

Riksdagens protokoll

2011/12:76

Fredagen den 24 februari

Kl. 09.00 – 10.14



Protokoll
2011/12:76

1 § Fortsatt ledighet

Tredje vice talmannen meddelade att *Marta Obminska* (M) ansökt om fortsatt ledighet under tiden den 25 februari–31 december.

Kammaren biföll denna ansökan.

Tredje vice talmannen anmälde att *Gunnar Hedberg* (M) skulle tjänstgöra som ersättare för *Marta Obminska*.

2 § Avsägelse

Tredje vice talmannen meddelade

att *Tommy Waidelich* (S) avsåg sig uppdraget som ledamot i finansutskottet,

att *Jennie Nilsson* (S) avsåg sig uppdraget som ledamot i skatteutskottet,

att *Fredrik Olovsson* (S) avsåg sig uppdragen som ledamot i skatteutskottet och som suppleant i finansutskottet, i EU-nämnden och i riksbanksfullmäktige,

att *Berit Högman* (S) avsåg sig uppdragen som ledamot i kulturutskottet och i krigsdelegationen,

att *Andreas Carlson* (KD) avsåg sig uppdraget som ledamot i kulturutskottet,

att *Mikael Damberg* (S) avsåg sig uppdraget som ledamot i utbildningsutskottet,

att *Gunilla Carlsson* i Hisings Backa (S) avsåg sig uppdragen som ledamot i trafikutskottet och som suppleant i utbildningsutskottet och i Nordiska rådets svenska delegation,

att *Lars Johansson* (S) avsåg sig uppdragen som ledamot i näringsutskottet och i krigsdelegationen,

att *Lars-Axel Nordell* (KD) avsåg sig uppdraget som ledamot i arbetsmarknadsutskottet,

att *Carina Moberg* (S) avsåg sig uppdragen som ledamot i valberedningen och i Utrikesnämnden,

att *Pia Nilsson* (S) avsåg sig uppdraget som ledamot i riksdagsstyrelsen,

att *Håkan Juholt* (S) avsåg sig uppdragen som ledamot i Utrikesnämnden och i krigsdelegationen och som suppleant i Nordiska rådets svenska delegation,

att *Annika Eclund* (KD) avsåg sig uppdraget som suppleant i kulturutskottet,

att *Ibrahim Baylan* (S) avsåg sig uppdraget som suppleant i utbildningsutskottet,

att *Leif Jakobsson* (S) avsåg sig uppdraget som suppleant i trafikutskottet samt

att *Désirée Pethrus* (KD) avsåg sig uppdraget som suppleant i arbetsmarknadsutskottet.

Kammaren biföll dessa avsägelser.

3 § Anmälan om kompletteringsval

Tredje vice talmannen meddelade att Socialdemokraternas riksdagsgrupp på grund av uppkomna vakanser anmält Fredrik Olovsson som ledamot i finansutskottet och i krigsdelegationen, Leif Jakobsson som ledamot i skatteutskottet och i krigsdelegationen, Gunilla Carlsson i Hisings Backa som ledamot i kulturutskottet och i krigsdelegationen, Ibrahim Baylan som ledamot i utbildningsutskottet och i krigsdelegationen, Jennie Nilsson som ledamot i näringsutskottet samt Mikael Damberg som ledamot i valberedningen, i riksdagsstyrelsen och i Utrikesnämnden samt som suppleant i trafikutskottet.

Tredje vice talmannen meddelade att Kristdemokraternas riksdagsgrupp på grund av uppkomna vakanser anmält Lars-Axel Nordell som ledamot i kulturutskottet och som suppleant i arbetsmarknadsutskottet samt Andreas Carlson som ledamot i arbetsmarknadsutskottet och suppleant i kulturutskottet.

Tredje vice talmannen förklarade valda till

ledamot i finansutskottet

Fredrik Olovsson (S)

ledamot i skatteutskottet

Leif Jakobsson (S)

ledamöter i kulturutskottet

Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S)

Lars-Axel Nordell (KD)

ledamot i utbildningsutskottet

Ibrahim Baylan (S)

ledamot i näringsutskottet

Jennie Nilsson (S)

ledamot i arbetsmarknadsutskottet
Andreas Carlson (KD)

Prot. 2011/12:76
24 februari

ledamot i valberedningen
Mikael Damberg (S)

ledamot i riksdagsstyrelsen
Mikael Damberg (S)

ledamot i Utrikesnämnden
Mikael Damberg (S)

ledamöter i krigsdelegationen
Ibrahim Baylan (S)
Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S)
Leif Jakobsson (S)
Fredrik Olovsson (S)

suppleant i kulturutskottet
Andreas Carlson (KD)

suppleant i trafikutskottet
Mikael Damberg (S)

suppleant i arbetsmarknadsutskottet
Lars-Axel Nordell (KD)

4 § Anmälan om särskild företrädare för partigrupp

Tredje vice talmannen meddelade att Socialdemokraternas riksdagsgrupp anmält *Mikael Damberg* som särskild företrädare för partigruppen.

5 § Anmälan om inkommet protokollsutdrag från utskott

Tredje vice talmannen anmälde att ett utdrag ur prot. 2011/12:20 för torsdagen den 23 februari i ärende om subsidiaritetsprövning av EU-förslag inkommit från justitieutskottet.

6 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen

Tredje vice talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen inkommit och överlämnats till utskott:

2011/12:FPM115 Mätning av brottslighet i EU: Statistisk handlingsplan 2011–2015 *KOM(2011)713* till justitieutskottet

7 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelse:

Interpellation 2011/12:233

Till riksdagen

Interpellation 2011/12:233 Regeringens relation till bankerna
av Peter Persson (S)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 1 mars 2012.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 22 februari 2012

Finansdepartementet

Anders Borg (M)

Enligt uppdrag

Rikard Jermsten

Expeditions- och rättschef

8 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

Redogörelser

2011/12:RR2 till finansutskottet

2011/12:RR3 till utbildningsutskottet

*Svar på
interpellationer*

9 § Svar på interpellationerna 2011/12:224 och 225 om ökande trafikvolymerna samt miljözoner för personbilar

Anf. 1 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Åsa Romson har frågat mig om, och i så fall hur, jag avser att verka för minskade trafikvolymerna inom vägtrafiken i Sverige. Åsa Romson har också frågat mig om jag avser att verka för att kommunerna ska ges ytterligare verktyg för att minska kväveoxidhalterna i tätortstrafiken och därmed kunna klara de lagstadgade miljö kvalitetsnormerna. Frågorna är delvis likartade. Jag har därför valt att besvara dem i ett sammanhang.

EU-kommissionen slår i vitboken om EU:s framtida transportpolitik fast att transporter är av grundläggande betydelse för vår ekonomi och vårt samhälle. Minskad rörlighet är inte ett alternativ. Däremot måste energieffektiviteten hos fordon i alla transportslag förbättras och hållbara bränslen och drivsystem utvecklas. Transporter och infrastruktur kan användas smartare genom förbättrad ny teknik, marknadsåtgärder och undanröjande av administrativa hinder. Intermodalitet skapas genom att varje trafikslag bidrar optimalt till helheten.

Regeringen välkomnade vitboken och står fast bakom de principer och den grundsyn som presenterades i vitboken. Det är alltså inte trafiken som ska begränsas utan dess negativa effekter i form av utsläpp och skador på miljö och hälsa.

När det gäller frågan om kväveoxidhalterna så ser regeringen självfallet allvarligt på att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids i flera svenska tätorter. En svag minskning av halterna av kvävedioxid har skett de senaste åren men ytterligare åtgärder är nödvändiga för att miljökvalitetsnormen ska klaras.

Enligt miljöbalken ska ett förslag till åtgärdsprogram upprättas om det behövs för att en miljökvalitetsnorm ska klaras. Eftersom vägtrafiken med få undantag är den dominerande källan till de utsläpp som påverkar luftkvaliteten lokalt är trafikrelaterade åtgärder ofta förekommande i åtgärdsprogrammen. Flera av dessa ligger inom den kommunala rådgivningen. En kommun kan bland annat besluta om trafikregleringar, sänkta hastigheter, parkeringspolicier, miljökrav vid upphandling, miljözoner för tung trafik, dubbdäcksförbud eller informationsinsatser. Med den nya kollektivtrafiklagen ges dessutom både den regionala kollektivtrafikmyndigheten och privata aktörer ännu större möjligheter till en attraktiv kollektivtrafik.

