

Riksdagens protokoll 1996/97:33

Tisdagen den 26 november



Protokoll
1996/97:33

Kl. 14.00 – 16.33
18.00 – 19.04

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollen för den 18, 19 och 20 november.

2 § Meddelande om frågestund

Talmannen meddelade att vid frågestunden *torsdagen den 28 november kl. 14.00* skulle följande statsråd närvara:

Utrikesminister Lena Hjelm-Wallén, socialminister Margot Wallström, utbildningsminister Carl Tham, kulturminister Marita Ulvskog, miljöminister Anna Lindh, statsrådet Leif Blomberg och statsrådet Thomas Östros.

3 § Meddelande om ändring i kammarens sammanträdesplan

Talmannen meddelade att *fredagen den 6 december* skulle interpellationssvar lämnas och tidigare aviserat arbetsplenum utgå.

4 § Meddelande om interpellationer och skriftliga frågor under juluppehållet

Talmannen meddelade att ett meddelande om interpellationer och skriftliga frågor under juluppehållet delats ut till kammarens ledamöter.

5 § Meddelande om fördröjda svar på interpellationer

Till riksdagen hade inkommit följande skrivelser:

Interpellation 1996/97:66

Till riksdagen

Interpellation 1996/97:66 av Görel Thurdin om tandmaterial m.m.

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 3 december 1996.

Skälet till dröjsmålet är arbetsanhopning.
Stockholm den 19 november 1996
Margot Wallström

Interpellation 1996/97:68

Till riksdagen

Interpellation 1996/97:68 av Margareta E Nordenvall om alternativ vård som öppnar nya möjligheter.

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 3 december 1996.

Skälet till dröjsmålet är arbetsanhopning.
Stockholm den 19 november 1996
Margot Wallström

Interpellationerna 1996/97:71 och 73

Till riksdagen

Interpellationen 1996/97:71 av Bengt Hurtig (v) om principerna för krigsmaterielexporten och interpellationen 1996/97:73 av Annika Nordgren (mp) om export av ubåtar.

Interpellationerna kommer att besvaras fredagen den 29 november 1996.

Skälet till dröjsmålen är arbetsanhopning.
Stockholm den 19 november 1996
Leif Pagrotsky

Interpellation 1996/97:74

Till riksdagen

Interpellation 1996/97:74 av Annika Nordgren (mp) om ubåtar.

Interpellationen kommer att besvaras tisdagen den 3 december 1996 kl. 14.00.

Skälet till dröjsmålet är att jag inte har kunnat finna en debattdag som passar.
Stockholm den 18 november 1996
Thage G Peterson

Interpellation 1996/97:72

Till riksdagen

Interpellation 1996/97:72 av Gudrun Lindvall om genmanipulerad soya.

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 29 november 1996.

Skälet till dröjsmålet är resa.
Stockholm den 19 november 1996
Annika Åhnberg

Anf. 1 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s):

Fru talman! Juan Fonseca har frågat om jag avser ta initiativ till en konferens i Sverige med medverkan av de inblandade parterna, antingen via FN eller EU, om situationen i Colombia.

Jag vill börja med att säga att jag delar Juan Fonsecas oro över läget för de mänskliga rättigheterna i Colombia. Våldsnivån i det colombianska samhället är oacceptabelt hög. Fredsprocessen i landet har gått i stå. Det är dock min bedömning att det i dagsläget inte finns förutsättningar för att nå framgång med en konferens av det slag Juan Fonseca efterfrågar.

Utgångspunkten för de internationella ansträngningarna, inklusive de svenska, är att förmå de inblandade parterna i Colombia att inse behovet av förhandlingar, ett slut på våldet och en fredlig lösning på konflikten. Denna lösning kan inte påtvingas utifrån utan måste växa fram internt i landet.

Situationen i Colombia har under flera år varit föremål för diskussion inom FN:s kommission för mänskliga rättigheter. Vid årets session kunde, på initiativ av EU, samstämmighet uppnås om åtgärder för att förbättra situationen i Colombia, inklusive upprättandet av ett kontor under FN:s högkommissarie för mänskliga rättigheter. Kontoret kommer förhoppningsvis att vara operativt vid årsskiftet. De bilaterala svenska insatserna är inriktade på att ge stöd till mänskliga rättigheter och demokrati samt för humanitära syften. Detta sker genom FN:s arbete samt genom enskilda organisationer, såsom Röda korset, Frivilligorganisationernas fond för mänskliga rättigheter, Diakonia och Caritas. Stödet till de enskilda organisationerna kommer budgetåret 1995/96 att omfatta ca 25 miljoner kronor.

Utöver detta gör SIDA i samarbete med Utrikesdepartementet en omfattande studie av situationen för de mänskliga rättigheterna och det svenska biståndet för demokrati och mänskliga rättigheter bl.a. i Colombia.

Sverige har vidare en kontinuerlig dialog med den colombianska regeringen om tillståndet för de mänskliga rättigheterna i landet. Den 28 november besöker Colombias utrikesminister Mejía Velez Stockholm för bilaterala överläggningar. Vid våra samtal kommer jag bl.a. att föra fram min oro för våldssituationen och bristen på respekt för mänskliga rättigheter i Colombia. Jag kommer naturligtvis också att beröra möjligheterna att få i gång fredsprocessen igen.

Anf. 2 JUAN FONSECA (s):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka utrikesministern för svaret. Låt mig understryka att utrikesministern och jag är överens i följande.

Vi är båda två överens om och mycket oroliga över läget för de mänskliga rättigheterna i Colombia. Vi är också överens om att våldsnivån i Colombia är oacceptabelt hög. Vi är vidare överens om att internationella ansträngningar måste koncentrera sig på att förmå parterna i konflikten i Colombia att inse behovet av förhandlingar, ett slut på våldet och

en fredlig lösning på konflikten. Vi är också överens om att lösningen på konflikten i Colombia inte kan påtvingas utifrån.

Men, fru talman, vi är däremot inte överens om att en konferens med de inblandade parterna i Sverige inte skulle ha "förutsättningar för att nå framgång", som ministern säger. Jag tror att ett sådant initiativ skulle kunna skapa en rad positiva reaktioner. Låt mig ange några av dessa.

Båda parterna i konflikten skulle veta att det finns ett land där de möjligen skulle kunna inleda informella samtal. Ett sådant land skulle naturligtvis vara Sverige. FN skulle kunna spela en mycket mer aktiv roll i konflikten i Colombia, och man skulle via FN kunna sätta mycket mer press på de inblandade parterna i konflikten.

Sverige skulle komma att spela en viktig roll i kontakterna efter en sådan konferens. Parterna skulle självklart genom Sverige kunna samtala med varandra, och Sverige skulle via informella kontakter så småningom efter en sådan konferens kunna nå ett konkret resultat i förhandlingar som leder till fred.

Till sist tror jag att det är viktigt att nu när utrikesminister Mejia Velez kommer hit sondera möjligheten att fråga henne hur den colombianska regeringen skulle kunna ställa sig till en sådan här konferens. Låt mig väldigt kort säga att sju ledamöter här i riksdagen har väckt en motion om Colombia, i vilken också denna fråga har tagits upp. Den har kommenterats i colombianska massmedier och har tagits upp mycket positivt av en del av det politiska samhället i Colombia.

Anf. 3 EVA ZETTERBERG (v):

Fru talman! Det är välkommet att frågan om situationen i Colombia återigen kommer upp i riksdagen. När vi tidigare har diskuterat den har alla vi intresserade uttryckt våra förhoppningar om att våldet skulle ha minskat och att möjligheterna till fredliga lösningar skulle ha uppstått i Colombia. Nu vet vi att det snarare går i motsatt riktning. Jag får varje vecka, nästan dagligen, olika fax, från Colombia och från grupper i Sverige som har täta kontakter med Colombia, som beskriver nya övergrepp och nya mord. Nyligen har t.o.m. paramilitära grupper haft en egen kongress i Colombia, vad jag förstår utan att ha blivit störda av landets regering. Det har alltså varit fullt möjligt för dem att göra detta. Detta är uppseendeväckande information för mig.

Vi är överens med utrikesministern om att det naturligtvis är colombianerna själva som måste forma sin egen framtid och skapa fredliga lösningar. Samtidigt kan omvärlden aldrig stillatigande åse hur övergrepp mot mänskliga rättigheter begås så frekvent som i just Colombia. Snart börjar arbetet med det kontor för MR-frågor som nu finns på plats och som FN står bakom, och denna lösning är mycket välkommen. Vad jag har förstått har man på svenska ambassaden stora förhoppningar om att man skall ha ett mycket nära och gott samarbete med det kontoret. Det är likaså väldigt positivt med det ekonomiska stöd till Diakonia och andra grupper som regeringen har tillställt, och även studien från SIDA. Jag välkomnar detta.

Men jag menar att man ändå från regeringens sida skulle kunna göra mycket mera. Vi har den motion som Juan Fonseca talade om, där vi alltså från samtliga partier har uttryckt intresse både för den här FN-konferensen och för att Sverige borde erbjuda sig som medlare. Jag vill

också hänvisa till besöket, som jag ser fram emot, från Colombias utrikesminister. Jag ser det som ett utmärkt tillfälle att föra denna dialog och framföra att Sverige är berett. Sverige bör vara berett att erbjuda medling, och det finns konkreta önskemål, åtminstone från gerillans sida, om att just Sverige skulle ta på sig den rollen. Jag hoppas att det förslaget liksom möjligheten att anordna en stor konferens ingår i listan över ämnen för de samtal som utrikesministern kommer att ha med den colombianska utrikesministern.

Jag vill hänvisa till det som nu sker vad gäller fredsavtal i Guatemala, där Sverige äntligen spelar en viktig roll genom att utgöra platsen för undertecknandet av en av fredsöverenskommelserna. Jag menar att Sverige på samma sätt i fallet Colombia borde kunna ha en mer aktiv roll och att utrikesministern skulle kunna försäkra oss om att den här frågan åtminstone kommer att beröras i samtalen med Colombias utrikesminister.

Anf. 4 MARIANNE ANDERSSON (c):

Fru talman! Jag vill också tacka för svaret på interpellationen. Jag hör till dem som vid ett par tillfällen har skrivit på motioner om Colombia med anledning av den våldsamma situationen där. Jag förstår att utrikesministern inte tycker att det vore fruktbart att försöka ta initiativ till en konferens i Sverige, och jag beklagar det. Jag tycker att det vore ett bra initiativ.

De åtgärder som utrikesministern pekar på när det gäller att bekämpa våldet i Colombia är naturligtvis bra, och kontoret för mänskliga rättigheter är också en väldigt positiv sak. Det är ju intressant att Colombias utrikesminister nu kommer hit och att det blir tillfälle till en ordentlig dialog. Jag vill instämma i det som Eva Zetterberg sade alldeles nyss om att det då i sammanhanget är viktigt att ta upp de olika frågorna och även ett initiativ till medling mellan parterna i Colombia. Det vore väldigt intressant om just den frågan skulle kunna komma upp.

Jag tycker att det också vore bra om man kunde ta initiativ till en internationell konferens om Colombiafrågan. Sverige i rollen som medlem av FN:s säkerhetsråd skulle kunna använda den positionen till bland mycket annat särskilda insatser för mänskliga rättigheter i Colombia.

Anf. 5 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s):

Fru talman! Jag kan konstatera att vi är överens i vår bedömning och analys av situationen i Colombia. Vi är också i stort överens om de insatser som kan göras i Colombia. Vad som skiljer nu är frågan: Kan det vara möjligt att Sverige tar ett initiativ vad gäller medling och vad gäller en större FN-konferens om situationen?

Man måste göra en realistisk bedömning av detta. Min bedömning är att så länge vi inte har ett uttalat intresse från både regeringen och gerillan för svenska medlingsinsatser eller för en sådan här konferens är det väldigt svårt att agera. Man kan inte oombedd gå in i en konflikt där parterna inte önskar vår medverkan. Det här skall inte tolkas som att vi inte tycker att konflikten är nog viktig att engagera oss i, för det tycker vi förvisso. Skulle läget förändras så att vi ser tecken på att man vill att vi skall spela en roll så är vi naturligtvis beredda till det.

Det är för mig ganska självklart att just den här typen av frågor kommer att vara ett tema i mitt samtal med utrikesminister Mejia. Fredsprocessen är naturligtvis det viktigaste vi har att diskutera, och jag tycker att det är väldigt bra att man har en sådan här debatt i riksdagen dagarna innan vårt möte. Det visar att i Sverige är detta inte bara någonting som vi i Utrikesdepartementet bryr oss om, utan det finns en bredd i den svenska opinionen vad gäller att få till stånd fred och utveckling i Colombia. Jag lovar att med min kollega ta upp också de konkreta frågor som ni har tagit upp här – det gör jag gärna – och jag hoppas att en del av er kommer att få möjlighet att ta upp dessa frågor direkt med den colombianska utrikesministern.

Anf. 6 JUAN FONSECA (s):

Fru talman! Jag tror att vi närmar oss varandra mer och mer. Självklart kommer jag att vara med i morgon på själva middagen, och jag tänker naturligtvis, i den mån det finns möjlighet att prata med utrikesminister Mejia, berätta om detta initiativ. Jag tror att det skulle vara intressant att höra hur hon som utrikesminister ser på det här.

Jag vet som sagt att det har skrivits i Colombia om det initiativ som har tagits genom den här motionen. Jag vet via de få kontakter jag har i Colombia att det har tolkats positivt. Syftet med en konferens är just att Sverige, som är ett land som man har stor respekt för i Colombia, kan inleda en process. Man ser Sverige som en viktig samtalspartner i en konflikt som är nästan 40 år gammal.

Detta är Latinamerikas äldsta beväpnade konflikt, och många människors liv har spillts bort. Jag tror att det finns utrymme i dag, hos båda parter, att inleda ett samtal, och där tror jag att Lena Hjelm-Wallén och Sverige skulle kunna spela en mycket mera aktiv roll för att åstadkomma, om inte nu så i framtiden, en varaktig fred i ett land som behöver fred.

Anf. 7 EVA ZETTERBERG (v):

Fru talman! Först vill jag till utrikesministern säga att Sverige är ombett av Farc-gerillan att delta både som medlare och vad gäller utväxling av krigsfångar. Dessa förslag har framställts, och jag tror att det är viktigt att vi framför till den colombianska regeringen att vi är beredda om Colombias regering så vill.

Jag vill också, liksom Juan Fonseca, understryka att jag tror att vi närmar oss varandra. Om utrikesministern framställer detta som regeringens förslag eller som att det finns önskemål från sju partirepresentanter i riksdagen bryr jag mig på det här stadiet inte så mycket om. Det viktiga är att frågorna framförs, inte bara av oss som personer även om vi naturligtvis gör det, utan också som en markering av att regeringen är klar över detta och är villig att acceptera en sådan roll om det framförs önskemål från Colombias regering.

Jag vill också understryka att det finns en rad olika fredsinitiativ och ett starkt intresse för omvärlden från olika delar av Colombia. Jag har nyligen fått en inbjudan från den region som heter Valle del Cauca, där man har tagit initiativ till och skall ha en konferens i mitten av december. Valle del Cauca är ett område som är relativt förskonat från våld, och där

ser man sig i rollen som medlare för andra delar av Colombia. Detta är något oerhört positivt.

Vi vill alltså skicka med önskemål till utrikesministern inför dessa samtal, men jag vill också skicka med ett annat starkt önskemål där jag vet att jag inte kan få besked i dag. Det gäller vapenexporten till Colombia. Vi vet att det i somras sannolikt gavs tillstånd till, eller var på tapeten att vi från Sverige skulle kunna acceptera vapenexport i form av bandvagnar från Hägglunds till Colombia. Jag hoppas att utrikesministerns besked till Colombia är helt entydigt, att det är uteslutet med svensk vapenexport till Colombia i nuvarande läge.

Anf. 8 MARIANNE ANDERSSON (c):

Fru talman! Det är bra att utrikesministern lovar att till Colombias utrikesminister framföra dessa synpunkter och krav som vi framfört. Det skall bli väldigt intressant att få ta del av resultatet av samtalen. Situationen i Colombia är faktiskt känd i Sverige och bland svenska folket. Genom några uppmärksammade händelser känner väldigt många människor i Sverige till situationen i Colombia, om inte väl, så i alla fall någorlunda. Därför finns det ganska mycket folkligt stöd för de krav som vi här fört fram.

Eva Zetterberg sade att Sverige faktiskt blivit ombett av gerillan att medla. Det känner jag inte till, men är det så är det i så fall en fråga för regeringen. Det vore en stor framgång om ett sådant önskemål framfördes i samband med den colombianska utrikesministerns besök i Sverige. Det skulle vara väldigt intressant om det kunde bli så.

Anf. 9 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s):

Fru talman! Det finns naturligtvis väldigt många verkliga fredsvänner i Colombia som kämpar för att det skall bli fred, och det gör de ofta med sitt liv som insats. Sedan finns det naturligtvis den stora befolkningen, som bara lider av nuvarande situation och som inte annat vill än att det samhället skall styras på ett fredligt sätt.

Vad vi kan göra är att understödja dessa människor, och det försöker vi göra på olika sätt, med biståndsinsatser, med att ha politiskt intresse för området och via multilaterala organisationer, t.ex. FN med sitt kontor, som kan göra speciella insatser.

Om vi tydligt skulle få en förfrågan från båda parterna om att göra direkt medlande insatser, inklusive en konferens, är det självklart att jag inte avvisar det. Kan vi hjälpa till är vi beredda att göra det, det kan jag gärna säga. Men det går inte att gå in omedd i en konflikt, utan det måste vara båda parterna som ber om det.

Mina samtal med den colombianska utrikesministern kan vara ett första steg för att försöka sortera ut de olika möjliga vägarna. Därför gläder jag mig åt att ha den här kontakten. Jag har försökt ordna det så att flera som är engagerade i denna fråga får ha direkta kontakter med henne när hon kommer.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 1996/97:33

26 november

svar på

interpellationer

7 § Svar på interpellation 1996/97:47 om Barentsrådet

Anf. 10 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s):

Fru talman! Per-Ola Eriksson har i en interpellation frågat mig vilka frågor som finns på Barentsrådets program under Sveriges ordförandeskap.

Barents euro-arktiska råd, eller Barentsrådet, upprättades vid ett ministermöte i Kirkenes år 1993. Rådet består av de fem nordiska länderna, Ryssland samt Europeiska kommissionen. Ett antal stater är observatörer. Under utrikesministrarna finns en tjänstemannagrupp samt arbetsgrupper för ekonomi och den s.k. norra sjörutten. Under miljöministrarna lyder en miljögrupp.

På regional nivå finns ett regionråd upprättat, med ett tiotal arbetsgrupper för ursprungsbefolkningar, miljö, hälsa, samfärdsel, utbildning etc. I regionrådet ingår Norrbottens län, tre norska fylken, Lapplands län i Finland och i Ryssland fyra regioner. Västerbottens län och Uleåborgs län har knutits som observatörer till samarbetet med sikte på fullt medlemskap. Norrbottens län är för närvarande ordförande i regionrådet, och Lapplands län övertar ordförandeskapet från nyår.

Rådet höll sitt fjärde utrikesministermöte i Petrozavodsk, i republiken Karelen i Ryssland den 5–6 november i år. Vid mötet antogs ett uttalande, och Sveriges utrikesminister valdes som ny ordförande för det kommande året.

Barentsregionen räknas till Europas resursrikaste områden med stora förekomster av fisk, skog, mineraler, olja och gas. Infrastrukturen mellan den nordiska och den ryska delen av regionen är endast begränsat utbyggd.

Det kalla krigets slut möjliggör en utveckling av samarbetet i Barentsregionen, vilket närmar Ryssland till västra Europa. För närvarande råder ekonomisk obalans i regionen, och villkoren för ekonomisk verksamhet är mycket olika. Det gäller nu att skapa gynnsamma investeringsförutsättningar, särskilt i den ryska delen av området, som präglas av 70 års planekonomi. Problem med kärnavfall och andra hot mot den känsliga miljön är påtagliga.

I likhet med Per-Ola Eriksson ser jag Barentssamarbetet som ett viktigt och fredsfrämjande projekt. Målet för samarbetet bör vara att åstadkomma en region präglad av fred och framsteg. Vi måste göra vårt bästa för att tillmötesgå regioninvånarnas, och inte minst ursprungsbefolkningarnas, önskan om en hållbar ekonomisk, social och miljömässig utveckling. Därigenom bidrar vi till en fredlig utveckling i nordligaste Europa och skapar en förebild när det gäller att tillvarata det nya Europas möjligheter.

Vid övertagandet av ordförandeskapet för Barentsrådet angav jag följande prioriterade arbetsområden:

Vi skall verka för att banden mellan EU och Barentssamarbetet stärks. EU-länderna och Europeiska kommissionen bör erbjudas en mer aktiv roll.

Hittills har samarbetet i Barentsregionen främst inriktats på att fastställa viktiga infrastrukturprojekt. Att angelägna projekt finner finansiering och genomförs äger hög prioritet under det svenska ordförandeskapet. Det gäller också att förbättra rambetingelser för handel och investe-

ringar och för rörligheten över gränserna. Vad gäller kärnsäkerhet och kärnavfall kommer vi att öka Sveriges engagemang. Vi skall även i övrigt fortsätta att värna miljön.

Vi kommer att ta initiativ till en gemensam handlingsplan på energiområdet. Vi skall stimulera till insatser som ökar kontakterna över gränserna t.ex. genom utbytesprogram och utbildningsmöjligheter.

Andra angelägna samarbetsområden gäller hälsovård, vatten- och avloppsrening samt kulturutbyte och ökade kontakter mellan människor – inte minst ursprungsbefolkningarna – i regionen.

I vårt arbete kommer vi att eftersträva fortsatt goda kontakter och samarbete med den lokala och regionala nivån, inte minst med Norrbottens och Västerbottens län.

