.

Förutom att sänkta hastigheter innebär att utsläppen minskar medför det också att vägarna blir trafiksäkrare med färre dödsfall och färre skadade i trafiken.

Det finns goda skäl att undersöka ett färdattsneutralt och avståndsbaserat reseavdrag som gynnar kollektivtrafikresenärer. Nuvarande reseavdragssystem gynnar bilisten och stimulerar inte människor att använda sig av kollektivtrafiken.

Herr talman! Vi vill minska dubbdäckens miljöpåverkan. Partiklar som bland annat dubbdäck river upp i asfalten är ett av svenska städers största lufthälsoproblem, och läget för exempelvis Stockholms innerstad är på sina platser akut.

Vi kan konstatera att Sverige vid upprepade tillfällen har kritiserats av EU för brott mot EU:s luftkvalitetsnormer. EU-kommissionen delgav så sent som i april 2013 den svenska regeringen en formell underrättelse om eventuell överträdelse av luftkvalitetsdirektivet.

Svenska kommuner har i dag möjlighet att införa dubbdäcksförbud i problemområden, men detta har hittills inte varit tillräckligt för att komma till rätta med de höga partikelhalterna.

Ett generellt förbud mot dubbdäck riskerar att slå snett mot bilister som kör på landsbygden där det kan vara mer motiverat av trafiksäkerhetsskäl att använda dubbdäck och mindre motiverat att avstå av luftkvalitetsskäl.

I Norge har man, precis som Stina Bergström var inne på, i stället valt att införa en särskild dubbdäcksavgift i ett antal städer. Det är något som Sverige kan dra lärdom av och införa.

Vi välkomnar regeringens initiativ till en utredning om hur avgifter för dubbdäck ska kunna införas i Stockholm. Inom Regeringskansliet förs det dock diskussioner om skäl både för och emot dubbdäcksskatt, så

vi befarar att utredningen kommer att dra ut på tiden. Vi vill därför att regeringen fortast möjligt tar fram ett förslag om hur dubbdäcksavgift ska kunna införas.

Anf. 135 CHRISTER AKEJ (M):

Herr talman! Vi debatterar nu ett motionsbetänkande om fordons- och vägtrafikfrågor. Betänkandet innehåller ett fyrtiotal motioner från allmänna motionstiden och berör ett brett spektrum av frågor såsom fossiloberoende fordonsflotta, miljözoner, dubbdäck, fordonsbesiktning, längd och vikt för lastbilar, historiska fordon, parkeringsfrågor, vägskyllning och diverse säkerhetsfrågor. Jag avser att i mitt inlägg beröra några av dessa frågor.

Alliansregeringen har satt upp ett tufft mål om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030. Många ifrågasätter om det är ett realistiskt mål, men vill man nå någonstans gäller det våga sätta upp tuffa mål. Jag kan jämföra med USA och president Kennedy som i maj 1961 i ett tal satte som mål: landing a man on the moon and returning him safely to the earth before the end of the decade. Det lyckades. År 1969 hade USA den första människan på månen.

Herr talman! När Alliansen tog över regeringsansvaret 2006 hade Sverige en av de äldsta och mest bensinlukande bilparkerna i EU. Då alliansregeringen tillträdde utgjorde miljöbilarna runt 10 procent av antalet nyregistrerade bilar. I dag är fyra av tio nya bilar som registreras miljöbilar.

I slutet av förra året var hela 55 procent av nyregistrerade bilar miljöbilar. Vid utgången av 2012 uppfyllde 43 procent av de nyregistrerade bilarna miljöbilsdefinitionen som gällde till årsskiftet. Av statistiken framgår att det vid utgången av 2012 fanns 594 000 miljöbilar i trafik i vårt land.

Med miljöbilspremien och skattebefrielse för miljöbilar har Sverige upplevt en miljöbilsboom. Det går nu att tanka biogas på många fler tankställen och etanol över hela landet. Biltillverkare söker sig till Sverige för att prova nya modeller. Detta har vi uppnått genom att ge oss på utsläppen och inte bilanvändandet.

Arbetet för att nå regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 har inletts. I juli 2012 tillsatte regeringen en särskild utredare för att jobba med dessa frågor för att nå regeringens mål.

Det har införts en supermiljöbilspremie till vilken regeringen anslagit 200 miljoner kronor under tre år. Det ger en nedsättning på 40 000 kronor per bil. Syftet med premien är att teknikneutralt stimulera marknadsintroduktion av de mest miljövänliga bilarna och därmed närma sig målet om en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030.

Med en supermiljöbil avses en personbil som uppfyller EU:s senaste avgaskrav och som släpper ut högst 50 gram koldioxid per kilometer. Regeringen har också i vårpropositionen slagit fast att nedsättningen av förmånsvärdet för miljöbilar ska fortsätta i tre år.

Stabila och långsiktiga satsningar riktas gentemot forskning, utveckling och demonstrationsanläggningar. Det ska ange ramarna med teknikneutrala ekonomiska styrmedel.

Några av Sveriges viktigaste mål och styrmedel beslutas inte här hemma utan tillsammans med andra i EU. Som EU-land är vi självklart

med och påverkar de regelverk som ska styra inte bara vår egen utan hela Europas utveckling mot långsiktig hållbarhet.

EU har beslutat om bindande utsläppskrav på fordon med successivt införande 2012–2015. Vi vill att Sverige ska arbeta för att EU höjer ambitionsnivån och skärper utsläppskraven ytterligare.

Sverige vill självklart även här ta på sig ledartröjan då det gäller omställning mot en miljövänlig fordonspark. Dock är Sverige ett litet land med en liten tillverkning av fordon globalt sett. Det innebär att vi i vårt land är beroende av den teknik som används i andra länder. Det som också försvårar en snabb omställning är att kostnaderna initialt blir höga för ny teknik.

Herr talman! Eldrift är framtiden. Regeringen menar att eldrift för bilar är framtidens lösning, och vi vill att Sverige gör en stor satsning på elbilar och laddhybrider. Vårt land har goda förutsättningar att bli en testmarknad.

Vid bilmässan i Schweiz i mars 2011 presenterades den första svenska serietillverkade elhybriden. Sverige har därmed, på enbart ett fåtal år, lyckats åstadkomma en konkurrenskraftig elhybrid på den europeiska bilmarknaden.

Vår utsläppsfria elproduktion och satsning på utbyggnad av förnybar el ger även möjligheter till utsläppsfritt bränsle. Regeringen stöder forskning om el i fordon och hybridteknik, och våra myndigheter samarbetar med bilindustrin med sikte på ett teknikenombrott.

Vi vill fortsätta att utveckla demonstrationsprogrammet för elbilar. Infrastrukturen förstärks även med bland annat utbyggnad av laddstolpar och snabbladdningsstationer.

Forskning och utveckling kommer sannolikt att leda till att elfordon och hybrider på el och biodrivmedel dominerar i nybilsförsäljningen när vi närmar oss år 2020. En gemensam nämnare är energieffektivitet och låga utsläpp, oavsett om bilen drivs med biodrivmedel eller el.

Den svenska fordonsparken byts ut på ca 15 år. Det betyder att besluten de närmaste åren är avgörande för att nå målet att den svenska fordonsflottan ska vara oberoende av fossila bränslen till 2030. Nästa femårsperiod blir avgörande. Redan då kommer ett flertal bilmärken att kunna ställa allt fler elbilar och hybrider till marknadens förfogande.

Staten går före och ställer numera krav på 100 procent miljöbil i sina upphandlingar. Sverige ska ligga i framkanten då det gäller forskning kring nya och mer energieffektiva fordon och drivmedel. Samarbetet med svensk fordonsindustri ska fortsätta och utvecklas.

Herr talman! Jag tänker också beröra dubbdäck. Trafikverket har i rapporten *Samlad lägesrapport om vinterdäck*, som redovisades i januari 2009 på grundval av ett uppdrag från regeringen, utrett vilka regler som bör gälla för vinterdäck. I rapporten föreslås att användningen av dubbdäck begränsas. Av rapporten framgår vidare att en minskning av dubbdäcksanvändningen är samhällsekonomiskt lönsam.

Rapporten ledde till att tiden då det råder förbud mot dubbdäck ändrades. Även utländska personbilar och lätta lastbilar måste numera ha vinterdäck under den tid då vinterdäckskravet gäller. Sedan den 1 januari 2013 ska även tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass II, det vill säga husbilar, med en totalvikt över 3 ½ ton ha vinterdäck eller lik-

värdig utrustning på fordonets drivaxlar när vinterväglag råder under den aktuella perioden.

Det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Vinterdäck ska användas när det behövs. Man bör dock sträva efter att eliminera den negativa påverkan på människor och miljö av användningen. Krav på trafiksäkerhet måste således vägas mot vikten av minskade luftföroreningar. Dubbdäck bedöms i dag vara en källa till förhöjda partikelhalter, och Sverige har dömts av EU-domstolen för att ha överskridit partikelhalterna på ett flertal lokala platser i landet.

Det är viktigt med väl avvägda krav på minskade luftföroreningar utan att trafiksäkerheten riskerar att äventyras. Den möjlighet som i dag finns för kommuner att som en åtgärd för att komma till rätta med problem med höga partikelhalter meddela förbud mot trafik med fordon som har dubbdäck kan vara ett väl avvägt tillvägagångssätt för att hantera lokala miljöproblem.

Det finns även trafiksäkerhetsmässiga fördelar med dubbdäck. Framför allt minskar de risken för att föraren tappar fästet. Trafikverkets undersökningar visar att dubbdäcken har en signifikant betydelse för säkerheten, framför allt på landsväg, för äldre bilar utan antisladdsystem.

Trafiksäkerhetsriskerna av en minskad dubbdäcksanvändning i de större städerna är marginella enligt de studier som Transportøkonomisk institutt i Norge genomför på Trafikverkets uppdrag. Trafiksäkerhets effekterna avtar också allteftersom nya bilar med modern säkerhetsutrustning och antisladdsystem introduceras och ersätter äldre bilar.

I budgetpropositionen för 2013 har regeringen inlett ett arbete med att utreda förutsättningarna för att ytterligare begränsa användningen av dubbdäck lokalt.

Herr talman! Bilbesiktningen avreglerades den 1 juli 2010. Bilbesiktningen på en konkurrensutsatt marknad kan utformas på ett sätt som gynnar konsumenterna samtidigt som högt ställda krav på trafiksäkerhet och miljökontroll uppnås. Transportstyrelsen, som har ett övergripande övervaknings- och tillsynsansvar över besiktningens marknad, följer och återrapporerar med täta intervall marknadsutvecklingen till regeringen.

Transportstyrelsens rapport rörande fordonsbesiktningens marknad 2012 visade även att den geografiska tillgängligheten fortfarande är god i hela landet. Antalet besiktningstationer för lätta fordon har ökat med 16 procent från 232 till 270 stationer. Under 2012 tillkom även tre nya företag, och inget företag har lämnat marknaden.

Enligt Transportstyrelsens rapport har även konkurrensen ökat på marknaden, främst genom försäljningen av en tredjedel av AB Svensk Bilprovningens besiktningstationer. Rapporten visar även att styrelsens tillsyn under 2012 pekar på att de företag som trätt in på marknaden för besiktning av lätta fordon håller en likvärdig besiktningens kvalitet på sina förrättningar som AB Svensk Bilprovning.

Genom att avreglera bilbesiktningen har i dag även andra företag än AB Svensk Bilprovning rätt att utföra fordonsbesiktning, förutsatt att de godkänns av Swedac. För fordonsägare medför detta också nya och bättre möjligheter för service gentemot tidigare och ökad flexibilitet med bokning av tider som bättre passar kundens egen kalender. Servicen ökar, och verksamheten blir mer kundorienterad.



Herr talman! Jag ska också ta upp frågan om vägs skyltningen. För många näringsidkare särskilt på landsbygden är det viktigt att få sätta upp en skylt som hänvisar till deras rörelse. Dock måste detta ske med viss ordning. I Sverige är det Vägghållningsmyndigheten som hanterar ansökan om vägvisning till olika mål. Därmed är det inte riksdagens uppgift att besluta i frågor om vägs skyltning.

Det måste dock vara lätt att få sätta upp en skylt som hänvisar till ens rörelse, och det måste kunna ske till ett rimligt pris. Det är därför bra om det blir en dialog med Trafikverket och vägs kylts ansvariga om hur dessa tillsammans kan lösa frågan och göra det enklare att sätta upp skyltar.

Herr talman! Avslutningsvis vill jag yrka bifall till förslaget i betänkandet i dess helhet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 136 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Christer Akej började prata om månen. Då undrar man om han möjligen kan veta hur mycket forskningsresurser som sattes in för att nå målet att komma till månen. Jag funderar på om det är tillnärmelsevis sådana forskningsresurser som Sverige sätter in för att kunna uppfylla kravet på en fossiloberoende fordonsflotta år 2030. Det kunde vara bra att få reda på.

Christer Akej säger att det är bra att vi nu kan få etanol i hela landet. Det håller jag med om. Det är jättebra. Men jag har vid ett otal tillfällen hört vice ordföranden i trafikutskottet raljera över pumplagen och tala om att den nästan är det dummaste som genomförts i det här landet. Delar inte Christer Akej vice ordförandens bedömning när det gäller pump-lagen? Tycker han i stället att den är bra? Det vore i så fall en framgång, tycker jag.

Vad gäller supermiljöbilspremien: Varför kan man inte när man pratar om bilar med bra miljökrav också ställa krav på bra trafiksäkerhet? Det finns bilar som klarar miljökraven *och* har bra trafiksäkerhet, som klarar fem stjärnor i Euro NCAP:s krocktester. Varför kan man inte ställa det kravet?

Jag skulle vilja ha svar på en till fråga. Anser Christer Akej att bilbesiktning är myndighetsutövning?

Anf. 137 CHRISTER AKEJ (M) replik:

Herr talman! Jag inledde mitt anförande med att göra jämförelser med USA och satsningarna där. Det är i början otroligt viktigt att har man ett bestämt mål för att kunna gå vidare på en bestämd väg. Det gjorde man i USA, och man nådde sitt mål 1969. Vad gäller satsningarna som gjordes är det självklart att det är två länder som skiljer sig väldigt starkt åt i storlek. På något sätt känns det inte riktigt relevant.

Jag delar uppfattningen att pumplagen inte var lyckosam i Sverige. Den gjorde på många ställen att bensinmackar slogs ut. Inte minst i min egen hemkommun nere i Skåne fanns det mackar som fick stänga eftersom de inte klarade att erbjuda alla sorter som lagen föreskrev.

Bilbesiktningen är ett kärt ämne för Socialdemokraterna att orera över. I grunden beror det givetvis på att vi har olika uppfattningar och ideologier. Vi tror på mångfald och att sätta kunden i fokus, medan ni tror på den andra linjen, att det ska finnas *en* utövare och att det är kommuner och stat som ska styra. Det är en ideologisk fråga. På denna punkt

rusar ni väldigt mycket åt vänster, Leif Pettersson. Tidigare, innan bilprovningen utsattes för konkurrens, var den inte helstatlig. Nu skriver ni i betänkandet att ni vill förstatliga den.

Anf. 138 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Nu måste nog Christer Akej ta och bestämma sig för vilken linje han står för. Antingen är det bra att vi kan få etanol i hela landet – och det är pumplagen som sett till att det är så – eller så är pumplagen inte bra. Men utan den hade detta inte funkat.

Det står ingenstans att vi ska förstatliga bilprovningen. Det är inte det som det handlar om. Jag tror att det måste vara ett medvetet missförstånd. Vi är naturligtvis för den ordning vi hade tidigare när det gäller bilprovningen, att myndighetsutövningen ska skötas av ett statligt företag.

Christer Akej säger att det kommer till fler besiktningstillfällen för bilprovningen. Javisst, i storstäderna är det så. Men det är precis tvärtom när det gäller helger och kvällar och möjligheten att få besiktningstid på udda tider. Christer Akej påstod i sitt anförande att denna möjlighet ökar, men det är inte så. Den kanske ökar i storstäderna, men som helhet försämras öppettiderna på helger och kvällar, och det är Transportstyrelsen som säger detta.

I min hemkommun, Boden, har ett statligt monopol inom bilprovningen ersatts av ett privat monopol. Det har inte uppstått några stationer för bilprovning någonstans i hela Norrbotten, men det har blivit ett privat monopol i stället för ett statligt där man har sålt. Det är det faktum som gäller. Jag kan inte se att det skulle vara bättre – monopol som monopol!

Anf. 139 CHRISTER AKEJ (M) replik:

Herr talman! Du får nog läsa på er reservation beträffande bilprovning, Leif Pettersson. Både i debatten och när ni annars pratar om det här säger ni att det är myndighetsutövning som ni vill att staten ska sköta. För mig är det lika med att det är förstatligat. Då är det staten som har det totala inflytandet. Men det hade man inte tidigare, innan bilprovningen var konkurrensutsatt. Därför kan jag inte annat än konstatera att ni rusar åt vänster i denna fråga.

När det gäller etanol och alternativa bränslen på olika ställen i landet tycker jag att det är positivt och viktigt att vi har detta, men frågan är på vilket sätt det sker. Det som var negativt med pumplagen var det sätt den var utformad på. Nu har man gett stimulanser på olika sätt. I den landsända där jag bor kommer det till biogasmackar nu. Det har inte varit något tvång, utan det har skett spontant med hjälp av statliga stöd. Man har fått investeringsstöd för att kunna förverkliga det här. Det tycker jag är bra. Det är väl på det sättet vi ska jobba.

Enligt vad jag sett i statistiken beträffande bilprovning har inga stationer lagts ned. Däremot har nya tillkommit, och det är väl positivt, oavsett var de kommer till, i städer eller på landsbygden. Får vi fler stationer måste det bli lättare. Köerna måste bli kortare totalt sett. Möjligheten att få sin bil besiktigad mer kundorienterat på de tider och på det sätt man vill ökar, och det är bra. I den riktningen vill jag jobba. Men jag förstår att Leif Pettersson inte vill jobba i den riktningen. Tvärtom ska det vara

Anf. 140 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Christer Akej är så väldigt stolt över att det rullar 594 000 miljöbilar på våra vägar. Men nu är det så att nästan alla de så kallade miljöbilarna är dieslbilar. 600 av dem går på el. Försäljningen av etanolbilar, som ändå drivs med förnybara drivmedel, har minskat med 90 procent sedan 2008, som var toppåret. Jag tycker att det är oroväckande.

Bilbranschen och motorjournalister har förenats i en kritik som säger att ingen längre vet vad en miljöbil är. Jag tycker egentligen att det är lite märkligt att vi håller på och pratar om miljöbilar. Vi pratar inte om miljöcyklar, miljötag eller miljöfartyg. Miljöpartiet tycker att det vore bättre om vi skulle klassa bilarna utifrån deras miljöpåverkan på en skala. Det gör vi med vitvaror. Vi pratar till exempel om A-, B- och C-klassade kylskåp. Om vi sedan sätter det här i ett bonus-malus-system får vi ett självfinansierat system som blir lätt att förstå för den som köper bil.

Det här är någonting som Miljöpartiet lanserade som första parti för flera år sedan. Det är glädjande att det finns fler partier som vill ha detta. Socialdemokraterna och Vänsterpartiet tycker också att det är en bra idé.

Vid en debatt i Almedalen förra året där jag deltog deklarerade Centerpartiet att de ville ha ett bonus-malus-system för bilinköp. Nu har ni en majoritet i riksdagen. Vad tycker Moderaterna om idén, Christer Akej? Kan vi få ett förslag att ta ställning till i riksdagen?

Anf. 141 CHRISTER AKEJ (M) replik:

Herr talman! Det är alltid lätt när man är i opposition och ens egna förslag inte testas i verkligheten att kritisera – det ska finnas fler miljöbilar. När Stina Bergström hade inflytande och hennes parti utgjorde ett stödparti till den dåvarande regeringen före 2006 var 10 procent av bilarna som registrerades i vårt land miljöbilar. I dag är över 40 procent av bilarna som nyregistreras miljöbilar. Det är en positiv och bra utveckling.

Jag kan också konstatera att när Stina Bergström nu raljerar över miljöbilar sker det utifrån den definition som vi var överens om fram till årsskiftet. Sedan har regeringen valt att skärpa kraven och lägga fram förslag på supermiljöbilspremien. Den är än skarpare och går ett steg vidare.

Jag nämnde i mitt anförande att vi inte får blunda för att Sverige är en liten del av bilmärknaden totalt i vår värld. Vi kan inte agera ensamma utan vi är beroende av utvecklingen i andra länder. Många bilar som rullar på våra vägar är inte Sverigetillverkade. Där har Sverige och den nuvarande alliansregeringen också tagit på sig ledartröjan genom att trycka på i EU för att kraven ska skärpas ytterligare för att komma än längre.

Jag konstaterar att jag är nöjd med utvecklingen. Vi har gått från 10 procent när Stina Bergström hade ett inflytande i regeringen till att över 40 procent av bilarna som registreras i vårt land i dag är miljöbilar. Det är en bra utveckling. Den har fyrdubblats på sex år.

Sedan var det frågan om bonus-malus. Det är riktigt att frågan diskuterades i Almedalen i somras. Det är ett system som vi måste se över.

Spontant kan jag säga att det inte får bli så att vi hela tiden jagar större bilar. Det innebär samtidigt att vi jagar folk på landsbygden och familjer med många barn. Ska vi hindra de familjerna att åka samlat i en bil? Det är vad konsekvensen kan bli av bonus-malus-systemet. Det är faktorer vi måste vara försiktiga med innan vi applåderar.

Anf. 142 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Det var en intressant historieskrivning. Jag tyckte att jag i mitt förra inlägg berättade varför jag inte är så lugnad av att 40 procent av bilarna som åker på våra vägar är så kallade miljöbilar. De är fortfarande drivna av fossila bränslen. Vi måste jobba på att fler bilar ska drivas av förnybara bränslen.

Jag tycker inte att det är så himla viktigt att vi kallar en bil miljöbil. I stället är det viktigt att det finns styrmedel som styr i riktning mot de bilar som är bättre för miljön och så att vi inte köper de bilar som är sämre för miljön.

Visst ska vi väga in olika saker i fråga om utsläpp och bonus-malus-system. Vi måste också tänka på att få in de förnybara drivmedlen i systemet. I Frankrike har det funnits ett framgångsrikt system som har utvecklats genom åren. Jag tycker att vi ska lära av det.

Jag blev glad när jag hörde Christer Akej prata om dubbdäcken och att även han anser att det är viktigt att regeringen jobbar med att få fram ett beslut i riksdagen om en dubbdäcksavgift. Det har varit lite olika tongångar i de moderata leden, men återigen tackar jag för insikten om dubbdäcksavgiften.

Anf. 143 CHRISTER AKEJ (M) replik:

Herr talman! Först och främst gläds jag om vi kan vara överens om att det är utsläppen vi ska jaga. Vi ska inte jaga tekniken eller fordonsslag. Det är otroligt viktigt för mig att vi är teknikneutrala. Det måste vara ett grundkrav i målet för oss som verkar i Sveriges riksdag, det vill säga att titta på mängden utsläpp och inte tekniken bakom.

Frågan om dubbdäcken är svår. Frågan slits mellan två olika sidor. Å ena sidan vill vi självklart att miljön ska vara bra, att vi inte ska få höga partikelhalter som det har bevisats att dubbdäck orsakar. Å andra sidan får vi aldrig, och kan aldrig, tumma på trafiksäkerheten. Sverige är ett heterogent land som ser olika ut. I delar av landet är det lättare att klara sig utan dubbdäck, och det finns delar av vårt land där det är otroligt viktigt med dubbdäck.