I syfte att förbättra luftkvaliteten i de mest belastade områdena ses de befintliga åtgärdsprogrammen nu över av berörda länsstyrelser. I översynerna ingår att lämna förslag om kompletterande åtgärder som ska vidtas regionalt och lokalt ifall miljökvalitetsnormerna inte uppnås. För Stockholms län har regeringen gett länsstyrelsen i uppdrag att revidera det befintliga åtgärdsprogrammet. De reviderade åtgärdsprogrammen ska redovisas till regeringen senast den 30 juni 2012.

Regeringen vidtar alltså ett antal åtgärder, inte minst inom transportsektorn, för att förbättra luftkvaliteten i våra tätorter och uppfylla den fastställda miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. Vid behov kan ytterligare åtgärder komma att initieras.

Anf. 2 ÅSA ROMSON (MP):

Fru talman! Jag är förvånad över att infrastrukturministern tycker att frågan om ökade transportvolymerna och den transportutveckling vi har i Sverige är samma sak som frågan om huruvida kommuner behöver ytterligare verktyg för att säkra en icke skadlig luft för sina invånare. Jag skulle ha önskat att få diskutera de här sakerna var för sig. Det var därför jag lämnade in två skilda interpellationer. Av tidsskäl tyckte jag att det var lämpligt att vi kunde diskutera detta vid samma tillfälle, eftersom vi båda har ganska hektiska kalendrar. Men med ministrarnas val blir själva debatttiden inskränkt, rent av halverad. Jag vill protestera mot det. Jag tycker att det är olyckligt.

På vilket sätt transporterna utvecklas är av väldigt stor betydelse för hela vårt samhälle framöver. Det styr markanvändningen i tätorter och hushållens ekonomi. Måste man ha tillgång till en bil – eller flera bilar? Fungerar kollektivtrafiken eller inte? Det betyder väldigt mycket för det tidsutnyttjande som hushållen har.

Det betyder också, fru talman, helt avgörande skillnader för huruvida Sverige ska kunna klara sina miljöåtaganden när det gäller att minska på koldioxidutsläppen. Trafiken och transportsektorn är den sektor där vi i dag har svårast att hantera de problem som ligger framför oss.

Vi ser planeringen för ökade utsläpp, som också Sverige bidrar till. De är fullständigt oacceptabla när vi ser hur hela världen drastiskt och relativt snabbt måste kunna sänka sina utsläpp.

Det är ganska cyniskt att i en debatt ta upp att alla transportslag ska optimeras för sina värderingar och inte ta upp det som är kärnfrågan. Jag är övertygad om att ministern mycket väl förstår, även om hennes svar går rundgångar, vilken fråga som jag tycker är viktig att diskutera.

Det gäller hur vi i Sverige ska planera för en transportsektor som blir optimal miljömässigt. Den blir optimal genom att vi planerar för ökad spår- och kollektivtrafik och därmed minskat tryck på vägtransporterna. Det finns inga prognoser för hur man ska klara en ökad vägtransportvolym på ett hållbart sätt.

Jag noterar att Trafikverket i sin senaste kapacitetsutredning upprepar i sin analys att tekniska lösningar, det vill säga effektivisering av själva bilarna och inom vägtransporterna, inte kommer att räcka ens för att nå de mål som regeringen själv har satt som klimatmål för transportsektorn. Man pekar väldigt tydligt i utredningen på att det måste minska volymmässigt med i runda slängar 20 procent till år 2030.

Den frågan har varit uppe till diskussion med olika ministrar. Jag noterar att transportministerns kollega miljöministern har uttalat sig för de analyser som Trafikverket nu gör och som konsulter har gjort på transportsidan. De pekar på att vi måste effektivisera vägtransporterna så att vi får över trafik till spår- och kollektivtrafik.

Det är därför väldigt olyckligt vad infrastrukturministern tydligt säger. Det är på hennes bord alla frågorna om hur vi planerar den framtida transportsammansättningen i Sverige ligger. Hon avfärdar tydligt det som Trafikverket och också miljöministern säger.

Jag vill fråga ministern om hon delar Trafikverkets uppfattning att det finns ett behov att minska transporter och vägtransporterna för att klara miljömålen. Om det gör det, på vilket sätt planerar man då?

Det vi ser är att flera av de underlag som ligger till grund för de stora infrastrukturbeslut som vi ska fatta grundar sig på inställningen att vägtransporterna kommer att öka och att det inte är något problem. Vi från Miljöpartiets sida ser stora problem med den typen av felaktig planering. Då får vi inte ett hållbart samhälle i framtiden.

Anf. 3 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! De frågor som Åsa Romson lyfter fram är verkligen utmaningar. De kopplas oftast till transporter. Jag vänder på det. Är det inte snarare här vi kan hitta lösningen på problemen?

Transporter oavsett trafikslag är viktigt för ett land som Sverige som ligger där det ligger och är avlångt. Vi är oerhört beroende av att kunna transportera och kunna resa. Om alla trafikslag fungerar optimalt ihop har vi ändå utmaningar.

Det gäller till exempel inom flyget. Jag tror att vi fortsatt kommer att behöva det inte minst för längre resor. Det handlar om att jobba vidare med gröna inflygningar, minskat bränsle och minskade utsläpp.

Sjöfarten är också en viktig del. Vi kan använda den som en del i hela transportsystemet. Det gäller våra inre vattenvägar, den kustnära men också den långväga sjöfarten.

Järnvägen är också oerhört viktig. Den viktigaste utmaningen för att järnvägen ska kunna bli så konkurrenskraftig som möjligt är att få upp punktligheten och robustheten så att de verkligen blir konkurrenskraftiga.

Den som ska resa som person eller transportera ska veta förutsättningarna och vad som gäller i kostnad, tid och funktion.

Vägen blir utmaningen när vi kopplar till lastbilar. De kommer att behövas i framtiden inte minst för att ta sig från ett ställe för att komma till en terminal där man sedan placerar om lasten om den så ska gå vidare med sjöfart eller på järnvägen. Här måste flödena ske så smidigt som möjligt. Där har vi en fantastisk utveckling av tekniken för lastbilar. De blir renare, bättre, mindre bullersamma, och också bättre vad gäller teknik för bränsle.

Den svåra frågan är egentligen bilen. Det gäller i synnerhet ju närmare en storstad vi kommer. Där utgör konkurrensen om ytan och trängseln ett stort problem. Det gäller både hälsomässigt för de människor som bor i ett område men också konkurrensen om marken där man vill använda ytorna till någonting annat.

Mycket handlar om attityder. Vad är det som gör att jag känner att jag kan göra någonting annat? Där har kommunerna möjlighet när man ser till hela resan. Hur jobbar vi med gång- och cykeltrafiken? Hur gör vi kollektivtrafiken så pass attraktiv att jag verkligen vill lämna bilen till förmån för någonting annat?

Jag tror däremot att bilen fortsatt kommer att behövas för många människor. Det gäller att vi får ihop hela resan så att den blir så optimal som möjligt. Det är därför som det är viktigt att se till alla trafikslagen. Samtliga måste bli mer effektiva, mer smarta och mer miljövänliga.

Där tror jag på intelligent teknik. Vi arbetar från regeringens sida för smartare lösningar för transporter och citylogistiken. Det handlar även om att hjälpa bilister att bli bättre som bilist när det gäller att välja när och var man ska åka.

Åsa Romson har varit inne på den del som handlar om miljözonerna. Det är helt klart att luftkvaliteten för människor som bor i staden en faktor som påverkar i våra tätorter och i en stad som Stockholm. Här är det väldigt många människor som åker bil.

Det finns miljözoner där man har gått vidare när det gäller den tunga trafiken. Däremot har vi inte jobbat färdigt vad gäller persontrafiken. Det finns en knepighet i den delen som man ändå måste ha med sig.

Om man skulle förbjuda personbilar inom ett område i en zon där människor bor ställer det ganska stora krav på att den personen måste köpa en helt ny typ av bil. Det är en större investering.

Vi har gått framåt och gjort det möjligt för kommuner att till exempel peka ut vissa gator som kan bli zoner när det gäller till exempel dubbdäcksförbud. Det skulle inte minst ge en konsekvens för partiklar, något som också upplevs som knepigt för många.

Anf. 4 ÅSA ROMSON (MP):

Fru talman! Jag noterar att ministern undviker att gå till djupet. Jag tror att det är olyckligt. Tittar vi långt i framtiden, och infrastruktursatsningar är långsiktiga, måste vi se till optimeringen tekniskt, digitalt och alla de fina ord som ministern använde för det som går att göra inom transportslagen. Det är ingenting som vi i Miljöpartiet vänder oss emot, tvärtom. Det är helt nödvändigt att göra det.