Anf. 11 PER-OLA ERIKSSON (c):

Fru talman! För det första ber jag att få tacka utrikesministern för svaret på min interpellation. Det är ett svar som jag upplever som positivt. Det inrymmer många viktiga politiska ambitioner.

För det andra vill jag ta tillfället i akt att gratulera utrikesministern till uppdraget att vara ordförande i Barentsrådet. Det är ett uppdrag med möjligheter att visa de svenska ambitionerna för denna del av Europa. Det är min förhoppning att utrikesministern, trots att hon är strängt upptagen, ändå har möjlighet att positivt prioritera arbetet med Barentsrådet. Med rätt politik, med vilja och genom samarbete kan vi gemensamt med andra inblandade länder bidra till en positiv utveckling i Barentsregionen. Det vore bra för handeln, investeringar, den regionala utvecklingen och för miljön och säkerheten. Jag tror att vi kan vara överens på den punkten.

Efter årtionden av stängda gränser och handelshinder finns det nu ett mycket stort uppdämt behov av samarbete i denna region. Sverige har ju ofta vänt blickarna söderut när det har gällt samarbete. Nu är tiden mogen för att vända blickarna norrut och fästa större vikt vid utvecklingen i vårt närområde, som Barentsregionen faktiskt utgör.

De frågor som utrikesministern vill föra upp på dagordningen finner jag intressanta, viktiga och framsyftande. Jag tycker att utrikesministern gör en riktig prioritering. Jag vill också uttrycka en förhoppning om att samarbetet inte stannar vid vackra deklamationer, utan att det också leder till konkreta resultat. Jag har några kompletterande frågor.

Till att börja med gäller det kommunikationerna och olika infrastrukturprojekt. Vad beträffar infrastrukturprojekt vill jag fråga om utrikesministern redan på detta stadium har några projekt som man vill föra fram till beslut.

Det är mycket tillfredsställande att utrikesministern betonar vikten av infrastrukturprojekt, av att de också får en finansiering och av att de genomförs. Det är viktigt av många skäl, inte minst för att länka samman Ryssland närmare det övriga Europa. Jag tänker då särskilt på väg- och järnvägsförbindelserna från Murmanskområdet genom Finland till Sverige. Botniabanan är i det sammanhanget ett nyckelprojekt. Jag vill fråga om utrikesministern i Barentsfrågor tillsammans med Finland kommer att agera för att inordna väg- och järnvägsförbindelserna i Barentsområdet inom ramen för EU:s transeuropeiska nätverk. Utan goda kommunikation-

Prot. 1996/97:33
26 november

*svar på
interpellationer*

ioner är det inte lätt att utveckla handeln och samarbetet inom kulturområdet och inom andra områden.

När det sedan gäller miljön och det hotande kärnavfallet i regionen gör jag mig till tolk för den oro som finns i de norra delarna av Sverige för miljöhoten på Kolahalvön. Utrikesministerns svar andas en välvillig och förstående inställning. Men frågan kvarstår: Vad avser utrikesministern att konkret vidta för åtgärder?

Initiativet till en handlingsplan på energisparområdet är ju bra. Avser utrikesministern att på samma sätt också skapa en handlingsplan på miljöområdet? Det är viktigt att så sker.

Sedan är det också viktigt att vi får ett gemensamt agerande mellan Sverige och Finland inom ramen för Barentsområdet – båda länderna tillhör ju EU – ungefär på samma sätt som när det gäller Östersjöinitiativet där också Sverige och Finland spelar en viktig roll.

Än en gång: Tack för ett i övrigt mycket positivt svar.

Anf. 12 ULF KERO (s):

Fru talman! Jag kan med glädje konstatera att den svenska utrikesministern nu är ordförande i Barentsrådet, vilket också är anledningen till denna interpellation. Från Norrbottens och Tornedalens horisont – mitt i denna region – ser vi fram mot detta faktum med tillförsikt.

Det är också glädjande att Per-Ola Eriksson från sin position har tagit upp denna fråga så att vi här i kammaren kan föra en förhoppningsvis framtåtriktad debatt.

Barents hav är ett hav av möjligheter. Barentsregionen är en region av möjligheter. Det finns mycket som är skrivet under dessa rubriker.

Ragnar Lassinantti – en av mina kända företrädare – arbetade intensivt med gränsöverskridande samarbete. Under hans tid var det Nordkalottssamarbete som gällde. Tiden var sådan att det inte gick. Det kalla kriget som då fortfarande gällde förhindrade utvecklingen mot samarbete över gränserna, även om det skedde en liten öppning under 60-talet, framför allt på idrottens område.

Barentssamarbetet är viktigt för Sverige, men också för hela Europa. I dag finns det en historisk chans att skapa ett enat Europa. På detta sätt vill jag se Barentssamarbetet – liksom Östersjösamarbetet – som viktiga fredsprojekt. De skapar en möjlighet att riva murar och ersätta dem med grannsämja och folkligt samarbete. Så sade utrikesministern vid en konferens som hölls på Sunderby folkhögskola i oktober 1995.

Nu finns det möjlighet att ytterligare utveckla detta ordförandeskap och sätta sin prägel på detta viktiga samarbete. Det är viktigt att denna region inte blir konkurrent med Östersjöregionen där den svenska utrikespolitiken har haft stora framgångar. Barentsområdet och Östersjöregionen får inte konkurrera med varandra. Politiken måste omfatta hela vårt närområde.

Utrikesministern har i sitt svar på denna interpellation nämnt en del områden som prioriterade från svensk sida.

Viktiga moment är rörlighet över gränserna, kommunikationer och Sallakorridoren, vilka har förts fram i olika omgångar av oss från Norrbotten.

Mycket viktiga frågor är kärnsäkerhet och miljö. De måste få en lösning.

I fråga om energisparåtgärder kan Sverige spela en viktig roll med sitt kunnande.

Ett kulturutbyte är angeläget i hela denna region där flera kulturer möts.

Dessutom är det viktigt med goda kontakter på lokal nivå, i det här fallet när det gäller Norrbotten och Västerbotten.

Dessa prioriteringar är mycket viktiga, vilket också utrikesministern för fram i svaret.

Fru talman! Jag skulle ändå vilja ta upp med utrikesministern den näringslivsverksamhet som i dag förekommer och som bedrivs på lokal och regional nivå genom framför allt mindre företag. Här kan staten – dvs. regeringen – göra en viktig insats för att föra fram intresset för större företag och långsiktiga investeringar.

Smältverket i Nikel förorsakar stora luftföroreningsproblem. Här opererar Bolidenbolaget tillsammans med den norska staten. Den svenska insatsen har hittills inte varit så speciellt stor. Jag vill fråga hur man skall agera i det sammanhanget.

Några andra frågor som jag vill föra fram gäller t.ex. konsulatet i Murmansk och näringslivskontoret. Jag återkommer till detta i nästa inlägg.

Anf. 13 BENGTH HURTIG (v):

Fru talman! Också jag tycker att det var oerhört bra att denna interpellation framställdes. Svaret innehåller flera bra saker.

När Barentsrådet bildades 1993 var arbetet för en hållbar utveckling och hänvisningar till Riodeklarationen och till Agenda 21 det mest framträdande. Nu har det snart gått fyra år. Det har hänt en del på miljöområdet, men det är inte så förfärligt mycket.

Den stora mängden dåligt förvarat kärnavfall och uttjänta kärnreaktorer fortsätter att utgöra ett hot. Aktiva reaktorer inger också oro. En del sakkunniga anser att sannolikheten för ett allvarligt radioaktivt utsläpp under den närmaste tioårsperioden kan vara så hög som 25 %. Under vissa vindförhållanden kan radioaktivitet vid ett större utsläpp mycket väl blåsa in över norra Skandinavien och Bottenviken och ned mot Östersjön.

Till skillnad från miljöarbetet har emellertid exploatering av råvaror kommit i gång. Mineraler, gas, olja och urskogar lockar storföretag, inte bara från Västeuropa utan också från USA och Japan.

Från miljörelsen i Ryssland kommer rop på hjälp för att stoppa skövling av urskogar och annan rovdrift.

Från regeringarna i väst får miljörelsen veta att man skall kräva bättre lagstiftning och tillämpning av gällande lag. Sådana rekommendationer blir mest patetiska när man vet hur trög lagstiftningsprocessen är och hur svårt Ryssland har att få rättstillämpningen att fungera.

Det är inte bara miljörelsen utan även intellektuella och kulturpersonligheter – ja, t.o.m. påven – som på den internationella arenan har börjat att tala om en kapitalism som gått in i en brutal och kriminell fas, speciellt i utvecklingsländer och i Ryssland. Sociala orättvisor, fattigdom och kriminalitet kan bryta sönder samhället inifrån. FN:s barnfond, UNICEF, har gjort bedömningen att den hårdhänta ekonomiska politiken och strukturanpassningsprogrammen har lett till att bortemot en halv miljon fler människor dör varje år än tidigare.

Samtidigt kan de i Ryssland höra hur man i väst prisar Ryssland för framsteg i demokrati och marknadsekonomi. De ser också att de som samarbetar med väst är delar av den tidigare nomenklaturen, som bytt ut partiboken mot en aktieportfölj och ett bankkonto i Schweiz. Det är inte konstigt att denna nomenklatura och maffian älskar detta nyliberala kaos, med en svag samhällelig makt, som Ryssland präglas av.

Jag vill fråga utrikesministern: Diskuterar ni dessa problem inom regeringen? Känner ni någon oro? Diskuterar ni problemen med kommissionen? Diskuterar ni beteendenormer med svenska företag när de etablerar sig och gör affärer där borta i Barents och på andra håll? Jag tror att många ryska medborgare förväntar sig att företag från väst skall bete sig enligt västliga normer och inte efter den laglöshet som de upplever i sitt land.

Det sägs i svaret att kommissionen skall erbjudas en aktiv roll. Vad innebär det? Det finns rapporter i kommissionen, bl.a. en från 1993, som visar hur man betraktar nordvästra Ryssland som ett nytt Ruhr- eller Mellanösternområde, som skall försörja det resurshungrande Västeuropa med resurser. Även politiker från nordiska länder har uttryckt sig på liknande vis. Vi får nog vara försiktiga med hur vi väljer våra ord i de här sammanhangen. Det ömsesidiga utbytet måste komma fler än de nyrika och nomenklaturen till del, annars kommer vi att få en social explosion i framtiden.

Anf. 14 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s):

Fru talman! Först vill jag gärna säga att jag tycker att det är väldigt spännande men långtifrån enkelt att nu arbeta med Barentsfrågorna mer aktivt än vad vi har haft anledning att göra tidigare. Det här säger jag för personlig del, och jag kan också säga det för mina medarbetares del. Vi ser med stor entusiasm på det här arbetet.

Det gäller att se till möjligheterna, och de är stora. Här finns naturresurser, inte för att bara exploateras på ett kapitalistiskt sätt, utan för människornas bästa. Det finns framför allt en enorm vilja hos människorna lokalt och regionalt till utveckling, och det är spännande att arbeta med det.

Sedan finns det väldigt stora problem. Avstånden och klimatet är problem, och det är naturligtvis mycket miljöföroreningar. Nickelverket nämndes, med dess föroreningar, radioaktivt utsläpp osv.

För att komma till rätta med mycket av det här behövs det ett samarbete inte bara mellan oss här uppe, utan också med EU och andra organisationer, som kan dras in i detta och bidra med litet mera pengar.

I går var jag i Bryssel för utrikesministermöte, och jag passade då på att informera mina utrikesministerkolleger om detta samarbets art och vad som förväntas av dem. Det skall de få höra av mig ganska ofta i fortsättningen.

Vi ser inte Barentssamarbetet som en konkurrent till Östersjösamarbetet, utan det är en komplettering, som ofta handlar om både-och. Vad vi däremot har kunnat göra är att ta lärdom av vårt ordförandeskap i Östersjörådet, som varade i ett år, för att nu infoga de lärdomarna i arbetet i Barentsområdet.

De frågor som Per-Ola Eriksson ställde, specifikt om infrastruktur, är självfallet mycket avgörande. Jag är litet bekymrad över att inget av 15

infrastrukturprojekt man hade på bordet vid förra årsmötet i Barentsrådet har kommit till genomförande. Jag tror att det nu handlar om att ta ned det här till ett antal gripbara projekt och att se till att de verkligen kan genomföras.

Transportministrarna arbetar med detta. Det görs nu en ganska bred studie över transportsituationen. Det handlar om gränspassager, bl.a. gränsövergången mellan Salla och Allakurty, som nämndes i Per-Ola Erikssons interpellation. Det handlar om flygförbindelser, där förhållandena nu blivit bättre men där det fortfarande behöver göras mer. Nordost-sjötrafiken är ett annat viktigt område.

Detta sysslar vi alltså med i Barentsrådet, men också tillsammans med transportministrarna.

Miljön är självfallet ett viktigt område, och här har miljöministrarna ett särskilt ansvar. De har identifierat 22 prioriterade projekt, och flera av dem handlar om vattenrening, avfallshantering och liknande. Sedan gäller det att finna finansiering även här. Jag kan tänka mig att en del kan göras med EU-pengar och med bilaterala pengar, men vi måste i mycket också vända oss till de internationella finansieringsorganen, eftersom det rör sig om så stora pengar. Övergripande måste vi arbeta med att underlätta samverkan, både kommersiellt med investeringar och rörelser mellan människor, helt enkelt folkligt samarbete.

Anf. 15 PER-OLA ERIKSSON (c):

Fru talman! Som utrikesministern säkert förstår, har vi som kommer från norra Sverige ett brett engagemang för Barentsregionen. Oavsett partifärg är vi lika intresserade av de här frågorna. Det finns också i Norrbottens län ett mycket brett folkligt stöd för en utveckling av samarbetet inom Barentsregionen.

Sedan gränserna har öppnats kan det skapas nya möjligheter, och förväntningarna är stora. Vi har länge drömt om att utveckla handelsförbindelserna i österled och inte bara i nord-sydlig riktning. Nu finns de reella möjligheterna, och vi skall då också undanröja de hinder som fortfarande finns – det är många gånger fysiska hinder.

Först och främst vill jag säga att jag inte ser Barentssamarbetet som något hot mot Östersjörådet, utan det är ett komplement till och en naturlig del i det samarbete som sker inom Östersjöområdet. Vi kan säga att Barents är en förlängning på Östersjödelen. Men det är då viktigt att man inom ramen för Östersjöområdet, när resurser tas fram, har möjlighet att avsätta några kronor som styrs norrut i den här regionen.

När det gäller infrastrukturprojekt är det viktigt att vi prioriterar – och prioriterar med förstånd - så att vi får fram de riktiga projekten. Det gäller då ett antal gränsöverfarter på vägsidan men också järnvägskommunikationer. Det är angeläget att också lyfta fram dem som viktiga transeuropeiska nätverksprojekt.

I norra Sverige tittar vi ibland på resursfördelningen till olika projekt i södra delarna av landet, där miljarderna rullar. Vi skulle, utan att ställa alltför stora krav, gärna se att en och annan miljard styrs norrut på det här området. Därför hoppas jag att utrikesministern både i arbetet i Barentsrådet och inom ramen för EU kan medverka till att angelägna järnvägs- och vägprojekt kommer till stånd.

Prot. 1996/97:33

26 november

svar på

interpellationer

På miljöområdet är väldigt många projekt på gång. Jag tror även här att det är viktigt att prioritera. Jag vill också skicka med ett råd: Det är viktigt att komplettera med utbildning inom miljöområdet, så att vi lär oss att hantera miljöfrågorna och framför allt att förmedla den kompetens som vi har till den del av Barents som är särskilt illa utsatt då det gäller miljön. Det gäller inte minst utsläppen från industrin. Vi skall med vårt kunnande och med vår erfarenhet hjälpa till att bygga om industrin i denna del av världen, dvs. Kolahalvöns och Murmanskområdets industrier – som är en miljöfara – så att vi medverkar till en bättre säkerhet och ett tillvaratagande av det kärnavfall som finns i regionen. Det är en tickande bomb, så som vi upplever det när vi får rapporter om vad som finns i denna del av Barentsregionen.

Sverige och Finland är båda medlemmar i EU, och vi berörs av de här frågorna. Det är då viktigt att Sverige och Finland samverkar både inom Barentsrådet och inom ramen för EU.

Anf. 16 ULF KERO (s):

Fru talman! Det är bra och mycket stimulerande att utrikesministern säger att vi skall vara mer aktiva i detta område, i detta projekt. Det har framförts i debatten att Sverige inte riktigt har tagit det här på stort allvar, men jag hoppas att det nu blir så efter utrikesministerns ord.

Det är också bra att utrikesministern säger att Barentssamarbetet inte är någon konkurrent till Östersjösamarbetet. Vi förstår alla att Östersjösamarbetet är mycket viktigt och mycket framgångsrikt för Sverige, men det här samarbetet är mycket viktigt för oss som bor uppe i Norrbotten och i den övre regionen.

Jag instämmer helt med Per-Ola Eriksson om det folkliga stöd som detta projekt har, för regionen har en viktig potential som går att utveckla.

Jag skulle vilja ställa några frågor till utrikesministern. Det gäller den näringslivsverksamhet som i dag förekommer i området och det konsulat i Murmansk som man har diskuterat samt det näringslivskontor som länge har funnits genom välbehövliga åtgärder från svenska statens sida. Regionen har fört fram frågorna till Utrikesdepartementet, som nu handlägger dem. Jag undrar om utrikesministern har något besked.

Tullfrågorna är också mycket viktiga och mycket svåra. Det finns företag i Tornedalen i Norrbotten som arbetar med s.k. passiv förädling i samarbete med ryska företag. Har Sverige fört upp tullfrågorna med Ryssland på dagordningen? Jag har kunnat följa finska massmedier och där kunnat se att Finland har agerat. Detta är ju frågor som givetvis är svåra att lösa.

Smältverket i Nikel, där Bolidenbolaget opererar, förorsakar stora luftföroreningar i den arktiska miljön. Har Sverige något att komma med i det avseendet?

Jag kan förstå att utrikesministern inte kan ge några direkta svar på mina frågor, men hon kanske kan utveckla dem något.

Anf. 17 BENGT HURTIG (v):

Fru talman! Jag kan konstatera att jag inte fick något svar på de frågor som jag ställde om ifall man känner någon oro när man diskuterar pro-

blemen med rättstillämpning i Ryssland. Jag fick inte heller någon precisering när det gäller hur kommissionens roll skall stärkas i samarbetet.

Kommissionen håller på med en rad olika projekt i Barentsregionen inom ramen för Tasis- och Interexsamarbetet. Jag tror att vad man kan begära av kommissionen är att den utarbetar en klar strategi och övergripande mål för insatserna där uppe, så att kommissionen kan resonera ihop sig och bli någorlunda överens. Just i arbetet med att utforma en klar strategi kan Finland och Sverige spela en viktig roll genom att hålla fast vid de övergripande miljöpolitiska målen som lades fram 1993.

Ett viktigt infrastrukturprojekt i Barentsområdet – jag stöder helt och fullt kraven på utbyggnad av järnvägar, vägar och telekommunikationsförbindelser – är att få till stånd en fungerande tullstation i Salla. Även om EU nu får ett problem med den yttre gränskontrollen gentemot Ryssland, måste vi få en fungerande och smidig överfart.

Jag vill också fråga hur man ser på de ekonomiska insatserna. Under sista kvartalet 1995 och första kvartalet 1996 satsade Norge ca 75 miljoner kronor på Barentssamarbetet, medan Sverige satsade 16 miljoner kronor. Skälet till att Sveriges bidrag är så pass blygsamt är ju att vi ger pengar till EU och sedan får pengar för samarbetet den vägen. Därför gäller det att i EU driva på så att arbetet utformas med en klar, strategisk och politisk målsättning.

Anf. 18 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s):

Fru talman! Det är ju så att man i detta samarbete gärna väger in så pass mycket att det blir litet svårigheter med strategin. Det tycker jag att vi som har deltagit i denna debatten också har gjort egentligen. Av detta kan vi dra slutsatsen att vi kanske måste fokusera litet bättre. Det gäller oss i Sverige, oss som är med i Barentsrådet och det gäller också EU. Jag har framfört i EU att det vore bra om man hade en sorts strategi för de resurser som i det här sammanhanget sprids på litet olika håll.

Det var bra att Bengt Hurtig gjorde jämförelsen mellan Norges och Sveriges bilaterala satsningar med egna pengar. Men det är inte riktigt jämförbart just därför att vi faktiskt är med i EU. På det viset förmeras de pengar som vi satsar genom att vi får en stor del av EU-resurserna som tillkommer Barentssamarbetet.

Av det som här har tagits upp håller jag med Per-Ola Eriksson om att miljöfrågorna mycket väl kan kopplas till utbildning. När det gäller utbildningsinsatser bör vi bidra med sådant som vi är speciellt bra på uppe i norr. Ett exempel är Högskolan i Luleå. Där kan man göra saker och ting på det tekniska området riktat mot miljö- och energiinsatser, t.ex. i kontakt med Kola Science Center, för att bara nämna en institution. Jag tror att sådana idéer finns med i tankarna hos dem som samarbetar konkret. Det skulle vara väldigt bra.

Tullfrågorna har varit viktiga för oss hela tiden. Det handlar ju om att underlätta rörlighet, och då måste man komma till rätta med de brister som finns i dag. Sallaövergången är viktig. Men man måste allmänt på rysk sida undanröja svårigheter och får inte skapa nya svårigheter. Jag tog t.ex. direkt med utrikesminister Primakov upp frågan om nya gränsavgifter, som det talas om att ryssarna nu skall införa. Det är klart att det vore kontraproduktivt i detta sammanhang. Frågan finns också med i kommuniken från Petrozavodskmötet.