Sedan måste vi vara realistiska. Jag lyssnade på Stina Bergströms anförande och drog slutsatsen att du vill att det ska betalas en avgift i tätorterna. Men precis som många av era förslag i Miljöpartiet, Stina Bergström, är det förslaget landsbygdsfientligt. Det innebär att om jag bor på landsbygden, och jag måste ha dubbdäck där, och sedan har några ärenden vid olika tillfällen in till en tätort, blir jag drabbad av en dubbdäcksavgift. Jag kan inte gärna stanna utanför tätorten och byta till dubbfria däck vid vägkanten. Då måste jag köra in med bilen med dubbdäcken in till tätorten, och då drabbas jag av en dubbdäcksavgift. Om det är så Miljöpartiet vill jobba tycker jag att det är viktigt att folk på landsbygden får reda på det.

Anf. 144 LARS TYSKLIND (FP):

Herr talman! Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet och avslag på samtliga reservationer. Jag börjar också med att instämma i Christer Akejs anförande, och jag står naturligtvis bakom min allianskollegas synpunkter.

Den första punkt jag tänkte beröra gäller en fossiloberoende fordonsflotta. Det är en av våra absolut största utmaningar att klara målet till 2030. Jag vill även ge Leif Pettersson rätt när han sade att det är utsläppen vi är ute efter, inte själva trafiken som sådan och transporterna.

Med hjälp av effektivare bilar och att andelen förnybar energi trots allt har ökat, även inblandningar, har utsläppen 2011 minskat med knappt 1 procent trots att trafikarbetet ökat med 2 procent. Det beror naturligtvis på fordonen och förhoppningsvis att folk kör bättre. Hastighet är en stor faktor, och den styr man själv.

Målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 är ambitiöst. Det vidtas en mängd åtgärder. Supermiljöbilspremien har nämnts. Den är en del i det hela. Huvudsyftet är att det ska ske en marknadsintroduktion av de mest miljövänliga bilarna. Man får titta på avsikten med varje typ av beslut.

Det finns även andra ställen där positionerna flyttas fram. Det gäller att fortsätta att skärpa kraven för skattebefrielse. För att få bättre och bättre bilar måste kraven skärpas.

Låt oss blika framåt i frågan. Det tillsattes en utredning i juli 2012, och den är naturligtvis viktig. Det går att rada upp mängder av åtgärder att vidta, men det är viktigt att få grepp över vilka som är de mest kostnadseffektiva åtgärderna. Siv Holma sade att den utredningen har en gedigen uppgift. Det ska vi inte sticka under stol med.

Det finns tydliga direktiv, och utgångspunkten är att andelen hållbara och förnybara drivmedel och el ska öka parallellt med att fordonens energieffektivitet ska öka för att minska utsläppen. Utredningen läggs fram i höst. Sedan gäller det att snabbt gå vidare för att titta på de mest kostnadseffektiva åtgärderna. Om vi travar åtgärderna på varandra kan de vidtas i fel ordning – och de mest effektiva åtgärderna missas.

Herr talman! Jag går över till den numera årliga traditionella diskussionen om fordonsbesiktning. Det är väl tredje året vi talar om den frågan. Det har varit en del diskussioner om vad reservationen från Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet innebär. Läst rätt upp och ned handlar den om en återreglering som går längre än hur situationen var innan verksamheten konkurrensutsattes i juli 2010. Då ägdes Svensk Bilprovning av staten och tolv minoritetsägare. De är i dagsläget också inblandade i fordonsbesiktningens verksamhet – men på ett annat sätt.

De gånger vi har diskuterat den här frågan har oppositionen i allmänhet och Socialdemokraterna i synnerhet, inte minst Leif Pettersson, utmålade att avregleringen skulle få långtgående negativa konsekvenser och i princip inte hade några som helst fördelar. Det är nästan så att man får intrycket att Leif Pettersson vill att det ska misslyckas. Det kanske är så.

Jag kan citera vad Leif Pettersson sade i debatten förra året: ”Vad får då denna utförsäljning för följder? Ja, det första som kan befaras är att priset på en vanlig besiktning kommer att stiga rejält. Så har det ju blivit med allt annat där man har genomfört denna åtgärd.”

Men så har det ju inte blivit. Och varför skulle det bli så?

Transportstyrelsen har i sin rapport *Fordonsbesiktningensmarknaden 2012* visat att priserna i stort sett legat jämfört med KPI och att det är dyrast i Stockholmsregionen och billigast i glesbygd. Det kanske inte är så konstigt då det är olika tryck på marknaden.

Vidare visar samma rapport, precis som har nämnts här, att antalet besiktningstationer för lättare fordon har ökat med 16 procent och att inga stationer har stängts.

Kvaliteten är det inte heller någon skillnad på, har Transportstyrelsen konstaterat i sin tillsyn.

Om man sedan ser på den vidare utvecklingen under de första månaderna 2013 kan man konstatera att det finns mer än en aktör för besiktning av lätta fordon i alla Sveriges län. Ytterligare 17 stationer har öppnats under perioden av tre olika besiktningföretag. Tre stationer har öppnats i kommuner som tidigare saknade besiktningstation, nämligen Kil, Kumla och Sjöbo.

Marknaden för fordonsbesiktning fortsätter med andra ord att utvecklas positivt, även om det är en bit kvar till en helt fungerande marknad i hela landet vad gäller konkurrens och möjlighet att välja besiktningföretag. Man måste ändå i sammanhanget beakta att det har gått mindre än tre år sedan omregleringen trädde i kraft. Det är ingen quick fix att gå från ett totalt monopolföretag till att få en marknad. Det måste alla inse. Man kunde inte ens i sin vildaste fantasi tro att det skulle gå omedelbart.

Herr talman! Ett nytt ämne gäller längd och vikt för lastbilar. Här vill jag ge Leif Pettersson rätt igen. Han har rätt ibland, och det är bra. Kapacitetsutredningen säger mycket tydligt att det snabbaste sättet att få ökad kapacitet är att utnyttja den befintliga infrastrukturen på ett bättre sätt. Bland annat kan man uppnå det med längre och tyngre fordon. Det handlar naturligtvis då inte om att detta ska ske på bekostnad av trafiksäkerheten.

Det kanske mest omtalade projektet, som även har nämnts här tidigare i dag, är ETT-projektet, En Trave Till, som handlar om att transportera timmer. Det visade att man kunde transportera en viss mängd timmer med 33 procent färre fordon till 20 procent lägre kostnader. Detta projekt har nu gått vidare från att ha varit ett pilotprojekt till att vara ett så kallat demonstrationsprojekt, för att verifiera de lägre koldioxidutsläpp som man har konstaterat och för att ytterligare se på trafiksäkerhetsaspekter. Det är naturligtvis viktigt att titta på det, för det är inte helt okomplicerat att fordon blir väldigt långa. Det är inte motorvägar överallt, och det blir omkörningssituationer.

Jag ska ge någon liten kommentar till Miljöpartiets och Vänsterpartiets motivreservation, som går ut på att motarbeta och begränsa utvecklingen av längre och tyngre fordon. Motivet är i viss mån trafiksäkerhet, men det största motivet är att om man får tillräckligt bra landsvägstrafik kan det indirekt göra järnvägen mindre konkurrensutsatt.

Jag tycker att det är ett helt bakvänt resonemang som helt lämnar det trafikslagsövergripande synsättet. Varje trafikslag ska naturligtvis utvecklas optimalt, och konkurrenskraften ska utgå från egna meriter. Det står absolut inte i något motsatsförhållande till att det är positivt om gods kan flyttas från väg till järnväg, för där finns det naturligtvis vinster att göra, inte minst miljömässigt. Men det uppnår man genom att järnvägen

också utvecklas optimalt, inte genom att hålla tillbaka utvecklingen av ett trafikslag för att gynna ett annat.

Jag får nog säga att Socialdemokraterna har rätt i den frågan, även om jag inte riktigt förstår varför de reserverar sig eftersom vi jobbar med frågan.

Prot. 2012/13:114  
30 maj

*Fordons- och  
vägtrafikfrågor*

Anf. 145 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag skulle vilja börja med att fråga Lars Tysklind om fossiloberoende fordonsflotta och vad man behöver göra för att uppnå det. Lars Tysklind pratar om att det gäller att titta på alla de förslag som finns, bland annat Miljöpartiets förslag, för att se vad som blir mest kostnadseffektivt.

Vi kan ta en av de strategier vi måste jobba med, och det är att vi behöver fler fordon som går på förnybara drivmedel. Det är ju en del som vi behöver jobba med. Vi måste också effektivisera fordon, men där har vi kommit en bra bit. Precis som Lars Tysklind sade har vi energieffektiviserat i alla fall privatbilarna mycket. Däremot finns inte den positiva utvecklingen för de tunga transportererna.

När vi i förra veckan träffade en företrädare för branschen som jobbar med att ta fram drivmedel till våra bilar var hans budskap till oss i trafikutskottet om vad som behöver göras rätt tydligt. Det är många intressenter som inte vågar ta steget och starta biogas-, etanol- eller metanolanläggningar då man inte ser att de ekonomiska villkoren finns. Denne företrädare sade att vad som är absolut viktigast för att få fram biodrivmedel är att höja skatterna på det fossila. Jag tycker att det är intressant att man säger så från branschen.

Jag skulle vilja höra vad Lars Tysklind tycker om det förslaget.

Anf. 146 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Det enskilda förslag som Stina Bergström frågar om kan man ha synpunkter på. Men jag tror fortfarande, som jag nämnde i mitt anförande, att det är oerhört viktigt att titta på alla förslag så att de är genomförbara. Om man till exempel talar om drivmedel måste det finnas tillgång till drivmedel och tankställen över hela landet för att det ska få genomslag. Det är naturligtvis så vi måste jobba.

Därför är det inte helt oviktigt att göra denna typ av utredningar för att se vilka åtgärder som är mest kostnadseffektiva. Jag utesluter inte alls att många av de åtgärder som Miljöpartiet har föreslagit kommer att ingå i detta. Där finns det inte något motsatsförhållande. Men frågan är i vilken ordning man ska göra saker och ting.

Målet om en fossiloberoende fordonsflotta är ett mål som har satts upp av Alliansen. Det står vi för, och det står fast. Det finns höga ambitioner i detta.

Om vi nu går in och tycker politiskt om varje åtgärd tror jag inte att det leder någonvart. Vi vet att skatter är ett viktigt styrmedel, så det kommer naturligtvis också att vara med i detta. Men hur man ska använda skatten kommer att visa sig.

Anf. 147 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! När det gäller skatt på det fossila och koldioxidskatt har man varit politiskt enig om att det är väldigt bra styrmedel för att få ned

utsläppen. Det var vi eniga om i Klimatberedningen, och vår statsminister har också sagt att det är ett effektivt styrmedel.

Jag tyckte att det var intressant att vi också fick det förslaget från branschen när det gäller att ta fram förnybara drivmedel. Och visst kan vi hålla på att diskutera även andra förslag. Men min tanke här är, precis som jag sade i mitt anförande, att 17 år inte är lång tid. Vi måste börja fatta beslut redan nu. Vi kan inte hålla på och vänta på en utredning, som sedan ska leda till en ytterligare utredning, som sedan eventuellt ska förbereda något förslag som vi om ytterligare några år eventuellt ska fatta beslut om i riksdagen. Det måste ju komma konkreta förslag nu om vi ska kunna uppnå detta mål år 2030.

När får vi verkligen någonting att ta ställning till i riksdagen som betyder någonting ute i verkligheten?

Anf. 148 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! För det första pågår många åtgärder för att uppnå detta. Några har nämnts här i dag.

För det andra är vi alla överens om att skatter är ett bra styrmedel, inte minst koldioxidskatten. Sedan håller jag med Stina Bergström om att 17 år inte är någon lång tid. Det är också regeringen fullt medveten om. Det är därför man jobbar intensivt, och det har man gjort sedan man satte upp målet. Man tar inte lätt på målet, utan det är väldigt viktigt för alla, för regeringen och säkert för oss alla här i riksdagen.

Sedan ska det också ses som en stor del i den stora visionen för 2050 att vi ska vara ett utsläppsneutralt land. Just transportererna är en mycket viktig del i detta.

Det finns inte utrymme för att misslyckas i den här ambitionen. Men jag vill återigen upprepa att vi inte ska beskriva utredningar som något negativt. Utredningar handlar egentligen om att klarlägga och få fram kunskap, så att man gör rätt saker. Man gör inte en utredning bara för att fördröja processen utan just för att kunna besluta om rätt saker.

Även oppositionen kräver ofta utredningar i andra sammanhang för att klarlägga saker och ting. Jag tycker inte alls att vi ska se något motsatsförhållande eller att det här handlar om att fördröja. Det handlar faktiskt om att få fram rätt beslut i rätt ordning.

Anf. 149 LEIF PETERSSON (S) replik:

Herr talman! Jag ska upprepa den fråga jag ställde till Christer Ake och ställa den även till Lars Tysklind. Anser Lars Tysklind att bilbesiktning är myndighetsutövning, eller vad skulle det vara i annat fall?

Sedan har faktiskt priset börjat öka. Även när man privatiserade bilprovningen i våra grannländer dröjde det ett tag innan priserna ökade rejält. Jag hade ett möte med Bilprovningens vd där han också bekräftade detta. Pressen uppåt på priset är väldigt tydlig just nu, och priset på en besiktning kommer att öka i Sverige. Han menade att det kommer att öka ganska rejält.

Man ska inte ropa hej förrän man är över bäcken.

Jag vill också slå fast att vi vill att den tidigare ordningen ska råda, alltså att man ska ha kvar en ordning där AB Svensk Bilprovning sköter myndighetsutövningen i det här fallet.



Transportstyrelsen måste ju ha något belägg för den slutsats man kommer till i sin rapport, där man säger att tillgängligheten på kvällar och helger har blivit sämre. Jag har ingen anledning att betvivla Transportstyrelsens slutsats på den punkten.

Sedan är det också allt fler körförbud som utfärdas därför att man uteblir från besiktningen och inte besiktas i tid. Det måste tyda på att tillgängligheten till besiktningen har blivit sämre eller i vart fall att informationen om att man ska besikta har blivit sämre. Det beror ju på att man har slagit sönder de gamla system som fanns för detta.

Anf. 150 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Jag kan börja med detta med myndighetsutövning. Det är klart att det är myndighetsutövning, men det finns många typer av myndighetsutövning som sköts utan att det direkt är en statlig eller kommunal verksamhet. Det kan gälla till exempel brandtillsyn. Då är man certifierad för att sköta myndighetsutövningen.

Resonemanget blir lite haltande. Tydligen gäller inte reservationen fullt ut där det står att myndighetsutövning ska göras i statlig verksamhet, utan det räcker med att lite statligt ska vara inblandat. Vi får väl tolka den så brett som Leif Pettersson säger att den ska tolkas.

I det svenska samhället i övrigt är det absolut inte främmande att man bedriver myndighetsutövning med tillstånd och certifiering, men man gör det inte helt fritt. Detta är viktigt att ha med sig.

Som Christer Akej sade är det här en ideologisk fråga. Leif Pettersson gör allt som står i hans makt för att bevisa att det inte finns några som helst glädjepunkter i detta. Jag har inte kommenterat öppethållandet under kvällar och helger. Det kan hända att det är en marknadsanpassning. I början av omregleringen ökade ju öppethållandet på kvällar och helger, och man kanske tog i lite grann så att det inte var meningsfullt.

När det gäller körförbuden är det klart att det är upp till fordonsägaren att ta ansvar för sitt fordon. Varför körförbuden skulle öka har jag ingen synpunkt på över huvud taget.

Leif Pettersson vill bevisa att detta inte under några omständigheter ska lyckas. Han spekulerar kring priser. Jag kan bara säga att priset inte har gått upp hittills.

Anf. 151 LEIF PETTERSSON (S) replik:

Herr talman! Jo, priset har gått upp, men det har inte gått upp så mycket. Det har inte gått upp på de anläggningar som tillhör det som är kvar av Svensk Bilprovning, men det har gått upp hos en del andra aktörer. De har höjt sina priser ganska betydligt jämfört med hur det var tidigare. Men det kan vi lämna därhän, tycker jag. Vi får väl se vad som händer när det gäller priserna framöver. Vi ska nog inte ropa hej förrän vi är över bäcken när det gäller priserna.

Sedan vill jag återkomma till frågan om investeringar, som jag tog upp i mitt anförande. Framför allt på den tunga sidan kommer det att komma många nya krav på vad som ska besiktas. Framför allt gäller det olika miljöåtgärder i bilarna, olika hjälpmedel som införs i de tunga lastbilarna och så vidare. Det kommer att kräva att man också på besiktningstationerna kan ta hand om detta.

Tror verkligen Lars Tysklind att ett företag som inte ens har pengar att köpa de anläggningar man tog över – man var tvungen att låna pengar av säljaren, Svensk Bilprovning, för att klara av affären – kommer att ha investeringspengar att lägga på detta? Jag tror inte det. Jag tror att vi kommer att få se en försäljning av hela kedjan när det börjar bli dags för det. Tro ska man väl kanske göra i kyrkan och inte i riksdagens kammare. Det kanske vi också kan lämna därhän. Men man kan i alla fall fundera på om de verkligen kommer att ha muskler att investera på det sätt som kommer att krävas för framtiden.

Anf. 152 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Vad är problemet? Det spekuleras vidare. Jag kan inte förstå vad det är som är problemet. För de lätta fordonen har det öppnats ett icke föraktfullt antal nya stationer. Bara under det här året har man öppnat i tre kommuner där det inte fanns besiktningstationer tidigare. Det är en början till en fungerande marknad för detta. Man har visat att kvaliteten inte på något sätt har påverkats av det.

Detta med de tunga fordonen är inte heller någon subventionerad verksamhet. Naturligtvis ska de också betala sina kostnader för besiktningen. Det jag tror kommer att vara det viktigaste för de tunga fordonen är att de besiktningstationer som kommer till ligger på rätt ställe. Om jag har förstått den branschen rätt vill man att de ska ligga i de stråk som är vid logistikcentrum och att de ska vara lätta att komma åt, så att de ligger i flödet och att det inte tar någon extra tid att ta sig dit. Det kommer att vara en viktig affärsutmaning för dem som sysslar med tunga fordon.

Jag vill fortfarande påstå att Leif Pettersson spekulerar när det gäller detta. Han talar om sådant som kanske eventuellt kan hända. Där är vi inte, och det har inte hänt. När det gäller detta med priserna säger Transportstyrelsen i sin marknadsundersökning att de inte har förändrats i förhållande till KPI, och då är det väl så. Jag kan inte tro något annat i det fallet.

Anf. 153 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Lars Tysklind har tagit upp två saker, bland annat fordonsbesiktningen. Sedan hyllar Lars Tysklind Socialdemokraterna när det gäller det här med längre lastbilar. Kan Lars Tysklind förklara för mig varför man sålde ut fordonsbesiktningen? Man ville ha en fungerande konkurrensmarknad som gynnar konsumenten, läser jag i betänkandet.

I min hemstad har vi bytt från statlig till privat bilbesiktning. Jag vet inte på vilket sätt det gynnar konsumenten. Föregående talare talade om att Transportstyrelsen inte har funnit att det har blivit sämre – även Lars Tysklind säger det. Frågan blir då: Var det inte bättre det skulle bli? Det skulle inte bli lika bra, eller hur? Det skulle bli bättre. På vilket sätt kommer det att bli bättre?

Har inte det här blivit lite fundamentalistisk politik, att man till varje pris ska kunna visa att man har sålt ut statlig verksamhet, även statlig verksamhet som fungerar väldigt bra? Jag har inte hört någon säga att bilbesiktningen inte har funkat.

När det gäller de längre lastbilarna, som Lars Tysklind tycker är bra, undrar jag: Varför inte intensifiera arbetet med att flytta godstransport från väg till järnväg? Det handlar inte bara om att förespråka högre banavgifter. Varför inte förespråka kilometerskatt, om man nu vill att det ska vara likvärdiga konkurrensförutsättningar för järnväg och väg? Man kanske till och med ska ge lite mer fördelar till det som är miljövänligt.

Anf. 154 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Om man nu pratar om det som är miljövänligt kan man se på det projekt som jag nämnde, ETT-projektet. Jag sade just att man kunde köra samma mängd timmer med 33 procent färre fordon till 20 procent mindre kostnader. Naturligtvis ligger de stora kostnadsminskningarna i att det blir mindre utsläpp. Det är det som man nu försöker verifiera. Ur den synpunkten kan man säga att det är en miljövinst att köra med de större fordonen, där det är lämpligt, på den typen av vägar.

Sedan tycker jag att det är lite märkligt att både Vänsterpartiet och Miljöpartiet sätter det i något slags motsatsställning, att man ska effektivisera trafiken i alla trafikslag. Det finns absolut ingen motsatsställning när det gäller att jobba för att ta över lämpligt gods från väg till järnväg.

Den bästa vägen är inte att hålla tillbaka effektivisering på vägsidan. Det är naturligtvis att göra järnvägen mer tillgänglig; det är det som det handlar om. Om det också handlar om fundamentalism vet jag inte. Men jag tycker nog i alla fall att det känns lite konstigt när man jobbar, så att säga, bakvägen i en fråga.

Siv Holma pratar om fundamentalism när det gäller bilbesiktning. Det är väl snart en symbolfråga i nivå med apoteken. Jag kan bara konstatera – jag får väl upprepa siffrorna – att det har blivit bättre. Det har blivit fler stationer. De har ökat från 232 till 270 under 2012, och ytterligare 17 stationer har tillkommit under 2013, om vi nu pratar tillgänglighet. Tre av de stationerna ligger i kommuner som tidigare inte hade besiktningstationer. Det måste ändå ses som en förbättring.

Sedan håller jag med om att marknaden håller på att utvecklas. Den är inte färdigutvecklad. Det måste finnas både konkurrens och möjlighet att välja station innan man kan säga att marknaden är färdigutvecklad.

Anf. 155 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Jag tycker inte att jag fick klockrena svar. När det gäller stordriftsfördelar med längre lastbilar glömmer Lars Tysklind till exempel att slitaget på vägarna ökar. Och det finns andra trafiksäkerhetsaspekter som man också måste ta in.

Det som jag frågade efter var varför man inte intensifierar arbetet med att få mer hållbara godstransporter. Varför koncentrerar man sig på att man ska få stordriftsfördelarna när det gäller lastbilstransporter? Det finns andra sätt att arbeta på. All kraft går till En Trave Till. Man får mindre utsläpp för att man har större kvantitet på transporten.

Sedan gäller det bilbesiktningen. Jag ställde egentligen frågan utifrån min egen hemstad, som inte är någon storstad. Jag kan inte se vad det kan bli för marknad där. Antalet bilar är ganska jämnt, och den här myndighetsutövningen måste ske på något sätt.

Det skulle då göras på ett sådant sätt att det skulle gynna konsumenten. Att man nu har lyckats få fler bilbesiktningstationer där det inte har

funnits någon kan vara en bra marknadsföringsgrej just i det här läget. Men om man är intellektuellt hederlig och verkligen försöker se de faktiska förhållandena tror jag att man ser att bilbesiktningen inte är lämpad för en konkurrensutsatt marknad. Det ska ju ske på ett trafiksäkert sätt, och vi ska kunna vara trygga med att de bilar som är på vägarna är av bra kvalitet.

Anf. 156 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Herr talman! Jag vet egentligen inte vilken verksamhet som Siv Holma skulle tycka vore lämplig att konkurrensutsetta. Jag har inte hört om någon i någon debatt någonsin. I den frågan har vi helt olika uppfattningar. Det är utgångsläget.

Sedan var det detta som Siv Holma nämnde sist. Det är egentligen också en synpunkt som blir väldigt udda. Det är klart att det ska vara ett trafiksäkert sätt. Det är klart att man inte får bedriva en fordonsbesiktning om den inte är certifierad och håller kvalitet. Det hör till självklarheterna. Det är en grundförutsättning.

Där har Transportstyrelsen visat att det inte finns någonting som talar för att andra företag har sämre kvalitet än AB Svensk Bilprovning. Det är bara ett löst antagande.

Självklart blir marknader mer eller mindre uttalade – det håller jag med om. I glesbygd och på mindre orter är naturligtvis marknaden mindre, och det gäller alla typer av utbud. Det är inte konstigare med fordonsbesiktning än med någonting annat.