Men vi måste också se att transportsektorn måste fungera optimalt som sektor betraktad. Då är det inte optimalt att vägtransporterna ökar

hela tiden. Det är ett stort misslyckande i Sverige att godstransporterna på väg ökar och personbilstrafiken ökar därför att man inte säkerställer att man har bra tågtrafik och kollektivtrafik.

Det är en politik som ligger till grund för det. Utan politik får vi inte en kollektivtrafik som fungerar. Den frågan undviker ministern att ta tag i när hon luddar till det och säger att vi inom varje transportslag ska ha det så optimalt som möjligt.

Det är självklart att de går mot varandra. I vårt vardagliga liv vet vi att valet mellan bilen, bussen, tunnelbanan eller cykeln alltid finns där. Det är väldigt konstigt att vi som politiker skulle hantera det på ett annat sätt.

När vi kommer till stadsluften är det en fråga som jag har varit väldigt engagerad i. Jag kommer själv från Stockholm. Jag har sett hur barn och föräldrar har gått ut på gatorna och lappat bilar för att de känner till kopplingen. Man är i denna stad väldigt medveten om kopplingen mellan bilarnas utsläpp i avgaserna och den dåliga luften.

Jag tycker inte att det är acceptabelt att vi år efter år konstaterar att det inte är bra att miljö kvalitetsnormerna överskrids, som det så vackert heter. Vad det betyder, Catharina Elmsäter-Svärd, är att det finns barn och äldre som drabbas.

Det är människor med redan nedsatt hälsoförmåga eller som ska utveckla sina lungor, kärlsystem, hjärtan och ha hela den utveckling som sker hos barn i en boendemiljö och livsmiljö som inte är optimal när det gäller deras basala tillgång på ren luft.

Det är ganska klart att det intresset måste stå i absolut första rummet när vi tittar på hur vi planerar våra städer och vad vi gör med politiska beslut för att möjliggöra en bättre hälsa för dessa barn.

Då är det inte acceptabelt att detta fortsätter år efter år. Det här är inget nytt problem. Jag satt själv som vice ordförande i miljönämnden här i Stockholm när vi för flera år sedan skickade ett remissvar med förslag på miljözoner för personbilar. Det har legat på ministrernas bord sedan dess. Man drar då på saken och säger att det finns komplikationer. Det är klart att det finns komplikationer! Men jag är medveten om att man kan göra mycket i kommunen. Man har många åtgärder som man kan vidta, och jag kan säga att vi i de gröna har stridit ganska hårt i olika städer för att få ett parti som Moderaterna att förstå att man ska använda de åtgärder man har. Det handlar inte minst om stadsplanering, kollektivtrafiksatsningar och cykelsatsningar.

Men man behöver också de åtgärder som kan göra att vi kommer till en helt ny vändning. Rapporter visar tydligt att det inte räcker med att man stänger av den tunga trafiken på några gator i en stad som Stockholm för att få bättre luft. Vi måste kombinera det med en smart politik där man också tittar på vad de smutsigaste bilarna ställer till med.

Jag skulle vilja säga att vi står inför ett liknande problem som när vi skulle förbjuda rökning på krogen. Det handlar någonstans om att göra en avvägning av vad som är en rimlig inskränkning för den enskilde. Jag tror inte alls att det är omöjligt att man på ett sansat, informativt och välavvägt sätt inför reformer som gör att bilparken i stora städer växlas snabbare. De allra smutsigaste bilarna ställer till med alldeles för mycket problem för våra barn. Barnen måste sättas i första rummet, ministern.

Anf. 5 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Det finns risk att vi landar i en ganska begränsad Stockholmsdebatt. Å andra sidan berör denna fråga Stockholm väldigt mycket. Det är här vi har många människor som bor. Det är här vi har många som behöver transportera gods, och vi har många människor som behöver förflytta sig. Det är också här vi ser problem – både i Stockholm och till viss del även utanför själva centrumkärnan av Stockholm. Det gäller inte minst E4 bort mot Sollentuna.

Det är just därför regeringen har gett uppdraget till länsstyrelsen att titta på åtgärderna för att klara miljö kvalitetsnormerna. Detta är nu ute på remiss. Det är en del av det hela.

Jag tror att man också måste göra mer långsiktigt. Förutom det som jag nämnde tidigare handlar det om att komma i kapp och förbi den brist som tidigare har funnits inte minst på järnvägens sida. Där klarar vi i dag inte ens av att komma upp i den kapacitet som järnvägen var byggd för. I ett område som Stockholm, där alla pendeltåg, lokala tåg och regionala tåg och fjärrtåg möts oavsett om de kommer längre ifrån utifrån landet finns det en viktig flaskhals, och den gör vi någonting åt. Det handlar om den nya Citybanan som ska göra det enklare för gods och långväga resor på järnväg. Men det gäller framför allt det lokala resandet – den spårbundna trafiken.

För att kunna göra det enklare för människor att förflytta sig och knyta ihop hela regionen – inte bara mellan stadsdelar inom tullarna utan även från den södra och den norra sidan – behöver vi enklare sätt, som en ringled. Jag tror att Förbifarten, även om det är en väg, kommer att vara till fördel för denna enormt snabbväxande region. Det handlar inte minst om att människor ska kunna ha jobb, men också om att företag ska kunna verka och finnas här.

Det handlar också om att staden och hela regionen behöver mer kollektivtrafik som går på tvären och igenom. Det ska vara i form av bussar som ska ha möjlighet till bussfiler så att buss blir mer attraktivt, men också i form av spårvagn, tvärbanor och tunnelbana. Denna region behöver kort sagt egentligen mer av allt. Först när man upplever att kollektivtrafiken blir attraktiv blir den ett alternativ till bilen.

Jag tycker att det som Åsa Romson talar om är fel väg att gå. Även om man som hon säger kan jämföra det här med rökförbudet – vilket jag förvisso kan hålla med om är ett ganska bra exempel – måste vi också se till den verklighet som människor står i. Resandet är en så pass viktig del av människors liv, vardagsliv och arbetsliv. Hur ska jag ta mig till och från olika ställen? Jag tror att den nya kollektivtrafiklagen, som öppnar för möjligheter även för andra att vara med där det tidigare var förbjudet att konkurrera med kommersiell trafik, kommer att få de människor som kanske hittills inte har lämnat bilen för att åka kollektivt att göra det. Jag tänker på det exempel som finns mellan Kista och Nacka med Veolias nya bussar, där man förvisso får betala lite extra. Om vi får bort 60 bilister och får dem att i stället välja en buss är det ett bra sätt på vägen. Men här behöver vi ha mycket mer kapacitet. Detta tror jag också är viktigt.

Jag tycker, Åsa Romson, att det vi gör nu på järnvägens sida utifrån flaskhalsar och kapacitetsbrister är den viktigaste utmaningen för att få människor att ytterligare välja att resa mer på tåg och spårbundet och för att få mer transporter på järnvägen.

Dessutom skulle det vara bra om fler kommuner gjorde mer av de möjligheter som de har. Jag tycker att det är positivt att denna region till exempel har tagit tag i cykelledsfrågan så att en cykelled hänger ihop mellan olika kommuner. På så sätt kan man hitta, och det fungerar hela vägen från där man bor till dit man ska.

Anf. 6 ÅSA ROMSON (MP):

Fru talman! Detta är en stympad trafikdebatt, där vi skulle trycka in både hela frågan om transportvolymerna långt in i framtiden och i hela Sverige och konkreta verktyg för hur vi i våra städer och kommuner får möjlighet att åtgärda dålig luft. I denna korta debatt har vi fått ett par tydliga besked om en fortsatt minimalistisk politik. Det handlar fortsatt om att vägtrafiken kommer att öka. Det är till och med bra, säger ministern.

Jag skulle vilja vända på det och säga: Nej, vi ska ha ett hållbart transportsystem! Då måste vi utmana en del gamla traditioner och tänka nytt och innovativt. Om vi blir fler människor, särskilt i tätbefolkade områden, kommer detta att ställa helt nya krav. Det kommer att ställa nya krav på effektivitet, inte minst, men också nya krav på att trafiken inte ska bidra till att förstöra boendemiljön. Ett annat tydligt besked vi fick här är att de smutsigaste bilarna ska fortsätta tillåtas smutsa ned den luft som våra barn och äldre ska andas in. År efter år finns dessa förslag som kan gå vidare.

Ministern hänvisar till det senaste åtgärdsprogrammet eftersom det är den struktur vi har på politiken här. Men jag känner historien lite grann här. I det senaste åtgärdsprogram som regeringen själv beslutade om och som ligger var det uppenbart redan vid beslutet att åtgärderna inte skulle räcka för att klara ens de miljö kvalitetsnormer som lagen föreskriver. Och det är ändå normer som skulle behöva skärpas med tanke på vilka hälsokrav som Världshälsoorganisationen ställer.