Prot. 1996/97:33
26 november

svar på
interpellationer

Jag vet också att ett svenskt konsulat i Murmansk tillmätts stor betydelse uppe i Norrbotten. Därför arbetar man nu med frågan i konstruktiv anda. Det regionala näringslivet i Norrbotten är engagerat i frågan. Vi får se om vi kan finna en form för att förbättra servicen för näringslivet i kombination med det konsulära och det handelsfrämjande. Det är alltså ett arbete som pågår just nu.

När jag, Bengt Hurtig, nämner rambetingelser betyder det att man skall försöka att hjälpa till i reformarbetet i Ryssland för att underlätta investeringar och annat, men det betyder naturligtvis också att myndighetspersoner i Ryssland skall hantera detta med den inriktning som vi normalt har i Västeuropa. Man skall alltså inte gå från det ena till det andra mot en förskräcklig kapitalism.

Anf. 19 PER-OLA ERIKSSON (c):

Fru talman! Efter årtionden med stängda gränser har vi nu en port till denna del av Europa, som vi har stora förhoppningar om. Oavsett vilka roller vi har är det viktigt att vi medverkar till att forma en långsiktig vision om ett levande Barentsområde med god miljö, goda handelsförutsättningar och goda kommunikationer. Det är en region som är rik på kultur och traditioner, som kan spela en viktig roll i det framtida Europa.

Jag vill bara önska utrikesministern framgång i sitt arbete i Barentsrådet. Hon bör känna vårt stöd. Men vi har också en del krav. Vi kommer noga att följa utrikesministern under de kommande åren. Jag säger som vi brukar säga uppe i Norrbotten: Hör av dig om du behöver stöd, så skall vi göra vad vi kan för att hjälpa till. Vi står till förfogande.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på interpellation 1996/97:64 om SJ:s ekonomiska problem

Anf. 20 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Fru talman! Elisa Abascal Reyes har frågat mig om jag avser att styra över medel från satsningar på person- och lastbilstrafik till investeringar i järnvägstrafik, samt på vilket sätt jag avser att uppfylla det av riksdagen och regeringen antagna koldioxidmålet, som motverkas i och med en ökad andel person- och lastbilstrafik på järnvägens bekostnad.

I det trafikpolitiska beslutet 1988 undantogs järnvägen från ambitionen om ett fullt kostnadsansvar. I propositionen sägs att det totala kostnadsansvaret endast delvis kan tillämpas på järnvägstrafiken, då det på järnvägsområdet saknas förutsättningar för att inom ramen för ett fullt kostnadsansvar finansiera infrastrukturen, men att principen om ett fullt kostnadsansvar bör iakttas så långt som det är möjligt. Frågan om kostnadsansvaret kommer att utgöra en av de viktigaste delarna av det trafikpolitiska beslutet 1998.

Statskontoret har studerat utvecklingen av järnvägens konkurrenskraft under åren 1989–1995 och drar följande slutsatser. SJ har under 1990-talet i stort lyckats behålla marknadsandelarna för persontrafik till en tillfredsställande lönsamhet genom en kombination av realprishöjningar och produktivitetsförbättringar. Konkurrenskraften för persontrafiken

som helhet bedöms ha stärkts. Godstrafiken förlorar marknadsandelar eller kan bara behålla dem genom att kraftigt sänka priserna, beroende på konkurrensnackdelar eller på produkt- och kvalitetsproblem. Problemen leder till olönsam verksamhet, trots starkt positiv produktivitetsutveckling. Konkurrenskraften för godstrafik är fortsatt svag.

Försämrade resultatnivåer för 1996 beror i stor del på följande: Det har skett en konjunkturavmattning, som främst påverkar godssidan. Det har blivit ett kraftigt ökat utbud av X 2000-avgångar, vilket leder till ökade kostnader som inte matchas av motsvarande ökning av intäkter på grund av låg beläggning. Det har blivit kostnader för omfattande investeringar i rullande material. Kvalitetshöjningar i produktionen har skett på bekostnad av sämre marginaler.

Regering och riksdag lägger fast de ekonomiska villkoren och målen för SJ:s verksamhet. En viktig utgångspunkt är att SJ skall driva sin verksamhet efter affärsmässiga principer. En kraftig förbättring för att kunna erbjuda uthålliga miljövänliga järnvägstransporter är just tillgången till ett effektivt och ekonomiskt starkt järnvägsföretag. SJ:s bidrag till miljövänligare transporter är att producera konkurrenskraftiga och attraktiva transporter.

År 1993 tog riksdagen ett inriktningsbeslut som innebar att järnvägens infrastruktur skulle byggas ut och moderniseras till en standard som innebär att järnvägstrafiken kan konkurrera med andra transportslag. Sedan 1993 har anslagsmedel för i storleksordningen 25 miljarder kronor investerats i nya järnvägar. En anpassning till snabbtågstrafik och en hög standard för järnvägens godstrafik var prioriterade områden i detta beslut. Ett viktigt skäl för satsningen är att öka transportsektorns miljöanpassning. Till följd av satsningarna har restiden för snabbaste tåg mellan Stockholm och Göteborg reducerats från cirka fyra till tre timmar. Restiden mellan Stockholm och Malmö kommer att bli fyra timmar under 1997. Liknande förändringar kommer att uppnås på trafiken till Sundsvall.

Genom snabbtågen går nu tågresan betydligt snabbare än bilresan i många relationer. Nya marknader har därmed öppnats för SJ. En viktig uppgift för framtidens SJ är att utnyttja dessa fördelar på bästa sätt.

I underlaget till det förslag till infrastrukturbeslut som Kommunikationskommittén har lagt fram för åren 1998–2007 har det beräknats att det är möjligt för järnvägsresandet att öka med 70 % under denna period. Ökningen beror främst på de nya tekniska möjligheter som järnvägen nu kommer att få. Det är regeringens avsikt att miljöanpassningen av transportsektorn skall fortsätta.

En parlamentarisk kommitté har tillsatts med uppdrag att utarbeta en nationell plan för kommunikationerna i Sverige. Kommittén skall bl.a. med utgångspunkt från 1988 års trafikpolitiska beslut ge förslag till nationell plan för kommunikationerna som skall medverka till att man uppnår ett miljöanpassat transportsystem samtidigt som trafiksäkerhet, långsiktigt hållbar tillväxt samt regional balans skall främjas.

Regeringen kommer att överväga ytterligare åtgärder när pågående arbete har avrapporterats.

Prot. 1996/97:33

26 november

svar på

interpellationer

Fru talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret. Den senaste tidens turbulens kring SJ har givit oss politiker anledning att ifrågasätta vad man politiskt vill med järnvägstrafik i Sverige i framtiden. SJ:s dramatiska försämringar, vilket jag tycker att man får kalla det, redovisades i senaste halvårsrapporten. Resultaten är alarmerande också med tanke på den rapport som Price Waterhouse framställt. Den visar tydligt att det är just kärnverksamheten som går illa. De bra resultat som visats tidigare har framför allt berott på utförsäljning och enstaka utdelningar från dotterbolag.

Det är av den anledningen jag har ställt min interpellation till kommunikationsministern. Det beror inte så mycket på att jag är oroad över SJ:s situation rent företagsekonomiskt, utan på att jag och många andra är väldigt oroad över vad det kommer att innebära för spårbunden trafik framöver.

Enligt den ekonomiska rapporten kommer investeringarna som SJ gjort, och som staten gör i form av t.ex. infrastrukturinvesteringar, att förbättra SJ:s konkurrenskraft, som kommunikationsministern säger. Samtidigt anges att konkurrensen kommer att hårdna. Det är detta som är det allvarliga.

Det är sedan länge väl känt att transporter totalt kommer att öka och att det framför allt är lastbilstrafiken som kommer att öka om ingenting görs. Samhället har självklart ett intresse i snabba, miljövänliga och säkra transporter. Frågan är bara hur högt man kommer att värdera miljövänligheten i förhållande till priset. Det är oacceptabelt att man inte gör någonting när man har ställt upp politiska mål som anger vilka miljömål man skall klara av.

Jag har en enkel fråga till kommunikationsministern. Naturvårdsverkets senaste rapport om klimatförändringarna visar att trafiken bidrar mest till ökningarna av utsläppen. Jag undrar om kommunikationsministern kommer att kunna driva en politik och lägga fram förslag som innebär att miljömålet, dvs. att utsläppen inte skall öka, uppfylls år 2 000. Kommer målen att uppfyllas?

Den andra frågan jag vill ställa till kommunikationsministern gäller beläggningen på tågen. Det är mycket svårt att utvärdera kärnverksamheten går så dåligt för SJ. Det stämmer inte riktigt att persontrafiken går så bra. Man har faktiskt tappat 1 % av marknaden sedan 1988 – sedan alla s.k. förbättringar genomfördes. Det vore bra om den information om beläggningen som inte finns i dag vore tillgänglig. Ryktet säger att X 2000 går med brakförlust och att beläggningen är dålig. Skämtsamt har man kallat X 2000-avgångarna till Mitt-Sverige för tomhylsorna. Stämmer det?

Jag vill fråga kommunikationsministern om hon kan medverka till att sådana uppgifter kommer fram, så att vi kan göra en vettigare analys av situationen.

Så till det svar som SJ-chefen Stig Larsson har givit angående de problem som presenterats. Man har föreslagit en rad åtgärder. Det allvarligaste är att man menar att man inte längre kan driva viss trafik i Norrland, t.ex. sträckorna ned till Stockholm, på grund av att den är olönsam. De skäl som framför allt har angetts är konkurrensen med busstrafiken. Det kan vi lämna till senare. Det som är allvarligt i denna situation är förstås att denna trafik, som är väldigt viktig ur samhällsekonomiskt perspektiv

och av regionalpolitiska och miljömässiga skäl, nu är beroende av det statsfinansiella läget. Skjuter inte staten till mer pengar för upphandling riskerar denna trafik att försvinna.

Jag vill fråga kommunikationsministern om denna trafik, som är så viktig, kommer att kunna finnas kvar efter juni 1997.

Prot. 1996/97:33
26 november

*svar på
interpellationer*

Anf. 22 LARS BJÖRKMAN (m):

Fru talman! Det är en angelägen fråga som Elisa Abascal Reyes har ställt. Det visar också antalet meddebattörer i denna fråga. Det känns bra.

SJ har länge levt i en miljö som har varit skyddad från konkurrens. Inte förrän 1988 års trafikpolitiska beslut fattades konstaterade man att konkurrens kanske skulle kunna vara ett gynnsamt instrument att använda sig av. Det kan knytas ihop med resenärernas strävan att hitta godtagbara resealternativ till konkurrenskraftiga priser.

Statsmakternas ökade krav på strikt kostnadsansvar har betonats i kommunikationsministerns svar. Det tycker jag känns tillfredsställande. Vi kan också konstatera att det inte bara har lett till en i många stycken bättre trafik, utan också till bättre restider och ett klart förbättrat tågmaterial som appellerar till ett stort antal resenärer.

Men det förefaller, vilket ministern också poängterade i sitt svar, som om kostnaderna för den här trafiken, framför allt för trafiken med de nya X 2000-tågen, trots de effektiviseringar och kraftfulla rationaliseringar som SJ de facto har gjort, innebär att resenärerna tvekar. De tvekar oftast just på grund av att kostnaden är avskräckande.

Det nu aktuella halvårsboks slutet som åberopas i interpellationen indikerar att SJ går mot en kraftig förlust. I svaret som jag har läst hittar jag inga direkta, konkreta anvisningar i fråga om regeringens och ministerns infallsvinklar för att komma till rätta med dessa problem. Jag skulle gärna vilja att ministern i denna interpellationsdebatt gav *några* exempel på hur man progressivt angriper denna problematik. Vi vet ju att kostnadsmassan, genom de leasingavtal som SJ nu har, innebär att man måste öka sina intäkter samtidigt som man måste hålla kostnaderna nere. Den stora passagerarökning som man hänvisar till att man förväntar sig är naturligtvis något som vi alla vill stilla bedja om, men den kommer inte automatiskt utan progressiva insatser.

Den moderata utgångspunkten när det gäller tågtrafiken, och i kommunikationssammanhang över huvud taget, har alltid varit att vi självklart skall använda oss av tåg där de lösningarna både ur miljösynpunkt och ur transportsynpunkt är de mest effektiva. Men vi kan inte i alla sammanhang binda oss för att för evigt bedriva järnvägstrafik där man en gång byggde järnväg. Därför har vi sagt att vi tror på en ökad konkurrens inte bara på spåren utan även genom att låta olika trafikslag konkurrera med varandra. I dag lever SJ, trots den kritik som riktas mot bussbranschen, i en näst intill skyddad värld där man ensam kan vara prisdominant och säga: Vi vill inte bli störda av busstrafiken, och därför tycker vi att man på koncessionsstadiet skall säga nej till ökad busstrafik. Det är något som vi inte känner oss nöjda med.

Vi menar att vi skall kraftsamla på de linjer som verkligen har ett frekvent resandeunderlag och där det går att utveckla resandet ytterligare. Där skall vi vara med och satsa genom att erbjuda goda lösningar åt de stora grupper som verkligen är betjänta av tågtrafik.

Avslutningsvis är min fråga till kommunikationsministern: Är kommunikationsministern beredd att inte bara pröva en upphandling i konkurrens mellan olika trafikoperatörer, något som vi hoppas ligger i framtiden, utan också att främja ett trafikutbud där man, framför allt på de svaga linjerna, kan få konkurrera de olika trafikslagen emellan? Det skulle ge mer spänst i branschen och vara till gagn för resenärerna.

Anf. 23 ELVER JONSSON (fp):

Fru talman! Järnvägsverksamheten har ju kommit i rampljuset under den senaste tiden. Det beror främst på uppgifterna att SJ har ett väldigt dåligt resultat, något som kan få till konsekvens att persontrafiken på flera järnvägslinjer kan komma att läggas ned.

Nu hänvisar kommunikationsministern till Statskontoret som talar om att SJ under 90-talet har lyckats bibehålla marknadsandelar för persontrafik. Det har skett genom produktivitetsförbättringar. Man bedömer att konkurrenskraften i persontrafiken har stärkts. Det är möjligt att det är så om man tittar på rikstal, men det är ingen tvekan om att det finns många svaga järnvägsområden med en mycket hotfull framtid.

Nu hänvisas det också till det inriktningsbeslut som har fattats, enligt vilket SJ skall bedriva sin verksamhet efter affärsmässiga principer. Det skall vara miljövänligt, trafiksäkert och en rad andra saker. Jag tror dock att det är uppenbart att det folkliga resandet, som en följd av SJ:s iver att matcha stordrift och affärsresande, har kommit i kläm. Detta inriktningsbeslut är fortfarande, menar jag, mycket starkt förpliktande.

Jag tycker också att diskussionerna kring snabbtågen har blivit väldigt Stockholmscentrerad. Det talas om resor till och från Stockholm. Men det är ingen tvekan om att vi också behöver se till de övriga delarna. När det talas om nya marknader för SJ, gäller det också att slå vakt om de marknader som finns och som är svaga i dag. Jag tänker t.ex. på det västsvenska området, där vi har en mycket strategisk linje, nämligen Oslo–Göteborg–Köpenhamn. Nu finns det rykten om att pengar är på väg att omdisponeras. Det skulle vara bra om kommunikationsministern kunde slå fast att dessa rykten är förflugna och att man fortfarande tänker upprätthålla ambitionen när det gäller att klara det västsvenska området så att inte detta hamnar på ett besvärande undantag när det gäller framtida infrastruktur.

Vi behöver en nationell plan sägs det också i svaret, men jag tror att det är viktigt att en sådan också kopplas till det internationella, framför allt då till det nordiska, om vi skall få en trafik i harmoni.

Anf. 24 KARIN STARRIN (c):

Fru talman! Vi är många som är oerhört engagerade i trafikfrågorna. Det är tråkigt att trafikfrågorna har kommit i fokus av just den anledning som de har, nämligen på grund av olönsamhet. Vi är många som tycker att det är viktigt att få så mycket trafik som möjligt på järnväg. Det är viktigt ur miljösynpunkt och ur trafiksäkerhetssynpunkt. Jag vet att kommunikationsministern också känner väldigt starkt för de här frågorna, och i dag kan vi föra en debatt med litet större allvar än vi gjorde senast, då vi fick höra att det var fråga om bofinkar som eventuellt skulle sluta att spela.

Regeringen har det slutliga ansvaret att följa upp de olika trafikpolitiska besluten. I det svar vi nu i dag fått av kommunikationsministern, hänvisas det oerhört mycket till det senaste trafikpolitiska beslutet 1988, enligt vilket varje trafikslag skall bära sina egna kostnader – med vissa undantag. Det är det jag tycker att vi borde fokusera kring i dag. Kan vi se att det eventuellt behövs en öppning för de här undantagen, för den olönsamma trafiken? Visst är det oerhört viktigt att vi också har trafik som fungerar över hela Sverige så att vi kan ställa oss bakom att det är hela Sveriges järnväg.

Vi handlar upp olönsam trafik. Jag har försökt fördjupa mig i siffrorna för 1997. Jag får inte riktigt ihop siffrorna. Jag tycker att vi har 90 miljoner kronor över, och min fråga är: Skulle vi direkt kunna ge SJ de pengarna så att vi slipper de akuta neddragningarna av olika sträckor som nu aviseras av SJ:s generaldirektör? Är kommunikationsministern intresserad av att titta på möjligheten att höja anslaget för 1998 och inför det kommande tioårsprogram som gäller?

Det här tycker jag är oerhört viktigt. Om man kan visa att det här är olönsam trafik, men trafik som vi ändå är oerhört beroende av, kan vi då höja anslaget? Det är min direkta fråga.

Självklart har vi många synpunkter på SJ:s prispolitik. Nu får vi höra att det återigen skall drivas en kampanj för lägre priser. Det är i dag för dyrt att åka för vanliga människor, och jag tycker att det är oerhört viktigt att nu också täcka in vanliga passagerare så att vi kan fylla tågen. Hittills tycker jag att SJ har bedrivit ett enda långt test med olika prissättningar och bokningssystem. Jag tycker att det är regeringens slutliga ansvar att ha en direkt insyn i hur prispolitiken bedrivs och att se till att vi får så mycket trafik som möjligt på järnvägen.

Anf. 25 JARL LANDER (s):

Fru talman! Som många redan har sagt är det bra att vi får en debatt kring den problematik som nu har uppstått i SJ. Jag skulle vilja anslå en något annorlunda ton kanske än vad mina meddebattörer har gjort. Jag har många frågetecken som jag hoppas att kommunikationsministern skall kunna räta ut något i alla fall, så att de blir mindre krokiga.

Det sägs ju i debatten, och Stig Larsson har framfört det till oss i trafikskottet, att orsaken till att SJ är där de är skulle vara den konkurrens som har uppstått med långväga bussar. Det här skulle ha uppstått på grund av långa och tyngre lastbilar, och det skulle bero på SJ:s banavgifter.

Jag börjar att kommentera det bakifrån. Jag vill påstå att banavgifterna har varit likadana sedan år 1989. De har i varje fall inte förändrats på något sätt. Har de varit felaktiga är jag mycket förvånad över att inte SJ-ledningen har sagt det tidigare.

Vad som sägs om busskonkurrensen är också förvånande. Jag har försökt att leta litet, och jag har från branschen fått uppgifter om att Vägverket endast har gett 13 tillstånd för långväga buss. SJ-ledningen säger att det är 80 busslinjer man konkurrerar med. Av de 13 kvarstår i princip 5 på grund av att 8 har begränsningar för var människor får stiga av och stiga på.

Det sägs att beskattningen nu är lindrig för busstrafiken. Den kanske den blev i och med att kilometerskatten avskaffades. Men i stället har

man fått en höjd dieselskatt. Man beräknar inom branschen att denna kostnad nu är ca 100 000 kr mer per år. Totalt sett har beskattningen av busstrafiken ökat.

Vad gäller de långa bilar och tyngre fordon som har tillkommit kan jag hålla med om att tyngden har ökat från 56 ton till 60 ton. Men allt kan inte bero på det. De längre fordonen har ännu inte kommit, dvs. EU-bilarna, 18-metersbilarna som nu skall få bli upp till 25 meter i Sverige. De har ännu inte hunnit att konkurrera med SJ.

Jag tar upp detta med anledning av att SJ-ledningen hävdar att det är detta som har fört SJ, och i synnerhet godssidan, ned till dessa låga siffror som nu har framkommit i Price Waterhouse-utredningen som Kommunikationsdepartementet har låtit göra. Det förvånande är att dessa siffror inte har kunnat utläsas ordentligt i SJ:s årsredovisningar. Det är beklämmande att vi tidigare inte har fått den här informationen, varken som enskilda riksdagsledamöter eller som ledamöter av trafikutskottet.

Jag har många fler frågor. Men jag har en fråga till kommunikationsministern som jag redan nu vill ställa. Kommunikationsministern säger att SJ:s svaga resultat beror på andra faktorer, nedgång i konjunkturen, dyrt materiel på rälsen, osv. Kan vi verkligen fortsättningsvis ha fullt förtroende för att SJ-ledningen klarar SJ ur den kris man nu befinner sig i, där vi riskerar att 1 500 man får sluta inom SJ?

Anf. 26 PETER ERIKSSON (mp):

Fru talman! Utanför riksdagshuset pågår just nu demonstrationer, kommunikationsministern. Människor runt om i landet är rent ut sagt förbannade över att regeringen ingenting gör för att minska arbetslösheten och orättvisorna. Att döma av också den här debatten tycks väggarna vara för tjocka till både riksdagen och kanslihuset. Också kommunikationsministern står här handlingsförlamad och "naken", utan idéer och visioner.

Hon vill inte satsa på vare sig jobb eller bättre miljö. Samtidigt ser vi att runt om i Sverige planeras nedläggningar av järnvägstrafik. Enbart i mitt hemlän Norrbotten planeras eventuella nedläggningar av både gods- och persontrafik. Ett antal terminaler skall inte längre kunna hantera gods. Man talar om att 150 personer kommer att bli av med jobbet inom SJ.