Nu har Kil en, men det kanske inte är så troligt att det dyker upp en ny station i Kil nästa år, utan det kanske dyker upp en ny i Karlstad i stället. Det är kanske mer troligt, om man säger så.

Anf. 157 ANDERS ÅKESSON (C):

Herr talman! Apropå diskussionen om bilprovning gör jag två små reflexioner.

I en monopolsituation där ett företag har monopol på att utföra bilprovning i vårt land sätter det företaget givetvis också priserna, precis som Leif Pettersson spekulerade i. Men i ett läge där vi har flera aktörer som har certifikat för att utöva myndighetsutövningen biltest är det inte självklart att man höjer priset, utan man kanske till och med är känslig för folks betalningsförmåga och vilja att betala för olika service.

Apropå myndighetsutövning från någon annan än Aktiebolaget Svensk Bilprovning, herr talman, finns det skäl att påminna om att det faktiskt är över ett decennium sedan vi överlät delar av myndighetsutövningen på certifierade bilverkstäder såtillvida att de tilläts släcka tvåor och andra påpekanden som man fick av det dåvarande monopolföretaget Svensk Bilprovning. Det finns inget skäl att dramatisera detta på det vis som oppositionen har gjort.

I övrigt, herr talman, vill jag yrka bifall till förslaget i det betänkande vi just nu håller på med. Det är ett bra betänkande. Jag tänkte särskilt belysa en fråga som är av mycket stor betydelse. Det är frågan om vikt och längd på lastbilar.

Här välkomnar ett nästan enigt utskott de försök som pågår med både längre och tyngre fordon. Det här är försök, herr talman, som har till syfte att tjäna miljön, trafiksäkerheten och transportekonomin.

Som bakgrund till just den delen av betänkandet finns en motion av Clas-Göran Carlsson från Socialdemokraterna. Det är en bra motion, men den får ändå ett avslag. Som min gamle vän och tidigare ledamoten Jörgen Johansson brukade säga: Den får krans med band. Det vill säga, den får ett väldigt vänligt avslag och ett positivt yttrande. Men i likhet med nästan alla motioner i riksdagen avslås den.

I utskottsbetänkandet i avsnittet avseende vikt och längd på lastbilar konstaterar utskottet att en EU-standard på lastbilar i vårt land skulle innebära kortare fordon. Det skulle leda till mer trafik, vilket i sin tur skulle öka både utsläppen av koldioxid och partiklar. Transportkostnaden skulle skjuta i höjden, och risken för olyckor skulle rimligen bli större på grund av att trafikmängden på vägarna skulle öka väldigt dramatiskt om vi skulle ha EU-standard på lastbilars längd.

Vi konstaterar fortsättningsvis i utskottsbetänkandet att det pågår försöksverksamhet med extra långa fordon, bland annat ETT-projektet som nämnts tidigare. Det här kommer att övergå från försök till ett demonstrationsskede, och syftet med det är att verifiera en del av de väldigt positiva erfarenheter man har vunnit när det gäller koldioxidutsläpp, trafiksäkerhet och vägsitage. Man vill kunna verifiera det ännu starkare. Vi kan också läsa oss till att det pågår försöksverksamhet med så kallade fordonståg mellan Malmö och Göteborg, och i Göteborg ska man inleda försök med en extra lång buss.

Herr talman! Det finns också skäl att nämna att Trafikverket i Kapacitetsutredningen, som ligger till grund för infrastrukturpropositionen, anger att den största och snabbaste vinsten vi kan uppnå i vår transportapparat är att öka kapaciteten i system som vi redan har genom att utnyttja det bättre, genom att utnyttja redan gjorda investeringar i vägar och järnvägar smartare och mer effektivt. Att enbart bygga nytt löser inte kapacitetsproblemen, och det är heller inte ekonomiskt försvarbart.

Det här kallar vi fyrstegsprincipen, och det hyllar vi i alla andra sammanhang när resurserna inte räcker till och när vi vill framstå som begåvade ekonomiskt, miljömässigt och logistiskt. Systemet vi har att vårda – landets vägar, järnvägar och flygfält – behöver alltså utnyttjas på ett smartare och mer effektivt sätt, och det är här, herr talman, som de tyngre, längre och effektivare fordonen, oavsett om de går på järnväg eller väg, kommer att spela en väldigt stor roll.

Så långt är utskottets betänkande en hyllning till teknikutveckling, miljömedvetenhet och transportekonomi. Så långt är allt väl.

Men så läste jag en reservation mot utskottets motivtext, kopplat just till motionen om lastbilars längd av Clas-Göran Carlsson. Reservationen är skriven av Stina Bergström, Miljöpartiet, och Siv Holma, Vänsterpartiet. Jag citerar: ”Men så länge åtgärder vidtas i syfte att underlätta för vägtransporter kommer järnvägen inte att kunna ha den konkurrenskraft som krävs. Vi anser att järnvägens konkurrenskraft minskar genom bl.a. det undantag Sverige har från EU-reglerna om längd och vikt för lastbilar. Enligt vår uppfattning bör det därför avskaffas.”

Herr talman! Detta är en utomordentligt underlig motivering för att förhindra eller till och med stoppa åtgärder som syftar till att göra just lastbilstrafiken miljösmartare, mer trafiksäker och effektivare. Utöver det signalerar reservationen en mycket stor brist på förtroende för eller tilltro

till järnvägens förmåga att vara effektiv. Järnvägen ska i stället skyddas mot en effektiv och stimulerande konkurrens.

Påståendet från Miljöpartiet och Vänsterpartiet föder en rad frågor. På vilket sätt, herr talman, skulle miljön i vårt land tjäna på att vi kortar ned våra lastbilar från 24 m till 18 m och därmed ökar antalet lastbilar med ca 30 procent för att klara av transportarbetet?

På vilket sätt skulle trafiksäkerheten i vårt land tjäna på att vi får ca 30 procent fler lastbilar på våra vägar?

På vilket sätt, herr talman, skulle det allmänna välståndet i landet öka genom att vi gör transporter på landsväg mer miljöpåverkande och mindre effektiva?

Herr talman! Det ankommer inte på mig att försöka besvara dessa frågor eftersom jag inte står bakom påståendena, men det var en mycket stark reflexion jag gjorde när jag läste betänkandet.

I övrigt yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet.

Anf. 158 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Anders Åkesson funderar på vad som skulle hända om vi inte fick behålla vårt undantag och inte längre köra med tyngre och längre lastbilar i Sverige. Kanske skulle det hända, fast tvärtom, som hände när vi fick undantaget, för vad hände när vi fick undantaget? Jo, vi såg hur mer gods började färdas på vägarna i stället för på järnvägarna.

Jag tror att precis samma sak skulle hända om vi skulle tillåta ännu tyngre och ännu längre lastbilar. Det är ju inte så att gods flyttas någon annanstans än dit där det är billigast att köra. Och det är precis det som är felet i dag: Det är i många fall billigare att köra på vägen i stället för på järnvägen.

En sak handlar om undantaget. En annan sak handlar just om att regeringen höjer banavgifterna men inte lägger någon liknande avgift på vägen. I dag när vi var på utskottsutfrågning med Riksrevisionen och diskuterade infrastrukturinvesteringar och om vi fick valuta för pengarna fick vi just höra att infrastrukturministern hade gett Trafikverket i uppdrag att utreda hur man ska använda sig av banavgifter i framtiden, det vill säga göra det dyrare att transportera på järnvägen.

När det däremot gäller kilometer- eller lastbilsskatten har man lämnat ett uppdrag till VTI att göra en liten utredning om hur man eventuellt skulle kunna införa det. Men den utredningen ska inte vara klar förrän efter valet, fick jag reda på.

Hur uppnår man ett sjyst konkurrensförhållande mellan väg och järnväg om man inte lägger avgift på vägen och om man tillåter att man får köra tyngre och längre lastbilar på vägarna, Anders Åkesson?

Anf. 159 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Jag tror att Stina Bergström och jag är överens om grundprincipen att varje transportslag ska stå för sin kostnad. Jag kommer inte ihåg den exakta ordalydelsen, men jag är rätt säker på att det finns hyggligt väl uttryckt i den infrastrukturproposition som riksdagen beslutade om strax innan jul. Det kan vara ett bra utgångsläge: Varje transportslag ska bära sin kostnad inklusive självklart den miljöpåverkan det åsamkar.

Herr talman! Stina Bergströms påstående stämmer dock inte. Vi fick tillåtelse att behålla den längd på lastbilar som vi redan hade i vårt land när vi blev medlemmar i EU. Sedan dess har andelen gods på järnväg i vårt land ständigt ökat, och vi är en av de EU-medlemmar som har högst andel gods som rullar på järnväg. Sambandet mellan långa lastbilar och att vi per något slags automatik skulle ha mindre gods på järnväg stämmer inte.

Det är fullständigt obegripligt, herr talman, varför Miljöpartiet genom Stina Bergström uttrycker denna fundamentala misstro mot järnvägens förmåga att hävda sig. Skulle hela riksdagen omfattas av samma misstro skulle vi stifta lagar i riktning mot häst och vagn, bort från Scania och Volvo, i syfte att gynna järnväg.

Nu gör vi inte det som väl är, utan vi tror på båda transportslagens förmåga att hävda sig och på intermodalt samarbete. Fyrstegsprincipen innebär ju att vi gör investeringarna nationellt där de gör störst nytta för att få en god funktion i det transportsystem vi har. Att nyttja transportsystemet, oavsett om det handlar om hamnar, flygfält, järnväg eller väg, är ett mycket begåvat sätt att använda pengarna. Det har vi använt hela förmiddagen i dag åt att resonera om i ett seminarium med Riksrevisionen.

Anf. 160 STINA BERGSTRÖM (MP) replik:

Herr talman! Jag tror inte att det räcker med att tro på järnvägens konkurrenskraft samtidigt som man inte satsar tillräckligt på underhåll, nyinvesteringar och reinvesteringar, samtidigt som man splittrar upp järnvägens organisation så att det blir tågkaos när det gäller samordningen. Det är någonting som vi har varit överens om här i riksdagen att vi behöver utreda. Det är väldigt glädjande att vi har fått den utredningen tillsatt.

Jag tänkte att vi inte behövde prata så himla mycket mer om just det här, för jag vill prata lite dubbdäck med Anders Åkesson också. Jag blev inte riktigt klok på vad som gällde när Christer Akej och jag diskuterade dubbdäcken. Först sade Christer Akej att han tyckte att det var en bra idé att regeringen nu utreder en dubbdäcksavgift. Sedan slutade han med att säga att en dubbdäcksavgift ville han verkligen inte gå med på. Det var Miljöpartiets landsbygdsfientliga förslag.

Nu är det ju så att de som driver frågan om att få införa en dubbdäcksavgift är Anders Åkessons och Christer Akejs allianskamrater, borgarråden Per Ankersjö och Ulla Hamilton här i Stockholm. Det är de som verkligen förstår att det här behöver man få till, för det är de som står inför den situationen att Stockholm flera gånger har dragits inför EU-domstolen för att inte uppfylla luftkvalitetsdirektiven. Snart handlar det om dryga böter som ska betalas, men framför allt handlar det ju om människoliv. Det handlar om 30–40 människor i Stockholm som varje år dör på grund av partiklar som rivs upp av dubbdäcken.

Nu är jag faktiskt väldigt intresserad av att få reda på vad Anders Åkesson tycker om Per Ankersjös och Ulla Hamiltons förslag om att de ska få införa en dubbdäcksavgift här i Stockholm. Om inte Anders Åkesson tycker att det heller är någon bra idé skulle jag vilja ha reda på vad Anders Åkesson då tycker att de ska göra för att komma åt luftens problem här i Stockholm.

Anf. 161 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Så lätt ska inte Miljöpartiets Stina Bergström slinka ur lastbilsfrågan. I förra veckan var trafikutskottet på en gemensam föredragning arrangerad av Transportgruppen. Där var företrädare för olika transportslag i vårt land och resonerade. Det var väldigt intressanta inspel vi fick. Ett av dem stod Sandahls åkeri från Värnamo för. Vd:n där berättade med mycket stor inlevelse hur intermodaliteten fungerar, det vill säga hur man lyckats förena gummihjul och järnhjul på ett begåvat, smart, lönsamt och för miljön mycket bra sätt i det företaget tack vare att man var entreprenöriell.

Jag tycker att vi ska dra lärdom av den historien och andra historier när vi utvecklar framtidens transportsystem. Att tro att vi kan lyfta järnvägen genom att straffa andra transportslag är att backa in i framtiden. Det har aldrig varit en bra metod, herr talman.

Dubbdäcken, Hamilton och Ankersjö – jag tror på det kommunala självstyret, för det är en primärkommunal angelägenhet att ha en luftkvalitet i sina tätorter så att invånarna inte dör. Därför ska man också ge primärkommunerna de verktyg som behövs för att de ska kunna styra luftmiljön. Skulle det innebära lokala beslut om dubbdäcksavgifter får vi ta ställning till det. Men det är klart att primärkommunen som har ansvar för människors hälsa och dessutom har ansvar för att betala böterna som uppstår när EU påpekar detta måste ges verktyg.

Anf. 162 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Jag tycker att det är intressant att lyssna på Anders Åkesson. Jag uppfattar det faktiskt som att du motsäger dig själv. Å ena sidan talar du om att transportslagen ska bära sina egna kostnader. Å andra sidan vill Centerpartiet inte ha vägslitageavgift eller kilometerskatt. Samtidigt vill Centerpartiet höja banavgifterna. Varför fördyra gods-transporter på järnväg men inte ha konkurrensneutrala villkor på väg?

Jag får liksom sådana tankar som när vi hörde debatten om att kärnkraften ska avskaffas – man ska avskaffa kärnkraften genom att ladda om de kärnkraftverk som finns. Det tycker jag är ett motsägelsefullt sätt att argumentera. Jag blir inte mer övertygad av att Anders Åkesson liksom kommer upp i varv och anklagar Vänsterpartiet och Miljöpartiet för att inte ha någon tilltro till järnvägen, tvärtom. Vi talar alltså om systemfrågor, metodikfrågor. Jag har väldigt stor tilltro till järnvägen, därför att det är ett miljövänligt alternativ när det gäller att transportera till exempel malmen från Kaunisvaara till Svappavaara. Det är mycket mer miljövänligt än att ta den med lastbilar, som av flera skäl är miljöövnlige och trafikosäkra.

Varför är Centerpartiet en så stor motståndare till att ha vägslitageavgift och så stor förespråkare av att höja banavgifterna? Varför?

Anf. 163 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Jag beklagar om jag har gått upp i varv. Det var inte min avsikt att hetsa upp mig eller ledamoten Holma. Men det är en engagerande fråga.

Jag och Centerpartiet tycker att kilometerskatt på lastbilar är en utomordentligt dålig idé, därför att det skulle innebära en skatt på avstånd i ett land som är glest befolkat och med mycket långa avstånd. Det skulle



innebära att vi skulle slå ihjäl oss själva och den produktionsförmåga som skogen, malmen och bruken har i det här landet.

Självkärlart, herr talman, ska fordonstrafik på gummihjul och lastbil bära sina kostnader, men att straffbeskatta för avstånd där det inte ens finns järnväg att tillgå som alternativ är inte någon bra idé.

Ja, jag och Centerpartiet har bejakat höjning av spåravgifterna i vårt land för att nyttja järnväg från att ha legat på Europas lägsta spåravgifter till att de i dag ligger ungefär i medianen av spåravgifter. Det är rimligt att också järnvägsanvändarna betalar sin del av samhällskostnaden i den transportinfrastruktur vi bygger upp i landet.

Anf. 164 SIV HOLMA (V) replik:

Herr talman! Återigen hör vi den här motsägelsefulla argumenteringen. Straffbeskattning talar man om när det gäller att stå för transportslagets infrastrukturkostnader. Då är det straffbeskattning. Varför inte förspråka att banavgifterna avskaffas? Det tycker man ju vore klokt. Men då säger Anders Åkesson att vi ligger lägst i Europa.

Om vi gör samma jämförelse med kilometerskatten – det finns ju många länder i Europa som har infört en kilometerskatt – skulle man i så fall kunna använda det argumentet på samma sätt som Anders Åkesson gjorde till förmån för att höja banavgifterna. Det är där jag menar att det inte går ihop. Jag blir jätteförvånad över att Centerpartiet som gärna vill beskriva sig som det gröna partiet i Alliansen är så betongaktigt i den här frågan och inte är mer på hugget för att få en mer miljövänlig situation även när det gäller vägtrafiken. Ingenting som jag hör går i den riktningen.

Det talas om att straffbeskatta men det finns ju metoder, och det tror jag att Anders Åkesson är väl medveten om. Man kan faktiskt differentiera en vägsitageavgift eller en kilometerbeskattning. Det går om man är intresserad av att göra konkurrensneutrala avgifter för både järnväg och väg. Men är man inte intresserad, har man lyssnat väldigt mycket på lobbyisterna från åkerierna, talar man som Anders Åkesson. Jag hade faktiskt förväntat mig mer från ett parti som vill framställa sig som ett miljöparti i Alliansen.

Anf. 165 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Herr talman! Nu vet jag inte riktigt vem som hetsade upp sig. Jag vill nog påstå, herr talman, att man inte får bli religiös i förhållande till hjul, beroende på om de är gjorda av järn eller av gummi.

Det intressanta, herr talman, är ju vilka utsläpp och effekter det blir av att vi använder de här transportslagen. Är de över huvud taget nödvändiga? Nyttjar vi den gjorda transportinfrastrukturen på ett smart och begåvat sätt? Har vi modeller som gör att vi växlar mellan gummihjul och järnhjul på ett rationellt sätt, eller är vi religiösa i vårt förhållnings-sätt så att transporten kanske mig är fel och ska stoppas om den inte går på järnhjul? Det är inte ett begåvat sätt att se på det.

Jag driver och hävdar principen, herr talman, att respektive transportslag ska stå för sina kostnader. Jag hävdar att gummihjulstrafiken visst står för sina kostnader. Det verkar som att det har gått ledamoten Holma förbi att lastbilar betalar fordonsskatt. Så länge vi är med i EU – jag vet att Siv Holma är tveksam till vårt EU-medlemskap, men det är en

annan diskussion – måste vi som land välja vilket sätt vi ska beskatta gummihjulen på. Antingen använder vi fordonsskatt – det gör vi i vårt land, och det är dryga pengar ett normalåkeri får betala in – eller också har vi en kilometerskatt. Man kan inte kombinera de två skattlagen; det är dubbelbeskattning.

Ja, vi har gått från lägst i Europa till att ligga på medianen vad gäller spåravgifter. Vi diskuterar att stifta lagar för att kunna ta ut differentierade spåravgifter och kunna ta ut straffpeng av den som sabbar spåren genom att rulla runt med dåligt underhållet rullande material – allt i syfte att få dem som brukar systemen, oavsett om det är asfalt, räls, hamnar eller flygfält, att nyttja dem rationellt och smart så att de investeringar vi har gjort med våra gemensamma pengar nyttjas på bästa möjliga sätt. Så driver vi landet framåt.

Anf. 166 LARS GUSTAFSSON (KD):

Herr talman! Mitt anförande kommer att vara lite annorlunda vinklat än de tidigare i debatten, men jag kan inleda med att säga att jag är väldigt tacksam för att vi har avreglerat bilbesiktningen. Jag hann nämligen besikta min bil precis innan tiden gick ut, på en privat besiktning för första gången. Jag är alltså väldigt glad. Det var dock i Halmstad, och jag vet inte hur stor den staden är – om den är en storstad. Än så länge tror jag inte att den är det.

Herr talman! I filmbranschen brukar man göra uppföljare av succéfilmer – ni vet, *Rocky 1* och *Rocky 2*. Det finns även andra actionfilmer. I detta betänkande finns det också repris, fast det är tvärtom fiaskon i repris – pumplagen 1 och pumplagen 2. De tre i oppositionen vill nu satsa på en repris med större investeringskostnader, vilka i slutändan kommer att betalas av bilisterna till liten eller obefintlig miljönytta.

Att bygga upp en landsomfattande infrastruktur för biogas är, med tanke på den stora variation som finns när det gäller fordon och drivmedel, kontraproduktivt och skulle slå ut ännu fler tankställen utan att konkurrensneutraliteten uppnås. Vi behöver inte fler experiment för svenska fordonsägare; det tillkommer ändå fler tankställen med olika drivmedel.

Drivmedelsutvecklingen måste kopplas ihop med fordonsutvecklingen så att de bränslen som är realistiska och kan levereras i tillräcklig omfattning finns tillgängliga. Det rimliga antagandet är att det i framtiden kommer att finnas flera alternativa bränslen och fordonsslag. Oavsett politiska ambitioner kommer verkligheten ändå att avgöra vad som är genomförbart och vad som inte är genomförbart inom realistiska ekonomiska ramar.

En ökad iblandning av fossila bränslen är ett troligt alternativ inom den närmaste framtiden, ofta i kombination med någon form av hybridteknik. Det finns en rad försök med olika former av exempelvis elteknik, men dessa befinner sig fortfarande på experimentstadiet. Man räknar med att kunna införa dem på bred front. När det gäller de tunga fordonen finns en hybridteknik framtagen, men kostnaderna per fordon är mycket höga – ca 600 000 kronor extra för en lastbil. Man måste också komma ihåg att bränslen inte kan utvecklas hur som helst. För tunga fordon är kompressionsförbränningen fortfarande viktig på grund av dess effektiva kompressionscykel, som utskottet kanske borde sätta sig in i lite mer.

Transportsektorn befinner sig på en konkurrensutsatt internationell marknad och får inte äventyras av politiska svenska beslut, utan den måste beaktas i sitt sammanhang. Sverige är redan världsledande på tunga fordon, och denna position får inte äventyras av populistiska riksdagsbeslut. Den svenska transportpolitiken bör bygga på en konstruktiv grund med realistiska förutsättningar som steg för steg ger miljövänliga transporter.

Herr talman! I ett tidigare inlägg fick vi höra om så kallad krocksäkerhet. Det kan vara på sin plats att ge en liten historielektion i krocksäkerhet. Den börjar med en person som kanske borde vara väldigt känd i dessa kretsar, för dem som hävdar detta, nämligen holländaren John Tjaarda.

John Tjaarda flyttade till USA och anlätades av Briggs Body Company, som i sin tur var ganska nära knutet till Ford. År 1933 presenterade han på Chicagoutställningen ett fordon som kallades the dream car. Det var en experimentbil som utgick från flygplanskonstruktioner med en stålörskonstruktion runt omkring, vilket gav mycket lågt luftmotstånd och lägre vikt. Den var starkare och krocksäkrare och hade lägre bränsleförbrukning. Så kommer utvecklingen framåt ibland.

På denna princip utvecklades sedan serieproducerade fordon, såsom Lincoln Zephyr, Chrysler Airflow och sedermera också Volkswagen, som Ferdinand Porsche ritade med denna tankegång som grund. Sedermera, efter kriget, kan vi också tänka på Hudson och Tucker. Vad var då konstruktionen? Det var inte bara det att den var starkare, utan den gav också mycket lägre luftmotstånd. Det gav mycket lägre bränsleförbrukning och högre toppfart, något som eftersträvades inte minst på tävlingsbanorna.

Jag tror att det kan vara viktigt att ha med sig dessa fakta när vi talar om hur en bil är krocksäker – den ska vara både lätt och stark. De nya exemplen är att man använder Kevlar. Det finns nu i bilar som bara kostar ca 15 miljoner kronor. De är fortfarande inte på marknaden, för dem som talar om att man ska ha en liten och krocksäker bil, men det kan vara bra att veta det för framtiden.

Från denna exposé övergår jag till ett annat intresse jag har, nämligen fordonshobbyn. I dagarna har vi kunnat titta på skolavslutningar och studentbaler. Studenterna kommer i sina vackra kreaturer och kliver ur en äldre, elegant bil och så vidare. Det är inte givet att det alltid kommer att vara så. Det finns hot mot detta.