Vi står här med en politik som inte utmanar sig själv och som inte ser möjligheterna till att bidra till ett transportsystem som leder Sverige in i framtiden. Vi borde på riktigt kunna få ihop det som handlar om hållbarhet både i städer och i nationellt resande. Jag håller absolut med ministern om att resandet, möjligheten att transportera sig, är någonting som är en grundläggande välfärds möjlighet både för människor som individer och för samhället i stort. Men vi vill inte att transporterna ska gå ut över individerna, över våra barns hälsa eller över Sveriges framtid när det gäller hållbara transporter.

Anf. 7 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Fru talman! Jag tror att transporterna för landet som helhet är ett viktigt sätt att bidra till den tillväxt och den välfärd som vi alla egentligen tycker är bra. Det är det som ger oss pengar och skatteintäkter som ger oss möjlighet att göra saker ytterligare bättre, inte minst när det gäller miljöinvesteringar.

En sådan typ av investering, som jag ändå uppfattar att Åsa Romson tycker är positiv, är det arbete som har påbörjats med att se till att återställa järnvägen så att den fungerar såsom det är tänkt. Det handlar också om de investeringar som vi gör i järnvägen i form av nybyggnationer, inte minst Citybanan.

Man har nu möjlighet att tänka på att varje trafikslag ska vara så effektivt och smart att det också blir miljövänligt, men det kommer naturligtvis att ta mycket längre tid än det som Åsa Romson egentligen skulle vilja ha.

Min uppfattning är att när det gäller miljözonerna, som var en del av interpellationerna, har vi gått vidare i den del som gäller de tunga transporterna. Vi har inte sagt nej eller avbrutit den del som gäller för personbilarna, utan den bereds fortfarande – om än inte i den takt som Åsa Romson tycker vore bra.

Jag kan tycka att det känns angeläget att man tar någon form av hänsyn till människor som har behov av bil i en tätort – typ Stockholm, där trafiken kan vara ett problem – och som vill ha bättre luft och bättre hälsa. Detta skulle då kopplas till ett krav som vi skulle ställa på dem att de inte skulle få ta sin bil till det område där de bor med mindre än att de skaffar sig en helt ny bil. Därför går det snabbare med de tunga transporterna och med företagsbilarna, för det handlar oftast om nyare bilar.

Min ambition är i alla fall att se till att ha så bra intermodalitet som möjligt. Det mest effektiva transportsystemet får vi trots allt när alla trafikslag samarbetar.

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Svar på interpellation 2011/12:221 om kontrollbesiktning av tunga fordon efter försäljningen av Bilprovningen

Anf. 8 Statsrådet PETER NORMAN (M):

Fru talman! Leif Pettersson har frågat infrastrukturministern hur hon ser på möjligheterna för kontrollbesiktning av tunga fordon efter att två tredjedelar av Bilprovningens besiktningstationer sålts.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Det nuvarande regelverket som styr fordonsbesiktningen innebär att ett företag vid ansökan om ackreditering för att bedriva fordonsbesiktningens verksamhet väljer att antingen ansöka om att få besiktiga endast lätta fordon eller både lätta och tunga fordon. En ny aktör har därmed möjlighet att välja bort tunga fordon, till exempel på grund av de höga investeringskostnader som krävs för besiktningssbanor för dessa fordon.

I de två grupperingar av stationer som Bilprovningen avser att sälja ingår stationer där investeringar i banor för tunga fordon redan är gjorda. Det skulle därför vara ekonomiskt olönsamt för köparna att lägga ned denna verksamhet. Med utgångspunkt från att köparna har ett vinstintresse bör därför marknadens nuvarande utbud vad gäller besiktningssmöjligheter för tunga fordon kvarstå eller, om något, förbättras till följd av försäljningarna.

Anf. 9 LEIF PETTERSSON (S):

Fru talman! Jag tackar för svaret men måste konstatera att regeringen både vill äta upp kakan och ha den kvar. Vid vår förra debatt om privatiseringen av fordonsbesiktningen sade Peter Norman att de som på aukt-

ion köpte besiktningstationerna inte skulle behöva besiktiga tunga fordon. Skälet till det uppgavs vara att vi inte skulle få en liknande situation som den i Finland med prisökningar på upp till 400 procent på vanliga besiktningar av personbilar. Ansvaret för de tunga fordonen skulle då i konsekvensens namn ligga kvar på AB Svensk Bilprovning. En tredjedel av de nuvarande stationerna skulle alltså på sikt ges ansvaret att besiktiga samtliga tunga fordon. Det är helt orimligt enligt mitt förmenande och dessutom på ett markant sätt prisdrivande för AB Svensk Bilprovning.

I svaret talar Peter Norman om att det redan finns banor för tunga fordon på de ställen som ska säljas. Jag ska återkomma till detta men kan konstatera att regeringen är naiv. Det är framtiden jag pratat om, inte bara nuläget. Det kommer att krävas stora investeringar i framtiden för att klara av att besiktiga tunga fordon. Det berör inte Peter Norman med en stavelse.

I mitt hemlän Norrbotten ska stationerna på de största orterna säljas. I Piteå, Boden, Kalix och Kiruna kommer ett statligt monopol för myndighetsutövning att ersättas med ett privat monopol för samma sak. I Luleå säljs den station som i dag besiktigar tunga fordon. På samtliga dessa orter kommer det inte att gå att besiktiga tunga fordon på några års sikt. När de stora, dyra och tunga investeringarna för att klara av besiktning av tunga lastbilar och bussar kommer finns inget krav på att de här stationerna ska ta dessa investeringar. Kommer de då att göra det? Jag ser inga skäl till det.

Fru talman! Tekniken i tunga fordon blir alltmer avancerad. Det handlar om de nya avgasreglerna i EU, Euro 6, och på sikt kanske också Euro 7 och om det faktum att många tunga fordon genom EU-lagstiftning kommer att ha automatbroms, filbytesvarnare, antisladdsystem och många fler trafiksäkerhetsdetaljer. Att besiktiga tunga fordon kommer därför att vara mer tekniskt avancerat och kräva stora investeringar av dem som ska bedriva verksamheten för att man ska kunna göra det på ett riktigt sätt. Man kan fråga sig om de nya aktörerna är beredda att ta dessa investeringar när det inte finns något krav på dem att besiktiga tunga fordon. Jag ser inga skäl till det. Med Peter Normans motivering i den förra debatten är detta inte på något sätt troligt, för då skulle de ju behöva höja priserna med upp till 400 procent.

Det är inte bara i Norrbotten som situationen ser ut så här, utan den är densamma i samtliga län i Sverige. Det är stationerna på de större orterna som privatiseras och säljs ut. Bakgrunden är tämligen klar. Det är där de privata aktörerna kan göra vinst som sedan förs ut ur landet av smarta riskkapitalbolag undan beskattning med av även regeringen känd teknik. Vi vet hur det går till.

Vi ser hur 80 procent av marknaden i Finland domineras av två besiktningföretag, Carspect och Applus. Båda dessa ägs av riskkapitalbolag. Carspect finns dessutom redan i Sverige. I måndagens Dagens Industri kunde man läsa att när den finska staten sålde sin bilprovning gick ett lokalt konsortium in som köpare. Priset var motsvarande 350 miljoner kronor. Två år senare såldes verksamheten vidare till riskkapitalbolaget Bridgepoint för det tiodubbla. Är det den utvecklingen vi vill se i Sverige? För min del är svaret nej. Vad är Peter Normans svar?

Anf. 10 Statsrådet PETER NORMAN (M):

Fru talman! Det är uppenbart att jag och Leif Pettersson gör olika bedömningar av vad som kommer att hända med bilprovningen vid en försäljning. Vår bedömning, som är grundad på djupanalyser av branschen, är att de investeringar som är gjorda i de stationer där det är möjligt att besiktiga tunga fordon är så kraftiga att det vore mycket ekonomiskt olönsamt att lägga ned denna verksamhet. Därmed har köparen ett intresse av att även besiktiga tunga fordon. Här kan man förstås tro olika om utvecklingen. Jag tror en sak, och jag vill påstå att det är grundat på en god analys, och Leif Pettersson tror något annat.