Dessutom är det bara några år sedan vi avvecklade persontrafiken till Finland. Nu talar man om att skära ned persontrafiken också till Norge. Alldeles för en stund sedan hade vi en debatt om Barentsområdet, hur vi skulle satsa på det, och att det var ett framtidsområde. Regeringen verkar driva en politik som i stället satsar på avveckling av järnvägstrafiken. Göran Perssons tal om att bygga om Sverige till ekologiskt hållbara system känns alltmer löjligt.

De senaste åren har lastbilstrafiken ökat kraftigt i Sverige. Det har skett efter politiska beslut som har gett ökade konkurrensfördelar för vägtransporterna. Ett antal politiska beslut har fattats bl.a. här i riksdagen. Vi har i Sverige i dag Europas tyngsta lastbilar. Det är en anledning till att järnvägen inte längre får tunga godstransporter. Vi har tagit bort kilometerskatten. Vi har avreglerat busstrafiken. Snart kommer nu också en ny förmånlig tjänstebilsbeskattning. Sammantaget är det klart att dessa

åtgärder ger effekt. Det är klart att SJ inte kan konkurrera på samma sätt som tidigare.

Vägraffiken betalar inte sin infrastruktural, det gäller särskilt lastbilar-na, på samma sätt som järnvägen. Lastbilar-na är subventionerade i högre grad än järnvägen. Det duger inte att som ministern säger invänta att någonting eventuellt skall hända i framtiden.

Vi behöver ett besked nu att regeringen är beredd att satsa på järnvä-gen, att vi skall ha kvar järnvägen, att järnvägen är en framtidsdel i det svenska transportsystemet och att regeringen är beredd att vidta de åtgär-der som krävs för att det skall bli så också i verkligheten, och inte bara titta på när den i stället läggs ned.

Anf. 27 KARL-ERIK PERSSON (v):

Fru talman! SJ har diskuterats den senaste tiden. Det har tyvärr inte gett en positiv utan en negativ bild. Den vrede och oro som finns bland de SJ-anställda har åtminstone vi som sitter i trafikutskottet fått och kommer att få ta del av. Alla säger: Varför gör ni ingenting?

Svaret på den frågan är ganska enkel. Vi kan göra väldigt litet i och med att budgetramarna nu är fastställda och pengarna upplåsta. Den enda som kan göra någonting i dag är regeringen. I det svar som Elisa Abascal Reyes har fått på sin interpellation finns såvitt jag ser ingenting konkret, utan ministern hänvisar när det gäller kostnadsansvaret till 1988 års tra-fikpolitiska beslut. Så som det ser ut nu skall SJ ta hela kostnadsansvaret, och det klarar inte SJ av.

I svaret står också om Statskontoret, som bedömer att det skall bli ökad konkurrens. Såvitt jag förstår gäller det busstrafiken, som också Jarl Lander berörde. Busstrafiken är gynnad på ett annat sätt. Många av de bolag som bedriver busstrafik köper in ganska fina bussar och bedriver skolskjutsverksamhet i veckorna. Det innebär att de i veckosluten kör framför allt teaterresor och andra resor till Stockholm. De kan köra ganska billigt, tack vare att intäkterna redan är intjänade under veckorna när de kör skolbuss. Det gör att de kan ha ett helt annat pris än SJ, som skall bedriva sin verksamhet av ekonomiska skäl under hela veckorna och inte bara veckosluten.

Det står också i svaret att orsaken till situationen är konjunkturav-mattning. Det blir litet grand knepigt, eftersom vi i andra sammanhang säger att det går rätt så bra för Sverige. Även om inte arbetslösheten har gått ned går det rätt så bra för Sverige. Det vore konstigt om det påverkar SJ negativt.

Man använder också argumentet att det varit höga kostnader för inve-steringar i rullande materiel. Det vet vi från när man började att upp-handla. Då sade också Stig Larsson att kostnaderna kommer att fortsätta öka, eftersom man måste bedriva upphandlingen under så pass lång tid. Då inhandlade man X 2000 från ABB. ABB hade också kravet på SJ att det måste komma kontinuerligt med beställningar. Annars skulle man inte sälja tåget över huvud taget. Man kan fråga sig om man var för snäll från SJ:s upphandling när man inte köpte på något annat ställe ute i Europa. Men vi har i alla fall tryggt en del av sysselsättningen här i Sverige.

I svaret skriver ministern att vi satsar 25 miljarder kronor på investe-ringar i ny järnväg, och det är ju riktigt. Men då måste man se till att det

Prot. 1996/97:33

26 november

svar på

interpellationer

finns någon som kör tåg på dessa spår. Annars är det att slänga pengarna i sjön.

Om man inte gör någonting nu är jag rädd att en stor del av den verksamhet som många i Sveriges befolkning är väldigt intresserade av att ha kvar i fortsättningen kommer att läggas ned. Att det finns intresse syns tydligt när jag tittar i snabbprotokollet från den 7 november. Då var det många som frågade kommunikationsministern vad hon var beredd att göra.

Jag hoppas också verkligen att kommunikationsministern inte tyckte att svaret på de fyra frågorna var lyckat, när det talas om bofinken och prislapp.

Anf. 28 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Fru talman! Transportpolitik har inget egenvärde, utan transporter skall främja andra mål, som välfärds mål, tillväxt och tillgänglighet. Vi skall ha en transportpolitik som är ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar.

Alla transportslag skall komplettera varandra. Det man nu med facit i hand kan säga blev ett av de mindre lyckade resultaten – många var mycket lyckade – av 1988 års trafikpolitiska beslut är att det har funnits en tendens till att varje trafikslag har suboptimerat sin egen verksamhet. Man har försökt slå ut varandra.

Att få fram en helhetslösning för trafikpolitiken i framtiden är en av de viktigaste uppgifterna för Kommunikationskommittén. Redan i riksdagsbeslutet 1988 fanns ett uppdrag att göra en utvärdering av detta. Vi begärde det 1992, och jag deltog själv i debatten om detta, som liknade debatten här i talarstolarna i dag. Men det fanns inget intresse.

Därför har det gått ganska lång tid innan vi kommit fram till det läge där vi nu har en kommunikationskommitté som inom några månader lägger fram sina förslag. De handlar om att vi skall ha ett på sikt ekologiskt uthålligt transportsystem totalt sett i Sverige.

Man måste sätta in järnvägstrafiken i det här perspektivet, och man måste också skilja ut järnvägspolitik och järnvägstrafik från affärsverket SJ. Järnvägspolitik är så mycket mera.

Det finns de som i dag säger att problemet löser sig med fler pålagor på lastbilstrafiken. Det gör det inte alls! Vi måste naturligtvis ha en effektiv lastbilstrafik. På sikt är jag övertygad om att vi, bl.a. med hjälp av informationsteknik, även kommer att ha betydligt effektivare lastbilstrafik. Men det är ingen lösning att ha en stor mängd pålagor på andra transportslag, oavsett om det gäller lastbilarna eller de långväga bussarna.

De långväga bussarna tas ofta upp i debatten som en orsak till att det går dåligt för SJ just nu. Men precis som Jarl Lander sade här kan man säga att det för det första finns oerhört många begränsningar för bussarna. För det andra har vi ett regelsystem som ger SJ möjligheter: Om man kan bevisa att bussar skulle skada företaget SJ, så ges ingen koncession för de busslinjerna. Det är viktigt att komma i håg.

Jag fann SJ:s ekonomiska redovisning något oroande. Det var orsaken till att jag efter ordentlig upphandling bad konsultföretaget att göra en ekonomisk genomlysning. Den har lett fram till att SJ har akuta problem i dag. Hur de skall kunna åtgärdas tänker jag ta upp i min nästa replik.

Fru talman! Jag ser med förväntan fram emot ministrarnas nästa replik, eftersom jag inte fick några svar i den föregående repliken.

Jag fick inte svar på min fråga om kommunikationsministern kommer att verka för att de miljömål riksdagen har ställt upp angående de klimatpåverkande utsläppen, som skall stabiliseras före år 2000, uppnås. Det var en enkel ja-eller-nej-fråga, men inget svar kom.

Det är ju trafiken som kommer att avgöra om man lyckas uppnå målet eller inte. Vilka politiska initiativ finns det i dagsläget? Som det ser ut i dag kommer man inte att klara av de målen.

Min andra fråga gällde om man kan offentliggöra sådana uppgifter som visar den egentliga beläggningen på tågen. SJ vägrar ju att släppa ifrån sig uppgifterna – bl.a. av konkurrensskäl, hävdar man. Ministern har inte svarat på om hon tänker verka för att detta material offentliggörs eller inte.

Den tredje frågan, om trafiken i Norrland och Mitt-Sverige får vara kvar, har hon inte heller svarat på. Men de trängsel- och effektivitetsproblem som man ofta hänvisar till när det gäller SJ gäller faktiskt södra Sverige, och många av tågen är på väg till Stockholm. Det är alltså utan rim och reson att försöka lösa de problemen genom att lägga ned trafiken i Norrland.

Kommunikationsministern har i sitt svar sagt att Kommunikationskommittén gjort beräkningar som visar att järnvägstrafiken kan öka med 70 % åren 1998–2007. Visst kan den det, men då krävs politiska beslut. Majoriteten i Kommunikationskommittén har inte redovisat några förslag som kommer att leda till en sådan ökning.

När det gäller godstransporter menar kommunikationsministern att man inte löser problemen genom pålagor på lastbilarna. Här finns en klar ideologisk skillnad. Medan Miljöpartiet menar att lastbilstrafiken i högre grad skall betala sina miljökostnader, väljer ministern att kalla det för någon form av extra pålagor.

Nu har vi en konkurrens på godssidan mellan lastbilstrafik och järnväg, och lastbilstrafiken går med stormsteg framåt, framför SJ. Om SJ får ett bra resultat handlar det om plus minus noll eller mycket små, svarta siffror. Det är svårt för järnvägen att få lönsamhet på godssidan. Därför måste man ta konkurrenssituationen i beaktande och se hur pass mycket stryk miljön skall få ta eller hur stor avgiftsbeläggning man skall ha.

Miljöpartiet har föreslagit att ytterligare 147 miljoner läggs till regeringens förslag om upphandling av interregional persontrafik. Anledningen är att vi uttröt att behovet av att resa är ganska stort men att det inte kan konkretiseras i form av verklig efterfrågan, eftersom de ekonomiska möjligheterna saknas.

En sak som talar för detta är att SJ:s beläggning till stor del är säsongsbetonad, dvs. att beläggningen är mycket stor vid storhelger och lov. Det betyder också att resandet i stor utsträckning är planerat. De ekonomiska möjligheterna är sådana att folk inte kan resa annars. Detta är ett stort problem.

Det stämmer att bara 13 busslinjer har koncession. Men titta på sträckan Östersund–Stockholm. Där står det en person fritt att välja mellan de två alternativen tåg och buss – om man inte själv har bil eller åker flygplan. Bussbiljetten kostar hälften av vad SJ-biljetten kostar, och då är

det inte så konstigt om folk väljer bussen i stället. Men vad kostar det för miljön på lång sikt, om man har så dålig beläggning på tåget?

Nu har jag framfört också en del andra synpunkter, men jag vore tacksam om kommunikationsministern åtminstone kunde svara på de tre frågor jag ställde i början.

Anf. 30 LARS BJÖRKMAN (m):

Fru talman! Jag noterar en positiv del i kommunikationsministerns svar, nämligen att hon är mån om att poängtera att det inte hjälper att föra en politik där vi försöker straffa det ena trafikslaget för att gynna det andra. Det är en bra infallsvinkel att vi med sunda ögon skall se över den här konkurrensen. Det är det enda sättet att se till att vi får en konkurrenskraftig trafik, som kan överleva på sikt.

Men trots detta finns det orosmoln. SJ:s godstrafik tappar andelar, och SJ-chefen säger i sin allmänna oro över den ekonomiska utvecklingen att banavgifterna, som flera har berört här, är av en storlek som man känner sig belastad av.

Samtidigt kan vi konstatera att statssekreteraren i Kommunikationsdepartementet Siv Gustavsson i en radiointervju säger att banavgifterna ingalunda är så höga att de täcker de verkliga kostnaderna. I själva verket täcker de bara 25 % av de kostnader som rimligen borde drabba trafikföretagen. Om den siffran är riktig, är jag tacksam om kommunikationsministern kunde kommentera detta. Det skulle nämligen innebära att vi i någon mån har reducerat debatten till att gälla den konkurrensneutrala trafik vi eftersträvar, och om vi är beredda att leva upp till detta mål.

En annan infallsvinkel jag hoppas att vi skall kunna komma in på är matartrafiken på de s.k. järnvägsartärerna, som någon har döpt dem till på senare tid. Vi vet att de relativt små trafikföretag som kör s.k. *short line*-trafik har visat sig ha en ganska stor livskraft. De har kunnat ragga upp gods på det lokala planet och matat in det på det nationella nätet. Därmed har de fyllt godsvagnarna på de av SJ trafikerade linjerna. Har man någon idé på Kommunikationsdepartementet om hur man kan fortsätta att backa upp denna verksamhet? Jag är ganska övertygad om att här finns en potential att ta vara på.

Anf. 31 ELVER JONSSON (fp):

Fru talman! Den principiella deklarationen från kommunikationsministern om att trafikpolitiken är mycket mer än SJ är naturligtvis en riktig och bra utgångspunkt. Det har också tidigare sagts i ett interpellationssvar att rättvis konkurrensneutralitet mellan olika trafikslag faktiskt också kan gynna SJ. Jag tror att det är viktigt att se till helheten. Det är inte det samma som att utelämna sund konkurrens.

Det är dock ingen tvekan om att SJ har varit oförsiktig med sin prispolitik. Priserna har höjts, och inte minst andraklassresenärerna har avstått från att åka. Det har blivit allt färre som har rest med de miljövänliga tågen, och alltfler tåglinjer kan då ifrågasättas. Jag tog upp den strategiska linjen Köpenhamn–Göteborg–Oslo, där det skulle få mycket negativa konsekvenser om inte sträckan Göteborg–Karlstad längre var personförande. Det skulle drabba såväl värmlänningar som människor i landskapet Dalsland, i Älvsborgs län och i delar av Bergslagen. SJ råder na-

turligtvis inte över alla omständigheter. Man kan också titta på banavgifterna och se om dessa ligger på en rimlig nivå osv.

Fru talman! Jag tror att det finns några saker som vi behöver slå fast.

För det första: att vi lever upp till de trafikpolitiska målen.

För det andra: att vi ser till den nationella, men också till den internationella och då främst den nordiska, infrastrukturens totala utveckling.

För det tredje: att vi främjar den sunda konkurrensen.

För det fjärde och sista: att vi inte spelar ut järnvägstrafiken mot andra, i Sverige helt nödvändiga, komplement av andra trafikslag. För persontransporter är bilen det helt dominerande.

Anf. 32 KARIN STARRIN (c):

Fru talman! Vi är helt överens om att vi måste ha en trafikpolitik som tillåter konkurrens. Det besked vi fick av kommunikationsministern och som jag tog fasta på innebar att 1988 års trafikpolitiska beslut var mindre lyckat vad gäller fokuseringen på att varje trafikslag skall bära sina egna kostnader, och att man i och med det inte vill samarbeta. Min fråga är om vi kan utveckla detta vidare och verkligen bestämma vilken trafik vi vill ha och vilken trafik vi behöver för att vi skall känna att vi har god trafik över hela landet. På så sätt kan vi också fastställa vad som är olönsam trafik.

Som norrlänning ser jag hur viktiga de långa sträckorna är för både gods- och persontrafiken. Jag förstår att detta är oerhört väsentligt och att det berör många människor just nu i den trafikpolitiska debatten.

Jag förväntar mig svar från kommunikationsministern, dels på frågan om vi nu kan vara överens om att det finns 90 miljoner kronor över för den olönsamma trafiken inför 1997, dels på frågan om vi kan förhandla oss fram till en ökad ram för det kommande långsiktiga beslutet om det visar sig att underlaget pekar på det. Jag vill också gärna ha ett besked om hur kommunikationsministern ser på att tillåta länshuvudmännen att köra mer interregional trafik och att upphandla trafik på längre sträckor än vad som är praxis – kanske tillåtet men ändå praxis – i dag.

Anf. 33 JARL LANDER (s):

Fru talman! Jag står fast vid några punkter som kommunikationsministern tog upp, bl.a. att en utvärdering om 1988 års trafikpolitiska beslut är på gång i den s.k. KOMKOM-utredningen. Detta med anledning av den trafikpolitiska proposition som skall läggas fram 1998.

Min vädjan är först och främst att vi inte skall slå sönder infrastruktur som i alla fall något så när fungerar ute i samhället förrän nästa trafikpolitiska beslut är fattat. Jag vill direkt gå in på det konkreta i de signaler vi har fått nu. Stora rubriker skriker ut: 1 500 man bort från SJ. Förlust: ca 400 miljoner kronor på årsbasis.

Detta måste klaras av! Oavsett politisk inriktning tål inte samhället att ytterligare 1 500 jobb försvinner och därtill ekonomiska förluster i femhundramiljonerkronorsklassen. Enligt signaler jag har fått har SJ fortfarande inte levt upp till 1988 års trafikpolitiska beslut – att bedriva sin verksamhet enligt företagsekonomiska normer. SJ fortsätter att behålla ett antal staber, överadministration osv. Det är verksamhet som Banverket eller andra myndigheter i samhället i princip skulle kunna ta hand om. Jag

vill påstå att mycket av denna verksamhet redan nu skulle kunna kopplas bort från SJ. På det sättet skulle vi inte nu stå under trycket att 1 500 SJ-anställda skall bort. Dessa jobb kan utföras under andra myndigheter.

Jag vill tala om för ministern att detta är uppgifter som gör att jag känner mig lurad av SJ-ledningen. Jag upprepar frågan: Finns det inte anledning av ifrågasätta ledningen för SJ för att den har kommit med felaktiga uppgifter till riksdagen och departementet?

Anf. 34 PETER ERIKSSON (mp):

Fru talman! Jag skall anknyta till det som Jarl Lander sagt. Han har haft två inlägg, och bara talat om SJ-ledningen och hur dålig den är på att sköta SJ. SJ är ändå ett av Europas mest effektiva järnvägsföretag. Naturligtvis går det att göra många förbättringar inom SJ, men det är knappast någon särskilt god debatteknik att bara skylla ifrån sig på SJ-ledningen när det i själva verket handlar om politiska beslut. Först som sist är det dessa som är orsaken till den sneda konkurrenssituationen.

Ministern säger att pålagor på lastbilar inte är någon lösning. Den svenska regeringen har ju tagit bort skatter och annat på lastbilstrafiken, och detta har gett en helt ny och annorlunda konkurrenssituation. Man måste kunna få ställa frågorna: Varför har åtgärderna så ensidigt handlat om att stärka lastbilarnas och vägtrafikens konkurrenssituation? Varför för regeringen en sådan ensidig politik? När verkligheten sedan visar sig verkar man ganska förvånad över att det har hänt någonting. Är lobbyorganisationerna från lastbilstrafiken speciellt starka i Sverige, eller finns det andra politiska skäl till att både den förra och den nuvarande regeringen ser lastbilstrafiken som framtidens trafik och gärna sätter järnvägs-
trafiken i andra rummet?

Anf. 35 KARL-ERIK PERSSON (v):

Fru talman! Kommunikationsministern säger att man inte har rest några krav på tillsättandet av en utredning efter 1988 års trafikpolitiska beslut. Det är väl inte riktigt sanning, men det behöver vi kanske inte tvista om. Det går ju att gå tillbaka till protokollen och titta i motionerna.

Det har rests många krav på att en utredning skulle ha tillsatts långt innan denna utredning tillkom, bl.a. för att titta över vilka besluten var och vilka konsekvenser de fick. Man diskuterade då, och många frågade sig, om det var bra att skilja Banverket från SJ. I samordningen mellan järnväg, lastbil och sjöfart tycker jag att sjöfarten fått ta stryk i många av frågorna.

Det var kraven innan man tillsatte Kommunikationskommittén.

Nu tror jag faktiskt att sjöfarten kommer tillbaka igen, men på ett annat sätt. Men det var inte det vi skulle diskutera. Det var faktiskt järnvägen.

Nu hänskjuter man frågorna till Kommunikationskommittén. Vad den kommer fram till vet vi inte i dag. Vad regeringen sedan gör är en annan fråga, och det vet inte heller någonting om.

I andra sammanhang brukar man inte ändra på spelreglerna under resans gång. Man brukar vänta tills en utredning har arbetat färdigt. Om man hade gjort likadant här, hade SJ fått bedriva sin verksamhet tills utredningen hade varit färdig. Eventuellt hade man skjutit till medel för

att de skulle kunna upprätthålla den trafik som nu är hotad och för att slippa de stora personalinskränkningar som är aviserade. Men nu gör man precis tvärtom. Det tycker jag är litet märkligt. I andra sammanhang sägs det att man inte kan göra någonting förrän utredningen är färdig och ligger på bordet. Nu gör man precis tvärtom. Man använder det sätt som man tycker gagnar en själv bäst.

Prot. 1996/97:33

26 november

svar på

interpellationer

Anf. 36 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Fru talman! Med förlov sagt förstod jag ingenting alls av det sista. Det är de nuvarande besluten som är fattade av den här riksdagen som innebär att Statens järnvägar inte klarar av den inriktning som man har. Nu redovisar man det här underskottet. Om vi i dag skulle stå här och lova Statens järnvägar ytterligare medel eller lova andra åtgärder skulle det vara att gå ifrån de beslut som faktiskt är fattade av den här riksdagen.