Engagemanget för fordonshobbyn är mycket stort i Sverige, och den är en del av vårt kulturarv. Det är därför inte förvånande att det år efter år lämnas in motioner från olika partiföreträdare som vill värna hobbyn. Det är viktigt att det här fortsätter, då det återkommande dyker upp förslag som hotar en levande folkörelse – cirka en halv miljon människor räknar man med är intresserade av och jobbar med detta.

Jag har också lämnat in en motion om att minska regelkrånglet vid import av fordon som delvis omfattas av orimliga regler och myndighetskrångel. Jag har läst svaret och ska inte ta upp de frågorna här, men det finns befogade skäl att tänka att man har tolkningar som ibland är kontraproduktiva och orimliga när det kommer till själva införseln.

Ett ännu större hot har dock dykt upp i EU-parlamentet. En motionär – jag tror att han var från Belgien – har motionerat om ett förbud mot att

på allmän väg använda fordon som är äldre än 30 år. Då kan vi glömma skolavslutningarna. Eventuell körning av äldre fordon skulle omgärdas av stränga restriktioner, vilket skulle innebära ett dråpslag för den svenska fordonshobbyn. Förslaget påvisar en total brist på kunskap om fordon. Frågan är dessutom internationell och ingenting Bryssel ska ägna sig åt.

Glädjande nog har svenska EU-parlamentariker, bland annat Alf Svensson från Kristdemokraterna, och andra partier protesterat mot förslaget som nu tills vidare är stoppat. Intresseorganisationer från Sverige och Europa har också agerat på ett förtjänstfullt sätt för att stoppa förslaget. Detta visar med önskvärd tydlighet att vi som värnar om hobbyn ständigt måste vara på vår vakt mot nya påfund från olika håll.

Fru talman! Jag vill avsluta med att tala lite grann om dubbdäck. När jag tänker på dubbdäck tänker jag på olyckan på Tranarpsbron i Skåne. Det är alltid en avvägning mellan trafiksäkerhet och miljöfrågor, men man ska också komma ihåg att det är betydligt farligare att åka tunnelbana i Stockholm. Enligt en undersökning är det nämligen högre partikelhalt nere i tunnelbanan än vad det är uppe på Hornsgatan. Om Miljöpartiet vill att vi ska åka mer tunnelbana och få i oss mer gifter där nere än vad vi får uppe på gatan kan vi diskutera det i sig.

Jag tror att det är bra om man håller sig lite grann till den kunskap som finns. Det är alltid en avvägning, och jag tycker att det är bra att det finns lokala beslut om att införa eventuella miljözoner på annat sätt. Det innebär dock inte att vi får tappa huvudet när vi fattar beslut i kammaren.

Med detta yrkar jag bifall till förslaget i betänkandet.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 5 juni.)

## **15 § Luftfartsfrågor**

Föredrogs  
trafikutskottets betänkande 2012/13:TU18  
Luftfartsfrågor.

Anf. 167 SUZANNE SVENSSON (S):

Fru talman! Vi kommer nu att debattera trafikutskottets betänkande 2012/13:TU18 *Luftfartsfrågor*. Jag yrkar bifall till reservation 1 och bifall till förslaget om tillkännagivande till regeringen angående flygtrafikledningstjänst.

Fru talman! Jag kommer att uppehålla mig vid frågan om flygtrafikledningstjänsten, och jag vill påminna om hur det ser ut i Europa. Helt avreglerade marknader i Europa finns för närvarande i Sverige, Danmark och Storbritannien. I några länder är det enbart mindre flygplatser som är konkurrensutsatta, som i Tyskland. Där gäller inte konkurrensutsättningen de största 16 flygplatserna, och i Schweiz gäller det inte de tre största flygplatserna. Det innebär att huvuddelen av marknaden för ATS-tjänster där är förbehållen den nationella aktören. Marknaderna i till exempel Tyskland och Schweiz är styrda av statliga direktiv om vilka flygplatser som får konkurrensutställas.

Utanför Europa finns det i USA, ett av de länder där det mesta är privatiserat, inte någon diskussion om avreglering när det gäller flygtrafikledning. Att den skulle vara statlig är fullständigt självklart.

LFV:s, Luftfartsverkets, huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Den integrerade civila och militära flygtrafikledningen är unik; det finns ingen annanstans i världen. I dag äger och sköter staten genom det statliga bolaget Swedavia och Försvarmakten ett tiotal flygplatser. Övriga flygplatser ägs privat, av kommuner eller av regioner.

Ingen behöver tveka om att vi socialdemokrater anser att de lokala och regionala flygplatserna är viktiga för Sveriges utveckling. Vi föreslår heller ingen förändring för någon av dessa flygplatser, som i dag har en annan flygtrafikledning än Luftfartsverkets. Däremot vill vi inte konkurrensutsätta flygtrafikledningen vid större statliga flygplatser, försvarets flygplatser eller de flygplatser som ligger inom samfällda TMA. Och jag vill poängtera att dessa flygplatser inte är utsatta för någon konkurrens i dag eftersom Transportstyrelsen, av olika skäl, valt att de närmaste åren endast ha en operatör inom de samfällda TMA-områdena.

Här har även IATA, som är en organisation för flygbolag som upprättar regler och förordningar som gäller för nästan alla flygtransporter över hela världen, varit skeptisk till fragmentering av luftrummet i Stockholms och Göteborgs samfällda TMA.

För NUAC, det svensk-danska samarbetet om flygledning en route, vore det olyckligt att konkurrensutsätta Malmö-TMA. Det skulle påverka Köpenhamn-TMA och inflygningarna till Kastrup, eftersom Luftfartsverket och danskarnas motsvarighet har ett pågående arbete för att effektivisera flygledningen i ett Öresund-TMA.

Vi vill att vi i Sverige har kontroll över vårt eget luftrum. Än en gång: Sverige är unikt såtillvida att civil och militär flygtrafikledning är helt integrerade. Försvarmakten har ingen egen flygtrafikledning utan är helt beroende av Luftfartsverkets flygledning. Flygtrafikledning är en central verksamhet både för Försvarmakten och för flygsäkerheten. Om Sverige skulle gå in i en period med höjd beredskap måste försvaret ha omedelbar och fullgod tillgång till trafikledare. Detta behov kan inte riskeras genom konkurrensutställning av för försvaret kritiska verksamheter.

Flygtrafikledning är en av de mest fundamentala funktionerna för säkerheten både i luftrummet och på själva flygplatsen. Det socialdemokratiska partiet har blivit uppvaktat av europeiska bolag som är intresserade av att lägga anbud på svensk flygtrafikledning. Vår lagstiftning gör det helt möjligt för ett bolag som blivit certifierat i något annat EU-land att lägga anbud på flygtrafikledningstjänsten i Sverige.

Lagstiftningen i Sverige talar inte om ägarförhållanden. Låt oss hoppas att det i praktiken inte innebär att det på Gotland, där folkpartiledaren Jan Björklund vill ha ett robotförsvaret som försvar mot den lede fi, skulle mycket väl kunna vara en trafikflygledning som ägs av en annan lede fi. Ägarfrågan är rätt viktig. En certifiering i ett land i EU skulle kunna innebära en annan ägarstruktur.

Fru talman! För ganska precis ett år sedan debatterades ärendet angående flygtrafikledningen här i kammaren. I beredningen i trafikutskottet hade den samlade oppositionen majoritet vad gällde att ej konkurrensutsätta de statliga flygplatserna och försvarets flygplatser. Vid det tillfället

ville Alliansen skriva ihop sig med oppositionen för att göra ett tillkännagivande till regeringen. Man skrev att ”eventuella ytterligare steg avseende konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten inte får tas förrän det pågående beredningsarbetet avslutats och regeringen har återkommit till riksdagen och redovisat vad som vidtagits för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet har högsta prioritet och att hänsyn tas till försvarsmaktens behov”.

Man skulle komma tillbaka i december 2012. Trots denna överenskommelse återkom regeringen aldrig, och ytterligare en flygplats inom de samfälliga TMA har upphandlats. Det är inte utan att jag får hålla med Siv Holma, som förra veckan konstaterade att vi har en minoritetsregering som agerar som om den vore i majoritetsställning. Så är inte fallet. Det här visar att uppgjorda överenskommelser inte går att lita på när det gäller den moderatledda utskottsgruppen eller regeringen.

Därför, fru talman, står vi återigen här i kammaren med samma ärende, fast denna gång ligger det ett förslag om tillkännagivande till regeringen på kammarens bord.

Trots att allianspartierna har haft ett år på sig sedan förra beslutet att ytterligare sätta sig in i ärendet och en öppen utfrågning har hållits i utskottets regi drar de sig inte för att sprida en felaktig bild i medier. Oavsett om det är brist på kunskap eller om det står för något annat tycker jag att partierna i regeringsställning borde hålla sig för goda för att handskas så med sanningen och sprida felaktiga bilder på det viset som de gör.

Direkt efter den öppna utfrågningen för en vecka sedan skriver centerpartisten Helena Lindahl på VK-bloggen att S, V, MP och SD lägger krokben för små flygplatser och att endast Swedavia ska sköta flygtrafikledningen runt om på landets alla flygplatser.

Vet inte riksdagsledamoten Helena Lindahl vad det statliga bolaget Swedavia har för uppgifter? Om inte, kan jag tala om att man handhar verksamheten på de tio statliga flygplatserna, dock inte flygtrafikledningen, den står LFV för.

Inte nog med det, fru talman. Denna vecka går moderaten Jan-Evert Rådström och centerpartisten Anders Åkesson ut och påstår att Karlstad, Skellefteå och Växjö kan komma att inte få fortsätta att upphandla sin trafikledning om vårt förslag går igenom. Sedan när ingår dessa flygplatser i de tio statliga flygplatserna? Ni sitter ju i alla fall i trafikutskottet?

Fru talman! Flygplatsen i Skellefteå gick över i kommunal ägo den 1 april 2010. Karlstad tog över sin den 1 december 2010, och Växjö flygplats har varit i kommunens ägo ännu längre.

Fru talman! Flygtrafikledningstjänsten ingår i en utredning som omfattar betydligt mer än vad som gäller detta beslut. När ärendet kommer upp till hösten förbehåller vi oss rätten att ta ställning till övriga frågor utan att olika partier och organisationer talar om vad vi tycker i dessa frågor redan nu, vilket är fallet.

För oss står flygsäkerheten och Sveriges nationella intressen i centrum.

(Applåder)

I detta anförande instämde Lars Johansson, Lars Mejern Larsson och Leif Pettersson (alla S).

Anf. 168 EDWARD RIEDL (M):

Fru talman! I dag debatterar vi trafikutskottets betänkande om luftfartsfrågor.

För ett avlångt och relativt glesbefolkat land som Sverige är goda flygförbindelser absolut nödvändigt. Alliansen menar att ett välutbyggt inrikesflyg är grundförutsättningen för att hela Sverige ska kunna leva och utvecklas. Flyget är en viktig del av det moderna sättet att leva. Vi använder flyget för att snabbt transportera oss långa sträckor. Det kan vara för veckans arbete i Stockholm, för att hinna med ett möte i Umeå eller för att åka på semesterresa till Grekland. Miljontals av dessa resor är helt unika och sker med flygplan.

Runt om i världen sker en snabb utbyggnad av flygkapacitet. Världen fortsätter att krympa till följd av att vi får fler flygplan, fler flygbolag och nya och ännu större flygplatser. Denna utveckling drivs både i Sverige och runt om i världen inte minst av att vi får en allt bättre privatekonomi. Det är en i grunden bra utveckling som möjliggör fler mänskliga möten. I länder där människor upplevt förtryck och haft reserestriktioner är flyget ofta den stora frihetssymbolen.

Flyget har dock utmaningar. Vi människor vill resa säkert, miljövänligt och till rimlig kostnad. Vi ska därför fortsätta arbetet såväl i Sverige som tillsammans globalt för att göra flyget som transportmedel ännu säkrare. Vi måste också fortsätta att utveckla miljöarbetet inom flygområdet. Det handlar både om transporter till och från flygplatsen och om själva flygplatsen. Inte minst måste vi göra flygplanen mer miljövänliga.

Det har skett och sker en snabb utveckling på detta område. Utsläppen minskas hela tiden. Det handlar om bättre och effektivare flygmotorer, nya flygbränslen, gröna inflygningar, rakare flygrutter, anpassad hastighet, bättre flygplanstyper och fortsatt arbete med koldioxidneutrala flygplatser.

I detta betänkande behandlar vi också frågan om flygtrafikledning. Jag kommer att hålla mig vid den frågan en stund eftersom den är så pass viktig och eftersom det förslag som ligger kommer att kunna påverka flygplatserna negativt.

Det kanske är någon som följer sändningen som undrar varför miljöpartisterna verkar så himla glada. Jag ska försöka bringa lite klarhet i det.

Först vill jag gratulera Miljöpartiet. Jag tycker att det är på sin plats att här i kammaren ge lite positiv uppmuntran när något parti har lyckats med en fråga det länge har drivit.

Miljöpartiet har alltid varit det mest flygfientliga partiet i Sveriges riksdag. Man vill lägga ned flygplatser i större delen av Sverige. Man vill ta bort det ekonomiska stödet till flyget, som garanterar alla medborgare i vårt avlånga land god tillgång till bra kommunikationer. Man vill också göra det mycket dyrare för vanligt folk att flyga genom nya skatter på flygplan och flygbränsle.

Ibland har de lyckats få med sig Vänsterpartiet i dessa flygfientliga frågor. Men mer än så har det sällan varit.

Nu har dock Miljöpartiet fått med sig Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet i en flygfientlig fråga. Det är bara att gratulera Miljöpartiet till denna bedrift.

*Luftfartsfrågor*

Vi kan redan i dag utse Miljöpartiet till debattens vinnare. Förlorarna kommer vi att hitta i de kommuner där medborgarna nu riskerar att förlora sin flygplats.

De som menar att det liggande förslaget från Miljöpartiet, Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet inte handlar om en återreglering har enligt min mening helt fel. Det liggande förslaget från dessa partier, där har man enats om de olika delarna som ska begränsa den reform vi genomförde, innebär att 96 procent av den totala flygtrafiken i Sverige inte längre får konkurrensutsätta sina flygtrafikledartjänster.

Jag kan inte annat än att tolka ert förslag som att flygplatserna i Västerås, Trollhättan och Norrköping, med samfälliga TMA:n, inte ska vara konkurrensutsatta i framtiden. Samtidigt skriver den socialdemokratiska riksdagsledamoten Lena Hallengren i Barometern att Socialdemokraterna inte föreslår någon förändring för de redan konkurrensutsatta flygplatserna.

Vet ni själva vad ni vill? Eller försöker ni föra väljarna bakom ljuset i de städer där detta är en känslig fråga?

Kanske är det jag som har missförstått det hela, och då väntar jag med spänning på att ni i talarstolen kommer att upplysa mig om hur det egentligen ser ut. Jag vill att ni förtydligar detta.

Backar vi i historien var det den tidigare socialdemokratiska regeringen som initierade detta arbete för att avreglera flygtrafikledartjänster. Reformen genomfördes sedan under alliansregeringen, och vi har vid sidan av Luftfartsverket fått in ytterligare en aktör som bedriver denna verksamhet och har vunnit flera upphandlingar.

I grunden handlar det om möjligheten för flygplatser att sänka sina kostnader. I dag går samtliga kommunala flygplatser utom en med ekonomiskt underskott. Det ska hanteras med samma pengar som man ska ha till barnomsorg, skolverksamhet och äldreomsorg. Ungefär hälften av kostnaderna för en flygplats är just flygtrafikledningen, som tidigare har varit en statlig monopolverksamhet.

Konkurrensen har så här långt sänkt kostnaderna med 20–30 procent. För kommunerna är det mycket pengar. Den lokala flygtrafikledningen i Sverige omsätter årligen drygt 900 miljoner kronor. För redan pressade kommuner är det som sagt mycket pengar. Man kan genomföra denna reform med bibehållen säkerhet samtidigt som man minskar kommunernas kostnader med tiotals miljoner kronor varje år. Den totala besparingsvolymen blir troligen 250 miljoner kronor varje år i lägre driftskostnader för dem som hanterar flygplatserna. Med samma säkerhet, är viktigt att komma ihåg.

Flygplatsen i Västerås sparade första året in 5,3 miljoner kronor på konkurrensutsättningen. I Växjö var det 1,4 miljoner kronor, i Örebro 1,3 miljoner kronor och i Trollhättan 2,1 miljon kronor. Det är årliga besparingar som dessa kommuner i stället kan använda till barnomsorg, skola och äldreomsorg.

I kommuner med en kommunal flygplats är de flesta politiker, oavsett partifärg, för den reform som Miljöpartiet, Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet vill backa tillbaka. Det de ute i kommunerna har svårt att förstå är varför ni vill göra på detta sätt. De kan näm-



ligen inte förstå varför de inte ska få pengar över till annan viktig verksamhet i kommunen.

Det finns de som menar att detta kan bli dödsstöten för många flygplatser.

Flygplanen byggs av privata företag. De flesta flygbolag är privata. Piloterna är alltså avlönade av privata företag. Självklart medför det ingen risk att de som arbetar med flygtrafikledning har privata arbetsgivare, precis som piloterna. Alla jobbar utifrån samma strikta regelverk där säkerheten alltid är den högsta tänkbara.

För en liten tid sedan hade vi en hearing i riksdagen på just detta område. Alla kunniga på området konstaterade samma sak: Detta är inget man kan påvisa påverkar säkerheten på ett negativt sätt.

Trots det vill en koalition av flygfientliga partier i Sveriges riksdag bestående av Miljöpartiet, Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet backa denna reform.

Åtminstone Socialdemokraterna har inte sina lokala politiker med sig på den flygfientliga politiken. Frågan är var Socialdemokraterna har sin partiledare Stefan Löfven. Det kanske vi också kan få ett svar på senare.

Fru talman! Till Sveriges Radio sade en nyvald Stefan Löfven för bara ett år sedan att han inte vill återreglera några marknader som regeringen avreglerat. Det var troligen en markering mot föregångaren Håkan Juholt och den politik man uppfattade inte skulle kunna vinna väljarnas förtroende.

Han sade samma sak till Svenska Dagbladet, Dagens Nyheter och en mängd andra nyhetsmedier runt om i landet. Han skulle inte backa några reformer på det sättet. Ändå föreslår nu socialdemokraterna i trafikutskottet i praktiken en återreglering av flygtrafikledning i Sverige.

Min fundering är: Är det Stefan Löfven som har svängt i den här frågan och nu vill börja återreglera precis som sin föregångare Juholt trots tidigare löften? Eller är detta något som socialdemokraterna i trafikutskottet har kokat ihop själva? Jag hoppas att vi kan få lite klarhet i det innan kvällen är slut.

När det gäller den kritik som levererades av Suzanne Svensson från talarstolen om föregående års beslut vill jag poängtera några saker. Det ena är att de flygplatser du räknar upp inte på något sätt är statliga flygplatser.

Tar vi Norrköping som ett exempel är det en socialdemokratiskt styrd kommun där de också vill spara kostnader. Man vill använda pengarna till sådant som man tycker är viktigt, välfärden. De vill spara pengar med bibehållen säkerhet. Därför är de för reformen.

Det är dina partivänner i kommuner runt om i landet. Det är inte vi som har ivrat på detta. De har läst samma beslut som vi. Vi kan inte stoppa kommunerna i det här läget. Dina partivänner ute i landet vill genomföra reformen väldigt snabbt, men förstås inte ni här inne.

Avslutningsvis har jag två frågor till Suzanne Svensson och Socialdemokraterna. Min första fråga är: Har Stefan Löfven och Socialdemokraterna gått tillbaka till Juholts linje trots de tidigare löftena från Löfven? Det skulle jag vilja veta. Det är min första fråga till Suzanne Svensson.

Min andra fråga är: Vad innebär ert förslag för flygplatserna i till exempel Västerås, Trollhättan och Norrköping? Du var själv uppe här och

sade att när det var samfälliga TMA skulle det vara osäkert. Där skulle vi inte konkurransutsätta.

Nu har vi flera flygplatser som är konkurransutsatta. Du har partikamrater som är ute och säger att ni inte ska förändra. Då uppenbarar sig den rimliga frågan: Är det osäkert eller är det inte osäkert? Man måste välja vilket ben man ska stå på.

All expertis säger en sak. De säger att det inte finns något som säger att det på något sätt skulle vara farligt. Då är det rimligt att det får vara kvar som konkurransutsatt och i annan regi. Annars borde ni rimligen inte säga till människorna i dessa kommuner att ni inte tänker genomföra några förändringar.

Fru talman! Jag yrkar slutligen bifall till utskottets förslag i betänkandet förutom i punkt 5 där jag yrkar bifall till Alliansens reservation när det gäller flygtrafikledning.

(Applåder)

Anf. 169 SUZANNE SVENSSON (S) replik:

Fru talman! Det talas om flygfientliga partier. Vi gjorde en överenskommelse för ett år sedan. Jag kan konstatera att i så fall var väl alla partier då flygfientliga.

Ni talar i yttrandet om att man ska ta speciell hänsyn till Försvarsmaktens behov. Ni skriver om det många gånger. Edward Riedl har här över huvud inte talat om vad ni tänker göra. Det är jag rätt intresserad av.

Du sade också att vi inte konkurransutsätter 97 procent. Med andra ord vill Alliansen i så fall konkurransutsätta till exempel Arlanda.

Fru talman! Jag undrar också vilka flygplatser som ska läggas ned.

Anf. 170 EDWARD RIEDL (M) replik:

Fru talman! Jag ska försöka att besvara dina frågor även om jag noterar att du med enfaset inte besvarade mina två frågor. Jag tyckte de var ganska enkla. Jag kommer att ställa dem igen, ifall du glömde bort dem på vägen fram till talarstolen.

Jag börjar med att svara på dina frågor. Jag tycker att man ska göra det i en debatt. Annars blir det lite tråkigt för den som lyssnar.

När det gäller den första frågan fanns och finns det fortfarande saker i reformen som man behöver reda ut och som regeringen hade behövt arbeta med och förtydliga.

Jag uppfattar att det beslut som ni nu kommer att fatta tillsammans med Sverigedemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet gör att vi inte behöver tala om det.

Ni vill backa tillbaka hela reformen. Om vi inte längre har en majoritet i riksdagen blir det ganska meningslöst att försöka reda ut de problem som finns.

Det är ingen som har försökt att förneka det. Det var därför vi hade ett enigt tillkännagivande när det begav sig för ett år sedan. Det fanns och finns fortfarande saker som vi behöver reda ut.

När det gäller Försvarsmaktens behov skriver vi också om det här. Det är ett arbete som jag inte i detalj kan redogöra för. Det är Näringsdepartementet som har haft kontakt med Försvarsdepartementet i de här frågorna och försökt att jobba och lösa det.

På samma sätt konstaterar jag där att det blir rätt meningslöst att fortsätta det arbetet om vi nu stoppar reformen. Det finns saker som man hade behövt reda ut och lösa. Det håller jag med om. I det har vi ingen skild uppfattning.

Däremot ställer jag inte upp på att det skulle vara något problem med säkerheten när det gäller samfälliga TMA. Det är lite tråkigt att ni säger på det sättet. Det finns inget som pekar på det.

Jag ställer återigen de två frågor till dig som jag tidigare ställde. Vad händer med de tre flygplatser som jag räknade upp? Ni ger lite dubbla besked till de människor som bor där. Är det så att det ska backas tillbaka, eller är det inget problem att ha dem konkurrensutsatta?

Om det inte är ett problem att vi har dem konkurrensutsatta, varför vill ni då inte ge andra möjligheten till det? Jag skulle vilja att du svarar på det, Suzanne Svensson.

Anf. 171 SUZANNE SVENSSON (S) replik:

Fru talman! Jag vet inte vem som har sagt att ingenting ska hända. Vi har klargjort vad som står i vår skrivning och vad som gäller.