När jag läser Leif Petterssons insändare i Norrbottenskuriren där det står att för Norrbottens del innebär det att inga tunga fordon kommer att besiktigas i Luleå, Boden, Piteå, Kalix och Kiruna ser jag en väldigt bestämd och tydlig uppfattning om vad som kommer att ske. Jag har en helt annan uppfattning. När jag läser den formulering som Leif Pettersson har i sin artikel i Norrbottenskuriren förstår jag att folk kommer att bli oroliga.

Bedömningen är att det i upptagningsområden med mindre än 10 000 personbilar inte finns utrymme för mer än en besiktningstation. Det finns i dagsläget 17 sådana stationer bland dem som Bilprovningen planerar att sälja. Om det visar sig att det skulle bli en prishöjning finns det en möjlighet att besiktiga sitt fordon på andra ställen i landet, till exempel där man arbetar eller har privata ärenden.

Det är förstås också så att en prishöjning skulle riskera varumärket och renomméet för den som försöker utnyttja en sådan position. Det är vår uppfattning att detta inte är troligt, utan vår uppfattning är tvärtom att service och tillgänglighetsgrad kommer att öka med det förslag som finns i dag.

Anf. 11 LEIF PETTERSSON (S):

Fru talman! Av vilken anledning ska man då inte kräva att man får besiktiga tunga fordon? Vi såg ju den situation som uppstod i Finland med prishöjningar på 400 procent, framför allt i glesbygden, men det blev även mycket kraftiga prishöjningar i storstäderna.

Man kommer naturligtvis inte att sluta besiktiga tunga fordon dag ett när man har köpt de här anläggningarna. Det är självklart. Men det kommer att krävas mycket stora investeringar i anläggningarna i framtiden. Några av anläggningarna är redan i dag slut. Jag har diskuterat det här med ett antal åkare i Norrbotten. De säger att anläggningarna är slut på vissa orter. Det måste göras nya investeringar. De har visserligen besiktningar för tunga lastbilar, men de klarar inte av att göra det på ett bra sätt. Det krävs stora investeringar för att klara av den här verksamheten.

Det finns flera aspekter på detta med besiktning av tunga fordon. Trafiksäkerheten är en. Det system som nu kommer att införas med få och perifert belägna besiktningstationer för tunga fordon, åtminstone på sikt, kommer att innebära en uppenbar risk för att man också slirar när det gäller att besiktiga sitt fordon. Det är särskilt allvarligt för tunga fordon med höga krav på trafiksäkerhet och många mils körning. Det finns redan i dag många anmärkningar på bland annat bromsar på både bussar

och lastbilar. Ett flertal av de tunga fordonen får dessutom körförbud på grund av detta.

Senast nu i veckan kom larmrapporter från Svensk Bilprovning om situationen när det gäller lastbilar. Endast 38 procent gick igenom utan allvarliga anmärkningar. Situationen riskerar att bli katastrofal i bland annat vårt län med mycket hög tillväxt och därför många entreprenörer och många tunga fordon. För var ska de besiktiga sina fordon? Med det system som på sikt kommer att gälla kommer man kanske att behöva, precis som Peter Norman sade, köra 10–15 mil, för det är så långt bort som närmaste besiktningstation i Norrbotten kan ligga. Det är inte nästgårds, som att köra mellan Huddinge och Tyresö. Det är inga sådana avstånd vi pratar om i Norrbotten, och inte i övriga landet heller för den delen. Är det här rimligt? Nej, det är det inte.

Sedan kan man fundera på vad som händer med konkurrensen. Den som struntar i fordonsbesiktning ska inte kunna få fördelar gentemot dem som sköter sig. Det är enligt mitt förmenande ett rimligt förhållningssätt, och det är särskilt tydligt i åkeribranschen.

Den här regeringen verkar ta lätt på den typen av argument. Om du råkar ha otur att bo på eller har ditt åkeri eller bussbolag i en kommun där besiktningen av tunga fordon försvinner som en följd av privatiseringen är det bara otur – så verkar regeringen resonera – och du får åka någon annanstans, kanske 10–15 mil bort.

Något ansvar för att konkurrensen ska fungera på sjysta villkor har man inte. Det har vi också andra exempel på. Taxibranschen är ett sådant. Tömningscentraler har man inte ens lyckats införa för dessa fordon, vilket ju är ett krav från hela branschen och framför allt från de sjysta förarna.

För de tunga fordonen ska, enligt mitt sätt att se på det, konkurrensneutralitet gälla. Då måste alla åkeriägare kunna besiktiga sina fordon på ett rimligt och smidigt sätt. Kan man göra det i framtiden? Nej, det kan man inte.

Det här är en förändring som ingen vill ha utom de riskkapitalbolag som nu ska tjäna pengar på det. Vi vet att Carspect som nu vill expandera är ägda av riskkapitalbolaget Bridgepoint. Applus som också vill in i Sverige ägs av riskkapitalbolaget Carlyle Group.

Konsekvenserna av denna typ av enbart ideologiskt motiverade privatiseringar borde få den moderatledda regeringen att tänka om. Utlys en extra bolagsstämma för AB Svensk Bilprovning och ändra beslutet om utförsäljning!

Anf. 12 Statsrådet PETER NORMAN (M):

Fru talman! Vi har ofta kopplingar till Finland. Jag tänkte ta upp det i detta lilla inpass, men låt mig börja med transportsäkerheten. Vi är förstånds överens med Leif Pettersson om att den är överstående allt annat och alltid ska tas på största allvar.

Detta har, enligt min uppfattning, inte med den här frågan att göra, utan detta ska skötas genom att vi har en god tillgänglighet till besiktningstationer, professionell och väl utbildad personal och straff som står i proportion till om man inte sköter sig. Det är viktigt inte bara för yrkestrafiken utan också för all annan trafik.

I Finland hade man en annan modell. Där krävde man vid nyetablering att det också skulle finnas en besiktningstation för tunga fordon inom 15 kilometer. Detta ledde till en kraftig kostnadsökning i Finland. Det är därför vi har valt en annan modell för att göra den här utförsäljningen i Sverige.

De stationer som säljs här har mycket stora investeringar nedlagda i besiktningens möjlighet för tunga fordon. Därför är det en mycket märklig och olönsam strategi att lägga ned dessa när det är så mycket investeringar nedplöjda i dem. Även om jag kan hålla med Leif Pettersson om att investeringsbehov även finns i framtiden är en stor kostnad redan tagen när de här stationerna redan finns.

Dessutom står tunga fordon inte stilla, utan de används för transporter. Jag trodde att vi var överens om att i Norrbotten är tio mil inte någon jättelång sträcka. Stockholmarna tycker att det är långt, men i Norrbotten är det inte så farligt långt. Om man inte har möjlighet att göra kontrollbesiktning på ort och ställe är det möjligt när man är på annan ort, antingen privat eller i arbete, att göra en kontrollbesiktning där om priserna kommer att höjas. Därför är det en hämmande effekt på priserna i Norrbotten såväl som på andra ställen i Sverige.

Anf. 13 LEIF PETTERSSON (S):

Fru talman! Nu är det inte bara de som har arbete som har bil, utan det är väldigt många människor som har det. Om vi bara ska förhålla oss till de tunga fordonen vill jag säga att om man ska ligga och köra 15 mil tomt bara för att utföra en uppgift som man ålagts av en myndighet innebär det en kostnad för företaget. Det handlar om konkurrens. Det handlar om konkurrens med utländska åkare, och det handlar om konkurrens med andra åkare. Naturligtvis måste man alltså se till att besiktningen kan ske så nära som möjligt, på de orter som verkligen har fordonsbesiktning.

Det är inte så att alla investerare är färdiga att sätta i gång och sedan kan man köra anläggningarna i 10–15 år. Så fungerar inte verkligheten. Man måste göra stora investeringar nu i flera av anläggningarna, för de är nedslitna och gamla. Man är framme vid investeringsbehoven nu när det gäller lyftar och annat.

Ny teknik kräver dessutom ytterligare stora investeringar i datasystem och andra system för att man ska kunna klara av att besiktiga tunga fordon. En besiktning av tunga fordon är ingenting som man bara fixar hur som helst, utan det tar faktiskt en och en halv timme för tre man att göra en besiktning av lastbil och släp i dag. Det innebär att det är ett betydande inkomstbortfall för en åkare att vara tvungen att åka iväg och besiktiga sitt fordon, men det måste göras.

Nej, Peter Norman, ta tillbaka och gör om det här! Det här är fel. Det är ingenting som svenska folket vill ha. Det är ingenting som någon i Sverige vill ha. De enda som tjänar pengar på det här, de enda som vill ha det, är riskkapitalbolagen som kan föra ut pengarna ur Sverige genom smarta konstruktioner. Vi vet hur de ser ut.