Jag vill påstå att regeringen och riksdagen har lagt fram tydliga spelregler för SJ för hur trafiken och företaget skall skötas. Det har handlat om att faktiskt sälja av en hel del, bl.a. ASG och Swebus. Det har tagit ganska lång tid innan dessa åtgärder har vidtagits. Jag har förståelse för att det har tagit lång tid innan man har kommit till den s.k. marknadsanpassning som riksdagen har fattat beslut om. Det är inte många företag i vårt land som hela tiden utsätts för goda råd och anvisningar om hur man borde göra. Nu talar jag inte bara om de 349 ledamöterna i den här kammarken. Jag talar också om landstingsråd, kommunalråd och en hel mängd av våra väljare runt om i landet. Detta är ju mycket bra. Det betyder att väldigt många av oss tycker att det är viktigt med järnvägstrafik. Det vore ännu bättre om några fler av oss använde tågen som transportmedel.

När det gäller de åtgärder som nu måste vidtas vill jag säga att är det viktigt att vi låter företaget Statens järnvägar få litet arbetsro under några veckor för att komma med förslag och en plan för hur man skall lösa sina problem. Det vore mycket olyckligt om jag stod här och sade att nu skall den och den åtgärden prioriteras framför någonting annat. Den formen av ministerstyre använder vi oss inte av i vårt land.

Däremot kan jag säga att flera av de förslag som har kommit upp i debatten här naturligtvis är sådana förslag som diskuteras både i SJ:s ledning och styrelse nu.

För år 1997 är upphandlingen av den olönsamma trafiken redan gjord. Det är oerhört komplicerat med beloppen. Många av kontrakten löper på mer än ett år. Några löper på tre år, och några löper på fem år. Jag har också sett uppgiften på 90 miljoner. Jag kan dock icke bekräfta att den är korrekt. Vi har satt folk på att granska den siffran.

Men till 1998 skall det vara en ny upphandling. Det är ju den här församlingen som bestämmer ramarna. Man kan naturligtvis diskutera om man skall upphandla andra linjer än de som upphandlas i dag. Det är oerhört viktigt. Men till syvende och sist är det riksdagen som fattar beslut om vilka linjer som skall upphandlas efter förhandlingen.

Jag skall be att få återkomma till målet år 2000. Jag har inte glömt den frågan. Det är en viktig principiell fråga.

Anf. 37 ELISA ABASCAL REYES (mp):

Fru talman! Jag anser att det är viktigt att kommunikationsministern svarar på frågan om vilken politik hon avser att föra och vilka förslag hon avser att lägga fram för att se till att riksdagens beslut uppfylls, särskilt med tanke på att hon faktiskt hänvisar till andra politiska beslut som riksdagen har fattat.

Däremot har hon fortfarande inte svarat på om hon kommer att verka för att information om beläggningen blir tillgänglig.

Fru talman! Kommunikationsministern har inte heller svarat på frågan om situationen för de olönsamma linjer som staten inte har upphandlat och som SJ hotar med att lägga ned efter juni 1997.

När det gäller de 1 500 jobben vill jag säga att vi i Miljöpartiet inte tycker att man skall driva vissa verksamheter enbart av sysselsättningspolitiska skäl. En sådan politik kan drivas in absurdum och bli mycket moraliskt tveksam. Men det är självklart att vi inte bara skall prata om SJ som företag. När vi pratar om interregional persontrafik är ju SJ det företag vi kan prata om i dag. Facket känner en stor rädsla för att dessa 1 500 bara är början. Man är rädd för att det kommer att bli ytterligare varsel i samband med att tabellen läggs i början av nästa år, eftersom man vill dra ned trafiken ytterligare i Norrland. Kommer den här trafiken att få vara kvar? Kan man tänka sig att göra någon form av upphandling? Det är visserligen riksdagen som beslutar om ramarna, men det är kommunikationsministern tillsammans med regeringen som kan lägga fram förslag på upphandlingssumman.

Anf. 38 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Fru talman! Jag skall börja med koldioxidmålet. Vi är många som är oroade för om det skall gå att uppnå det till år 2000. Det har dock skett två saker. Vi har en höjd koldioxid- och energiskatt för alla användare. De besluten är fattade. Dessutom finns det flera utredningar, utöver Kommunikationskommittén som jag tidigare nämnde, som arbetar med dessa saker. Det är Skatteväxlingskommittén, den totala översynen av vägtrafikbeskattningen och översynen av alternativa drivmedel.

Men koldioxidproblemet i trafiken är det absolut svåraste problemet att åtgärda, eftersom det inte är synligt och det går inte att rena bort. Därför är det den stora utmaningen och det riktigt svåra problemet att komma åt. Jag är orolig för hur vi skall bära oss åt. Jag tror att det behövs en mängd olika saker. En bra och konkurrenskraftig järnvägstrafik är en av de viktiga åtgärder som vill till.

Där vill jag peka på någonting som flera av talarna varit inne på, nämligen att det inte bara är SJ som är operatör. Vi har länstrafiken och *short-line*-linjerna, som vi kallar dem för. Det är oerhört viktigt att de får utveckla den kompetens som de har. Det har visat sig att persontrafiken har utvecklats riktigt bra där man har offensiva satsningar på länstrafiken. Jag tror att det kommer att vara en viktig framgångsväg.

Matartrafiken för godset var ju faktiskt ett av de viktiga argumenten för det beslut som riksdagen fattade för inte så länge sedan när det gäller avregleringen av godstrafiken.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 39 Näringsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s):

Fru talman! Elisa Abascal Reyes har frågat om regeringen är beredd att utreda taxinärningen ur de aspekter som nämnts i interpellationen och om regeringen kommer att agera på något sätt för att komma till rätta med de problem som Elisa Abascal Reyes pekar på.

Elisa Abascal Reyes har ställt sina frågor med utgångspunkt i problemen med ekonomisk brottslighet, som enligt hennes bedömning beror på den marknadssituation som uppstått på grund av avregleringen av taxinärningen. Vidare menar Elisa Abascal Reyes att ökningen av antalet taxibilar efter avregleringen lett till ökad körning utan kunder och därmed till onödig belastning på miljön.

Genom avregleringen avvecklades behovsprövningen vid nyetablering, prövningen av prissättningen, tillståndens koppling till trafikområde och kravet på anslutning till beställningscentral. Vandelsprövningen kvarstår dock och är, liksom tidigare, inriktad på faktorer av betydelse för den sökandes förmåga och vilja att fullgöra sina skyldigheter som företagare. För taxiförare har kontrollen skärpts. Även de genomgår numera en vandelsprövning med inriktning på brottslighet av betydelse för passage-rarnas säkerhet.

Avregleringen förväntades leda till skärpt konkurrens, bättre balans mellan utbud och efterfrågan, kortare väntetider, ökad kostnadspress och bättre utnyttjande av stordriftsfördelar. Enligt en av Konkurrensverket nyligen redovisad utvärdering, *Konkurrens på avreglerade marknader*, Konkurrensverkets rapportserie 1996:4, har konkurrensen ökat i storstäderna. Väntetiderna har kortats och valmöjligheterna i form av olika typer av taxi har ökat. De kortade väntetiderna har enligt en undersökning avseende Stockholms län lett till en samhällsekonomisk vinst.

Tillgängliga uppgifter tyder på att priset på privatesor med taxi efter avregleringen den 1 juli år 1990 har ökat mer än konsumentprisindex, KPI, medan det under 1980-talet i stort sett följde KPI. Prisökningen för privatesor under 1990-talet kan till sin största del förklaras av att moms – för närvarande 12,5 % – införts på taxiresor och att det införts krav på ny teknisk utrustning. Även den förbättrade servicen bör man väga in när man ser på prisutvecklingen.

En stor del av taxiresorna betalas med offentliga medel samt av företagen. De prisjämförelserna ingår inte i den statistik som jag nyss redovisade. Nya former av prissättning och rabatter har utvecklats, och företag och myndigheter har fått goda möjligheter att upphandla tjänsteresor i konkurrens. Här har den ökade konkurrensen lett till prispress. Detta gäller främst i de större städerna. Minst hälften av alla taxibilar finns i de tre storstadskommunerna och ett antal större tätortskommuner där det finns flera aktörer. En betydande del av taximarknaden har således påverkats positivt av avregleringen.

Det ökade antalet bilar efter avregleringen kan enligt Konkurrensverket ha lett till ett sämre kapacitetsutnyttjande av bilparken. Något underlag för att bedöma om det lett till ökad körning utan kunder finns inte. Främst torde väntetiderna vid taxistationen ha ökat, och negativa miljöeffekter kan därför starkt ifrågasättas.

svar på
interpellationer

Flera utredningar tyder på en omfattande ekobrottslighet, främst skatteundandragande, i flera kontantbranscher, bl.a. taxibranschen. Något underlag för att bedöma om ekobrottsligheten inom taxinäringen ökat efter avregleringen finns inte. Det kan noteras att vandelsprövningen för taxirörelser har bibehållits. Regeringen bedriver vidare ett omfattande arbete för att förstärka insatserna mot ekobrottsligheten. Bl.a. har Branschsaneringsutredningen, tillsatt i november 1995, i uppdrag att föreslå åtgärder för att sanera branscher som är särskilt utsatta för ekobrottslighet. Taxinäringen tillhör de branscher som kommer att behandlas av utredningen. Uppdraget skall slutföras senast den 1 april 1997, och ett delbetänkande kommer att redovisas inom några veckor. Vidare har 1995 års yrkestrafikutredning i betänkandet *Ny yrkestrafiklagstiftning* (SOU 1996:93) bl.a. föreslagit strängare krav på taxametrar och prisinformation. Betänkandet har remissbehandlats.

Beredningen av dessa utredningsförslag får visa om och i så fall vilka åtgärder som regeringen behöver vidta för att ytterligare förbättra förhållandena på taxinäringens område.

Anf. 40 ELISA ABASCAL REYES (mp):

Fru talman! Jag tackar näringsministern för svaret.

Näringsministern menar att jag ställt min interpellation med utgångspunkt i problemen med ekonomisk brottslighet, som enligt min bedömning skulle grunda sig på den marknadssituation som uppstått efter avregleringen.

Jag medger att det är en subjektiv bedömning, att det är min bedömning av situationen utifrån den information jag har haft.

Men den ekonomiska brottsligheten i sig är inte det största bekymret när det gäller taxibranschen i dag, såsom jag ser det. Det är av vissa skäl som jag har valt att ställa den här interpellationen just till näringsministern och inte till justitieministern eller kommunikationsministern. Taxibranschen hör ju annars till Kommunikationsdepartementets arbetsområde.

Min bedömning av situationen, efter många kontakter med yrkesverksamma och berörda inom branschen, är att den har lett till uppenbara problem för företagen i branschen.

Näringsministern hänvisar till Konkurrensverkets rapport 1996:4 och säger att konkurrensen har ökat. Det råder inte någon tvekan om det eftersom antalet nyetableringar markant har ökat sedan avregleringen.

Men det intressanta är inte hur pass många nyetableringar som har skett, utan på vilket sätt de har skett och under vilka villkor åkare och förare i dag arbetar.

Jag kan egentligen inte styrka mitt påstående om att branschsituationen har förvärrats. Därför vill jag ha en utredning som gör en samlad bedömning av situationen, av taxiföretagandets villkor.

Näringsministerns svar i dag beskriver t.ex. inte hur många företag som gått i konkurs sedan avregleringen. Det säger inte något om hur den genomsnittliga soliditeten ser ut, en mycket relevant fråga i dag eftersom det är mycket lätt att via de stora taxiväxlarna gå in och starta ett eget taxiföretag. Det säger heller inte något om hur många friåkare det finns och under vilka villkor de arbetar. I det fallet kan man titta på arbetsti-

derna. Då ser man att de arbetar oerhört hårt för att kunna betala sina kostnader. Det är i dag stora problem med lönsamheten för friåkarna.

Ministern säger inte heller någonting om situationen när det gäller de medelstora företagen, åkarna med flera bilar. För dem har situationen blivit sådan att man kan ifrågasätta om det över huvud taget är möjligt att få lönsamhet i vissa delar av landet. Här är det mycket stor skillnad mellan glesbygd och storstad.

Av medmänskliga skäl bör man utreda taxiförarnas situation, som blir alltmer ansträngd. Men framför allt är det en viktig branschfråga. Taxiförretagandet har blivit en möjlighet för vissa människor att ta sig ur långtidsarbetslöshet. Det är ett nytt försök att börja med egenföretagande. Därför bör man utreda situationen som den ser ut i dag och ta den kritik som framförts på allvar.

Näringsministerns svar i dag beskriver bara en uppstyckning av branschen i olika problem. Det jag efterfrågar är en samlad bedömning just ur det perspektiv som är näringsministerns arbetsområde.

När det gäller miljön hänvisar jag till en utredning som gjorts av Taxi Göteborg. Den visar klart och tydligt på den enorma påfrestning det innebär att ha tomma bilar. Det är möjligt att väntetiderna vid taxistationerna har förkortats. Men det säger ändå ingenting om t.ex. hur mycket friåkarna åker. Det är sant att det påståendet kan ifrågasättas, men det finns inte heller något belägg för att hävda motsatsen. Det här måste vi utreda. Varje belastning på miljön, i synnerhet i en sådan här form, är värd att undvika.

Anf. 41 STEN ANDERSSON (m):

Fru talman! När jag läser interpellationen och lyssnar på interpellanten får jag intrycket att hon vill gå tillbaka till det gamla "Var god dröj!". Men det skall vi väl ändå inte göra.

Den avreglering som genomfördes har haft positiva effekter. Det har blivit mindre köer, kortare väntetider och i många fall lägre priser. Vi svenskar har lärt oss att vi inte alltid skall ta den första bilen i kön.

Men det har även inneburit problem. Det har t.ex. blivit överetablering, vissa har försökt att tjäna snabba pengar, och det har gjort att taxi har fått ett dåligt rykte.

Jag blir som svensk ledsen när jag hör att turister, utländska resenärer, som kommer till t.ex. Arlanda blir debiterade 1 500 kr för en resa in till Stockholm. Det måste vara den absolut sämsta PR som Sverige kan få till den som besöker Sverige för första gången.

Däremot tycker jag inte att svenskar generellt skall klaga. Var och en som är läskunnig har ju inte kunnat undgå den debatt om taxi som har varit. Att som taxiåkare då bli snuvad på stora pengar tycker jag är litet onödigt. Man borde veta hur man skall agera i det fallet.

I Malmö, som är det område som jag känner till bäst, vill jag påstå att det råder om inte krigstillstånd inom taxibranschen så näst intill.

Det är svårt för de seriösa att klara sig. Jag vågar nästan påstå att det inte går att köra helt "vitt". Det är i praktiken omöjligt. Polisen har tyvärr blivit uppsplittrad på grund av att man har omorganiserats, vilket har inneburit att de poliser som tidigare sysslade med de här frågorna på heltid nu delats upp på närpolisdistrikt. Därmed försvinner kompetensen, och man kan inte bli uppdaterad på ett bra sätt.

Prot. 1996/97:33

26 november

svar på

interpellationer

Jag har hört talas om alla möjliga och omöjliga sätt att fuska i den här branschen. Häromdagen hörde jag någon berätta om körboken. Man startar klockan sex på morgonen och skriver 6.00 i boken. Sedan, när klockan blir sexton, klämmer man till med en etta framför. Därmed har man börjat köra kl. 16.00, trots att man egentligen har börjat kl. 6.00.

Sedan har vi taxametrarna. Vi har här i riksdagen hört att det nu skall bli nya taxametrar, som skall vara bättre och effektivare. Dessvärre, eller dessbättre, är människan så uppfinningsrik att det inte dröjer många dagar förrän någon kommit på ett knep för att tömma även dessa. Jag tycker att tömningsreglerna är för generösa. Det är i dag ett för stort antal som får tömma men som inte borde få det.

Vi ser också att människor kör med a-kassa eller med sjukpenning och att de kör helt svart. Jag har ett förslag till statsrådet, som han kan tänka på. Det kommer egentligen från Ulf Adelsohn. Varför inte sköns-taxera? Man kunde ha en gräns för alla taxibilar, och de som går över den får betala skatt på det. Det skulle innebära att de som i dag medvetet fuskar och inte betalar in någon skatt alls skulle få det mycket besvärligare.

Anf. 42 KARL-ERIK PERSSON (v):

Fru talman! Jag har några kommentarer till interpellationssvaret till Elisa Abascal Reyes.

Mycket av svaret bygger på vad Konkurrensverket har tyckt och tycker i olika utredningar osv. Det handlar väldigt litet om vad regeringen tycker och tänker. Det kanske inte är Konkurrensverkets uppgift att titta på de här delarna – vad betyder avregleringen för kunden, vad händer med kunden, vad kostar det att åka taxi och vet man över huvud taget vart man kommer? Det enda man egentligen skriver är att priset har blivit högre, och det kan man väl hålla med om, för den som inte vet vilket bolag han åker med.

Sten Andersson var litet grand inne på det här med att vara kunnig. Det handlar inte bara om att vara läskunnig, utan man måste veta hur marknaden fungerar för att över huvud taget kunna utnyttja det här med olika bolag. Det finns fantasipriser. Här håller jag med Sten Andersson. Kommer man till Arlanda som turist finns det tavlor i luftslussarna – jag tror nog att Anders Sundström har sett dem – där det på 12 à 16 språk står beskrivet hur man åker taxi i Sverige. Har inte näringsministern upptäckt dem tycker jag att han skall titta efter. De sitter alltså i luftslussarna. Jag tror faktiskt inte att det första man gör när man kommer till ett land och vill åka taxi är att titta på ett sådant ställe för att se hur taxiverksamheten bedrivs i landet, så att man inte blir lurad på stora summor pengar.

Det står också i svaret att det här har varit bra därför att man har kunnat få rabatter vid upphandling. Jag förstår egentligen inte problematiken. Kunde man inte göra bra upphandlingar före avregleringen är det väl inte denna som gjort att det har blivit bättre möjligheter nu, utan i så fall har man kanske fått bättre upphandlare. Det är ju väldigt illa om man har varit så dålig på detta att man måste avreglera en marknad för att det skall bli bättre möjligheter till upphandling.

Man skriver också i svaret att det här finns något underlag för att bedöma om ekobrottsligheten inom taxinäringen har ökat efter avregleringen. Då skulle jag vilja fråga: Har den minskat, eller är den på en accepta-

bel nivå? Eftersom svaret antyder att den inte har ökat måste motfrågan bli denna.

Finns det en brottslighet kring detta borde man ju kunna göra någonting åt det. Nu väntar man på en utredning, och det gör mig litet funder-sam. I den förra interpellationsdebatten, med kommunikationsministern, hörde vi att utredningen kördes över innan den hunnit lägga fram sitt förslag. Här väntar man. Som jag sade åt kommunikationsministern an-vänder man sig av utredningarna eller icke på det sätt som mest gynnar en själv. Det är olyckligt. Men det här brukar vara ett stående svar: Finns det en utredning så väntar man tills den är färdig – oavsett vad man tycker eller tänker, oavsett vad som händer och sker under tiden.

Vi får nu bara hoppas att den här utredningen snabbar på, så att man kan konstatera det som många av oss redan vet – både att ekonomisk brottslighet förekommer och att prissättningen är helt oacceptabel för många kunder. Det handlar inte bara om läskunnighet. Man kan gå till de ställen där det förut sagts att man skall titta, nämligen taxistolparna, och titta vilka som finns där. Ja, inte är det väl de mest seriösa bilarna som finns där.

Kan man det här så klarar man av det. Det är dock många som har kommit till Stockholm, t.ex. äldre som hälsar på sina barn, och trott att de skall komma till rätt ställe till rimligt pris men som helt enkelt har blivit lurade. Det finns otaliga bevis för detta.

Anf. 43 Näringsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s):

Fru talman! Jag börjar med Elisa Abascal Reyes, som tar upp den här frågan från företagets eller den anställdes perspektiv. Jag vill då säga att den här branschen på intet sätt är unik i dag. Den har varit unik genom att den var reglerad och var ett slags monopolbransch. I dag kan man säga att taxibranschen lever under samma villkor som åkerinäringar i övrigt, t.ex. lastbilsåkerier, bussåkerier, entreprenadmaskinsbranschen eller någonting annat. Att börja hitta lösningar för yrkesgrupper genom att ge dem någon form av monopol – återinföra sotningsmonopolet, höll jag på att säga – tycker jag inte är någon speciellt bra väg att gå.

Vad det handlar om är att se till att vi har arbetsmiljör regler, skatteregler och trafikregler som gör att de som jobbar i den här branschen kan ha anständiga villkor. Jag ser alltså ingen väg tillbaka där.

Den andra frågan handlar om huruvida det här är bra ur miljösynpunkt. Jag vill hävda att det finns stora fördelar. Ta ett sådant stort område som upphandling av färdtjänst. Färdtjänst gick faktiskt inte att upphandla i konkurrens tidigare – jag har ganska lång erfarenhet av just det exemplet. Avregleringen innebär att man nu kan upphandla och få samåkning till helt andra priser och minska det här med att man skjutsar en och en i varje bil. Därmed minskar man också tomkörningarna. Det blev också möjligt att ta upp passagerare i olika trafikområden och även därmed minska tomkörningarna. Avregleringen har alltså helt säkert lett till minskad tomkörning och mindre utsläpp.

Den tredje frågan ställdes av Sten Andersson. Han frågar om man kan hitta något sätt att skärpa lagstiftningen och regelverket för att förhindra ekobrottslighet. Det här är ju den viktiga frågan. Vi har i alla kontant-branscher i dag en alltför hög brottslighet. Det finns litet olika utredningar, bl.a. den som Sten Andersson pekar på: Ulf Adelsohns ekobrottsbe-

redning. Den ekobrottsberedningen kommer med ett förslag – den har inte levererat det ännu, men det har funnits i tidningarna – som går ut på att man skulle ta betalt per kvadratmeter. Jag vet inte hur man gör när det gäller bilar. Det där väntar vi med spänning på. Det är helt klart att vi måste hitta en mycket skarpare lagstiftning än den vi har i dag, ty problemen breder ut sig i de här kontantbranscherna.