Jag ställer åter frågan. Ni sade att vi inte konkurrensutsätter 97 procent. Det måste innebära att ni ska konkurrensutsätta Arlanda. Jag ställde också frågan: Vilka flygplatser är det som ska läggas ned, som du talade om?

Anf. 172 EDWARD RIEDL (M) replik:

Fru talman! Om vi börjar med frågan om flygplatser som ska läggas ned är det dina egna partivänner ute i landet som säger precis det. Det går att läsa i tidningarna.

Om jag inte har helt fel är flygplatsen i Västerås en sådan flygplats. Där säger en av dina partikamrater: Det kan bli spiken i kistan för vår flygplats.

Er politik tillsammans med de andra flygfientliga partierna i den koalition ni nu har bildat riskerar den verksamheten. Det är väldigt synd.

Flyget badar inte i pengar. Kommunerna har många andra åtaganden. Det gör att det ni nu planerar att genomföra tillsammans med de andra allvarligt kommer att skada möjligheten för väldigt många runt om i landet att få ha en flygplats någorlunda nära.

Det innebär att hela Sverige inte kommer att leva om man bedriver en politik där flygplatser läggs ned. Det är otroligt tråkigt.

Om det vore som du säger, att det inte vore något problem, skulle du kunna svara ganska enkelt det sista du gör här. Svara på frågan direkt när du nu får ordet: Vad händer med Trollhättan och Västerås? Kan du svara på den frågan?

Jag tror att människor undrar. Ni går ut i tidningarna och säger att det inte kommer att hända någonting med de flygplatserna. Samtidigt står det något helt annat här. Vad är det som gäller?

Om det är så klart som du säger och att ni har klargjort allt detta kan du svara väldigt enkelt i talarstolen. Vad innebär detta?

Anf. 173 ANNIKA LILLEMETS (MP):

Fru talman! Även jag tänkte i dag fokusera på flygtrafikledning. Sverige är i dag ett av de bästa länderna i världen vad gäller flygsäkerhet. Vi

i trafikutskottet och riksdagen ett särskilt ansvar för att göra vad vi kan för att se till att Sverige fortsätter att vara det. Flygsäkerheten får inte äventyras. Den har högsta prioritet för oss i Miljöpartiet.

If it ain't broke, don't fix it – om det inte är trasigt, laga det inte. Det är ett amerikanskt uttryck som jag kommer att tänka på när vi talar om konkurrensutsättning av flygtrafikledning. Sverige har en flygtrafikledningstjänst i världsklass. Varför då splittra upp och föra in onödig osäkerhet?

Varje överlämning är ett riskmoment. Ju fler aktörer som är inblandade, desto fler risktillfällen får man. Så blir det om man splittrar upp och fragmentiserar och har olika aktörer i till exempel samfälliga TMA:n.

Flygtrafikledningstjänsten är en viktig form av myndighetsutövning som i huvudsak bör utföras av just en myndighet, inte av privata aktörer. Särskilt kritiskt är det i Sverige, där den civila och militära flygtrafikledningen för luftfarten är integrerad. Det är ett unikt system i världen. En väl fungerande och ändamålsenligt organiserad flygtrafikledning är väsentlig för såväl god flygsäkerhet som rikets säkerhet. Därför bör den som kan tänka sig att låta privata aktörer ta över mycket flygtrafikledning fundera över de säkerhetspolitiska aspekterna, vilket Suzanne Svensson var inne på.

Det är klokt att inte tänka dogmatiskt och använda en och samma lösning på alla problem. Tankelåsningar leder ofta väldigt fel. Konkurrensutsättning är mantrat för allianspartierna. Konkurrensutsättning löser alltid alla problem. Allt blir bättre med konkurrensutsättning och konkurrens, enligt dem. På vissa områden stämmer det. Det behövs mer konkurrens på vissa områden. Men jag önskar att allianspartiernas företrädare skulle rikta sina ansträngningar mot att förbättra konkurrensen till de områden där det verkligen skulle behövas konkurrens. För att nämna ett exempel är det enligt min mening sorgligt att en torftig likriktning och enfald börjar präglade våra städer när till exempel mångfalden av små lokala kaféer, restauranger och kiosker trängs undan av stora kedjor. Här finns mycket att göra för att förbättra konkurrensen och främja en fungerande marknad, eller en marknad över huvud taget.

Men att till varje pris försöka krysta fram en marknad för samhällskritiska verksamheter som flygtrafikledningstjänster är något helt annat. Det är ingen bra idé. Vårt fragmentiserade järnvägssystem är ett avskräckande exempel. Det är viktigt att stämma i bäcken och se till att det inte uppstår en liknande oreda i flygtrafikledningen. Det kan visa sig bli både farligt och dyrt i längden.

Låt mig nämna några av problemen med konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten. Om Luftfartsverket förlorar för många uppdrag att driva torn och därmed inte längre har tillräckligt mycket kompetens kvar kan Försvarsmakten till slut tvingas bygga upp sin egen kompetens igen. Det blir dyrt och är onödigt. Ska det finnas redundans i systemet, alltså flygledare som är beredda att ta över om någon privat aktör inte klarar av sitt uppdrag, drar sig ur det, kanske går i konkurs? Hur välskrivna kontrakt vi än har är vite en klen tröst om det går fel. Samhällskritisk verksamhet får inte styras med vite. Det finns många fler frågetecken gällande till exempel kompetensförsörjning och ansvar för underhåll och infrastruktur. Jag vill även nämna gröna inflygningar.

Edward Riedl var inne på miljöaspekterna här. Det blir svårare i de samfällda TMA:na om man har fler aktörer att samordna.

Vidare går stordriftsfördelar förlorade om flygtrafikledningen splittas upp på många olika aktörer. I tidningen Ny Teknik skrev man i går, vill jag minnas, att tekniken nu är på plats för att Örnsköldsviks flygplats ska kunna bli först i världen med fjärrstyrd flygledning. Tanken är att flygledarna ska sitta i Sundsvall och dirigera planen på 15 mils avstånd med hjälp av kameror. Detta kan innebära en effektivitetsvinst. Luftfartsverket säger till Ny Teknik att de bedömer att tekniken kan vara intressant för ca 25 flygplatser i Sverige och att intresset är stort internationellt. Men, konstateras i artikeln, för att Örnsköldsvik och Sundsvall ska kunna använda den nya tekniken krävs att Luftfartsverket vinner den upphandling av flygtrafiktjänsten som nu pågår på de båda flygplatserna.

Jag finner det anmärkningsvärt att upphandlingar av flygtrafiktjänst fått fortsätta, vilket Suzanne Svensson redogjorde för, till och med i ett samfällt TMA, trots att riksdagen beslutat att så inte skulle ske förrän det pågående beredningsarbetet avslutats och regeringen återkommit till riksdagen och redovisat vad som gjorts för att säkra flygsäkerhetens högsta prioritet och hänsyn till Försvarmaktens behov. Varför håller inte regeringen överenskommelsen om detta? Det vore mycket intressant att höra vad regeringspartierna säger om det.

Det är för mig en mycket märklig inställning att, som regeringspartiernas representanter gör, prioritera kortsiktig prispress i några av landets kommuner som väljer att subventionera regionala flygplatser. Vi prioriterar flygsäkerhet. Jag vill uppmana företrädarna för de borgerliga partierna att kasta av sig de marknadsfundamentalistiska skyggglapparna. Tänk större, tänk längre! Vi måste undvika fragmentisering, osäkra ansvarsförhållanden och ökad kostsam upphandlingsbyråkrati.

Jag upprepar: Se hur det gått med drift och underhåll av järnvägen! Så kan vi inte hantera även flygledningen. Vi måste stämma i bäcken och undvika att föra in osäkerhet i en så samhällskritisk funktion. Ordning och reda är minst lika viktigt i luften som på spåren. Det är därför bra att vi nu har en majoritet för att skapa förutsättningar för att behålla det. Utskottets majoritets förslag är att den lokala flygtrafikledningstjänsten på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfällda terminalområden enbart ska utövas av Luftfartsverket.

Med vår politik vill vi göra flyg i södra Sverige onödigt. Vi vill satsa på att bygga ut järnväg och kollektivtrafik i stället. Då behöver man kanske inte ha så många flygplatser och så mycket flyg. Det är en väldigt positiv politik. Vi tänker framåt. Vi tänker på kommande generationer och att också de ska ha en god miljö. Jag ser att Edward Riedl har begärt replik på mig, så vi får säkert tillfälle att diskutera detta vidare.

Jag vill även nämna att vi vill göra om Bromma flygplats till en boplats. Vi vill också frigöra andra städer som har centralt belägna flygplatser från de miljöproblem och det markutnyttjande som dessa flygplatser ger upphov till.

För tids vinnande nöjer jag mig med att yrka bifall till reservation 4 om avveckling av flygplatser, även om jag naturligtvis står bakom alla Miljöpartiets reservationer. Jag vill också yrka bifall till betänkandets förslag till beslut angående flygtrafikledningstjänst under punkt 5.

(FÖRSTE VICE TALMANNEN: Jag får be ledamoten om ett förtydligande. Reservation 4 är skriven av Jan-Evert Rådström. Det står henne naturligtvis fritt att yrka bifall till den, men jag föreslår reservation 3.)

Kära nån! Då blev det alldeles galet! Men jag förstår att Jan-Evert Rådström blev glad. Tänka sig! Jag menade punkt 4. Naturligtvis yrkar jag bifall till reservation 3 under punkt 4, Avveckling av flygplatser. Nu blev det alldeles rätt.

Anf. 174 EDWARD RIEDL (M) replik:

Fru talman! Det är tråkigt att Annika Lillemets skrämmer människor när det gäller flygsäkerheten. Detta har vi haft en hearing om. Vad gäller flygsäkerheten finns bara ett läge: högsta tänkbara säkerhet i alla avseenden, oavsett vem som bygger planen, vem som flyger dem och vem som opererar i tornen och på flygplatserna. Detta är alla överens om, har vi kunnat konstatera. Retoriken som bygger på att man ska skrämma människor när det gäller säkerheten tycker jag är lite tråkig. Jag vill bara ha det sagt.

När det gäller de samfälliga TMA-områden som du räknade upp undrar jag lite grann var ni ser riskerna. Du säger att det blir fler överlämningar. Som jag förstår det innebär detta inte något annat än att de som sitter i tornen får andra arbetsgivare – eller kan få; det behöver inte bli så. Och så ser det ut redan i dag. Det är olika arbetsgivare som avlönar piloten respektive den som sitter i tornet och så vidare. Detta har hittills inte varit något problem. Man kan prata med varandra ändå. Det är så man gör, oavsett vem som avlönar en. Var ser ni risken dyka upp?

När det gäller försvaret och att vi ska ha en ganska god kapacitet för flygtrafikledning i händelse av kris och krig vill jag ha sagt att 70 procent av all flygtrafikledning i Sverige utgörs av det vi kallar en route-verksamheten. Den finns inte med i den här reformen. Den är statlig. Rimligen finns det en hel del människor som jobbar där.

Det är intressant att Annika Lillemets tar upp Ö-vik. Det är ett privat företag i form av Saab som driver utvecklingen. Det är bra, givetvis tillsammans med LFV.

Jag vill ändå ställa min fråga om Trollhättan, Västerås och Norrköping. Kanske du bringa klarhet i vad som ska hända med de flygplatserna.

Anf. 175 ANNIKA LILLEMETS (MP) replik:

Fru talman! Självklart ska man sträva efter att minimera antalet överlämningar. De kommer säkert att fungera. Alla är professionella och duktiga, men det blir ändå ett ökat moment av osäkerhet. Det är inte jag som säger det, utan det framgår av utredningarna och människor som kan detta bättre än jag. Man ska minimera antalet kockar för att soppan ska bli bra.

Därför är det olyckligt med en splittring. Jag ser också problem om någon inte klarar av att uppfylla sitt kontrakt. Vad gör vi då? Ska det hela skötas med hjälp av vite? Hur många flygledare ska sitta standby om något händer? Vilken redundans ska vi ha? Vem ska betala den om

kommuner som nu subventionerar flygplatser ska spara pengar? Då förlorar vi skattepengar på annat håll.

Har Edward Riedl tänkt att flygresenärerna ska betala? I så fall på vilket sätt? Vi tycker att det är rimligt att varje transportslag bär sina egna kostnader. Vi här i kammaren råder inte över hur olika kommuner väljer att spendera sina skattepengar. Vi hoppas naturligtvis att de gör det klokt och väljer att satsa på miljövänliga transporter och välfärd i stället för att subventionera flygplatser som inte klarar sig på marknadens villkor.

Anf. 176 EDWARD RIEDL (M) replik:

Fru talman! Låt oss först se på frågan om överlämningar. Jag förstår fortfarande inte, men vi kanske inte kommer längre i frågan. Det blir inte fler personer eller fler torn. Det kommer även i fortsättningen att vara lika många torn och rimligen lika många personer som kommer att jobba i tornen. De kommer att ha lite olika arbetsgivare. Vi ser redan i dag privata flygbolag, och de har inte samma arbetsgivare. Med er logik, om olika arbetsgivare alltid innebär en risk när man ska prata med varandra, borde ni vilja förstatliga – nu borde jag kanske inte säga för mycket – också flygbolagen och allt annat. Men det blir inte färre kontakter med varandra vid inflygningar.

Det är klart att varje överlämning är ett riskmoment, men det blir varken fler eller färre överlämningar beroende på vilken arbetsgivare de olika personerna har. Det är min poäng.

Vi ska självklart inte låta flygledare stå standby. Det är som i alla andra yrken; man måste jobba med yrket för att behärska det. Självklart ska inte en kader människor sitta och vänta på om något händer. De som redan jobbar där ska vid en förhöjd risksituation eller liknande gå in. Sådana frågor har med hjälp av säkerhetsklassning och så vidare lösts inom andra områden. Det kan rimligen inte vara svårt att göra här heller.

Jag ställer denna sista fråga ändå, fast jag tror att jag inte kommer att få något svar. Nu har jag provat med både Annika Lillemets och Socialdemokraterna. Med det förslag ni har lagt fram tillsammans, vad händer med flygplatserna i Trollhättan, Västerås och Norrköping? Det finns fler flygplatser, men vi börjar med dem. Vad händer med förslaget? Hur ser ni på de flygplatserna? Ska bandet backas för dem, eller är det okej att de har det så? Kritiken är att det är problem med säkerheten, och då tycker ni att det är okej med sämre säkerhet för dem. Politiker från ert håll är emot den reform vi genomförde som innebär att absolut ingenting ska ändras. Vad händer med Trollhättan, Västerås och Norrköping?

Anf. 177 ANNIKA LILLEMETS (MP) replik:

Fru talman! Först var det frågan om överlämningarna. Om man sitter i samma rum i ett samfällt TMA-område blir det lättare än om man sitter på olika håll med olika arbetsgivare. Så är det utan tvivel. Det är inte jag som har hittat på detta, utan det är de som kan verksamheten bättre än jag som varnar.

Vi ska undvika fragmentisering. Det är inte ett lämpligt område för en marknad. Vad händer med flygplatserna? Det är upp till kommunerna. Vad vill de satsa sina pengar på? Så är det, helt enkelt. Det är inte något

som vi bestämmer här i kammaren. Varje transportslag ska bära sina egna kostnader.

Vi är inte beredda att sälja ut ett fungerande system för kortsiktiga vinster i kommuner. Jag skulle vilja veta hur Edward Riedl ställer sig till samordningen med försvaret. Nu vet jag inte om han kan svara.

(FÖRSTE VICE TALMANNEN: Nej, det kan han inte svara på.)

Det kan han inte svara på. Det var synd. Jag hade gärna velat veta. Men det kanske någon av hans allianskamrater kommer att utveckla närmare.

Anf. 178 LARS TYSKLIND (FP):

Fru talman! Det här är en intressant debatt där det ena argumentet har ställts mot det andra. Vi får reda ut vad samfällt TMA innebär. Det är inte fråga om färre torn. Det samfällda TMA-området i Göteborg består av Landvetter, Säve, Trollhättan och Såtenäs flygflottilj. De har naturligtvis egna torn med egna flygledare. Ett samfällt TMA-område innebär inte att de sitter på ett ställe och pratar med varandra och dricker kaffe tillsammans. De sitter på olika ställen. Det är precis som Edward Riedl säger, det vill säga att det är inte fler eller färre överlämningar.

Fru talman! Jag yrkar bifall till förslaget i betänkandet förutom utskottets ställningstagande under punkt 5, flygtrafikledningstjänst, där jag yrkar bifall till reservation 4, som vi har tillsammans med allianspartier, och avslag på övriga reservationer.

Betänkandet behandlar 16 motionsyrkanden från allmänna motions tiden 2012. Vad vi än säger om det förra tillkännagivandet flyttar man med det här nya tillkännagivandet fram positionerna. Det vore konstigt om vi inte hade invändningar mot det. Jag kommer också att lägga fokus på punkten som behandlar flygtrafikledningstjänst och hur den tjänsten kan utvecklas framåt i Sverige. Jag tycker även att vi från moralisk synpunkt ska prata lite om miljöfrågan, vilket även Edward Riedl tog upp. Inte minst när det gäller flyget är miljön en viktig och central fråga.

Fru talman! Sedan september 2010 är marknaden för flygledningstjänst avreglerad och kan upphandlas i konkurrens. Frågan har både före det beslutet och därefter fortsatt att vara föremål för en politisk debatt som många gånger varit lite märklig, speciellt vad gäller den helt centrala frågan om flygsäkerheten.

I replikskiftet nyss klargjordes frågan. Det är kanske fel att säga att flygsäkerheten är en icke-fråga, men det är en icke-fråga därför att flygsäkerheten kan bara finnas i ett enda läge. Flygsäkerheten är den absoluta förutsättningen för att bedriva en sådan verksamhet över huvud taget. Det går inte att lägga ett anbud med att det finns lite och billig flygsäkerhet. Flygsäkerheten är en absolut grundförutsättning. Jag tror inte att någon av er skulle gå till flygplatsledningen i Trollhättan eller Västerås och säga att de inte är så säkra som andra. Det är en absurd diskussion.

Fru talman! Vid trafikutskottets offentliga utfrågning för 14 dagar sedan fick vi också helt klara besked. Där fanns de tre statliga myndigheterna Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Försvarmakten representerade samt en del aktörer. ACR, Sveriges regionala flygplatser och Swedavia fanns på plats.



Samtliga aktörer gav samfällt besked. Dessa frågor handlar inte om flygsäkerhet. Det är inte vad frågan gäller. Vi kan en gång för alla avföra frågan från debatten. Man får ha andra argument som faktiskt bär.

Transportstyrelsen har en central roll som ansvarig myndighet, en garant, genom att ge tillstånd, certifiera och se till att folk har den kompetens de ska ha och upprätthåller kompetensen på sikt. Transportstyrelsen ska se på utrustning och att systemen är funktionella. Transportstyrelsen ansvarar för att ingen får starta en flygning utan att alla mycket strikta krav är uppfyllda. Transportstyrelsen har vidare tillsynsansvaret.

Transportstyrelsen framförde också vid utfrågningen att man inte har fått några som helst indikationer, genom händelserapportering eller utförd tillsyn, att flygsäkerheten skulle ha påverkats negativt av konkurrensutsättningen. Det är inte vad frågan gäller. Det vore ju konstigt om den hade påverkats, eftersom exakt samma krav gäller för alla som levererar flygtrafik. Det vore en mycket märklig utveckling om vissa skötte det mer och andra mindre. Sköter man det dåligt är man inte med på banan. Det får bara inte hända.

Fru talman! Jag tycker med detta som bakgrund att det är direkt anmärkningsvärt att den samlade oppositionen i sitt majoritetsställningstagande framför att vid avregleringen av flygtrafikledningstjänster "tillmättes dock inte flygsäkerhetsfrågorna högsta betydelse". Det är klart att de alltid tillmätts högsta betydelse. Det är i grunden ett absurt ställningstagande.

Jag kan bara än en gång konstatera att den uppfattningen inte delades av någon av de myndigheter och övriga aktörer som deltog vid trafikutskottets utfrågning för 14 dagar sedan. Tvärtom – man bedyrade att det inte var detta frågan gällde.

Fru talman! Trollhättan-Vänersborgs flygplats ligger i Vänersborgs kommun, men det är en regional flygplats som ägs av fyra kommuner. Jag känner väl till den och använder den ibland då den ligger i närheten av där jag bor. Den har haft privat flygledning sedan den 1 januari 2012 och var då den fjärde i raden i Sverige. Tidigare hade Västerås, Växjö och Örebro gått över till andra aktörer än Luftfartsverket. Sedan har även andra kommit efter och ska gå över den 1 januari 2014, och det är Kalmar, Norrköping, Skellefteå, Jönköping och Karlstad.

Genom att byta leverantör sänkte man sina kostnader med 550 000 kronor för Trollhättan-Vänersborgs flygplats. Det ska sättas in i ett sammanhang där man har en omsättning på 20 miljoner och där flygledning är den absolut högsta enskilda kostnaden. Avtalet med ACR, det privata företaget, kostar knappt 2,5 miljoner.

Ska man ens behöva säga att ingen som helst kvalitetssänkning har konstaterats? Varför skulle man göra det? Det är ett kvalificerat, godkänt och certifierat företag.

Dessutom kan man konstatera att just Trollhättan-Vänersborgs flygplats ligger granne med Såtenäs flygflottilj och inom Göteborgs samfällda TMA. Detta har fungerat väldigt bra. Som jag sade ingår i det samfällda TMA även Säve och Landvetter.

Detta går inte att utläsa på något annat sätt än att Trollhättan-Vänersborgs flygplats är en av de regionala flygplatser där den samlade oppositionen i varierande färger, det vill säga Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet, har kommit överens om ett

tillkännagivande som innebär att en väl fungerande verksamhet inte får fortsätta. Den ingår trots allt i Göteborgs samfälliga TMA.

Det känns lite märkligt att ni i de fyra partier som har samlat er bakom tillkännagivandet inte tillsammans också har funderat på vem som ska betala de ökade kostnaderna för våra regionala och kommunala flygplatser när de förhindras att handla upp flygtrafikledning i konkurrens.

Västerås flygplats har nämnts vid några tillfällen, och ordförande för styrelsen där heter Lena Söderberg och är socialdemokrat. Jag ska nu citera ur Vestmanlands Läns Tidning, och man kan ju säga att det inte behöver vara sanning. Men jag har ingen anledning att tro att de inte citerar rätt. Där säger Lena Söderberg så här:

”Om det handlade om säkerheten skulle jag förstå resonemanget, men det gör det inte. Vi får inte en krona av staten. Då tycker jag att det är en kommunal angelägenhet vem vi väljer.”

Lena Söderberg konstaterar också att Västerås stad redan lämnat 15 miljoner i driftsbidrag, och de kanske inte tycker att de har större utrymme för det i sin kommunala budget. De sänkta kostnader de har fått är avgörande för den flygplatsen.

När det gäller samordning mellan militärt och civilt flyg, så kallad integrerad flygtrafiktjänst, är det också person och kompetens som är avgörande. Skulle det finnas några otydligheter på detta område är de naturligtvis lösbara. Till exempel uttryckte Transportstyrelsen vid den tidigare nämnda utfrågningen att deras roll är att tillvarata olika intressen och balansera vid konflikter. Med andra ord är inte heller detta något långsiktigt argument för att göra en total återreglering.

Även miljöfrågan lyfts upp som ett argument tillsammans med flygtrafikledningstjänsten i påståendet att gröna inflygningar skulle försvåras. Det argumentet håller inte heller, eftersom gröna inflygningar är ett generellt koncept som omfattar alla flygledare inom EU. Det är inte någonting som man är med i eller inte är med i, utan det gäller att man är med i det systemet.