Ta tillbaka och gör om!

Anf. 14 Statsrådet PETER NORMAN (M):

Fru talman! Jag och Leif Pettersson debatterade den här frågan för några veckor sedan. Vad jag förstår har det inte kommit några nya argu-

ment till debatten, så vi gör samma sak en gång till. Det kanske är bra i någon mening, vad vet jag.

Min bedömning är att Bilprovningen i dag fungerar i huvudsak väl. Det beror i första hand på att det fattades ett beslut för ett antal år sedan att det skulle ske en delförsäljning av Svensk Bilprovning. När det beslutet kom uppstod en serviceökning inom Bilprovningen. Det fanns plötsligt drive-in-möjligheter, det blev kvällsöppet och så vidare.

Det verkar som att statliga bolag precis som andra bolag behöver lite press på sig i form av konkurrens för att upprätthålla servicenivån till konsumenterna. Det är bra att Bilprovningen har gjort det under de senaste åren, men det är min övertygelse att om man skulle gå tillbaka till det gamla systemet och ha bara *en* aktör utan konkurrens över huvud taget skulle servicegraden att gå ned och tillgängligheten för medborgarna bli sämre.

Därför är det bra med en delförsäljning av Svensk Bilprovning. Då ökar konkurrensen och vi får en högre tillgänglighet. Min bedömning är tvärt emot Leif Petterssons att det även i Norrland kommer att vara möjligt att göra besiktningar av tunga fordon i och med att en stor del av investeringskostnaden redan är tagen. Jag håller med om att det även krävs investeringar i framtiden, men min bedömning är att det vore ekonomiskt vansinne att lägga ned de maskiner som i dag redan är uppbyggda.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på interpellation 2011/12:239 om Nordeas bolagsstämma

Anf. 15 Statsrådet PETER NORMAN (M):

Fru talman! Peter Persson har frågat mig hur jag avser att agera inför Nordeas bolagsstämma och om jag avser att agera för att uppnå en bättre bankpolitik utifrån statens ägande i Nordea och om jag avser att kräva styrelserepresentation.

Staten påverkar hela styrelsens sammansättning genom deltagandet i valberedningen, och därigenom tillser vi att den kompetens som krävs för att styra en stor komplicerad koncern som Nordea också finns i styrelsen.

Som jag tidigare sagt kommer jag att fortsätta att driva ersättningsfrågorna som aktieägare vid Nordeas bolagsstämma men också som finansmarknadsminister. Bankpolitik, det vill säga branschens spelregler, är något som ska omfatta alla aktörer på marknaden.

I egenskap av finansmarknadsminister har jag ett viktigt ansvar för villkoren på bankmarknaden, och det är i den egenskapen jag har agerat exempelvis vad gäller ersättningar och avseende bankernas kapitaltäckningsnivåer.

Det är också i egenskap av finansmarknadsminister som jag främst har möjlighet att påverka och inte som ägare av 13,4 procent av rösterna och aktiekapitalet i en enskild aktör.

Men minst lika viktigt är det att, precis som Peter Persson initierat i dag, delta i debatten och driva en tydlig och hörbar opinion mot alltför höga kostnader och ersättningar. Att det har effekt såg vi senast när både

Anf. 16 PETER PERSSON (S):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka Peter Norman för hans svar. Jag konstaterar dock, vilket jag gjort många gånger, att Moderaterna pratar. De pratar om samhällsproblem, men de presenterar sällan några lösningar.

Jag vet inte i hur många tidningsartiklar och inslag i radio och tv Anders Borg, men också Peter Norman, sagt att det är fel med de skyhöga marginalerna i bankerna, att räntemarginalerna är fel och bonussystemet orimligt, att det finns löner som inte är ansvarsfulla – prat, prat, prat.

Jag känner igen det från andra politiska områden. Det handlar om räntesnurror där man i skilda skatteparadis tvättar skattemedel som används i välfärden eller ägnar sig åt skattefusk genom att utvidga kassa-registerområdet – prat, prat, prat. Det handlar naturligtvis också om vårt största samhällsproblem arbetslösheten.

Man står vid sidan av och kommenterar ett skeende som om man inte hade det politiska ansvaret, som om man inte hade statsrådsmakt, och säger: Det är fel att bankerna har sina stora överskott, det är fel att bolånekunderna plågas genom de höga räntemarginalerna, det är fel att det finns gigantiska löner och bonussystem. Men man gör inte någonting åt det.

Ni moderater, Peter Norman, ser marknaden som er herre. Ni vill låta marknaden erövra inte bara Svensk Bilprovning, som Leif Pettersson nyss talade om, utan också välfärdspolitiken i allmänhet. Ni vill få in marknadstänkandet där. Ni vill inte ge er på marknaden. Ni gläfsar lite för ni vet att det finns en opinion, men ni vill inte bita. Så är svaret på interpellationen.

Ni är med i valberedningen, men i övrigt är avsikten, om ni inte stöter på motstånd i riksdagen, att faktiskt göra er av med allt ägande i Nordea, som ju skulle kunna användas som ett instrument för att pressa även andra banker. Peter Norman vet mycket väl hur mäktigt ägandet är. Det samma gäller SBAB, som är helägt av staten. Använd det som ett instrument!

I Peter Normans interpellationssvar och i övrig politik känns det igen – Moderaterna registrerar ett samhällsproblem. De pratar, eftersom de inte har för avsikt att lösa det. Den utveckling av samhället som Socialdemokraterna tillsammans med många andra kritiserar är egentligen en av Peter Norman och Moderaterna önskad utveckling. Ni registrerar samhällsproblem. Ni pratar och pratar, men ni vill inte göra något. Ni gläfsar mot bankerna, men ni kommer aldrig att bita.

Anf. 17 JÖRGEN ANDERSSON (M):

Fru talman! Den här debatten handlar om statens roll som ägare, i det här fallet på den finansiella marknaden. Min uppfattning är att det är olyckligt att agera både som lagstiftare och aktör på marknaden. Vi kan konstatera att det historiskt inte varit särskilt lyckosamt. Politiken ska inte ha rollen av att agera som ägare och på det sättet förändra. Vi kan se på SBAB, som varit högst delaktig i att bygga upp obalanser på exempelvis bolånemarknaden.

*Svar på
interpellationer*

Det förtar inte vikten av att vi debatterar dessa frågor. Jag tror dock att förändringarna görs bäst genom att vi agerar i vår roll som regelförändrare. Samma villkor måste gälla både för de aktörer som staten råkar vara delägare i och för de andra aktörerna. Man kan inte särskilja dem, utan det måste råda en sund konkurrens med samma villkor för alla banker. Vi måste därför se till att stimulera och stärka konkurrensen. Också konkurrensen i sig medför förändringar på marknaden. Jag tror att det är den rollen vi måste ha. Det är där vi måste försöka göra förändringar.

Icke förty spelar opinionsbildning stor roll, och i det avseendet är det bra att dessa frågor debatteras. Har vi då ett bra tonläge och en nyanserad debatt tror jag att vi kan göra rätt stora framsteg. Om Peter Persson vill ha lite större trovärdighet får han kanske försöka vara lite mer nyanserad i debatten och inte måla allt i svart. När vi får en god opinionsbildning, när konsumenterna får hela bilden klar för sig och får en starkare ställning på marknaden kommer de att se till att vi gör framsteg i de obalanser som till äventyrs finns.

Anf. 18 Statsrådet PETER NORMAN (M):

Fru talman! Peter Persson har uppfattningen att vi pratar och pratar och inte gör något åt situationen på finansmarknaderna. Jag tänkte använda det här inlägget till att förklara för både Peter Persson och andra vad vi gjort de senaste åren så att vi sedan kan lämna frågan.

Jag blev minister i oktober 2010, men redan 2009 gavs ett extra anslag på 5 miljoner kronor till Finansinspektionen. Anslaget var öronmärkt för finansiell fortbildning av stora befolkningsgrupper. Ett arbete med branschen genom FI, kallat Gilla din ekonomi, riktar sig till 1,2 miljoner arbetstagare. När jag tillträdde tog jag initiativ till en flytträtt för försäkrings sparande, det vill säga att det ur något slags etiskt perspektiv är rimligt att man ska ha rätt att flytta de pengar man betalar in utan att ha livförsäkring till de placeringar man tycker är rimliga. Det här är juridiskt väldigt besvärligt och det pågår en utredning.