Sedan säger Karl-Erik Persson att det gick att upphandla i konkurrens. Jag vill då peka på att man i den gamla lagstiftningen hade sina trafikområden. Inom dessa fanns det ingen konkurrens. Man fick inte heller ta upp passagerare hur som helst när man hade skjutsat folk från ett trafikområde till ett annat. Avregleringen innebar alltså ett oerhört kraftigt pressat pris inom väldigt många områden.

Nu skall det sägas att taxibranschen ser väldigt olika ut i storstäderna och på landsbygden. Men genomgående är det samhället som är största kund. De samhällsbetalda resorna är den största posten. Där har det faktiskt inneburit stora vinster.

Jag vill också säga till Karl-Erik Persson: Ekobrottsligheten är ett bekymmer. Jag tror dock inte att man kommer åt det genom att återreglera taxinäringen, lika litet som om man skulle återreglera t.ex. lastbilsåkerinäringen. Den var ju också reglerad på samma sätt en gång i tiden.

Anf. 44 ELISA ABASCAL REYES (mp):

Fru talman! Jag har varken i interpellationen eller i den här debatten tagit ordet återreglering eller monopol i min mun, och jag tänker inte svara för det heller. Däremot har jag begärt en genomlysning av branschen utifrån de villkor som jag har beskrivit. Det är också anmärkningsvärt, vilket jag tycker är talande för den bild som näringsministern verkar ha av denna bransch, att han t.ex. nämner den upphandling som har skett i form av samhällets tjänster. Då kan man ju bara tala om de större företag och de åkare som är anslutna till växlar. Friåkarna har ingen upphandling och ingen kontakt med samhället. Vad har de för villkor?

Det är självklart på det sättet att man inte kan föreslå åtgärder utan att utreda dem. Men varför denna ovilja till att utreda branschen ur detta perspektiv? Näringsministern hänvisar till att så många andra branscher har samma problem. Ja, det stämmer säkert. Men i denna bransch är det åtminstone möjligt att via en utredning se vilka samverkansformer som kan vara intressanta och vilken form av reglering som kan vara intressant för att få en bättre situation för företagandet.

Näringsministern gjorde en åtskillnad mellan företagarens och förarens villkor. I dag finns denna åtskillnad i många fall inte, därför att företagaren och föraren är samma person, vilket gör att pressen på att klara detta ökar ytterligare.

Den studie som näringsministern tog upp i sitt svar och som behandlar Stockholms län behandlar ju inte de miljömässiga vinsterna i ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är värt att notera.

Däremot vill jag säga att jag inte delar den syn som framkommit angående taxibranschen, dvs. att särskilt skurkar och fuskisar skulle söka sig till den. Jag tror att det är gagnlöst att i längden reagera på det symptomartade sättet att jaga bovar. Det går inte att arbeta på det sättet. Man måste titta på varför fuskets förekommer. När vi tittar på en sådan sak som förarboken, vilket Sten Andersson tog upp i sitt inlägg, är det ingen män-

niska som tycker att det är särskilt roligt eller som tjänar på att jobba 13 timmar per dygn. Det är krav på lönsamhet för att klara ekonomin i företaget som gör att man mer eller mindre tvingas till detta. Det är inte roligt att behöva sitta 13 timmar i en bil.

Utifrån detta perspektiv måste man fråga sig varför de som fuskar fuskar. Finns det något belägg för att säga att det bara är skurkar? Ministern hänvisar till vandelsprövning, vilken inte entydigt avgör vilka som skall ge sig in i branschen, men den har självklart en mycket stor betydelse.

Detta är sådana saker som jag anser att vi bör få belysta, och jag kan, som sagt, mycket väl acceptera att ministern i dag inte är beredd att föreslå några åtgärder. Men varför kan det inte göras en utredning av denna bransch utifrån det perspektiv som jag har nämnt?

Anf. 45 STEN ANDERSSON (m):

Fru talman! Trots påståenden om motsatsen hävdar jag att det företag som medvetet anlitar personer som går på a-kassa och sjukpenning är skurkar, och det förekommer procentuellt sett säkert oftast i taxibranschen. Kommunerna hjälper till, eftersom de alltför ofta tar det lägsta anbudet. Ibland hör man talas om anbudssummor som inte går ihop. En kommun i Skåne antog ett bud på färdtjänst för 40 kr per mil. Det är helt orimligt. Det varade ett halvt år, sedan brakade det ihop. Kommunerna borde skaffa litet kompetens och inte bara säga att de skall tjäna pengar, eftersom de kan förlora taxiservicen i ett stort område.

Det borde vara på det sättet att inte vem som helst kan få tömma. I dag kan man gå till en s.k. tömmare och beställa slutsumman. Det fixar han. Det kan inte vara meningen.

Det är rätt som statsrådet säger att många taxichaufförer på landsbygden är mycket irriterade över det som de kallar de onödiga och dyra apparater som de tvingas ha. De har ingen nytta av dem. Om de kör en person till t.ex. kyrkan kostar det exakt samma summa varje gång. Det går inte att dribbla med den. Detta har alltså två sidor, en storstadssida och en landsbygdssida.

Statsrådet nämnde en annan bransch som inte är riktigt vit, nämligen lastbils- och lastvagnsbranschen. Titta på alla skattemärken på lastvagnar! Bland dessa fordon kan man hitta både husvagnar och motorcyklar.

Anf. 46 KARL-ERIK PERSSON (v):

Fru talman! Det skulle ha varit roligt att ha en debatt med näringsministern om sotningsväsendet. Såvitt jag vet var det kommunerna som avskaffade monopolen, inte regeringen. När det gäller taxibranschen var det väl egentligen regeringen som avskaffade monopolen genom ett beslut. Vi gick från en reglerad marknad till en avreglerad marknad. Det är väl sanningen.

De vinster som görs genom samåkning inom färdtjänsten görs tack vare att människor anmäler till en central att de skall åka. Denna central fördelar bilar och lägger upp planer. Det har ju förekommit kritik på vissa håll när det gäller att människor har hamnat på fel ställe på grund av det har varit fel personal på de centraler som dirigerar bilarna. Det är inte avregleringen i sig själv som har gjort att samåkningen har ökat, utan det

beror på att kommunerna har ställt dessa krav. För att få dessa körningar måste man rätta sig efter detta. På det sättet har det gått till.

Jag tror faktiskt att en viss reglering inom den s.k. marknaden skulle vara bra, både ur ekonomisk synpunkt och ur brottslighetssynpunkt och även på många andra sätt.

Näringsministern och trafikutskottet har varit i Hong Kong. Där har regeringen bestämt t.o.m. färgen på bilarna. Så långt har vi i Sverige aldrig gått.

Anf. 47 Näringsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s):

Fru talman! Det är fint i Sverige.

Jag skall upprepa litet grand. Varför vill jag inte ha någon särskild utredning? Jag anser inte att taxibranschen har ett specifikt problem. Jag anser att taxibranschen har ungefär samma bekymmer som väldigt många andra kontantbranscher. Detta finns på Sergels torg, och Sten Andersson nämnde några andra åkerirörelser. Därför måste man hitta regler som gör att man kan hantera just detta. Därför tycker inte jag att det finns något särskilt motiv att se över just taxibranschen.

De människor som på ett eller annat sätt blir uppskörtade på Arlanda tycker jag skall komma ihåg att länsstyrelsen här i Stockholm faktiskt har ett ansvar, och de bör ta kontakt med länsstyrelsen när sådant inträffar. Då skall dessa tillstånd dras in. Det tror jag är viktigt att säga.

Jag tycker att Karl-Erik Persson blandar ihop två saker. Det första var svaret på interpellationen, att samordningen som vi har åstadkommit genom de nya upphandlingsregler som har med avregleringen att göra minskar belastningen på miljön. Men avregleringen i sig sänker också priset kraftigt. Kostnaden för upphandlingen av samhällsbetalda resor har kraftigt reducerats sedan 1990. Det är mycket stora belopp som tidigare gick till taxiåkning som nu kan användas till vård och omsorg. Det finns ingen anledning att återgå till det gamla systemet.

Anf. 48 ELISA ABASCAL REYES (mp):

Fru talman! Näringsministern upprepar tålmodigt att det inte finns några specifika skäl till att göra en särskild utredning om denna bransch, eftersom den lider av samma problem som alla andra kontantbranscher.

Alla mina inlägg syftar till att visa att problemet hos taxibranschen inte är enbart det som drabbar den för att den råkar vara en kontantbransch utan också grundar sig t.ex. på överetablering.

Att man inte vill återreglera fullständigt behöver inte betyda att man står handfallen och inte har några alternativ och inte ens är beredd att utreda vilka problemen är och inte är beredd att se vilka åtgärder som kan vara rimliga.

Avreglering sänker visserligen priset kraftigt. Men hur går det med lönsamheten, och blir det möjligt att ha ett seriöst företagande i denna bransch?

Näringsminister Anders Sundström säger att det inte finns några specifika skäl att utreda den här branschens problem, eftersom han uppenbarligen har deklarerat att de problem som jag har tagit upp med marknadsstruktur när det gäller små och medelstora företag och jätteföretag inte existerar. Därför vill jag veta vad han grundar sin bedömning på.

Jag har nämligen efter den här debatten inte någon som helst uppfattning om vad den bedömningen skulle grunda sig på. Inte heller har jag fått svar på frågan om hur ministern förhåller sig till detta. Att man inte skulle ta till särskilda åtgärder för vissa branscher stämmer inte. Det finns en rad exempel på att Anders Sundströms egen regering faktiskt har age- rat specifikt branschgynnande. Bilaccisen exempelvis slopades för att gynna nybilsförsäljningen. Det är självklart en åtgärd riktad till svensk bilindustri, och detta är bara ett av många exempel.

Jag föreslår alls inte att taxibranschen skall gynnas via något slags selektiv subvention – absolut inte! Men att man inte ens vill utreda saken tolkar jag så att ministern helt enkelt nonchalerar de problem som finns och de människor som arbetar med det här och som drabbas av de negativa konsekvenserna.

Anf. 49 Näringsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s):

Fru talman! Elisa Abascal Reyes, jag nonchalerar alls inte detta. Men jag anser inte att detta är ett specifikt problem för taxinäringen. Man kan visst upphandla av andra än det stora företaget på orten. Jag kan ta min egna resor som exempel.

Regeringskansliet har av en liten taxiåkare upphandlat mina transporter från Kallax till Piteå; detta till ett mycket konkurrenskraftigt pris. Det går visst att göra på det sättet. Det kan samhället alltså göra.

Det som det är viktigt att konstatera är anledningen till att de här människorna måste jobba så långa skift. Skälet till att de har så svårt att klara sig är ju att branschen i sig inte är riktigt sund. Det beror på att det finns brister. Någon eller några fuskar på ett eller annat sätt. Därför gäller det att hitta ett skattesystem som gör att det blir svårt att fuska. Man måste alltså hitta en lagstiftning för yrkestrafiken som gör det svårt att fuska. Därför gör vi saker. Vi har således tillsatt Branschsaneringsutredningen, Yrkestrafikutredningen och Ekobrottsberedningen för att den vägen försöka komma åt bl.a. de problem som finns i branscher med väldigt mycket av kontantersättning.

Jag tycker att det är fel att peka ut taxinäringen som en speciellt svart bransch. Detta förekommer ju i alla branscher som har sådana här bekymmer. Därför måste vi försöka hitta regelverk som gör det svårare att fuska och som gör det lättare att leva på sin lön i de här branscherna. Men det skall ske med bibehållen *hård* konkurrens i dessa branscher.

Överläggningen var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslöt kl. 16.33 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 18.00.

10 § Svar på interpellation 1996/97:56 om nedläggning av mätstationer på västkusten

Anf. 50 Miljöminister ANNA LINDH (s):

Fru talman! Per Lager har frågat mig om jag på något sätt avser ingripa så att mätstationerna vid Hallands Väderö och i Lysekilsområdet kan behållas.

De mätstationer Per Lager åsyftar används ca 25 gånger per år för mätning av bl.a. näringsämnen och plankton. Mätningar utförs även av SMHI vid andra stationer på västkusten, sammanlagt vid 37 stationer. Vid 8 av dessa sker mätningar 10 till 20 gånger per år. Utöver dessa utför även Norge mätningar 12 gånger per år vid flera stationer mellan Norge och Danmark som kompletterar Sveriges provtagningar i Skagerrak.

Det finns även kustvattenprogram som finansieras med regionala medel med månadsvisa observationer i det fria vattnet vid 30 stationer. De sträcker sig från Öresund upp till norska gränsen och täcker svenskt territorialvatten. Motsvarande kustvattenprogram finns även på den danska och norska sidan, liksom ett antal lokala recipientkontrollprogram på västkusten.

Enligt Naturvårdsverket, som är ansvarigt för det nationella miljöövervakningsprogrammet, har Västerhavet även efter den föreslagna neddragningen väl fungerande miljöövervakning. Verket måste självfallet optimera sina mätinsatser inom ramen för tilldelade medel för att kunna följa tillståndet i alla Sveriges havsområden.

Naturvårdsverket har i år på regeringens uppdrag redovisat förslag till framtida inriktning och omfattning av den nationella och regionala miljöövervakningen. Med anledning av redovisningen har en särskild utredare tillkallats. Han har som uppgift att granska dagens miljöövervakning och utarbeta förslag till verksamhetens fortsatta inriktning, omfattning, struktur och finansiering.

Utredningen, som just har påbörjats, skall redovisas senast den 1 mars 1997. Härav kommer bl.a. att framgå vilka delar som är att betrakta som statliga kärnverksamheter och som skall utföras och samordnas av Naturvårdsverket. Utredningen skall också analysera förutsättningarna för ökat sektorsansvar för miljöövervakningen.

Den miljöövervakningsnämnd som finns vid Naturvårdsverket kommer att prioritera den nationella miljöövervakningen inom givna anslagsramar. Det är självfallet mycket angeläget att klarlägga miljöförhållandena såväl i Västerhavet som i Östersjön.

Förslaget att begränsa övervakningen i marin miljö måste ses mot den samlade miljönyttan av anslagen för miljöövervakningen. Avvägningen inom verket har enligt verket ansetts skälig att göra utifrån såväl miljömässiga som finansiella synpunkter. Jag kommer att hålla mig informerad om möjligheterna att upprätthålla en tillfredsställande nivå på redovisningen.

Avgörande för miljöövervakningens framtid är ställningstagandena till resultatet från den nyligen tillsatta utredningen om den framtida miljöövervakningen i dess helhet, som förväntas i början av 1997.

Prot. 1996/97:33
26 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 51 PER LAGER (mp):

Fru talman! Jag tackar miljöministern för svaret, men jag är dessvärre inte nöjd.

I svaret säger ministern bl.a. att Naturvårdsverket måste optimera mätinsatserna inom ramen för tilldelade medel. Det är ju riktigt. Men hur går det ihop med att lägga ned intensivstationerna vid Bohuskusten? Just de stationerna, med sådan hög mätfrekvens, rekommenderas bl.a. av Helsingforskommissionen och Oslo-Paris-kommissionen, internationella organisationer till vilka Sverige är anslutet.

Intensivstationerna behövs, både till havs och i kustzonen, för att kunna följa och förklara processer, utveckling och trender med både kemiska och biologiska parametrar. Övergödningen av kustvattnet fortsätter, med sjunkande syrgashalter i bottenvattnet som följd, trots alla de åtgärder som vidtagits för att minska närsaltstillförseln. Detta är en viktig miljöfråga, och den samlade sakkunskapen är enig om betydelsen av mätningarna.

Det finns inget annat mätprogram i dag som ens hjälpligt kan ersätta intensivstationerna i Skagerrak. Stationerna har kontinuerlig övervakning av förekomst av giftiga alger och andra skadliga planktonförekomster. Verksamheten kostar en bråkdel jämfört med vad samhället satsar på åtgärdsprogram. De två stationerna utanför Lysekil motsvarar en årlig kostnad på omkring 1 miljon, jag tror att man räknar med närmare 960 000 kr.

Måste det skäras optimalt vore det enligt forskarna betydligt mer lämpligt att skära på de lågfrekventa stationerna, som bara kan mäta tillståndet och inte förklara orsakerna. Varför föreslår då Naturvårdsverket tvärtom, kan man undra. Och vad anser ministern egentligen om denna plötsliga nedläggning? Anser inte ministern att den kontinuerliga miljöbevakningen behövs för att vi skall kunna leva upp till våra egna nationella miljömål och våra internationella åtaganden?

Anf. 52 Miljöminister ANNA LINDH (s):

Fru talman! Det är klart att miljöövervakningen är oerhört viktig och central och att den även skall prioriteras. Samtidigt är det naturligtvis så att när vi gör besparingar får det konsekvenser. Men i det här fallet menar Naturvårdsverket att man ändå klarar övervakningen.

Jag kan inte sätta mig över experternas utlåtanden om hur de skall göra övervakningen. Naturvårdsverket har ansvaret för övervakningen. Naturvårdsverket har en egen nämnd som också gör bedömningar och prioriteringar. Det måste ligga på deras fulla ansvar att göra den här bedömningen.

Man har gjort bedömningen att man i det här fallet kan minska antalet stationer. Man har dessutom framhållit att det finns andra, framför allt Norge, som gör en hel del mätningar i området, också från fartyg, och att det är viktigt, speciellt i tider med knappa resurser, att vi faktiskt försöker att hitta samverkansmöjligheter och försöker att använda resurser så op-

timalt som möjligt. Då är det viktigt att t.ex. de norska undersökningarna också utnyttjas optimalt.

För framtiden är det viktigt att vi hittar ett bra system som tillåter en bra miljöövervakning. I det avseendet räknar jag med att vi kommer att få ett bra underlag av utredaren i början av våren. Jag förutsätter att vi då kommer att kunna se vad som är Naturvårdsverkets ansvar, men också hur andra samhällssektorer skall vara med och betala för att vi skall få en effektiv miljöövervakning inom hela samhället.

Anf. 53 PER LAGER (mp):

Fru talman! Miljöministern! I interpellationen har jag nämnt Hallands Väderö. Där har SMHI faktiskt nått upp till gränsen för vad man kallar högfrekvent mätning. Man kommer upp till 20 mättillfällen. Där går gränsen. Det gör man på Fladen och Anholt i Kattegatt. Men när det gäller Skagerrak är det faktiskt bara Släggö och Broa, som de kallas, utanför Lysekil som är högfrekventa stationer.

Man kan fråga sig vad ett avbrott i mätserierna kostar av förlorad kontinuitet. De här mätningarna har pågått sedan 1989. Vad betyder det att missa övervakningen av miljögifterna, övergödningen och de giftiga algerna, att inte kunna upptäcka plötsliga förändringar och, inte minst, vad betyder förlusten av kompetensen? För det är det som det handlar om.

”Planktongruppen” på Kristinebergs marinbiologiska station är ackrediterad och står för kvalitetssäkring. Den ingår i det nationella ansvaret. Ett avbrott är mycket svårt att reparera, vad jag har förstått av forskarna. Det är ungefär som om man skulle sluta ta pulsen på en patient mitt under pågående operation. Det är inte särskilt lyckat.

Regeringen har tillsatt en utredare som skall granska miljöövervakningen och komma med förslag senast den 1 mars 1997. Varför, ministern, kan man inte skjuta upp beslutet om intensivstationerna tills utredningen är klar?

Anf. 54 Miljöminister ANNA LINDH (s):

Fru talman! Som jag sade redan i mitt tidigare inlägg är det Naturvårdsverket som måste göra bedömningen av hur man bäst och effektivast använder sina resurser. Man skall komma ihåg att Skagerrak inte blir utan mätningar på grund av den här nedläggningen, som det nästan låter som om Per Lager menar.

SMHI har fyra stationer kvar i Skagerrak. Norge gör mätningar 12 gånger per år vid flera mätstationer mellan Norge och Danmark i Skagerrak. Vi får kanske, som jag sade, också lära oss att samordna våra resurser bättre och mer utnyttja t.ex. de norska mätningarna.

Jag måste lita på Naturvårdsverkets tolkning, som är att det är på det här sättet som man effektivast använder sina resurser. Jag kan inte sätta mig till doms över hur dess egen miljöövervakningsnämnd och dess egna experter gör bedömningen att de bäst klarar miljöövervakningen.

Det som jag tycker är viktigt är att vi får en bra miljöövervakning för framtiden, och det hoppas jag att vi får genom att sektorerna kommer att ta ett större ansvar, så att varje sektor är med och betalar en ordentlig miljöövervakning i det svenska samhället.

Anf. 55 PER LAGER (mp):

Fru talman! Det olyckliga är, som jag ser det, att forskare och Naturvårdsverket inte är överens. Det har ju sedan 1970-talet varit känt att syret i vissa av västkustens havsområden har minskat, bl.a. på grund av eutrofieringen. Detta har drabbat de skyddade områdena, som är oerhört viktiga för reproduktionen av fisk. Gullmarsområdet, utanför vilket de här stationerna ligger, är ett naturskyddat område med endast liten lokal påverkan, och en så liten påverkan finns också vid de andra stationer som ministern nämnde. Recipientkontrollerna ligger ofta vid utsläppsställen och kan inte mäta de stora flödena. De aktuella intensivstationerna är viktiga eftersom man där kan studera den storskaliga påverkan.

Är det ändå så att intensivstationerna på västkusten skall läggas ned – trots enligt min mening starka vetenskapliga skäl och såvitt jag har förstått i strid med miljömål och internationella överenskommelser och till synes mot vanligt sunt förnuft – utgår jag från att också de motsvarande stationerna i Östersjön läggs ned. Eller gäller något annat för dem? Var finns i så fall logiken?