För övrigt när det gäller miljöargumenten kan vi se på de flygplatser vi har i Sverige att det lokalt pågår ett gediget miljöarbete, så vi ser att det inom flyget finns stora ambitioner att göra vad man kan inom miljösektorn. Det gäller naturligtvis även på internationell nivå när vi pratar om utsläppshandel och så vidare. Sverige jobbar hårt för att det ska bli ett globalt system, för det är det enda som är gångbart i längden när det gäller flyget.

(Applåder)

I detta anförande instämde Gunnar Andrén (FP).

Anf. 179 SUZANNE SVENSSON (S) replik:

Fru talman! När det gäller Transportstyrelsen och ett moratorium har vi ju haft en diskussion om vad som är sagt och inte sagt. Departementet påstår att det är så och att man därmed också har tagit det till den 31 december 2014 innan man går in i nästa fas. Man har också pratat om tekniska överlämningar och att man måste kontrollera att det fungerar. Så visst har det med flygsäkerhet att göra.

Vad gäller den totala återreglering som Lars Tysklind pratar om förstår jag inte vad han menar. När vi har tittat på det är det 50 procent av

flygplatserna som kan fortsätta att göra sina upphandlingar. Ni räknar på ett annat sätt, och ni pratar naturligtvis om Arlanda i fråga om de 97 procenten.

Jag måste komma tillbaka till försvaret igen. Där får vi inget svar. Det har gått ett år sedan vi ställde den frågan till departementet. Det gjorde vi tillsammans, och ändå tycker ni att det inte har varit värt att jobba med det. Jag hörde Edward Riedl säga här tidigare att det inte var någon mening att fortsätta det. Men det har ju inte påbörjats, om jag förstod det rätt. Kan Lars Tysklind kanske svara på den frågan?

*Luftfartsfrågor*

Anf. 180 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! När det gäller Transportstyrelsens moratorium har det tydligen haglat en del olika synpunkter om vad det egentligen innebär. Men Transportstyrelsen har sin klara uppgift. Ska det in några nya företag som ska ha flygtrafik är det de som ska ge tillstånd och certifiera företagen. Jag antar att de har grepp om vilka moratorier de har gjort och inte gjort.

Det handlar naturligtvis om tekniska överlämningar och att de har med flygsäkerhet att göra. Mitt påstående var inte att det inte finns moment som handlar om flygsäkerheten. Men det är ingen skillnad mellan dem som betalar ut lönen. En flygledare som är anställd av Luftfartsverket har samma ansvar som en som är anställd av någon annan. Vi kan jämföra det med legitimationsyrken inom vården. En privatanställd kirurg har inte mindre ansvar än en landstingsanställd kirurg. De har exakt samma yrkesansvar. Det gäller flygledarna också. De sitter inte där som anställda av Luftfartsverket och har mer ansvar än de som är anställda av en privat aktör. När du sitter i tornet har du exakt samma yrkesansvar. Jämförelsen med piloter är ganska bra i sammanhanget.

Sedan var det fråga om vilka flygplatser som ska drabbas. Då får vi tolka tillkännagivandet som att det är felskrivet. Precis som Edward Riedl tog upp ingår alla de tre flygplatserna i Trollhättan, Västerås och Norrköping i samfällda TMA. Då är det en helt orimlig tanke att just de tre skulle ha slunkit förbi och ska få fortsätta, när ni dessutom säger att det inte är riktigt säkert på något konstigt sätt.

Det är klart att man är orolig både i Västerås och i Trollhättan för att ett sådant här beslut innebär att de får backa sina upphandlingar. Det är en självklarhet.

Anf. 181 SUZANNE SVENSSON (S) replik:

Fru talman! Om man tittar på ekonomin för landsbygdsflygplatserna, om jag får kalla dem så, ser man att det har rätt stor betydelse hur det ekonomiska bidraget till dem ser ut. Jag känner att ni hela tiden undviker att svara på detta med försvarets behov. Jag skulle vilja ställa den frågan en gång till.

Anf. 182 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Vi har den integrerade flygtrafiktjänsten i Sverige, och den påverkas egentligen inte av detta. Man delar flygledare.

Det svenska försvaret flyger över hela landet. Jag var och talade med flygledarna i Trollhättan, och de säger att det inte finns några problem. De tycker att det fungerar bra, och de ligger ändå granne med en flygflot-

tilj. Återigen vill jag hänvisa till det som Transportstyrelsen sade. De har ju att balansera olika intressen och lösa eventuella konflikter. Det tillhör också deras uppgift i tillståndsprocessen, men det är inget argument för att inte gå vidare.

På något sätt har man den konstiga synen att det var så bra, men kostnadsmässigt har det ju blivit en jätteförändring. 550 000 kronor för Trollhättans flygplats är jättemycket pengar. Det kan låta som en struntsumma, men ser man till hela den summa som är upphandlingsbar och utsatt för konkurrens är det 800–900 miljoner. Kan man då göra besparingar på 20 procent är det bara att räkna på vad det innebär för de flygplatser det gäller.

Om man tar bort dem som inte får vara med i ert tillkännagivande är det bara 4 procent av passagerarunderlaget kvar. Det är i praktiken en total återreglering, ingenting annat.

Anf. 183 ANDERS ÅKESSON (C):

Fru talman! Låt mig inleda med att yrka bifall till utskottets förslag så när som på punkten 5, där jag självklart i likhet med tidigare allianstalare yrkar bifall till reservation 4.

Fru talman! För väldigt många orter och regioner i vårt land är flyget det enda realistiska transportslaget när man ska lite längre, kanske till Stockholm eller Bryssel i sin yrkesutövning, då man ska förmå besökare att i konkurrens med andra besöksmål komma till just min ort eller min del av landet eller kanske om man ska åka direktcharter till Barcelona för att se på fotboll. Kort sagt, för den del av vårt land som ligger lite bortom de tre storstadsområdena är flyget en överlevnadsfråga och en fråga om livskvalitet.

I dag har vi en absolut majoritet av flygplatser i landet som ägs och drivs av kommuner och regioner. Utan undantag ligger dessa flygplatser på ställen där just tillgången till flyget möjliggör att platsen, orten eller regionen är en del av en allt större omvärld. Vi talar om orter som Arvidsjaur, Vilhelmina, Kalmar, Växjö och Ängelholm.

Att äga och driva en lokal eller regional flygplats – det görs nästan alltid av en kommun – är med något enstaka undantag alltid en förlustaffär. Det innebär att ägaren, en kommun, får underskottsfinansiera driften. Det innebär att man i den kommunala budgeten får prioritera resurser för att kunna nå sin omvärld och bedriva en växande besöksnäring på orten. Resurserna till flygplatsen, som självklart anses livsviktig, konkurrerar med resurserna till skolan, barnomsorgen och äldreomsorgen och annan primärkommunal verksamhet. Det är ett vanligt dilemma för våra politikerkollegor i primärkommuner, men det gör det för den skull inte enkelt.

Fru talman! Givet detta har vi i Sveriges riksdag inga som helst skäl att fatta beslut som gör att ansvaret för att hålla och driva en flygplats på massor av mindre orter i vårt land blir dyrare, svårare och kanske över tiden omöjligt. Vi har inga skäl att fatta några sådana beslut i Sveriges riksdag.

Fru talman! Säkerheten har diskuterats mycket här i kväll. Den kommer alltid i första rummet när det gäller transporter över huvud taget och i all synnerhet när vi diskuterar flyg och flygtrafikledning. Därför är det bra att Sverige är ett av de bästa länderna i världen vad gäller flygsäkerhet, och det är en position som vi självklart ska behålla.

Det debatten i dag har kommit att handla om är huruvida det faktum att vi har mer än en statlig tjänsteutövare på området flygtrafikledning påverkar säkerheten med att flyga. Jag tycker att vi ska konstatera och vara ärliga och eniga om att konkurrensutsättning av den lokala flygtrafikledningstjänsten inte på något sätt innebär att säkerheten riskerar att försämrats. Samma höga säkerhetskrav gäller givetvis för alla leverantörer av flygtrafikledning.

Utbildningskraven för flygtrafikledare är reglerade på EU-nivå. Det är mycket omfattande kunskapskrav. Statliga Transportstyrelsen utfärdar certifikat till företag och utövar tillsyn över de företag som uppfyller mycket de stränga säkerhetskrav som finns, och Transportstyrelsen utövar också tillsyn över dem som blivit godkända att utöva flygtrafikledning.

Fru talman! Komna så här långt kan vi då konstatera att vi på just denna punkt i betänkandet har en utskottsmajoritet bestående av Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Sverigedemokraterna och Miljöpartiet vars förslag i praktiken innebär att vi återreglerar marknaden för lokal flygtrafikledning.

Drivkrafterna bakom denna oheliga allians att komma fram till detta för de mindre flygplatserna mycket bekymmersamma ställningstagande har vi kanske fått delvis dissekerade i tidigare inlägg, och de är väldigt olika, men effekten för 30–40 lokala flygplatser i vårt land är icke desto mindre fullständigt förödande. Effekten av detta ställningstagande för återreglering och monopolism riskerar att leda till väsentligt högre kostnader för att äga och driva en flygplats. Det blir precis som jag varnade för i min inledning.

Vi har fått beskrivet för oss hur flygtrafikledningstjänsten utgör större delen av kostnaden för driften av en flygplats. Enligt mitt och andras sätt att se det innebär en återreglering ett mycket hårt slag mot de mindre, kommunala och regionala flygplatserna då dessa genom en återreglering skulle förlora möjligheten att kontrollera sina kostnader. I förlängningen kan det innebära att mindre flygplatser får svårt att fortsätta sin verksamhet. De läggs ned. Ambitionen att hela landet skulle leva offrades på monopolismens altare.

Fru talman! Än en gång yrkar jag bifall till utskottets förslag så när som på punkten 5, där jag yrkar bifall till reservation 4.

(Applåder)

Anf. 184 SIV HOLMA (V):

Fru talman! Jag måste börja med att säga att jag nu har lyssnat på många från allianspartierna som talar om att det här är en återreglering. Det här är ingen återreglering. Jag ska återkomma till varför.

Jag yrkar avslag på reservation 4 om flygtrafikledningstjänst, som minoritetsregeringspartierna har formulerat. Jag yrkar bifall till reservation 3 om avveckling av Bromma flygplats, som Miljöpartiet och Vänsterpartiet står bakom.

Fru talman! Jag instämmer i det mesta som utskottsmajoritetspartiernas företrädare har sagt i debatten om vikten av att inte konkurrensutsätta flygtrafikledningstjänsten på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarsmakten har ett stort behov av, inklusive flygplatser inom samfällda TMA-områden. TMA står för Terminal

Control Area, det vill säga kontrollerat luftrum. För dessa ska Luftfartsverket också fortsättningsvis utöva flygtrafikledningstjänsten.

Flygsäkerheten när det gäller flygtrafikledningen är, som många har varit inne på, det absolut viktigaste. Sverige har en flygsäkerhet i världsklass. Jag menar att det är viktigt att fortsätta att ha en flygsäkerhet som är en av världens bästa.

Trafikskottet höll den 16 maj en offentlig utfrågning om flygtrafikledningstjänsten där berörda aktörer redogjorde för hur de såg på den fortsatta utvecklingen av marknaden för lokal flygtrafikledningstjänst. Den offentliga utfrågningen resulterade i att jag blev stärkt i uppfattningen att flygtrafikledningstjänsten, som är en form av myndighetsutövning, huvudsakligen ska utföras av en myndighet och inte av privata aktörer.

En viktig sak i sammanhanget är att det, när man gör någon form av ansvarsutkrävande, som är ett offentligt åtagande, är enklare än när det är fler. Det tycker jag är ganska självklart.

Den civila och militära flygtrafikledningen är samordnad i Sverige, vilket gör det ännu viktigare att inte privatisera verksamheten. Försvarsmakten har i dag inga egna flygtrafikledare utan är beroende av Luftfartsverket för att få sina behov tillgodosedda, och det är viktigt att Försvarsmaktens behov kan tillgodoses i alla beredskapslägen. Det är också på sin plats att poängtera att det är olämpligt att privata företag har tillgång till känslig information om Sveriges försvar.

Fru talman! Riksdagen har redan förra året riktat ett tillkännagivande till regeringen om att eventuella ytterligare steg i att konkurrensutsetta inte får ske förrän beredningsarbetet av den statliga utredningen avslutats. Det är viktigt för exempelvis Edward Riedl att komma ihåg.

Utredningen hade slagit fast att flygtrafiktjänsten är ett offentligt åtagande. Den föreslog bland annat att det övre luftrummet inte skulle konkurrensutsettas och att Luftfartsverket skulle ha ansvar för bland annat flygtrafikledningstjänsten i det övre luftrummet, lokal flygtrafikledningstjänst för de militära flygplatserna, infrastruktur och beredskapsplanering. Sedan fick regeringen ett uppdrag från riksdagen att efter sin beredning redovisa för riksdagen att regeringen vidtagit åtgärder för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet hade fått högsta prioritet och att de hade tagit hänsyn till Försvarsmaktens behov. Flera har varit inne på att den återkopplingen inte kom.

Fru talman! Ett intressant faktum är att regeringen – återigen, kanske man skulle säga – i strid med riksdagens beslut har tillåtit konkurrensutsettningsavtal för flygtrafikledningstjänsten på Norrköpings flygplats som ligger inom ett samfällt TMA-område.

Edward Riedl attackerar utskottsmajoriteten. Men hur ser Riedl på majoritetsbeslut i riksdagen? Är det någonting som man från en minoritetsregering måste följa? Jag tycker att det är riksdagen som är Sveriges högsta beslutande organ, och riksdagen står över regeringen.

Det är uppenbart att vi här har ytterligare ett exempel på att minoritetsregeringen gör sina egna tolkningar av vad riksdagsmajoritetens beslut innebär. Det är dessutom ganska patetiskt när Åkesson och flera andra från borgerliga partier gråter krokodiltårar över att riksdagsbeslutet hotar flygtrafiken på icke-statliga flygplatser, exempelvis i norra Sverige. Det är faktiskt deras egen regering som har försämrat de statliga driftsbidragen till kommunala flygplatser i norra Sverige, till exempel Arvid-

sjaur, Gällivare och Pajala, till förmån för flygplatserna i de södra delarna av landet.

Dessutom har jag förstått att de namngivna flygplatserna, som bland annat Åkesson tar upp, inte berörs av kommande aktuella riksdagsbeslut.

Vad gäller det kommande beslutet är det klockrent. För säkerhets skull upprepar jag det. Den lokala flygtrafikledningstjänsten på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarsmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom TMA-områden ska även fortsättningsvis enbart utövas av Luftfartsverket.

Fru talman! Jag ska avsluta med det andra bifallsyrkandet, som jag hade. Det handlar om flygtrafiken på Bromma flygplats. Den är ett av Stockholms största miljöproblem. Den genererar såväl buller som utsläpp av ett flertal föroreningar. Därtill kommer att området är hårt ansträngt av trafikleder. Utöver miljöhänsyn och behov av bostäder i Stockholm tillkommer alltså säkerhetsrisker.

Det finns fullgoda flygplatsalternativ i Stockholmsregionen, vilket gör att Bromma flygplats kan ersättas med bland annat Skavsta. Vid en avveckling av Bromma flygplats frigörs byggbar mark till bostäder. Det finns mark för att bygga 4 000 nya bostäder. Eftersom avtalen med Bromma flygplats är skrivna på, vad jag minns, 30 år är det rimligt att uppdra till regeringen att sätta i gång en process där Bromma flygplats avvecklas.

Anf. 185 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Om jag uppfattade Siv Holma rätt sade hon: Det är ingen återreglering. Vad är det då? Det är fråga ett.

Sedan upprepade Siv Holma tillkännagivandet. Det har vi själva läst många gånger. Jag tror att de flesta har läst det. Det är två flygplatser som har haft en annan aktör under en ganska lång tid, eller i alla fall sedan 2012. Det är Trollhättan och Västerås. Vad händer med de två flygplatserna? På något vis backar ni från den frågan och tycker: Nej, de får nog fortsätta så där lite lagom, för det är inte så farligt.

Men det måste vara en någorlunda klar linje som ni vill hålla. Annars blir det jättekonstigt. Osäkerhet blir det i alla fall. Det går inte att komma runt att både Trollhättan och Västerås ligger inom samfälliga TMA.

Nu vet jag inte riktigt om Siv Holma var inne så mycket på flygsäkerheten, men jag kan ändå ställa frågan: Anser Siv Holma att det vi diskuterar i dag har någonting med flygsäkerheten att göra, alltså vem som har flygledning? Kan vi vara överens om att vilken flygledare vi än har måste det vara en certifierad flygledare som faktiskt har ett ansvar, och flygsäkerheten måste alltid ligga på högsta nivå?

Anf. 186 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! När det gäller frågorna om vad som händer med vissa flygplatser, som Lars Tysklind tar upp, skulle jag vilja säga så här: Om regeringen hade gjort sin hemläxa, det vill säga återrapporterat till riksdagen efter att man berett den statliga utredningen, hade många frågor varit besvarade.

När jag har läst det här och lyssnat har jag uppfattat det som att det är status quo, alltså att det är oförändrat i förhållande till det som det har varit utifrån utredningen, som kom med de förslagen.

Till exempel Lars Tysklinds allianskollega Anders Åkesson talar om Arvidsjaur, Vilhelmina och så vidare. De är absolut inte berörda av det. Det vet jag däremot, för det har jag tagit reda på.

Vi hade alltså kunnat vinna väldigt mycket med en regering som hade fullföljt det tillkännagivande som också Lars Tysklind och regeringspartierna var överens om att göra. Men det fullföljdes inte, och det beklagar jag, för om det hade fullföljts hade många av de här frågorna varit besvarade.

Anf. 187 LARS TYSKLIND (FP) replik:

Fru talman! Det är inte så att ett tillkännagivande bara försvinner, utan det finns naturligtvis kvar. Men det som är problemet här är att fyra partier – S, MP, SD och V – har valt att gå ett steg vidare och dra slutsatsen att nu är det konkret återreglering som gäller. Det är inte fråga om regeringen. Jag vet inte om det är något slags hämndaktion för att regeringen inte har gjort sin hemläxa, som Siv Holma säger, men i praktiken står det så.

Flygplatserna i Norrland är inte inblandade i detta av den enkla anledningen att norr om Stockholm finns det inget samfällt TMA-område. Det är därför helt grönt för Norrland. Om det är Siv Holmas enda vy i detta behöver vi inte diskutera det vidare.

De facto ligger dock både Trollhättan, Västerås och Norrköping inom samfällade TMA-områden. Västerås och Trollhättan har i dag privata leverantörer i flygledningen, och det fungerar bra. Ska de behöva ta bort det? Det är egentligen det som är frågan, för det vore ju fullständigt ologiskt om det bara ska vara Luftfartsverket som har flygledning inom samfällade TMA-områden. Då kan man inte ha två flygplatser som fortsätter.

Jag tycker att ni är skyldiga dessa flygplatser ett klart besked om vad de ska förhålla sig till. De spekulerar ju i detta nu. Jag läste upp citatet från Västerås. Siv Holma kan höra även med Trollhättan. De spekulerar och följer den här debatten väldigt noga, för det är väldigt betydelsefullt för dem vad det här kommer att utmynna i och vilka kostnader det kommer att bli. Det är alltså ingen obetydlig fråga för dem det gäller i praktiken och i verkligheten.

Sedan kan vi alltid hålla på och diskutera vem som har gjort vad inom politiken; det här är ändå den verklighet som de har att hantera. Siv Holma kan stå här och vara arg på regeringen, det accepterar jag, men inte bara för sakens skull, utan att tveka och utan att ge besked om beslut som påverkar så mycket i verksamheten ute i landet.

Anf. 188 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Den verklighet som vi befinner oss i är en konsekvens av vad den sittande regeringen har undvikit att göra. Jag tycker fortfarande att det är väldigt oklart. Det går ju inte bara att uttrycka det som att det handlar om vilken kompetens man har när det handlar om att till exempel tillgodose Försvarmakten och dess behov av flygledningstjänster.

På den offentliga utfrågningen uttrycktes oro över hur det här skulle bli. Det man hade gjort 1978, det vill säga att man hade slagit ihop det här från att man hade den här samordningen, det sökte man ju svar på



också från regeringens sida. Det var ingen som svarade på det, inte heller någon företrädare för partierna i minoritetsregeringen.

Det här är konsekvensen av att handläggningen av dessa frågor har skötts så otroligt dåligt, och det som är så intressant är att när man sköter sig illa sägs det vara oppositionens fel – när det faktiskt är regeringen som har ansvaret för att de här frågorna ska fungera på det sätt som är bäst för alla.

Allianspartierna var ju med på tillkännagivandet förra året. Ändå vårdades inte den överenskommelsen. Ändå gjorde man inte så att man verkligen såg till att regeringen informerade riksdagen om de här frågorna som man klart och tydligt hade varit överens om.

Anf. 189 EDWARD RIEDL (M) replik:

Fru talman! När det gäller frågan om militära hemligheter och privata företag kan det vara väl värt att påminna Siv Holma om att det finns rätt många privata företag som har relativt mycket insyn i det svenska försvaret, det av den enkla anledningen att den mesta försvarsmaterielen inte tillverkas av statliga företag utan av företag som Saab, Bofors, Hägglunds och så vidare, och det gör att privata företag har ganska god insyn i försvaret. Däremot har vi en ordning där vi säkerhetsklassar personalen. Olika samhällsskick har valt olika lösningar för det här, men det har funkat relativt bra i västvärlden.

Det var svaret på Siv Holmas första fråga.

Precis tvärt emot vad Siv Holma påstår är det faktiskt så att vi har flyttat pengar från södra Sverige till norra Sverige när det gäller flyget. Siv Holma har alltså helt fel och är ute och cyklar även här.

Det som har hänt är att vi har en ordning där vi upphandlar trafiken där det inte finns möjlighet att på marknadsmässig grund sköta flygtrafiken. På orter som är beroende av flygtrafik men där det inte går att upprätthålla en marknad har vi gett flygplatserna ökat stöd, och det har vi gjort på bekostnad av flygplatser företrädesvis i södra Sverige.

Sedan är det så att vi har flyttat över de här pengarna i länsplanerna. Vi har alltså inte tagit bort pengar för flyget, utan vi har gett regionerna möjlighet att prioritera själva.

När det gäller överenskommelsen som vi har pratat om flera gånger är det viktigt att poängtera att vi bara kan styra över statliga flygplatser, inte över de kommunala. Då hade vi varit tvungna att stifta lag i kammaren. Men de kommuner som har genomfört upphandlingar är socialdemokratiska kommuner som har tyckt att det här har varit en bra idé.

Jag har en fråga till Siv Holma som jag också har ställt till de kamrater som hon genomfört den här reformen med, det vill säga Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna och Miljöpartiet: Vad innebär det här för Trollhättan, Västerås och Norrköping? Om ni nu bestämmer er för att det här är vägen att gå, då måste ni kunna svara dem. Vad innebär detta?

Anf. 190 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Nu är det så här att riksdagen har inte verkställighetsmakten, utan det har regeringen. Regeringen ska verkställa vad riksdagen fattar beslut om, och den frågan kommer då att få skötas av Riedls minoritetsregering.

När det gäller de företag som nämndes som producerar materiel till försvaret är det företrädesvis svenska företag, och det finns säkerhetsklassade personer som jobbar med detta. Men när man gör en sådan här konkurrensutsättning kommer det ju inte bara att vara företag från Sverige eller Norden, utan det är i stort sett hela EU-området som kommer att vara involverat i sammanhanget.

Man kan tycka att det inte är något större problem och att man kan lösa allting, men vi fick aldrig något svar på det här när vi för ett år sedan gav ett uppdrag till regeringen att komma tillbaka till riksdagen och redogöra för hur man löst Försvarsmaktens behov i det här sammanhanget. Man gav inget besked alls.

När det gäller driftsbidrag till icke statliga flygplatser har jag tittat på de här handlingarna. Jag ser i alla fall ingen ökning av anslaget vad gäller driftsbidragen. Man har gjort om det. Man har slagit ihop det så att driftsbidraget till icke statliga flygplatser ska konkurrera med alla andra. På det sättet hävdar man att det här innebär en förstärkning.