Vi har ett förslag till omarbetat direktiv vad gäller insättningsgarantin. Insättningsgarantin höjdes till motsvarande 100 000 euro i december. Under 2011 beslutade vi att utbetalningstiden ska kortas till 20 dagar för att göra konsumenternas ställning starkare. Vi har fattat beslut om finansiell folkbildning i gymnasieskolan avseende privatekonomi. Genom Vinnova har vi gett anslag till olika forskningsprojekt om konsumenternas situation på finansmarknaden, vilket stärker konsumenternas makt. Sedan januari 2011 har vi en ny sms-lag som innebär förlängd ångerrätt, och just nu utreder vi möjligheten att göra det tillståndspliktigt, via Finansinspektionen, att ta sms-lån så att vi får en tillsyn och även bestraffningsmöjligheter vad gäller sms-låneföretagen.

Vi och jag tycker att det finns en intressekonflikt mellan rådgivare och förmedlare. Vissa kallar sig rådgivare men är egentligen försäljare, och på vårt uppdrag ser inspektionen nu över rådgivningsmarknaden. Det ska pågå till mitten av 2012. Vi agerar kraftfullt både i Sverige och i EU för förbud mot provisioner vid rådgivning på oberoende basis. Vi har också ett arbete som handlar om att se ifall vi kan göra det enklare att byta bank. Vi ska försöka hyvla ned de trösklar som finns. Jag har lagt ut en liten trevare och sagt att man till exempel skulle kunna tänka sig att få

behålla kontonumren när man byter bank, återigen för att stärka konsumenternas ställning.

Vi beslutade om stopp av massfondbyten, vilket var till förfång för ett stort antal sparare i premiepensionssystemet. Beslutet kom i maj och trädde i kraft i december. Vi har tillsatt en utredning om framtidens stöd till konsumenter. Den ska vara klar i juni 2012. Vi har, som Peter Persson vet, ökat resurserna kraftigt till Finansinspektionen, till nivåer som de aldrig varit på tidigare.

Det kommer fler och fler metoder och tekniker för att betala med plånboken. Också det är ett sätt att minska bankernas makt och öka konsumenternas makt. Vi har utsett en särskild utredare för detta som ska vara färdig i maj 2012. Vi har ökat kraven på revisorernas oberoende, dels genom ett initiativ från mig själv i Sverige, dels genom arbete i EU-området för att få revisorerna mer konsumentvänliga och ta större ansvar än i dag.

Vi har en dialog med branschen vad gäller ökad transparens i fråga om fondavgifter. Jag tror inte att det räcker med att nämna en procentenhet. Det ska vara kronor och ören som spararen ser när man ska välja fonder.

Nu är min tid ute för detta inlägg, men härigenom vill jag ändå påpeka att de få minuter jag har haft till förfogande har fyllts av åtgärder som Peter Persson tydligen inte har uppmärksammat.

Anf. 19 PETER PERSSON (S):

Fru talman! Jag vidhåller att Moderaterna talar om samhällsproblem som man faktiskt inte har för avsikt att lösa, både för att man inte vill det och för att man saknar instrumenten.

Låt mig ge några exempel från Peter Normans agerande som finansmarknadsminister. Många upprördes av Caremaskandalen, att äldre människor vanvårdades på institutioner, hur medel fördes ur landet med hjälp av fiffiga räntesnurror.

Det riskkapitalbolag som köpte Carema hette träffande Triton. Vi minns att i August Strindbergs Röda rummet beskrivs Triton som ett sjöförsäkringsaktiebolag vars grundare upptäckt att det är billigare och angenämare att leva på andras pengar än på sitt eget arbete. Det var ett slags föredöme för Triton.

Det var Nordea som var med och finansierade upplägget till skapelsen att slussa vinster genom att räntebelasta i Sverige. När Peter Norman fick frågan om vad han ansåg eller önskade vidta för åtgärder sade han till Dagens Nyheter att han inte ville kommentera frågan. Finansmarknadsministern ville inte kommentera frågan.

Jag noterar att när det var en hård debatt om bonusar i banksystemet griper regeringen in några timmar före bolagsstämman och vill lämna ett förslag på stämman. Det var några timmar, fångad av vinden från opinionen, inte någon medveten politik. Ni ville att marknaden skulle vara herre. Ni har varit fullständigt ovilliga att diskutera skatter på banker på både europeisk och svensk nivå. Man kan höra lite hummanden långt bort.

Varje gång ett samhällsproblem debatteras flitigt i vårt land försöker Moderaterna prata bort det. Inte sällan gör man som nu i Peter Normans förra inlägg, man fråntar samhället ett ansvar, fråntar regeringen ett an-

svar, och försöker lägga över ansvaret på den enskilda människan som omvandlas till kund. Det är inte bara i banksystemet, utan det är brett över. Där skiljer sig samhällssynen mellan mig som socialdemokrat och Peter Norman som moderat. Jag tror att vi gemensamt med hjälp av samhället faktiskt kan göra livet lite bättre varje dag. Norman tror att det enda sättet som vi människor kan agera på är som enskilda individer. Därför kommer han som finansmarknadsminister att bara fortsätta prata men inte göra något. Det är djupt beklagligt.

Anf. 20 JÖRGEN ANDERSSON (M):

Fru talman! Peter Persson glider i väg något extremt mycket i debatten. Vi hamnar långt bort i Carema där han intar extrema positioner om att politiken ska bestämma vem som är kund i banken. Det är en extrem positionering från Peter Perssons sida.

Sin vana trogen har Peter Persson ett högt tonläge. Han går till ytterligheter och målar allt i svart när han tycker att politiken ska bestämma allt i stället för att agera där vi gör bäst nytta som politiker, det vill säga forma regelverket, se till att konkurrensen fungerar, se till att konsumenten har förmågan och makten att själv bestämma vilken aktör man vill handla sina produkter av.

Det gäller även i Caremafallet. Det är snarare ett tecken på att det har varit en alltför dålig konkurrens och alltför dåligt utbud av producenter än tecken på något annat. Det måste gälla även på bankmarknaden. Det är kunderna som har den bästa kunskapen om vad som är en bra produkt eller inte. Om vi kan föra en sansad och nyanserad debatt om vad som är obalanser i marknaden måste det ha bättre effekt än att toppstyra som ägare i olika aktörer. Det är helt fel väg. Jag tror att Peter Persson måste nyansera sig lite i debatten.

Anf. 21 Statsrådet PETER NORMAN (M):

Fru talman! Som Peter Persson vet är jag tämligen ny i politiken. Jag har börjat lära mig taktiken i dessa debatter. Man pådyvlar folk saker som man inte står för. Jag har lite svårt att gå med i den valsen, så jag lämnar den bollen till Peter Persson.

Jag försöker gå in i sakfrågan. Peter Persson hävdar att vi "inte gör något" åt saken, bara pratar. Jag ägnade mina förra fyra minuter åt att räkna upp åtminstone 28 punkter av aktiva åtgärder. Enligt min uppfattning slutade matchen 28–0 till min fördel.

Men jag uppskattar Peter Perssons engagemang i frågan, och jag inser, hoppas och tror att den är äkta. Därför gick jag igenom stämmoprotokollen från Nordea ett antal år tillbaka. Som Peter Persson vet var statssekreterare Erik Thedéen uppe förra stämman 2011. Han var tydlig i frågan om bonusar och utdelningar. Jag kan garantera att vi kommer att ha ett liknande förfarande denna gång för att på stämman verkligen förklara vad vi tycker om ytterligheterna.

Jag gick tillbaka med stor iver och entusiasm för att läsa vad Peter Persson eller hans kamrater sade på bolagsstämman 2006 i Nordea när de hade regeringsmakten. Till min stora förvåning var man inte alls uppe på bolagsstämman. Man sade ingenting. Man hade chansen att berätta för både bolaget, omvärlden, politiker, allmänheten, löntagare i banken och

löntagare annanstans vad man tycker om Nordea, om bonusar och utdelningar. Man sade ingenting. Där hade man chansen.

Jag tänkte att det kanske var en engångsföreteelse. Vad hände 2005? Man var inte uppe då heller. År 2004? Man var inte uppe då heller. Det skorrar falskt när man har möjligheten att år efter år gå upp på bolagsstämman och använda arenan till att säga vad man tycker men inte använder den. Sedan kritiserar man oss som går upp och använder arenan för att berätta vad vi tycker om bonusar, om utdelningar och annat. Det är en debatteknik som jag inte förstår och inte heller kommer att anamma.

Det finns möjligheter att förstärka konkurrensen i banksektorn genom att låta en oberoende aktör ta över SBAB Bank. Detta har Socialdemokraterna och Peter Persson motsatt sig. Så gör man inte om man vill öka konkurrensen i banksektorn. Så gör man om man vill bevara en struktur som man själv kritiserar.