Hur kommer det sig att en så viktig miljöverksamhet skrotas för en i detta sammanhang ”billig” miljon, som jag tidigare var inne på? Är det inte väl kortsiktigt? Egentligen är det väl att ha förlorat perspektivet. Jag vädjar till ministern: Skjut upp beslutet tills utredningen är klar!

Anf. 56 Miljöminister ANNA LINDH (s):

Fru talman! Jag skjuter inte upp något beslut. Det är Naturvårdsverket som fattar beslut om detta, inte regeringen. Jag tycker att det är viktigt att framhålla att det här inte är fråga om någon tävling om hur många mätstationer olika områden i Sverige har. Här är det experterna på Naturvårdsverket – och även där finns det ett antal forskare, Per Lager – som bedömer att man kan göra den här neddragningen på miljöövervakningsprogrammet och ändå klara de miljömål som man har satt upp och den verksamhet som man behöver ha.

Jag förlitar mig alltså på att Naturvårdsverket gör en riktig bedömning. Vi får väl återkomma när vi ser hur den faktiska utvecklingen i Västerhavet och runt Skagerrak är och titta på vilka åtgärder som vi behöver göra för att faktiskt förbättra situationen när det gäller de miljöproblem som vi upptäcker genom de här mätningarna. Jag tror att det blir en viktig uppgift framöver.

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på interpellationerna 1996/97:60 och 69 om ansvaret för sanering av miljöskadade områden

Anf. 57 ANDRE VICE TALMANNEN:

Eva Eriksson har blivit sjuk, och det finns ingen från Folkpartiet som nu kan emot svaret. Däremot finns Dan Ericsson närvarande i kammaren.

Prot. 1996/97:33

26 november

*Svar på
interpellationer*

Anf. 58 Miljöminister ANNA LINDH (s):

Fru talman! Eva Eriksson har frågat mig om vad regeringen avser att vidta för åtgärder för att snabbt komma till rätta med problemen med nuvarande rättsläge när det gäller markägarens ansvar för föroreningar. Dan Ericsson har frågat mig vad jag avser att göra för att undanröja möjligheterna till fribrev för miljöförstörande verksamhet som har skett före den 1 juli 1989. Båda hänvisar till Regeringsrättens dom avseende ansvaret för Klippans Finpappersbruk att delta i sanering av Järnsjön. Jag har valt att besvara de båda interpellationerna i ett sammanhang. Som Eva Eriksson och Dan Ericsson vet kan jag dock inte uttala mig angående ett enskilt ärende.

De frågor som Eva Eriksson och Dan Ericsson ställer är högst relevanta, och det är viktigt att hitta bra lösningar.

Frågan om ansvar för förorenad mark är av stor betydelse för det praktiska miljöarbetet. Bestämmelser om förorenares, markägares och andras ansvar för miljöskador och regler avseende förorenade områden, med bl.a. registrering av sådana områden, har behandlats i Miljöbalksutredningens betänkande *Miljöbalken – en skärpt och samordnad miljölagstiftning för en hållbar utveckling*. Där har bestämmelserna inordnats i ett regelsystem som också syftar till att förebygga att ny miljöpåverkan sker så att bl.a. nya miljöskador undviks.

Hela problematiken bör behandlas och lösas i ett sammanhang. Regeringen bedömer att den bästa miljöeffekten kan uppnås om de förändringar som behövs sker inom ramen för miljöbalken, i stället för att frågan om ansvar för skador som uppkommit före år 1989 behandlas särskilt. Genom ett sådant tillvägagångssätt kan såväl ansvarsfrågan för markägare och verksamhetsutövare som registrering av förorenade områden och andra frågor av betydelse för att avhjälpa uppkomna skador och förebygga ny miljöpåverkan regleras samordnat. Regeringen avser att lämna proposition om en miljöbalk den kommande våren.

Anf. 59 DAN ERICSSON (kd):

Fru talman! Jag vill tacka miljöministern för svaret. Det är bra att ministern tycker att det är högst relevanta frågor som vi har ställt. Jag noterar också att ministern tycker att det är viktigt att hitta bra lösningar. Vad är då lösningen? Det uttrycks så här i svaret: ”— — — den bästa miljöeffekten kan uppnås om de förändringar som behövs sker inom ramen för miljöbalken — — —.” Men, fru talman, miljöbalken, som ju är mer än en följetong, skulle enligt min uppfattning ha varit i kraft redan den 1 juli 1995. Den lyser nu i stället fortfarande med sin frånvaro. Det aviseras att den skall komma, men vi känner till de problem som finns med att sy ihop en proposition, inte minst med tanke på den hårda kritik som nu riktas från remissinstanserna mot den föreliggande utredningen om miljöbalken.

Jag skulle vilja citera Per Gullbring, som är avdelningsdirektör vid Naturvårdsverkets enhet för miljöfarligt avfall och efterbehandling. Han har sagt så här i Dagens Nyheter: ”Det tar för lång tid att vänta på den nya miljöbalken. Den kan ju tidigast träda i kraft 1998, och vi anser att det brådskar när det gäller att få miljöförstörarna att ta sitt ansvar.”

Jag har, fru talman, bläddrat igenom Miljöbalksutredningen och försökt hitta ställen som man skulle kunna hänga upp en lagstiftning på för

att se till att man inte får den situation som vi har i dag, med en sorts fribrev för dem som har förorenat områden före 1989. Jag har funnit tre ställen som man skulle kunna hänga upp det här på.

Det första är principen om att förorenaren skall betala, den s.k. PPP-principen, men den har vi redan i dag. Uppenbarligen har den inte räckt till i det här fallet.

Det andra, som ministern också pekar på, är ett ansvar för att utreda och efterbehandla förorenade områden. Ansvaret skall vara verksamhetsutövarens. Den nämnda domen pekar på att man utifrån gällande lagstiftning inte kan hävda detta. Eller kan man göra det? Jag vet att ministern egentligen inte kan kommentera domslut, men det finns olika tolkningar i det här avseendet. Är det ministerns uppfattning att vi kan gå vidare med detta och göra ett förtydligande lagstiftningsvägen?

Det tredje, som jag faktiskt tycker passar in och som jag tycker att ministern kan fundera på, är att tidigare misskötsel kan göra att man inte får nya tillstånd. Det är ett rätt tydligt exempel på misskötsel om man inte tar ansvar för det som man har förorenat. Jag tycker faktiskt att det kan vara tillämpligt i ett sådant här fall.

Det skulle vara intressant, fru talman, att få höra om ministern har någon uppfattning om vilken linje ministern vill välja, eller om det finns flera förslag än de som jag har nämnt för att lösa det här. Vi kan faktiskt inte vänta. Det kommer att ta tid med miljöbalken, och det finns ingen garanti för att man orkar föra den ända fram. Jag känner till problemen med detta. Ministern har säkerligen en annan uppfattning. Men låt oss tänka oss risken för att man inte kan ställa företag till svars. Det är en olycklig situation. Det är därför det är bråttom, och det är därför det vore angeläget att höra om ministern har något svar på mina frågor om hur man skall hantera den här situationen.

Anf. 60 KIA ANDREASSON (mp):

Fru talman! Under allmänna motionstiden skrev Miljöpartiet en motion om precis detta problem, där vi har två hemställanspunkter. Den ena är att riksdagen beslutar om sådan ändring i miljöskyddslagen som klargör att skyldigheten att avhjälpa olägenheter gäller för alla verksamheter oavsett när de upphörde. Vad gäller den andra punkten får vi ett positivt svar här att detta skall inarbetas i miljöbalken.

Men det är som Dan Ericsson säger: Det tar för lång tid, och vi måste göra någonting under tiden fram till dess att miljöbalken kommer till stånd och börjar verka.

Det är stora belopp det är fråga om när det gäller att sanera marken. Naturvårdsverket får inte de anslag man har begärt för sanering. Man begärde 200 miljoner och får en väldigt liten del av de pengarna. För just marksanering får man 9,4 miljoner. Det måste vara så att de företag som har ställt till problemen skall betala. Det är vi väl alla överens om. Det finns väl ingen skiljelinje där, utan det är bara att införa det, så att det kommer till stånd.

Miljöjurister tvistar ju om huruvida det var rätt dömt i den dom i Regeringsrätten som vi pratar om. Både regeringen och Naturvårdsverket

har ju tyckt att lagen är klar. Det är ju så att säga ett misstag, för den var ju inte ämnad till att bli utnyttjad av någon. Både regeringen och Naturvårdsverket har ju tänkt att företagen skall betala, och därför måste vi se till att den här lilla gluggen täpps igen.

Det är som sagt ett stort problem att sanera mark. Det finns 8 000 områden i Sverige som är förorenade. 2 000 av dem har beröring med det här problemet. 6 000 av de 8 000 som jag nämnde är bensinstationer, och det är ju en annan problematik, som vad jag förstår är mer eller mindre löst. Men det är de andra 2 000 som är så angelägna. Det skulle ta väldigt många decennier och kosta oerhört mycket pengar att sanera områdena, och därför måste vi ha dessa regler så att företagen själva så att säga får stå för kostnaderna för det de har tjänat pengar på tidigare.

Så jag väddar till miljöministern att göra som Miljöpartiet säger i vår hemställanspunkt. Jag hoppas också att de andra partierna stöder oss när den här motionen kommer upp så att vi får igenom den.

Anf. 61 Miljöminister ANNA LINDH (s):

Fru talman! Först vill jag säga till Dan Ericsson att hade miljöbalken redan varit i kraft så hade man inte löst det här problemet. Detta behandlades inte där. Detta är alltså ett exempel bland många på varför det var bra att dra tillbaka miljöbalken och lägga fram ett bättre förslag.

Dan Ericsson får ha litet tålamod och vänta tills förslaget kommer innan jag går in i detalj på hur vi skall lösa problemet. Jag vill säga till båda debattörerna att jag tror att det är viktigt att man inte lyfter ut en enskild del ur miljöbalken och behandlar den särskilt. Det här är en väldigt viktig och avgörande fråga, och då bör den behandlas tillsammans med miljöbalken. Det kommer ju en proposition i vår, så särskilt mycket fortare kan det ändå inte gå. Det är ju viktigt inte bara att det går fort, utan också att det blir bra. På det här sättet tror jag alltså att vi får en bra lösning redan till våren.

Eftersom vi ännu inte har lagt fram förslaget kan jag inte presentera vilken lösning vi skall ha och hur den skall se ut, vilket Dan Ericsson efterfrågar. Men jag kan garantera både Dan Ericsson och Kia Andreasson att det moraliskt och ekonomiskt är klart för oss alla att företagen självklart har ett ansvar för de miljösynder som de har begått. Genom miljöbalken skall vi också göra det ansvaret mycket juridiskt tydligt.

Anf. 62 DAN ERICSSON (kd):

Fru talman! Det var ett mycket tydligt besked att miljöministern kommer att lägga fram förslag som gör att den här typen av domar kommer att vara omöjliga i framtiden, vad jag förstår, och att de som har förorenat skall vara med och betala. Om jag har uppfattat miljöministern rätt kan hon ju bekräfta det i sitt nästa anförande. Domen i det fall som vi nu diskuterar skulle vara omöjlig om det förslag som miljöministern nu arbetar med hade varit verklighet. Detta gör att jag känner mig litet lugnare.

Sedan kan vi tvista om takten för det här. Det som är bekymmersamt är ju att detta nu är prejudicerande. Det gör att arbetet med att följa upp och försöka återställa eller sanera miljöskadade områden avstannar. Det är därför det är viktigt att få fram det här snabbt.

Ministern gav här ett väldigt tydligt besked att så här får det inte vara. Men vad hindrar då att vi bryter ut detta och snabbt fattar ett beslut som gör att vi inte försenar och skadar miljöarbetet? Om ministern nu är klar över att man skall ordna till det här, varför då inte lägga fram detta förslag på riksdagens bord, så att vi kan fatta beslut och därmed undanröja oklarheterna på det här området?

Jag vill också ta upp en annan del i detta, fru talman, som Kia Andreasson var inne på. Den som är satt i skuld är icke fri, har vi hört statsministern uttala. Samma sak gäller faktiskt på miljösidan: Den som är satt i miljöskuld är icke fri. Vi har en stor miljöskuld i Sverige. Det handlar om att sanera skadade och förorenade områden. Regeringen har dessvärre inte insett sambandet, dvs. att vi också måste ha resurser för att klara av det här. Förutom de fall då vi verkligen kan hitta företag som är skyldiga kommer det också att finnas en rad fall då vi inte kommer att kunna hitta dem. Då måste vi från samhällets sida kunna gå in. I Dagens Nyheter i dag redovisar man hur regeringen struntar i den här skuldsättningen som handlar om flera tiotals miljarder kronor.

Enligt Naturvårdsverket är det 2 000 orter i landet som behöver saneras eller åtminstone undersökas för en eventuell sanering. Det är precis som Kia Andreasson sade: Av vad verket begärde har man fått 5 % av regeringen. Trots att vi från oppositionen vill ha mera pengar har det avslagits, och kvar blev alltså en väldigt liten del. På länsstyrelsenivå har 18 av landets 24 län begärt 250 miljoner. Det ger ett genomsnitt på 13,8 miljoner per län. Vad tillskjuter då regeringen? Jo, 0,18 miljoner. Det finns ingen riktig proportion mellan det problem som finns här som är väldigt stort, nämligen miljöskulden, och vad regeringen är beredd att satsa för att beta av denna miljöskuld. En tjänsteman sade att den insats som regeringen gör är som en droppe vatten i öknen.

Förutom att ministern skyndsamt lägger fram förslag, vilket jag hoppas, till en lagändring eller lagjustering som gör att vi kommer åt dem som har förorenat så att de skall betala så långt möjligt, måste ju ändå regeringen själv ta ett ansvar, vårt gemensamma ansvar, för att beta av miljöskulden. Jag funderar på när regeringen tänker ta det ansvaret. Man har talat väldigt mycket om att sanera statsfinanserna, men man talar väldigt litet om att sanera miljöfinanserna, om vi skall tala i de termerna. När tänker regeringen göra någonting på den sidan?

Anf. 63 KIA ANDREASSON (mp):

Fru talman! Tyvärr uppfattar jag svaret som att det inte blir någon sådan övergångsregel som vi har begärt i vår motion, utan vi får vänta tills miljöbalken träder i kraft. Det beklagar jag, och jag hoppas att ministern kan ändra sig i det fallet så att vi får en snabb ändring och en övergångsregel.

Jag förstår inte hur man kan säga att man bryter ut den här lagen, för den gäller ju i dag. Den tillkom på ett väldigt konstigt sätt. 1989 gjordes ett tillägg i § 5 för att den skulle bli klarare, och det är detta tillägg som domstolen uppfattar som nytt. Därför måste man kunna ändra det innan miljöbalken träder i kraft. Jag skulle önska att ministern ändrade sig i den uppfattningen.

Vi kan lära oss någonting för framtiden. Det är att lagarna på miljöområdet måste vara tydliga. När jag läser dem som lekman uppfattar jag

dem som övertydliga i just det här fallet. Jag tolkar dem på ett sätt, antagligen därför att jag är positiv till miljön, och juristerna på ett helt annat. Det är viktigt med den nya miljöbalken att lagarna är så tydliga som möjligt. Missförstånd händer gång på gång. Vi kan också lära oss att domare och åklagare, framför allt kanske domare, måste ha mer miljöutbildning. Det har Miljöpartiet krävt i justitieutskottet flera år. Det har vi sett resultaten av.

Jag har inte mycket mer att tillägga. Problemen är ju kända, det är bara åtgärderna som vi väntar på.

Anf. 64 Miljöminister ANNA LINDH (s):

Fru talman! Som jag sade kommer det alltså en proposition till våren. Både Kia Andreasson och Dan Ericsson kommer att få chansen inom en inte särskilt avlägsen framtid att rösta för den nya miljöbalken och därmed också hitta en lösning på hur företagens moraliska och ekonomiska ansvar tydligare skall visa sig i det juridiska ansvaret. Båda efterlyser här en snabbare hantering. Jag tycker att Kia Andreassons exempel på tillägg visar hur olyckligt det är att bryta ut en del av miljölagstiftningen för att klarlägga eller tydliggöra. Det riskerar att få helt fel konsekvenser. Det är exempel på hur viktigt det är att behandla miljöbalken i ett sammanhang. Den kommer redan nu under våren.

Även om vi löser den här frågan har vi ändå inte löst frågan med ett antal förorenade områden i Sverige där vi inte vet vem som skall betala saneringen. Det är ett oerhört stort problem. Det handlar om tiotals miljarder kronor. Det som Naturvårdsverket hade begärt i extra anslag gick inte under dagens ekonomiska omständigheter att ge. Eftersom Dan Ericssons partibröder har suttit i en regering som hade spenderbyxorna på sig, har vi som sitter nu fått ta på oss ett saneringsprogram som innebär att det blir tuffare på alla områden, inklusive miljöområdet.

Jag har ingen lösning på det i dag, fru talman, men det innebär inte att jag struntar i det problemet. Tvärtom tycker jag att det är oerhört bekymmersamt. Jag tror aldrig att vi kommer att få en situation att staten har tiotals miljarder att sätta in i saneringsarbetet. Därför måste vi hitta andra lösningar. Vi måste också hitta sätt att finansiera detta som gör att vi inom en inte alltför avlägsen framtid på allvar kan komma i gång med saneringsarbetet.

Anf. 65 DAN ERICSSON (kd):

Fru talman! Jag börjar med det sista. Jag slog vad med mig själv att ministern återigen skulle hemfalla till argumentationen att lasta problemen på den tidigare regeringen. Jag trodde att regeringen nu börjat lära sig att det inte lägre håller att skylla på den tidigare regeringen. Man får faktiskt ta ansvar för den politik man bedriver. Ni har ändå suttit i regeringsställning i över två år. Det finns anledning att börja ställa krav på regeringen att regera också vad gäller miljöområdet.

Som en droppe vatten i öknen, säger Leif Carlsson, ansvarig tjänsteman på Länsstyrelsen i Växjö, om regeringens satsning på att sanera miljön i förorenade områden, alltså i praktiken ingenting. Det är regeringens politik på miljöområdet.

När skall man börja med saneringsarbetet? Jag försökte få fram det. Det skulle vara intressant att höra vad ministern säger.

En avdelningsdirektör på Naturvårdsverket uttalar sig så här: Vi skjuter problemen framför oss. Risken är stor att alla de specialföretag som har investerat i saneringsteknik nu går omkull.

Detta är en allvarlig effekt av att man inte får den här satsningen. Det innebär att vi tappar i kompetens, tappar ett antal år i arbetet. När skall man, ministern, ta itu med att sanera miljöfinanserna, miljöskulden? Det finns ingen tid att förlora. Tvärtom, görs ingenting nu förlorar vi oerhört mycket mark på det området.

Till sist, fru talman! Jag fick inte riktigt svar på frågan om jag kunde uppfatta ministrarnas svar så tydligt att det förslag som läggs fram innebär att den typen av dom som debatten handlar om inte kommer att kunna inträffa igen, utan företagets ansvar kommer att vara mycket tydligt för de miljöföreningar som de är skyldiga till många år bakåt i tiden.

Anf. 66 Miljöminister ANNA LINDH (s):

Fru talman! Vad gäller den sista frågan tycker jag att jag har varit mycket tydlig. Om jag är tydligare kommer jag att anklagas för att kommentera både tidigare och också kommande domar från regeringsrätten. Det är nog inte värt att göra. Jag tror att både Dan Ericsson och Kia Andreasson har förstått allvaret i det.

Vårt program för att sanera förorenade områden är en droppe i havet, sägs här. Det tror jag inte att alla de områden som faktiskt har fått hjälp med både registrering, utredning och sanering instämmer i. Ett antal områden har fått hjälp, och det har varit en väldigt viktig hjälp. Däremot kan vi vara överens om att det inte räcker. Men jag tror inte att Dan Ericsson heller har några tiotals miljarder kronor att lägga på ett sådant program i dag, även om vi båda skulle vilja det. Även om vi gör omprioriteringar inom en budget kan inte tiotals miljarder tas från t.ex. sjukvården, äldreomsorgen eller skolan för att sanera tidigare miljöskadade områden. Vi måste hitta nya lösningar, ny finansiering, och vi måste, sist men inte minst, förmå de företag som faktiskt har varit med och burit ansvaret för att ställa till miljösynderna att ta sin del av kostnaden och inte överlåta på skattebetalarna.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Svar på interpellation 1996/97:33 om ersättning till kommunerna för mottagning av flyktingar

Anf. 67 Statsrådet LEIF BLOMBERG (s):

Fru talman! Sten Andersson har frågat statsrådet Pierre Schori vilka åtgärder han är beredd att vidta i syfte att förstärka den ekonomiska situationen för kommuner, främst storstäderna, som drabbats av höga kostnader på grund av att de har fått ta emot ett stort antal flyktingar.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall vara på interpellationen.

Den stora flyktinginvandringen under senare år har i kombination med arbetsmarknadssituationen för vissa kommuner medfört stora kostnader, främst för socialbidrag. Det gäller särskilt storstadskommunerna, bl.a. på grund av att de haft en stor s.k. sekundärflyttning från andra kommuner.

Mot den här bakgrunden beslutade regeringen den 24 oktober i år att som en engångsvis insats satsa totalt 400 miljoner kronor i kommuner som har en särskilt stor andel flyktingar och hög arbetslöshet. Regeringen har bedömt att det härigenom är möjligt att göra en verkningsfull insats för de mest utsatta kommunerna.

De 400 miljonerna tas från anslaget för särskilda insatser i vissa kommuner och landsting. För år 1996 återstår här 200 miljoner kronor, som nu fördelas till 17 kommuner. De resterande 200 miljonerna förutsätter att riksdagen beviljar det anslag för 1997 som föreslås i årets budgetproposition.