Så läser inte jag den lösning som Trafikverket gjorde. Arvidsjaur var till och med i kontakt med mig och uttryckte att detta kommer att bli en försämring, och jag tror på dem.

Anf. 191 EDWARD RIEDL (M) replik:

Fru talman! Jag sade det inte i mitt förra inlägg, för tiden medgav inte det, men självklart är det så att regeringen ska rätta sig efter en riksdagsmajoritet. På det har vi inga olika synpunkter. Men det Siv Holma missar är det faktum att om man bildar en riksdagsmajoritet i någon riktning, då måste man också kunna berätta vad det är man faktiskt vill. Siv Holma har rätt i att det är regeringen som ska verkställa de beslut som riksdagen fattar. Om det har vi inga olika åsikter, men det kan rimligen vara rätt bra för en regering att veta vad det är ni faktiskt vill, och då kan ni hänvisa till att, jo, det står där.

Men om det står där kan väl Siv Holma berätta för dem som lyssnar och framför allt för dem som bor i Trollhättan, Västerås och Norrköping: Vad är det praktiskt som kommer att förändras? Vad är det ni vill? Ni fyra partier som får majoritet fattar nu ett beslut. Vad är det ni vill ska hända med de här flygplatserna? Det måste du rimligen kunna svara på. Person efter person från de partier som ni nu har bildat majoritet tillsammans med har duckat för den frågan. Jag skulle vilja att du, Siv, faktiskt berättar vad det är ni vill ska ske.

När det gäller den sista biten handlar det om det tillkännagivande vi gjorde för ett år sedan. Vi är helt överens om att det fanns och fortfarande finns en del saker att reda ut. Man kan tycka att regeringen jobbar för långsamt, att den inte gör exakt det man vill och så vidare. Men om man fortfarande tror på reformer – nu vet jag att Vänsterpartiet inte gör det, men det kanske finns något annat parti i den allians ni har bildat mot flyget som gör det – och om man är intresserad av att faktiskt göra någonting vettigt av det här är det rimligen så att man hade kunnat påpeka det i stället och sagt att vi vill att ni löser ut den här frågan. Skynda er! Se till att lösa den konflikt som finns med försvaret. Då hade man kunnat hantera det. Ni väljer tvärtemot att säga nej, stopp, nu räcker det. Ge gärna svaret när det gäller Trollhättan, Västerås och Norrköping!

Anf. 192 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Jag tycker att Riedl gör det väldigt lätt för sig. Han tycker att det är helt okej att en regering abdikerar från sitt ansvar, och det är inte första gången. Så fort saker och ting inte går enligt minoritetsregeringens önskemål är det någon annans fel – hela tiden. Det ingår ju i ett regeringsansvar att man måste hitta lösningar. Vi som står bakom det här beslutet har inte talat om att några flygplatser ska läggas ned. Det finns alltid lösningar på allting.

Jag är väl medveten om att den här lösningen kanske kostar mer. Det har också tagits upp i underlaget. Men jag är beredd på att det blir lite dyrare därför att det finns andra saker som man vinner, till exempel samordning, som jag tycker är oerhört viktigt. I och med att vi har samordnat civila och militära flygledningstjänster tycker jag att det är jättebra.

Det är ni som smiter ifrån hela tiden. Ni vill inte diskutera vad det finns för konsekvenser för Försvarsmakten. Ni talar bara om att det är en kompetensfråga. Jag anser inte att det är en kompetensfråga. Som någon sade tidigare, varför ska man laga någonting som inte är sönder? Om vi har en av världens bästa flygledartjänster, varför ska vi inte slå vakt om den och fortsätta att ha det så när det fungerar så väldigt bra?

Jag upplever inte att någon av dem som har talat före mig i den här majoriteten har duckat, utan de svarar inte det du vill att de ska svara, det vill säga att några flygplatser ska läggas ned. Det är ni som oroar er helt i onödan. Det är inte tal om att några flygplatser ska läggas ned. Det finns bara i er fantasi.

Anf. 193 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! Apropå säkerhet, varifrån försvarsmateriel kommer och Siv Holmas replik om att det ju var svenska företag, Saab, Hägglunds etcetera, finns det skäl att påpeka att den senast införskaffade försvarshelikoptern är amerikansk. Men det var en parentes.

Jag blev apostroferad för att gråta krokodiltårar över att flygplatserna i Arvidsjaur, Vilhelmina med flera ställen i norra Sverige och i södra Sverige, på ett 35-tal mindre orter, över tiden självklart hotas av nedläggning när man inte på ett rationellt sätt kan upphandla det som utgör en av de dyraste driftkostnaderna för att bedriva flygsäker flygtrafik. Och regeringen skulle medverka till att omfördela statliga stödpengar till flygplatser från norra Sverige till södra Sverige. Det uppfattade jag, fru talman, att Siv Holma sade från talarstolen i sitt huvudanförande.

Då måste jag fråga Siv Holma: Var det rätt? Har jag uppfattat Siv Holma rätt?

Anf. 194 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! När det gäller förändringen av driftsbidrag till icke-statliga flygplatser är den uppgift som jag har att grunda mig på vad Arvidsjaur har förtäljt mig. Jag har också undersökt vad resultatet blev när regeringen fattade beslutet. Då gjorde man om hur det här driftsbidraget skulle fördelas ut. Man gjorde det till ett länsbidrag, och man använde en summa som var den lägsta möjliga som till exempel Arvidsjaur hade fått under de senaste sex sju åren. Jag kan inte tolka det på något annat sätt än att det är en försämring.

Det som jag tycker är så tragiskt i det här sammanhanget, Anders Åkesson, är att din partikamrat Stefan Tornberg har skrivit en debattartikel i Piteå-Tidningen – jag antar att han har fått uppgifterna från dig – där han säger att det här beslutet kommer att hota flygtrafiken i Arvidsjaur, Pajala och Gällivare. Vad jag har förstått i dag, när jag har tagit reda på saker och ting, är att dessa flygplatser icke är berörda av det här beslutet. Vad grundar sig Anders Åkesson på när han säger att dessa flygplatser påverkas av det beslut som riksdagen kan komma att fatta vid nästa voteringsstillfälle?

Anf. 195 ANDERS ÅKESSON (C) replik:

Fru talman! För någon timme sedan blev jag ordinerad av en annan ledamot att lugna ned mig lite. Jag får nästan kvittera den ordinationen nu.

Vad gäller det statliga stödet, fru talman, är det precis tvärtom. För några år sedan, 2007–2008, omfördelades rätt rejäla medel från södra Sveriges flygplatser till norra Sveriges flygplatser. Jag blev personligen uppringd av väldigt upprörda flygplatsledningarna i Växjö, Kalmar med flera som var jätteargade över att den borgerliga regeringen omfördelade. Jag tror att det var Åsa Torstensson dessutom.

Jag var, fru talman, personligen på plats i Arvidsjaur i våras och har tagit reda på precis det som nu lätt kan riskera att hända därför att Trafikverket tittar på ett nytt fördelningssystem. Det är inte beslutat, fru talman, men det är på gång. Det är bra att Arvidsjaur också uppvaktar ledamoten Holma. Hon kanske till och med skulle åka till Arvidsjaur, besöka dem och sätta sig in i riktigt vad det innebär.

Självklart, fru talman, hotas Arvidsjaur, Vilhelmina, Kalmar, Växjö, Ängelholm och 30 lokala, mindre flygplatser till om vi genom ett monopolistiskt beslut i Sveriges riksdag återreglerar trafikledningen för flygplatser och reducerar marknaden att agera på, det vill säga den marknad där du kan utöva konkurrens på en ytterst liten bråkdel av den totala flygmarknaden. Självklart påverkar det förutsättningarna i Arvidsjaur, Vilhelmina med flera ställen att orka driva sina flygplatser. Självklart påverkas de av detta.

Anf. 196 SIV HOLMA (V) replik:

Fru talman! Arvidsjaur, Pajala, Gällivare och Vilhelmina vet jag inte ingår i den uppräknade som finns i det här riksdagsförslaget. Så är det. Jag kan rekommendera Anders Åkesson att kontakta Stefan Tornberg och göra en liten källgranskning vad gäller detta. Jag förstår inte vad det finns för anledning att oroa dessa flygplatser helt i onödan.

Jag tycker att det är bra att Anders Åkesson ändå ger mig lite rätt när han talar om att fördelningssystemet har förändrats, senast det som ska börja gälla 2013. Vad jag har tittat på var ett regeringsbeslut. Jag minns inte exakt datum, men det var i mars. Det är inte så länge sedan. Där framgick det hur man hade kommit fram till detta. Där framgick det också att Trafikverket hade föreslagit förändringar. Det blev ett annat fördelningssystem, och resultatet av detta talar för, som jag förstod det, att man har fått mindre.

Varför tar jag upp driftsbidraget? Jo, jag menar att driftsbidraget kan vara någonting som Anders Åkesson, vars parti finns med i regeringen,

kan kompensera utifall det blir fördyringar. Eftersom de som jag har nämnt inte är med i de här sammanhangen men de andra flygplatserna kanske är det, finns alla chanser att göra så att det här blir riktigt bra för de berörda och även för dem som inte är direkt berörda.

Prot. 2012/13:114

30 maj

*Luftfartsfrågor*

Anf. 197 TONY WIKLANDER (SD):

Fru talman! Jag ska inleda med att säga att jag i stort instämmer i Suzanne Svenssons inledningsanförande. Däremot har jag här i dag hört väldigt mycket hur man recenserar och misstänkliggör andra partier för deras bevekelsegrunder för sina beslut, i det här fallet gällande konkurrensutsättning av flygtrafikledning, och det tänker jag inte göra. Jag har inte heller några heliga och ännu mindre några oheliga allianser i det här sammanhanget, utan jag talar för Sverigedemokraterna och ingenting annat.

Trots att vi är rätt nya i den här församlingen har vi genom åren sett nog av misslyckade avregleringar och misslyckade konkurrensutsättningar. Jag behöver bara nämna taxi, elbolag och järnvägen så har jag sagt några stycken. Det finns fler exempel.

Vi hade för några dagar sedan en hearing i Skandiasalen angående det här, där allehanda experter ställde upp. Jag ställde då en enda fråga, och den ställde jag till i det här fallet konkurrenten till Luftfartsverket; jag tror att de går under beteckningen ACR. Jag frågade lite naivt hur det kommer sig att man kan sänka kostnaderna med 30 procent. Jag tycker att det var en rätt väsentlig fråga att få ett svar på, men det fick jag inte annat än att man lite blekt uttryckte att de var så effektiva.

I går, vill jag minnas att det var, kom man också med ett pressmeddelande där man faktiskt fläskade på budet lite grann – nu var det närmare 40 procent. Jag vet inte hur ett företag bär sig åt. Låt oss säga att Luftfartsverket har en del överrock i form av byråkrati. Det är mycket möjligt; jag kan inte deras arbetsform. Den går i så fall att rätta till, men det kan ändå inte vara förklaringen. Även de nya som har sådana ambitioner måste nämligen hålla sig med en viss administration. I annat fall kommer de inte att klara av det.

När jag hörde om de 30 procenten kom jag osökt att tänka på DSB, det danska tågbolag som tog över järnvägen nere i Öresundstrakten med ett anbud som låg just 30 procent under övriga anbudsgivare. Det slutade som bekant i katastrof och kostade regionen mycket pengar. Därför kan jag förstå att det första jag hörde om Swedavia var att man krävde en uppbackning, det vill säga att Luftfartsverket om det här nu inte skulle fungera får se till att hålla en reservstyrka. Swedavia tackade mycket artigt nej till det och sade: På det sättet jobbar inte vi.

När vi väl hade kommit så långt hade jag inga problem att ta slutlig ställning i det här. Vi menar nämligen inom Sverigedemokraterna att allt faktiskt inte lämpar sig för utförsäljning eller konkurrens. Det finns en del saker samhället faktiskt bör ha kontroll på. Med det sagt yrkar jag bifall till majoritetstexten, det vill säga bifall till förslaget i utskottets betänkande och avslag på reservationerna.

Jag har en liten grej till. Jag hörde här, fru talman, om piloterna som var anställda i privata bolag och att det fungerade med säkerheten. Jag vill då i korthet nämna att den bästa försäkringen med piloterna är att de är med på planet. Det är inte flygledarna.

Anf. 198 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M):

Fru talman! Mycket har sagts i den här debatten, och jag tror att förvirringen i många stycken har varit total när vi har hört Suzanne Svensson försöka förklara vad det är som egentligen gäller.

Jag börjar med att i talarstolen fråga Suzanne Svensson: Vilka kommunala flygplatser kommer inte att bli berörda inom samfällida TMA-områden, så som har sagts ett antal gånger? Jag läser i utskottets ställningstagande för Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Det står att ”flygtrafikledningstjänsten på Swedavias flygplatser, de militära flygplatserna och flygplatser som Försvarsmakten har ett stort behov av samt flygplatser inom samfällida TMA-områden även fortsättningsvis enbart ska utövas av Luftfartsverket”.

Då vill jag läsa från ett papper jag har fått från Transportstyrelsen om vilka flygplatser som ingår inom samfällida TMA-områden. Papperet är alltså från Transportstyrelsen. Det står att förutom de statliga flygplatserna, som är elva stycken, är det Västerås, Eskilstuna, Norrköping, Linköping, Skavsta, Säve, Trollhättan, Såtenäs, Ängelholm, Kristianstad, Ljungbyhed och några ytterligare som inte har någon speciellt stor persontrafik. Stämmer detta, Suzanne Svensson, eller stämmer inte det ni säger i ert ställningstagande?

Siv Holma vill inte alls kännas vid vad de har beslutat utan överlåter åt regeringen att tolka det tillkännagivande de har gjort. Det är dock väldigt enkelt att tolka, och det vore klädsamt om Siv Holma kunde ta i sin mun att de vill återreglera flygtrafiken på de kommunala flygplatserna.

Fru talman! Det har varit ett antal debatter i landet. Suzanne Svensson nämnde också det och ville påstå att jag är ohederlig när jag säger att det äventyrar trafiken på andra flygplatser. Det är precis det jag gör; det är ju dina partikamrater, Suzanne Svensson, som ser en stor fara med det beslut ni fattar här i Sveriges riksdag. Karlstad flygplats är ett exempel. De har i dag upphandlat sin trafik, till en besparing på 1 miljon kronor per år. Det är inget matematiskt trick man måste göra när man kan konstatera att möjligheterna till flygledningskonkurrens försvinner på 96 procent av alla flygplatser med persontrafik i Sverige om era beslut blir verklighet. Det finns inget ACR eller någon annan som vill ta upp konkurrensen på den lilla marknad som är kvar.

Vi har två värmlänningar i utskottet, Lars Mejern Larsson och Stina Bergström, som är mycket medvetna om att den privata aktör som finns inte kommer att kunna verka i Sverige. De får i stället gå tillbaka till den dyrare flygtrafikledningstjänsten, vilket innebär 1 miljon i ökade kostnader för värmländska Karlstad flygplats. Man kan väl gratulera, som Edward Riedl sade, till att ha lyckats med den fiendliga flygpolitiken så att flygplatser riskerar att läggas ned.

Lillemets tog i sitt anförande upp att de inte är beredda att sälja ut ett fungerande system. Kan Lillemets gå upp i talarstolen och säga att det är sämre flygtrafikledning på de flygplatser där det i dag finns en annan aktör? Kan Lillemets påstå att man på vissa ställen i Sverige har sämre flygtrafikledning än där Luftfartsverket sköter den?

Jag tycker att det är allvarligt att vi har politiker i denna sal som på detta sätt, så utstuderat, påstår att vissa aktörer är sämre än andra. Det finns bara en nivå vad gäller flygtrafikledning i Sverige, och det är högsta nivån och lika för alla.

Fru talman! Jag nöjer mig med att i den kanske viktigaste frågan få svar av Suzanne Svensson: Gäller det som har sagts i trafikutskottet eller inte? Det tror jag att Flygsverige begär.

Peter Larsson, vd för Svenska regionala flygplatser, är väldigt tydlig med vad som kommer att ske med de flygplatser som finns inom samfällda TMA-områden. Har hela Sveriges flygbransch missförstått vad det är som ni håller på att genomföra? Samtidigt begär Siv Holma att det är regeringen som ska tolka vad det är ni vill, men ni har inte ens själva i någon replik denna kväll kunnat tala om vad tillkännagivandet innebär.

Jag tycker, fru talman, att den debatt vi haft här i kväll är i det närmaste beklämmande med uteblivna svar och tolkningsföreträden där ni inte kan stå för vad ni faktiskt driver igenom i Sveriges riksdag. Detta är allvarligt, fru talman.

I detta anförande instämde Edward Riedl, Anna Rheyneuclaides Kihlman och Jessica Rosencrantz (alla M), Lars Tysklind (FP), Anders Åkesson (C) och Annelie Enochson (KD).

Anf. 199 ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Det finns ett ordspråk som lyder att tomma tunnor skramlar mest. Det är väl ungefär det vi har fått höra här i dag.

Det blir en väldigt konstig debatt när den viktigaste flygfrågan gäller ekonomin vid Västerås kommunala flygplats, inte möjligheten att försvara landet med flygstridskrafter, inte säkerheten vid våra svenska flygplatser, inte flygsäkerheten och inte miljön. Även om jag har full respekt för omsorgen om ekonomin vid Västerås kommunala flygplats förstår jag inte prioriteringen. Hur kommer det sig att efter två timmar av debatt är man fortfarande kvar där och inte diskuterar vår möjlighet att försvara landet, inte diskuterar flygsäkerheten inom det samfällda TMA-området?

Det kanske är läge att tillföra lite fakta. I Sverige har vi 52 trafikerade flygplatser. 4 av dem är utsatta för konkurrens i dag och drivs av en annan operatör än Luftfartsverket. 5 ytterligare har varit föremål för upphandling i strid mot det riksdagsbeslut som Jan-Evert Rådström stödde.

Vi vill att de statliga flygplatserna, som till dags dato är 10, och de flygplatser som drivs av försvaret ska fortsätta att ha Luftfartsverket som flygtrafikledningsoperatör. Trots att de i formell mening är konkurrensutsatta inom samfällda TMA-områden är det inte – i och med att vi har moratorium, övergångsperiod eller kalla det vad du vill fram till den 31 januari 2014 – några flygplatser som är utsatta för det. Skälet till det är överlämningarna, som är den kritiska faktorn när det gäller flygsäkerheten. Där finns det teknikfrågor och säkerhetsfrågor som inte är lösta. Det är det, ödmjukt, som ligger bakom vårt ställningstagande. Så länge man inte löst säkerhetsfrågorna och teknikfrågorna vill vi inte gå vidare med konkurrensutsättningen.

I den meningen är inte flygplatserna i Trollhättan eller Västerås något problem. De ligger i utkanten av TMA-områden och har försvinnande få överlämningar. Däremot skulle det vara ett problem om vi skulle konkurrensutsätta Lantvetter, Arlanda eller Gotlands flygplats, med den försvarspolitiska betydelse de har. Därför vill jag fråga Jan-Evert Rådström: Är det okej att konkurrensutsätta Arlanda? Det är väl där du får ihop 70–80 procent av de 96 procent som du nämnde. Är det okej att

konkurrensutsätta Gotlands flygplats? Samtidigt som folkpartisterna vill sätta missiler på Gotland ska utländska företag kunna sköta flygledning-  
en av våra JAS-plan.

Vi ser er fälla krokodiltårar över kostnadsbesparingen. Den beror på att Luftfartsverkets pensionsvillkor inte är lösta. Löser ni den frågan är björnparten av kostnadsskillnaden borta.

Jag bejakar konkurrensutsättningen av de regionala och kommunala flygplatserna. Det var vi socialdemokrater som inledde den, men vi undantog de samfälliga TMA-områdena. Vi undantog försvarets flygplatser och de statliga. Det är den utvecklingen vi vill fortsätta med. För oss är flygsäkerheten prioriterad. För oss är möjligheten att försvara landet med flygstridskrafter prioriterad. För oss är miljön och de gröna inflygningarna prioriterade. Därför tar vi denna time-out.  
(Applåder)

I detta anförande instämde Lars Mejern Larsson, Leif Pettersson och Suzanne Svensson (alla S) samt Siv Holma (V).

Anf. 200 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Det blir lite svårt när man kommer in i kammaren i slutet av en debatt att börja med en fråga som blev avförd för ett par timmar sedan. Flygsäkerheten var vi rörande överens om, samtliga politiska partier. Den frågan är klar. Det är högsta säkerhet som gäller. Det är lite synd att Ygeman tar upp en tråd som redan är fastsydd.

Vad gäller att regeringen skulle agera i strid mot vad riksdagen har sagt tror jag att det är på sin plats att många av dem som talat här i dag funderar på vad som har sagts. Ygeman vet om det, för Ygeman var med i diskussionerna. Vi gjorde nämligen upp att vi inte skulle konkurrensutsätta någon av Swedavias flygplatser, de statliga flygplatserna. Men vi har inte makt över de kommunala. Om ni hade tolkat det så att det skulle gälla de kommunala flygplatserna måste jag säga till Ygeman, och jag hoppas att han är så insatt att han vet det, att det skulle ha krävts en lagändring. Då skulle vi ha stiftat lag för att förhindra kommunerna att konkurrensutsätta sina flygplatser. Men det begär inte Ygeman, inte Siv Holma, inte Lillemets eller någon annan. Här råder det ingen tvekan om vad som gäller.

Så säger Ygeman att det inte är så farligt med en del flygplatser som ligger i utkanten av TMA-områden.

Anf. 201 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Jag ber om ursäkt för att jag inte var i kammaren i början av debatten. Det beror på att jag deltog i en debatt som även Jan-Evert Rådström var anmäld till, men han skickade en ersättare. Däremot har jag haft möjligheten att på tåget följa debatten – debatterna sänds ju som tur är numera via webben – och jag har inte hört att någon säkerhetstråd skulle vara fastsydd.

Vad händer om Arlanda flygplats konkurrensutsätts och tusentals överlämningar blir till? Jag ställde en fråga till Jan-Evert Rådström om hur det ser ut med Arlanda. Jag fick inget svar. Jag ställde en fråga om det vore okej att försvarets flygplatser flygledes av en utländsk operatör



som kanske har helt andra säkerhetspolitiska intressen än Sverige. Jag fick inget svar.

Debatten fortsätter att handla om Västerås kommunala flygplats ekonomi, inte om flygsäkerheten, om miljön, om vår möjlighet att försvara Sverige.

Det är klart att om den främsta prioriteringen för politiken är att slå vakt om ekonomin för Västerås kommunala flygplats är ert ställningstagande logiskt. Om ställningstagandet i stället handlar om hur vi klarar flygsäkerheten framåt, hur vi klarar miljön framåt och hur vi klarar förmågan att försvara Sverige blir debatten mer komplicerad.

Om vi socialdemokrater tvingas välja väljer vi flygsäkerheten framför ekonomin för Västerås kommunala flygplats. Om vi tvingas välja väljer vi miljön framför ekonomin för Västerås kommunala flygplats. Om vi tvingas välja väljer vi förmågan att försvara Sverige framför ekonomin för Västerås kommunala flygplats.

Kanske är det möjligt att några av dessa frågetecken går att räta ut. Men till dess slår vi vakt om flygsäkerheten, om förmågan att försvara Sverige och om möjligheten att ha en progressiv miljöpolitik genom gröna inflygningar.

Anf. 202 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik:

Fru talman! Det är allvarligt när Ygeman kan blanda äpplen och päron på detta sätt. Vi har sagt att vi inte ska konkurrensutsätta någon av Swedavias flygplatser. Regeringen ska återkomma med en proposition i frågan. Regeringen bereder detta och är beredd att komma med en proposition.

Problemet är att Ygeman och hans vänsterkolleger tar steget att definitivt säga nej även till kommunala flygplatser. Ni tar ett jättekiv till vänster som är förödande för svensk flygfart.