Därmed tycker jag att det vore bra om man kunde få en rimlig diskussion om SBAB:s framtid. Som det är nu har SBAB ett avkastningskrav som är mindre än hälften av privatbankernas. Trots detta tjänar SBAB väldigt lite pengar. Skulle de sänka räntorna till nivåer som ligger under vad de har i dag skulle SBAB förmodligen gå med förlust. SBAB är inget verktyg för att ändra bolånemarknaden.

Verktyget inom den finansiella sektorn är mångfasetterat. Det är att stärka konsumenten och tvinga producenten att bli mer transparent, och det gäller att ta ned trösklarna för att byta bank.

Det här är ett långsiktigt arbete, med många åtgärder, som jag tycker är tämligen opolitiskt. Jag skulle uppskatta om vi kunde ha en konstruktiv diskussion med Socialdemokraterna i den här frågan, för jag tycker att den borde gå över partigränserna.

Anf. 22 PETER PERSSON (S):

Fru talman! Åh, Peter Norman – så ung och ny är du nog inte. Jag spårar en och annan kvällskurs i den moderata partiskolan i din demagogi.

Du svarade inte på ett enda av mina påståenden, om Triton och tid för att ge besked på bolagsstämman. Med det har du sagt att det jag säger är korrekt. Du understryker det som är hela ansatsen i min diskussion, att ni på detta område och andra områden flyr undan.

Dessutom har det kommit till en ny krydda i de moderata debatterna här i kammaren. När Socialdemokraterna attackerar er för att det ni har sagt inte utfaller säger ni att vi har ett högt tonläge. Ni moderater hade ett enormt högt tonläge 2003–2006 om massarbetslöshet och utanförskap här i kammaren och på gator och torg. På de områdena – jobben och utanförskapet – har ni totalt misslyckats.

Då säger ni: Socialdemokraterna höjer tonläget. Så gör ni också här! Ni har pratat om girighet, bonusar och räntemarginaler, men ni gör ingenting. Ni gläfsar, för ni vill inte bita den marknad som ni anser vara herre och inte tjänare, som vi socialdemokrater ser det.

Det är skälet, Peter Norman, till att du och Borg i nästa stora offentliga debatt om bankerna pliktskyldigt kommer att gå ut och prata om de stora bonusarna. Men ni kommer inte att göra någonting åt dem då heller, utan Moderaterna pratar och ser en utveckling.

Anf. 23 Statsrådet PETER NORMAN (M):

Fru talman! Min uppfattning är att denna interpellation handlar om Nordea, inte om Triton och riskkapitalbolagen. Peter Persson har betydligt bättre kontroll på ordningen i riksdagen än vad jag har, men min bedömning är att dessa frågor inte hör till dagens interpellation.

Jag vill återigen säga att jag i mitt första inlägg tog upp 28 aktiva åtgärder som vi har vidtagit. Peter Persson påstår att vi inte gör något. Jag har berättat att denna regering på stämman efter stämman i Nordea har sagt vad man tycker och kritiserat Nordea där de bör kritiseras för högt bonusdeltagande och höga utdelningar.

Jag kan konstatera att när Peter Perssons parti hade regeringsmakten sade man ingenting på bolagsstämmorna. Detta håller inte, Peter Persson. Man agerar inte på ett sådant sätt. Put your money where your mouth is, som det heter.

Strukturproblemet kvarstår. Finansmarknaderna utvecklar sig väldigt kraftigt hela tiden. Kunden har svårt att hänga med. Detta åtgärdar man inte genom en enskild åtgärd, till exempel SBAB-verktyget.

Detta åtgärdas genom en bred folklig utbildning. Jag har berättat om ett antal initiativ som vi har tagit. Detta åtgärdas genom att sätta press på banker och finansinstitut att vara tydligare i sina redovisningar än vad de är, till exempel på fondområdet. Detta åtgärdas genom att om möjligt göra det ännu lättare att byta bank än vad det är i dag. Detta jobbar vi också med.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades

Skrivelse

2011/12:56 En samordnad och långsiktig strategi för romsk inkludering 2012–2032

Justitieutskottets utlåtande

2011/12:JuU17 Smart gränsförvaltning – valmöjligheter och framtida handlingsalternativ

Justitieutskottets betänkande

2011/12:JuU19 Hemlig teleavlyssning, hemlig teleövervakning och hemlig kameraövervakning vid förundersökning i brottmål under år 2010

Finansutskottets utlåtanden

2011/12:FiU50 Subsidiaritetsprövning av förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om offentlig upphandling

2011/12:FiU45 Subsidiaritetsprövning av förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om offentlig upphandling av vatten m.m.

Utrikesutskottets betänkande

2011/12:UU13 Internationella insatser

13 § Anmälan om interpellation

Anmälades att följande interpellation framställdes

den 24 februari

2011/12:265 Säkerhetssamarbete kring Barents hav
av Karin Åström (S)
till utrikesminister Carl Bildt (M)

Interpellationen redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 28 februari.

14 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 24 februari

2011/12:418 Ökade attacker mot hbt-personer i Liberia
av Hans Linde (V)
till utrikesminister Carl Bildt (M)

2011/12:419 ACTA
av Jens Holm (V)
till justitieminister Beatrice Ask (M)

2011/12:420 Miljözon och småföretagande
av Christina Karlsson (S)
till näringsminister Annie Lööf (C)

2011/12:421 Det nordiska skatteavtalet
av Ann-Kristine Johansson (S)
till finansminister Anders Borg (M)

2011/12:422 Åtgärder mot dömda taxiförare
av Krister Örnfräder (S)
till statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd (M)

2011/12:423 Situationen i Syrien och Sveriges ansvar
av Christina Høj Larsen (V)
till statsrådet Tobias Billström (M)

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 28 februari.

Prot. 2011/12:76
24 februari

15 § Anmälan om skriftligt svar på fråga

Anmäldes att skriftligt svar på följande fråga inkommit

den 23 februari

2011/12:400 Bristande tillgänglighet som diskriminering
av *Lennart Axelsson* (S)
till statsrådet *Erik Ullenhag* (FP)

Svaret redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 28 februari.

16 § Kammaren åtskildes kl. 10.14.

Förhandlingarna leddes av tredje vice talmannen.

Vid protokollet

ANNALENA HANELL

/Eva-Lena Ekman

1 § Fortsatt ledighet	1
2 § Avsägelse	1
3 § Anmälan om kompletteringsval	2
4 § Anmälan om särskild företrädare för partigrupp	3
5 § Anmälan om inkommet protokollsutdrag från utskott	3
6 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen	3
7 § Anmälan om fördröjt svar på interpellation	4
8 § Hänvisning av ärenden till utskott	4
9 § Svar på interpellationerna 2011/12:224 och 225 om ökande trafikvolymerna samt miljözoner för personbilar	4
Anf. 1 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	4
Anf. 2 ÅSA ROMSON (MP)	5
Anf. 3 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	6
Anf. 4 ÅSA ROMSON (MP)	7
Anf. 5 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	9
Anf. 6 ÅSA ROMSON (MP)	10
Anf. 7 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	10
10 § Svar på interpellation 2011/12:221 om kontrollbesiktning av tunga fordon efter försäljningen av Bilprovningen	11
Anf. 8 Statsrådet PETER NORMAN (M)	11
Anf. 9 LEIF PETTERSSON (S).....	11
Anf. 10 Statsrådet PETER NORMAN (M)	13
Anf. 11 LEIF PETTERSSON (S).....	13
Anf. 12 Statsrådet PETER NORMAN (M)	14
Anf. 13 LEIF PETTERSSON (S).....	15
Anf. 14 Statsrådet PETER NORMAN (M)	15
11 § Svar på interpellation 2011/12:239 om Nordeas bolagsstämma	16
Anf. 15 Statsrådet PETER NORMAN (M)	16
Anf. 16 PETER PERSSON (S)	17
Anf. 17 JÖRGEN ANDERSSON (M).....	17
Anf. 18 Statsrådet PETER NORMAN (M)	18
Anf. 19 PETER PERSSON (S)	19
Anf. 20 JÖRGEN ANDERSSON (M).....	20
Anf. 21 Statsrådet PETER NORMAN (M)	20
Anf. 22 PETER PERSSON (S)	21
Anf. 23 Statsrådet PETER NORMAN (M)	22
12 § Bordläggning	22
13 § Anmälan om interpellation	23

Prot. 2011/12:76	14 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	23
24 februari	15 § Anmälan om skriftligt svar på fråga.....	24
<hr/>	16 § Kammaren åtskildes kl. 10.14.	24