Jag hör mer och mer att det tonar in i Sverigedemokraternas uppfattning när ni börjar tala om utländska personer. Det börjar, mina vänner, bli en otäck debatt. Vi talar om att det finns säkerhetsklassad personal, men Ygeman talar om utlänningar. Det är allvarligt.

Vi har i dag många nationaliteter som sköter flygtrafikledning. Det är inget problem. Ett problem för Sverigedemokraterna och Ygeman är dock att det kan finnas utländska företag som har uppdrag i Sverige. Men alla som får operera i Sverige är godkända av Transportstyrelsen, och det finns ingen skillnad på säkerhet.

Här tycker jag att er närhet till Sverigedemokraterna skönjes alltför tydligt, tyvärr.

Anf. 203 ANDERS YGEMAN (S) replik:

Fru talman! Jag började mitt anförande med att säga att tomma tunnor skramlar mest, och sällan har jag blivit mer sannspådd än nu.

Jag läser högt: ”(bet. 2011/12:TU15, rskr. 2011/12:248) klaggjort att ytterligare steg av konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänster inte ska ske förrän det pågående beredningsarbetet avseende den avlämnade statliga utredningen SOU 2012:27 är avslutat”.

Det står inte ett ord om statliga flygplatser och inte ett ord om Swedavia, vilket Jan-Evert Rådström felaktigt påstod.

Vidare påstår Jan-Evert Rådström att jag sade ”utlänningar”. Vad har du fått det ifrån? Gå tillbaka och läs protokollet innan du påstår något sådant!

Jag sade att de flygplatser som sköter flygledningen till det svenska försvaret, våra JAS-plan, kan komma att kontrolleras av företag som ägs av makter som har andra säkerhetspolitiska intressen.

I morgon ska Försvarsberedningen lämna över sin säkerhetspolitiska analys. Har de med det faktum att några av de länder de gör bedömningar av i fortsättningen kan flygleda de svenska JAS-planen? Vad får det för säkerhetspolitiska implikationer? Den frågan är inte klargjord. Innan den är det tänker vi inte riskera något.

Vi har haft flera uppvaktningar i utskottet om säkerheten. Det är känt i hela världen att den säkerhetskritiska faktorn är överlämningarna. Ju fler kritiska överlämningar, desto större hot mot säkerheten. Vi är därför inte beredda att gå vidare och konkurrensutsätta fler flygplatser inom samfällda TMA-områden förrän det är klargjort. Det är möjligt att regeringen kan klargöra det, men man har hittills inte gjort det.

Så här ser vår prioritering ut: flygsäkerhet och försvarsförmåga.

Överläggningen var härmed avslutad.  
(Beslut skulle fattas den 5 juni.)

## **16 § Bordläggning och beslut om förkortad motionstid**

Anmälades och bordlades

Propositioner

2012/13:159 Graviditetspenning till egenföretagare på grund av risker i arbetsmiljön

2012/13:173 Svenskt deltagande i Förenta nationernas stabiliseringsinsats i Mali

Kammaren biföll regeringens förslag att motionstiden för prop. 2012/13:173 skulle förkortas till åtta dagar. Motionstiden skulle utgå *fredagen den 7 juni*.

## **17 § Anmälan om interpellationer**

Anmälades att följande interpellationer framställdes

*den 30 maj*

### **2012/13:453 Ansvar för teckenspråkig kultur**

av *Gunilla Carlsson* i Hisings Backa (S)

till kultur- och idrottsminister *Lena Adelsohn Liljeroth* (M)

### **2012/13:454 Vattenfalls planer på förlängda drifttider för kärnkraftverk**

av *Kent Persson* (V)

till statsrådet *Anna-Karin Hatt* (C)

**2012/13:455 Gemensam järnvägsplanering inför Fehmarn Bält-förbindelsen**

av *Leif Jakobsson* (S)

till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

**2012/13:456 Kostnadsansvaret för förseningar i tågtrafiken**

av *Leif Jakobsson* (S)

till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

**2012/13:457 Åtgärder mot missbruk av F-skattsedeln**

av *Leif Jakobsson* (S)

till finansminister Anders Borg (M)

**2012/13:458 Skatteavtalet med Danmark**

av *Leif Jakobsson* (S)

till finansminister Anders Borg (M)

**2012/13:459 Ordning och reda i it-politiken**

av *Monica Green* (S)

till statsrådet Anna-Karin Hatt (C)

**2012/13:460 Samhällets ansvar för en lyckad skolgång**

av *Gunilla Svantorp* (S)

till utbildningsminister Jan Björklund (FP)

**2012/13:461 Scenkonstens ekonomiska situation**

av *Gunilla Carlsson* i Hisings Backa (S)

till kultur- och idrottsminister Lena Adelsohn Liljeroth (M)

**2012/13:462 Miljöstyrningsrådets fortsatta verksamhet**

av *Marie Nordén* (S)

till miljöminister Lena Ek (C)

**2012/13:463 Rättssäkert skydd av förföljda kvinnor och deras barn**

av *Hans Hoff* (S)

till finansminister Anders Borg (M)

**2012/13:464 Vänerns stränder**

av *Jonas Gunnarsson* (S)

till miljöminister Lena Ek (C)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 4 juni.

**18 § Anmälan om frågor för skriftliga svar**

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 30 maj

**2012/13:549 Höginblandade biodrivmedel**

av *Stina Bergström* (MP)

till finansminister Anders Borg (M)

**2012/13:550 Tågtrafiken mellan Värmland och Norge**

av *Stina Bergström* (MP)

till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

**2012/13:551 Sveriges mathantverk**  
av *Carina Adolfsson Elgestam* (S)  
till landsbygdsminister *Eskil Erlandsson* (C)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 4 juni.

### **19 § Anmälan om skriftliga svar på frågor**

Anmäldes att skriftliga svar på följande frågor inkommit

*den 30 maj*

**2012/13:529 Europeiskt initiativ mot illojal konkurrens i sjöfartsnäringen**

av *Christina Oskarsson* (S)  
till statsrådet *Catharina Elmsäter-Svärd* (M)

**2012/13:533 Odenaturerad etanol och kvotpliktsförslaget**

av *Mats Pertoft* (MP)  
till finansminister *Anders Borg* (M)

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 4 juni.

### **20 § Kammaren åtskildes kl. 22.05.**

Förhandlingarna leddes  
av förste vice talmannen från sammanträdets början till ajourneringen kl. 13.59,  
av tredje vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.51,  
av förste vice talmannen därefter till och med 14 § anf. 131 (delvis),  
av tredje vice talmannen därefter till och med 14 § anf. 166 (delvis) och  
av förste vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

LARS FRANZÉN

*/Eva-Lena Ekman*

<b>1 § Justering av protokoll.....</b>	<b>1</b>
<b>2 § Anmälan om protokollsutdrag från utskott .....</b>	<b>1</b>
<b>3 § Anmälan om fördröjda svar på interpellationer.....</b>	<b>1</b>
<b>4 § Hänvisning av ärenden till utskott .....</b>	<b>2</b>
<b>5 § Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om åtgärder för att minska kostnaderna vid utbyggnad av höghastighetsnät.....</b>	<b>2</b>
Trafikutskottets utlåtande 2012/13:TU20 .....	2
(Beslut fattades under 12 §.).....	2
<b>6 § En europeisk strategi för plastavfall .....</b>	<b>3</b>
Miljö- och jordbruksutskottets utlåtande 2012/13:MJU18 .....	3
(Beslut fattades under 12 §.).....	3
<b>7 § Djurskydd m.m. ....</b>	<b>3</b>
Miljö- och jordbruksutskottets betänkande 2012/13:MJU19 .....	3
Anf. 1 HELENA LEANDER (MP).....	3
Anf. 2 JENS HOLM (V) .....	5
Anf. 3 SARA KARLSSON (S) .....	7
Anf. 4 ÅSA COENRAADS (M) .....	9
Anf. 5 JENS HOLM (V) replik .....	11
Anf. 6 ÅSA COENRAADS (M) replik .....	11
Anf. 7 JENS HOLM (V) replik .....	12
Anf. 8 ÅSA COENRAADS (M) replik .....	12
Anf. 9 HELENA LEANDER (MP) replik.....	13
Anf. 10 ÅSA COENRAADS (M) replik .....	14
Anf. 11 HELENA LEANDER (MP) replik.....	14
Anf. 12 ÅSA COENRAADS (M) replik .....	15
Anf. 13 ANITA BRODÉN (FP) .....	15
Anf. 14 JENS HOLM (V) replik .....	17
Anf. 15 ANITA BRODÉN (FP) replik.....	18
Anf. 16 JENS HOLM (V) replik .....	18
Anf. 17 ANITA BRODÉN (FP) replik.....	19
Anf. 18 INGER FREDRIKSSON (C) .....	19
Anf. 19 IRENE OSKARSSON (KD).....	20
(Beslut fattades under 12 §.).....	22
<b>8 § Utvärdering av penningpolitiken för perioden 2010–2012.....</b>	<b>22</b>
Finansutskottets betänkande 2012/13:FiU24.....	22
Anf. 20 ULLA ANDERSSON (V).....	22
Anf. 21 ARDALAN SHEKARABI (S).....	25
Anf. 22 ULLA ANDERSSON (V) replik.....	26
Anf. 23 ARDALAN SHEKARABI (S) replik.....	27
Anf. 24 ULLA ANDERSSON (V) replik.....	28
Anf. 25 ARDALAN SHEKARABI (S) replik.....	28
Anf. 26 JÖRGEN ANDERSSON (M).....	28
Anf. 27 ULLA ANDERSSON (V) replik.....	31
Anf. 28 JÖRGEN ANDERSSON (M) replik .....	31

Anf. 29 ULLA ANDERSSON (V) replik .....	32
Anf. 30 JÖRGEN ANDERSSON (M) replik .....	33
(forts. 10 §).....	33
<b>Ajournering.....</b>	<b>33</b>
<b>Återupptagna förhandlingar .....</b>	<b>33</b>
<b>9 § Frågestund .....</b>	<b>33</b>
Anf. 31 TREDJE VICE TALMANNEN.....	33
<i>Nedskärningar i gymnasieskolan.....</i>	<i>33</i>
Anf. 32 IBRAHIM BAYLAN (S).....	33
Anf. 33 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C) .....	34
Anf. 34 IBRAHIM BAYLAN (S).....	34
Anf. 35 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C) .....	34
<i>Urbanisering och bostadsbrist .....</i>	<i>35</i>
Anf. 36 OSKAR ÖHOLM (M) .....	35
Anf. 37 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD) .....	35
Anf. 38 OSKAR ÖHOLM (M) .....	35
Anf. 39 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD) .....	36
<i>Sveriges agerande för klimatfrågor i Arktiska rådet.....</i>	<i>36</i>
Anf. 40 BODIL CEBALLOS (MP) .....	36
Anf. 41 Utrikesminister CARL BILDT (M) .....	36
Anf. 42 BODIL CEBALLOS (MP) .....	37
Anf. 43 Utrikesminister CARL BILDT (M) .....	37
<i>Lagstiftningen om surrogatmoderskap.....</i>	<i>37</i>
Anf. 44 BARBRO WESTERHOLM (FP).....	37
Anf. 45 Justitieminister BEATRICE ASK (M).....	38
Anf. 46 BARBRO WESTERHOLM (FP).....	38
Anf. 47 Justitieminister BEATRICE ASK (M).....	38
<i>Konkurrens i tvätteribranschen.....</i>	<i>38</i>
Anf. 48 ANNIKA QARLSSON (C).....	38
Anf. 49 Justitieminister BEATRICE ASK (M).....	39
Anf. 50 ANNIKA QARLSSON (C).....	39
Anf. 51 Justitieminister BEATRICE ASK (M).....	39
<i>Det svenska jordbruket.....</i>	<i>40</i>
Anf. 52 OLLE LARSSON (SD).....	40
Anf. 53 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C) .....	40
Anf. 54 OLLE LARSSON (SD).....	40
Anf. 55 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C) .....	40
<i>Sveriges agerande för minskade utsläpp i Arktis .....</i>	<i>41</i>
Anf. 56 JENS HOLM (V) .....	41
Anf. 57 Utrikesminister CARL BILDT (M) .....	41
Anf. 58 JENS HOLM (V) .....	41
Anf. 59 Utrikesminister CARL BILDT (M) .....	42
<i>Bristen på studentbostäder.....</i>	<i>42</i>
Anf. 60 ROLAND UTBULT (KD).....	42
Anf. 61 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD) .....	42
Anf. 62 ROLAND UTBULT (KD).....	43
Anf. 63 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD) .....	43
<i>Försvarsindustrin i Europa och svenska säkerhetsintressen.....</i>	<i>43</i>

Anf. 64 ANNA-LENA SÖRENSON (S).....	43
Anf. 65 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M) .....	44
Anf. 66 ANNA-LENA SÖRENSON (S).....	44
Anf. 67 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M) .....	44
<i>Våldsvågen i svenska förorter</i> .....	45
Anf. 68 MORGAN JOHANSSON (S).....	45
Anf. 69 Justitieminister BEATRICE ASK (M).....	45
Anf. 70 MORGAN JOHANSSON (S).....	45
Anf. 71 Justitieminister BEATRICE ASK (M).....	46
<i>Sveriges bidrag till FN-insatsen i Mali</i> .....	46
Anf. 72 JOHAN JOHANSSON (M) .....	46
Anf. 73 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M) .....	46
Anf. 74 JOHAN JOHANSSON (M) .....	47
Anf. 75 Försvarsminister KARIN ENSTRÖM (M) .....	47
<i>Sveriges agerande för klimatomställning</i> .....	47
Anf. 76 MATILDA ERNKRANS (S).....	47
Anf. 77 Utrikesminister CARL BILDT (M).....	47
Anf. 78 MATILDA ERNKRANS (S).....	48
Anf. 79 Utrikesminister CARL BILDT (M).....	48
<i>Stöd till svenska mjölkbönder</i> .....	48
Anf. 80 KEW NORDQVIST (MP) .....	48
Anf. 81 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	49
Anf. 82 KEW NORDQVIST (MP) .....	49
Anf. 83 Landsbygdsminister ESKIL ERLANDSSON (C).....	49
<i>Konflikten i Syrien</i> .....	49
Anf. 84 ISMAIL KAMIL (FP).....	49
Anf. 85 Utrikesminister CARL BILDT (M).....	50
Anf. 86 ISMAIL KAMIL (FP).....	50
Anf. 87 Utrikesminister CARL BILDT (M).....	50
<i>Miljöhänsyn vid offentliga upphandlingar</i> .....	50
Anf. 88 ARDALAN SHEKARABI (S).....	50
Anf. 89 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD).....	51
Anf. 90 ARDALAN SHEKARABI (S).....	51
Anf. 91 Statsrådet STEFAN ATTEFALL (KD).....	51
Anf. 92 TREDJE VICE TALMANNEN .....	52
<b>10 § (forts. från 8 §) Utvärdering av penningpolitiken för</b>	
<b>perioden 2010–2012 (forts. FiU24) .....</b>	<b>52</b>
Anf. 93 PER BOLUND (MP).....	52
Anf. 94 CARL B HAMILTON (FP) .....	54
Anf. 95 PER ÅSLING (C).....	55
Anf. 96 ANDERS SELLSTRÖM (KD) .....	57
Anf. 97 ULLA ANDERSSON (V) replik.....	59
Anf. 98 ANDERS SELLSTRÖM (KD) replik.....	59
Anf. 99 ULLA ANDERSSON (V) replik.....	60
Anf. 100 ANDERS SELLSTRÖM (KD) replik.....	60
Anf. 101 TREDJE VICE TALMANNEN .....	61
Anf. 102 ULLA ANDERSSON (V) replik.....	61
(Beslut fattades under 12 §.).....	61

<b>11 § Strategisk exportkontroll 2012 – krigsmateriel och produkter med dubbla användningsområden.....</b>	<b>61</b>
Utrikesutskottets betänkande 2012/13:UU11 .....	61
Anf. 103 OLLE THORELL (S) .....	61
(forts. 13 §).....	64
<b>Ajournering.....</b>	<b>64</b>
<b>Återupptagna förhandlingar .....</b>	<b>64</b>
<b>12 § Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde.....</b>	<b>65</b>
TU20 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till förordning om åtgärder för att minska kostnaderna vid utbyggnad av höghastighetsnät .....	65
MJU18 En europeisk strategi för plastavfall .....	65
MJU19 Djurskydd m.m.....	65
FiU24 Utvärdering av penningpolitiken för perioden 2010–2012.....	65
<b>13 § (forts. från 11 §) Strategisk exportkontroll 2012 – krigsmateriel och produkter med dubbla användningsområden (forts. UU11).....</b>	<b>66</b>
Anf. 104 BODIL CEBALLOS (MP) .....	66
Anf. 105 BJÖRN SÖDER (SD) .....	69
Anf. 106 HANS LINDE (V) .....	71
Anf. 107 BJÖRN SÖDER (SD) replik .....	74
Anf. 108 HANS LINDE (V) replik .....	74
Anf. 109 BJÖRN SÖDER (SD) replik .....	75
Anf. 110 HANS LINDE (V) replik .....	75
Anf. 111 ULRIK NILSSON (M) .....	76
Anf. 112 BODIL CEBALLOS (MP) replik .....	78
Anf. 113 ULRIK NILSSON (M) replik .....	78
Anf. 114 BODIL CEBALLOS (MP) replik .....	79
Anf. 115 ULRIK NILSSON (M) replik .....	79
Anf. 116 HANS LINDE (V) replik .....	80
Anf. 117 ULRIK NILSSON (M) replik .....	80
Anf. 118 HANS LINDE (V) replik .....	81
Anf. 119 ULRIK NILSSON (M) replik .....	81
Anf. 120 OLLE THORELL (S) replik .....	82
Anf. 121 ULRIK NILSSON (M) replik .....	82
Anf. 122 OLLE THORELL (S) replik .....	83
Anf. 123 ULRIK NILSSON (M) replik .....	83
Anf. 124 CHRISTER WINBÄCK (FP) .....	84
Anf. 125 KERSTIN LUNDGREN (C).....	86
Anf. 126 DÉ SIRÉE PETHRUS (KD) .....	87
Anf. 127 HANS LINDE (V) replik .....	90
Anf. 128 DÉ SIRÉE PETHRUS (KD) replik.....	91
Anf. 129 HANS LINDE (V) replik .....	92
Anf. 130 DÉ SIRÉE PETHRUS (KD) replik.....	92
(Beslut skulle fattas den 5 juni.).....	93
<b>14 § Fordons- och vägtrafikfrågor .....</b>	<b>93</b>



Trafikutskottets betänkande 2012/13:TU17 .....	93
Anf. 131 LEIF PETTERSSON (S).....	93
Anf. 132 STINA BERGSTRÖM (MP) .....	96
Anf. 133 TONY WIKLANDER (SD).....	98
Anf. 134 SIV HOLMA (V) .....	99
Anf. 135 CHRISTER AKEJ (M).....	101
Anf. 136 LEIF PETTERSSON (S) replik.....	104
Anf. 137 CHRISTER AKEJ (M) replik .....	104
Anf. 138 LEIF PETTERSSON (S) replik.....	105
Anf. 139 CHRISTER AKEJ (M) replik .....	105
Anf. 140 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	106
Anf. 141 CHRISTER AKEJ (M) replik .....	106
Anf. 142 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	107
Anf. 143 CHRISTER AKEJ (M) replik .....	107
Anf. 144 LARS TYSKLIND (FP).....	108
Anf. 145 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	110
Anf. 146 LARS TYSKLIND (FP) replik .....	110
Anf. 147 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	110
Anf. 148 LARS TYSKLIND (FP) replik .....	111
Anf. 149 LEIF PETTERSSON (S) replik.....	111
Anf. 150 LARS TYSKLIND (FP) replik .....	112
Anf. 151 LEIF PETTERSSON (S) replik.....	112
Anf. 152 LARS TYSKLIND (FP) replik .....	113
Anf. 153 SIV HOLMA (V) replik .....	113
Anf. 154 LARS TYSKLIND (FP) replik .....	114
Anf. 155 SIV HOLMA (V) replik .....	114
Anf. 156 LARS TYSKLIND (FP) replik .....	115
Anf. 157 ANDERS ÅKESSON (C) .....	115
Anf. 158 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	117
Anf. 159 ANDERS ÅKESSON (C) replik .....	117
Anf. 160 STINA BERGSTRÖM (MP) replik .....	118
Anf. 161 ANDERS ÅKESSON (C) replik .....	119
Anf. 162 SIV HOLMA (V) replik.....	119
Anf. 163 ANDERS ÅKESSON (C) replik .....	119
Anf. 164 SIV HOLMA (V) replik.....	120
Anf. 165 ANDERS ÅKESSON (C) replik .....	120
Anf. 166 LARS GUSTAFSSON (KD).....	121
(Beslut skulle fattas den 5 juni.) .....	123
<b>15 § Luftfartsfrågor.....</b>	<b>123</b>
Trafikutskottets betänkande 2012/13:TU18 .....	123
Anf. 167 SUZANNE SVENSSON (S).....	123
Anf. 168 EDWARD RIEDL (M) .....	126
Anf. 169 SUZANNE SVENSSON (S) replik.....	129
Anf. 170 EDWARD RIEDL (M) replik .....	129
Anf. 171 SUZANNE SVENSSON (S) replik.....	130
Anf. 172 EDWARD RIEDL (M) replik .....	130
Anf. 173 ANNIKA LILLEMETS (MP) .....	130
Anf. 174 EDWARD RIEDL (M) replik .....	133
Anf. 175 ANNIKA LILLEMETS (MP) replik.....	133

Anf. 176	EDWARD RIEDL (M) replik.....	134
Anf. 177	ANNIKA LILLEMETS (MP) replik.....	134
Anf. 178	LARS TYSKLIND (FP) .....	135
Anf. 179	SUZANNE SVENSSON (S) replik .....	137
Anf. 180	LARS TYSKLIND (FP) replik .....	138
Anf. 181	SUZANNE SVENSSON (S) replik .....	138
Anf. 182	LARS TYSKLIND (FP) replik .....	138
Anf. 183	ANDERS ÅKESSON (C).....	139
Anf. 184	SIV HOLMA (V).....	140
Anf. 185	LARS TYSKLIND (FP) replik .....	142
Anf. 186	SIV HOLMA (V) replik.....	142
Anf. 187	LARS TYSKLIND (FP) replik .....	143
Anf. 188	SIV HOLMA (V) replik.....	143
Anf. 189	EDWARD RIEDL (M) replik.....	144
Anf. 190	SIV HOLMA (V) replik.....	144
Anf. 191	EDWARD RIEDL (M) replik.....	145
Anf. 192	SIV HOLMA (V) replik.....	146
Anf. 193	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	146
Anf. 194	SIV HOLMA (V) replik.....	146
Anf. 195	ANDERS ÅKESSON (C) replik.....	147
Anf. 196	SIV HOLMA (V) replik.....	147
Anf. 197	TONY WIKLANDER (SD).....	148
Anf. 198	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M).....	149
Anf. 199	ANDERS YGEMAN (S) .....	150
Anf. 200	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....	151
Anf. 201	ANDERS YGEMAN (S) replik .....	151
Anf. 202	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (M) replik.....	152
Anf. 203	ANDERS YGEMAN (S) replik .....	152
	(Beslut skulle fattas den 5 juni.).....	153
<b>16 §</b>	<b>Bordläggning och beslut om förkortad motionstid.....</b>	<b>153</b>
<b>17 §</b>	<b>Anmälan om interpellationer .....</b>	<b>153</b>
<b>18 §</b>	<b>Anmälan om frågor för skriftliga svar .....</b>	<b>154</b>
<b>19 §</b>	<b>Anmälan om skriftliga svar på frågor .....</b>	<b>155</b>
<b>20 §</b>	<b>Kammaren åtskildes kl. 22.05. ....</b>	<b>155</b>

Tryck: Elanders, Vällingby 2013