Beslutet innebär inte att de offentliga finanserna försämrats. Utgiftstaket ligger fast.

Regeringen har redovisat de här åtgärderna i en skrivelse till riksdagen om vissa frågor om den kommunala ekonomin (skr. 1996/97:51).

Regeringen har också haft överläggningar med Svenska kommunförbundet, som delar regeringens bedömning att de insatser som görs på flyktingsidan kan bidra till att lösa många av de problem som uppkommit i kommuner med stor andel flyktingar som därmed riskerar att få höga merkostnader. En särskild arbetsgrupp skall tillsättas för att analysera kommunernas kostnader för flyktingar.

Anf. 68 STEN ANDERSSON (m):

Fru talman! Jag tackar för svaret.

Regering och riksdag har en obehaglig tendens vad gäller flyktingpolitiken att besluta om politiken, men den stora delen av kostnaderna får kommunerna stå för. Vi har stora problem i Skåne, framför allt i Malmö. Problemen i Landskrona kommer Peter Weibull Bernström att beröra senare.

Nästa år kommer kostnaderna på grund av att en del bidrag inte längre kommer att ticka ut att öka med 260 miljoner kronor. Till detta skall då läggas de kostnader vi har, ungefär på en halv miljard, för dem som redan finns i kommunen och för vilka bidraget har gått ut i flera år.

Pengarna räcker ju inte heller. Behovet av skolor, sjukvård, äldreomsorg ökar i samband med att dessa bostadsorter blivit så populära. Det får man inte heller någon ersättning för.

Fru talman! Jag vågar påstå att Malmö och Landskrona verkligen har tagit sitt ansvar. Nu måste de också ta huvuddelen av kostnaderna för en åtgärd som är beslutad av regering och riksdag. Dessa kommuner har tagit emot betydligt fler asylbeviljade än vad de tecknat avtal för med Invandrarverket.

Debatten i riksdagen och även utanför riksdagen förvånar mig. Vissa kommunalråd skryter över att deras kommuner, till skillnad från Vellinge och Sjöbo, har tagit sitt ansvar. I praktiken har de i många fall tagit pengarna men inte tagit emot några asylbeviljade. Då är det lätt att tala om ansvar.

De 400 miljonerna under två år räcker bara en liten bit. I framtiden kommer det att innebära att man sätter en stor press på de kommuner som har tagit det ansvar som regering och riksdag har sagt att de borde ta.

Jag vill fråga statsrådet: Anser statsrådet att en flykting- och asylpolitik som är beslutad av Sveriges regering och riksdag till huvuddelen skall betalas av kommunerna? Om statsrådet svarar ja på den frågan är det nog många kommunalmän och kommunalkvinnor runt om i Sverige som blir ledsna.

Vad hade man från början egentligen tänkt att använda de 400 miljonerna till, när de nu plötsligt blev över?

Fru talman! Till sist talar statsrådet i sitt svar om ”den stora flyktinginvandringen under senare år”. Innebär det att statsrådet håller med om det som statsminister Göran Persson sade i Dagens Nyheter för en månad sedan, att den svenska flyktingpolitiken har varit för generös?

Anf. 69 PETER WEIBULL BERNSTRÖM (m):

Fru talman! Det är bra att Sten Andersson har riktat denna interpellation till regeringen. Interpellationen ligger väl i linje med en motion som jag har väckt i detta ämne.

Statsrådet Blomberg säger i sitt svar att detta problem särskilt gäller storstadskommunerna. Det är en sanning med stor modifikation. Det finns några mindre kommuner som har drabbats mycket hårt av kraftigt ökade socialkostnader.

Landskrona kommun är en sådan. Under de första åren som Landskrona hade en mycket stor sekundärinvandring, 1994–1995, täcktes merparten av kostnaderna av det statliga schablonbidraget. Men den dag som detta är förbrukat kvarstår ofinansierade kostnader av betydande omfattning.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att Landskronas befolkning ökade med drygt 1 300 invånare 1994 och med 600 invånare 1995, och detta som en direkt följd av det svenska flyktingmottagandet. I dag uppgår de utländska medborgarnas antal till 4 100, vilket utgör ca 11 % av kommunens invånarantal. Man kan se en liknande utveckling i storstadskommuner, men det anmärkningsvärda för Landskronas del är att detta har skett under två tre års tid. Det gör att det är mycket svårt att absorbera och integrera dessa personer i Landskrona.

De kommunalt finansierade socialbidragen låg 1990 på drygt 22 miljoner. Två år senare hade de stigit till 36 miljoner. 1998 räknar man med kostnader på ytterligare 75 miljoner på grund av att det statliga schablonbidraget för flyktingar upphör. För 1998 får Landskrona för de nya invånarna en kommunal kostnad över socialbudgeten på över 100 miljoner – nästan en tre gånger så hög kostnad jämfört med kostnaden 1994.

Det är fullkomligt orimligt att denna kostnad som hänförs sig till en generös statlig flyktingpolitik skall lastas invånarna i endast en kommun. Kommunen är sedan tidigare tyngd av förlusterna av skatteutjämningsbidraget, och det nya skatteutjämningsystemet kommer inte att kompensera merkostnaden för utomnordiska medborgare inom barnomsorg, gymnasieskola och kommunal vuxenutbildning.

Vi måste inse att det nu är hög tid för en omfördelning av det ekonomiska ansvaret för den gemensamma flyktingpolitiken. Ansvaret måste utformas så att så länge flyktingarna är beroende av samhällets stöd för

sitt uppehålle måste också hela det svenska skattekollektivet bära dessa kostnader. En enskild kommuns invånare kan inte ensamma tvingas att bära dessa kostnader över sin socialbudget, eftersom kommunen inte har haft någon möjlighet att påverka inflyttningen av sekundärflyktingar.

Regeringens engångssatsning om 400 miljoner har gett Landskrona ca 10 miljoner för 1996, och inget pekar på att regeringens generositet blir större 1997. Eller har statsrådet möjligen ett positivare besked att ge?

Anf. 70 Statsrådet LEIF BLOMBERG (s):

Fru talman! Först är det nog på plats att göra en liten reflexion över vari problemet består, om det består av att vi har gett ett antal människor från andra länder – varvid den stora majoriteten har flytt undan vedermödor, vedervärdigheter, förföljelse, tortyr och allehanda omänskliga handlingar som har riktats emot dem – tillstånd att leva här, eller om det består av de svårigheter som människor i vårt land har, vare sig de råkar vara svenskar eller av utländsk härkomst. Det är kanske arbetslösheten som är vårt stora gissel. Man skall nog inte i första hand rikta in den här typen av debatt på att vi har tagit emot ett visst antal personer i landet. Jag tycker att det intressantare att betrakta det hela utifrån dessa utgångspunkter. Och det blir ju inte lättare på något sätt, snarare tvärtom. Sannolikt blir det mycket svårare. Det är nämligen svårt att åstadkomma det som vi gärna vill åstadkomma, nämligen att öka antalet arbetstillfällen så att människor kan ges förutsättningar att försörja sig själva.

Vi gör vad vi kan i det här läget, och jag är fullständigt övertygad om att det kommer att bli resultat av de föreslagna åtgärderna.

Sedan vill jag kommentera en del av de funderingar som har framförts, både av Sten Andersson och av Peter Weibull Bernström. Sten Andersson undrar om politiken skall betalas av kommunerna. Svaret på den frågan är både ja och nej. Det är klart att kommunerna har ett ansvar för sina kommuninnevånare och staten har ett ansvar för sin del. Så fungerar det i det svenska samhället. Vi har också ett statsbidragssystem när det gäller flyktingar som har kommit hit. Det finns pengar för det ändamålet. Jag inser förstås att det inte är alltid som pengarna räcker till för att täcka alla kostnader. Det beror bl.a. på arbetslösheten och på att människor inte kommer in i arbetslivet såsom det är tänkt.

Dessutom vill jag påstå att det finns ett icke oväsentligt inslag av diskriminering på den svenska arbetsmarknaden, vilket gör det ännu svårare om man har ett annat etniskt ursprung. Men det är ännu tuffare att hängas ut i den här typen av debatt som en kostnadsfaktor och en belastning för det svenska samhället trots att man gärna vill jobba men inte kommer in på den svenska arbetsmarknaden på grund av att man blir utestängd av – i många fall – partivänner till herrarna Andersson och Weibull Bernström.

Vi måste också försöka att påverka arbetsgivarna på ett sådant sätt att de inte redan på namnet sorterar ut personer som söker arbete med den förklaringen att de kanske inte kan tala svenska.

Det skulle säkert också sänka kostnaderna för kommunen i fråga.

Det är från anslaget för särskilda insatser i kommunerna som vi har tagit pengarna. De fanns alltså redan avsatta i budgeten, och därför påverkar de inte taket och behöver inte finansieras särskilt.

Weibull Bernström säger att utjämnningssystemet inte kompenserar fullt ut. Nej, men det gör det till en del. Ihop med de här pengarna kompenserar det ju ändå mer än vad enbart utjämnningssystemet gör.

Jag har den uppfattningen, som jag också sade som svar på Sten Anderssons fundering, att hela samhället bör bära kostnaderna. Det gäller självfallet att hitta en rimlig fördelning av kostnadsansvaret. Vi för också de diskussionerna inför det kommande året när det gäller bidraget för mottagande av flyktingar, så att vi skall kunna se hur det skall utformas i framtiden för att vara mer rättvisande.

Anf. 71 STEN ANDERSSON (m):

Fru talman! Vi skall inte ha någon asyldebatt nu, utan den kan vi ta vid ett annat tillfälle. Där har jag också synpunkter, som jag skall tala om för statsrådet.

Det som jag tycker är ohederligt är att riksdag och regering tar beslut om en flyktingpolitik men inte står för den stora biten av kostnaderna, som läget är i dag. Man talar här i kammaren om de stora orden solidaritet och ansvar, men skattebetalarna i de kommuner som har blivit populära för asylbeviljade får ta den stora stöten ekonomiskt.

Jag vet att statsrådet är en sund och förnuftig person, och han borde inse att människor i Malmö, Landskrona, Göteborg och Stockholm har svårt att förstå varför de skall betala för någonting som andra kommuners invånare inte betalar i lika hög grad.

Diskriminering löser inga problem. Om en person med ett konstigt namn får ett jobb, får ju en person med ett annat namn inget jobb. Det vi har sett hitintills är att den politik som har förts i Sverige de senaste två åren, där man lovat att halvera antalet arbetslösa, i grunden har misslyckats. Jag hoppas trots allt att det skall lyckas om två år.

Det måste vara galet, herr statsråd, att de kommuner som av något skäl har blivit attraktiva, som har fått ta emot ett betydligt större antal asylbeviljade än vad de har tecknat avtal för med Invandrarverket, skall ta den stora ekonomiska smällen. När riksdag och regering beslutar skall riksdag och regering finansiera.

Anf. 72 PETER WEIBULL BERNSTRÖM (m):

Fru talman! Detta hade självfallet inte varit något problem om vi inte hade haft den stora arbetslöshet som vi har i dag. Jag kan slå fast att Landskrona har haft mycket positiva erfarenheter av arbetskraftsinvandringen på 70-talet. Vi har av det skälet länge haft en andel utländska medborgare. Det är kanske därför som landskronaborna har varit väldigt fördragsamma med den ytterligare ökade inflyttningen till Landskrona.

I dag ser vi allt större motsättningar och problem mellan olika etniska grupper i Landskrona. Om Landskrona inte får hjälp med att betala de stora kostnader som detta innebär på socialbudgeten, så länge arbetslösheten och de problem som är förknippade med den inte är lösta, riskerar problemen att öka. Om en begränsad del av befolkningen tvingas ta ett mycket större ansvar för vår invandrapolitik riskerar motsättningarna naturligtvis att öka ytterligare i de orter där detta problem är som störst.

Det är för att undvika framtida problem och konflikter som staten måste ta ett betydligt större ansvar och stå för de här socialkostnaderna,

så länge dessa grupper inte kan försörja sig själva och arbetsmarknadspolitiken inte har löst dessa problem.

Anf. 73 Statsrådet LEIF BLOMBERG (s):

Fru talman! Anledningen till att jag tog upp detta med arbetslösheten var att det egentligen är den som är grunden till detta problem. Om det i stället hade varit så att en kommun av olika skäl hade fått många fler arbetslösa människor än en annan kommun, vilket hade då resonemanget varit? Jo, det kanske hade varit ett annat, men problemet hade ändå varit detsamma. Det var det jag ville illustrera med att ta upp också arbetslöshetsperspektivet.

Det är inte rimligt och rättvist att hänga ut en grupp människor som har kommit till oss från andra länder. Det smärta mig djupt in i själen att vi för debatten från de utgångspunkterna. Det är väldigt många människor som har kommit till oss och som har levt och bott i landet i generationer som har råkat ut för samma problem, nämligen att komma in i ett samhälle som i hög grad präglas av alldeles för hög arbetslöshet. Det är det som är vårt grundproblem.

Jag tycker naturligtvis att det är viktigt att man försöker skapa förutsättningar för en finansiering som är så rimlig som möjligt, och att fördela ansvaret mellan kommunen och riksdag/regering. Det är också det som har varit vägledande för oss i tidigare system. De pengar som har funnits i de systemen och de principer som har styrt penningutdelningen när det gäller introduktionsbidrag till kommunerna för mottagande av flyktingar har också i allt väsentligt räckt till och varit till fyllest, ända fram till den dag vi började få arbetslöshetstal som var alldeles för höga en bit in på 90-talet. De fortsätter att vara alldeles för höga.

Det är mot den bakgrunden som vi tycker att det är mycket viktigt att vi sedan vi tillträdde dels har fattat beslut om ett utjämningsystem mellan kommunerna som bl.a. tar hänsyn till den typ av faktorer som vi här pratar om, dels har beslutat om extrapengar och dels nu är inne i en process där vi ser över systemet för utbetalning av introduktionspengar till kommunerna för mottagande av flyktingar och hela det bidragssystemet. Dessutom finns det utredningar som nu ser över på vilket sätt vi skall hantera våra socialbidrag, a-kassor osv., och vi får sedan se vad som kommer ut av det. Men det är viktigt - i den meningen kan jag hålla med er - att vi försöker hitta balanspunkterna för ansvaret för finansieringen mellan kommunerna å ena sidan och staten å andra sidan. Jag vill påstå att vi är i full färd med att åstadkomma det.

Anf. 74 STEN ANDERSSON (m):

Fru talman! Till sist vill jag säga att det inte är vi som kommer från Malmö och Landskrona som har hängt ut någon. Vi har bara reagerat därför att våra kommuninvånare betalar mera för ett beslut som har fattats av Sveriges riksdag och regering. Det finns alltså inget skäl till att enstaka kommuner skall ta ansvar för ett övergripande beslut på det sätt som sker i dag.

Fru talman! Jag ställde i mitt första inlägg en fråga till statsrådet. Han skriver i svaret om den "stora flyktinginvandringen under senare år". Jag frågade honom om det hade något samband med att statsministern i Da-

gens Nyheter för en månad sedan sade att flyktingpolitiken under senare år hade varit för generös. Statsrådet svarade inte på den frågan. Skall jag tolka det så att statsrådet inte håller med sin egen statsminister?

Prot. 1996/97:33
26 november

*svar på
interpellationer*

Anf. 75 Statsrådet LEIF BLOMBERG (s):

Fru talman! Eftersom jag har varit ansvarig för invandrapolitiska frågor i en tidigare ministerpost i Ingvar Carlssons regering, har jag haft invandringspolitiken inklusive flyktingpolitiken på mitt bord.

Jag har på olika sätt eftersträvat att finna förutsättningar och möjligheter för att Sverige även i svåra tider skall kunna ta emot människor som behöver vårt skydd, att vi skall visa den solidariteten.

När det gäller flyktingskapet kan aldrig pengarna i sig vara avgörande. En människa som behöver skydd skall få omsorg och omtanke i Sverige och annorstädes.

Det är klart att jag också har haft och har åsikten, vilket jag som be-
kant har deklarerat i många sammanhang, att vi måste vara försiktigare
med att tillåta invandring till Sverige av andra skäl än flyktinginvandring.
Det är väldigt viktigt. En åsikt som jag har haft och som jag fortfarande
har är att i den ekonomiskt kärva situation som Sverige befinner sig i och
med en situation på arbetsmarknaden som ser ut som den gör, där vi inte
kan erbjuda människor arbete i vårt land, vare sig man är född i Sverige
eller någon annanstans, är det inte rimligt att visa samma generositet som
vi kanske har gjort en gång i tiden.

För min del vill jag gärna stå upp för flyktingskapet. Jag tycker att det
är viktigt att vi som bor i detta land även i svåra tider skall erbjuda ett
hjärterum också för de människor som kan behöva oss i svåra stunder.
Vem vet, vi kanske också kan behöva någon när vi hamnar i svåra stun-
der. Det skall vi tänka på i alla situationer i livet.

Överläggningen var härmed avslutad.

13 § Hänvisning av ärenden till utskott och beslut om förkortad motionstid

Föredrogs och hänvisades

Proposition

1996/97:54 Svenskt deltagande i fredsstyrka efter IFOR i Bosnien-
Hercegovina till utrikesutskottet

Regeringen hade föreslagit att riksdagen skulle besluta att motionsti-
den skulle förkortas till sju dagar.

Kammaren beslöt att förkorta motionstiden för denna proposition till
att utgå *fredagen den 29 november*.

Motioner

1996/97:Ju11–Ju15 till justitieutskottet

14 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter
Konstitutionsutskottets betänkande 1996/97:KU5
Justitieutskottets betänkande 1996/97:JuU3
Lagutskottets betänkanden 1996/97:LU3 och LU4
Socialutskottets betänkanden 1996/97:SoU5 och SoU6
Trafikutskottets betänkande 1996/97:TU4
Bostadsutskottets betänkande 1996/97:BoU3

15 § Bordläggning

Anmälades och bordlades
Lagutskottets betänkande
1996/97:LU2 Statliga stiftelser

Jordbruksutskottets betänkande
1996/97:JoU5 Hållbar utveckling i landets fjällområden

16 § Anmälan om interpellationer

Anmälades att följande interpellationer framställdes

den 22 november

1996/97:82 av *Monica Öhman* (s) till socialministern
Sjukhusvården av hjärtinfarktpatienter
1996/97:83 av *Per Westerberg* (m) till kommunikationsministern
SJ:s redovisning
1996/97:84 av *Gudrun Lindvall* (mp) till jordbruksministern
Kräftpestbärande signalkräfter

den 25 november

1996/97:85 av *Ragnhild Pohanka* (mp) till statsrådet Leif Blomberg
Socialbidrag för invandrare

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 3 december.

17 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Prot. 1996/97:33

26 november

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 22 november

1996/97:122 av *Eva Zetterberg* (v) till utrikesministern

Avveckling av kärnvapen

1996/97:123 av *Ulf Melin* (m) till utbildningsministern

Vissa behörighetskrav till högskola och universitet

1996/97:124 av *Chatrine Pålsson* (kd) till statsrådet Maj-Inger Klingvall

Internationella adoptioner

den 25 november

1996/97:125 av *Eva Goës* (mp) till utrikesministern

Barentsrådet

1996/97:126 av andre vice talman *Görel Thurdin* (c) till statsrådet Pierre

Schori

Krigskirurgi och katastrofmedicin i Linköping

1996/97:127 av *Ulf Melin* (m) till utbildningsministern

Högskolan i Jönköping

1996/97:128 av *Sten Tolgfors* (m) till kommunikationsministern

Privatisering av Telia

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 3 december.

18 § Anmälan om skriftligt svar på fråga

Anmälades att följande skriftliga svar på fråga inkommit

den 26 november

1996/97:110 av *Anita Johansson* (s) till justitieministern

Schengenavtalet och personal i passkontrollen

Svaret redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 3 december.

Prot. 1996/97:33
26 november

19 § Kammaren åtskildes kl. 19.04.

Förhandlingarna leddes
av talmannen från sammanträdet början till ajourneringen kl. 16.33 och
av andre vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

ANNALENA HANELL CARPELAN

/Barbro Nordström

1 § Justering av protokoll.....	1
2 § Meddelande om frågestund.....	1
3 § Meddelande om ändring i kammarens sammanträdesplan	1
4 § Meddelande om interpellationer och skriftliga frågor under juluppehållet.....	1
5 § Meddelande om fördröjda svar på interpellationer	1
6 § Svar på interpellation 1996/97:12 om internationell konfe- rens om Colombia	3
Anf. 1 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s).....	3
Anf. 2 JUAN FONSECA (s)	3
Anf. 3 EVA ZETTERBERG (v).....	4
Anf. 4 MARIANNE ANDERSSON (c)	5
Anf. 5 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s).....	5
Anf. 6 JUAN FONSECA (s)	6
Anf. 7 EVA ZETTERBERG (v).....	6
Anf. 8 MARIANNE ANDERSSON (c)	7
Anf. 9 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s).....	7
7 § Svar på interpellation 1996/97:47 om Barentsrådet	8
Anf. 10 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s).....	8
Anf. 11 PER-OLA ERIKSSON (c)	9
Anf. 12 ULF KERO (s)	10
Anf. 13 BENGT HURTIG (v).....	11
Anf. 14 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s).....	12
Anf. 15 PER-OLA ERIKSSON (c)	13
Anf. 16 ULF KERO (s)	14
Anf. 17 BENGT HURTIG (v).....	14
Anf. 18 Utrikesminister LENA HJELM-WALLÉN (s).....	15
Anf. 19 PER-OLA ERIKSSON (c)	16
8 § Svar på interpellation 1996/97:64 om SJ:s ekonomiska problem.....	16
Anf. 20 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	16
Anf. 21 ELISA ABASCAL REYES (mp)	17
Anf. 22 LARS BJÖRKMAN (m)	19
Anf. 23 ELVER JONSSON (fp).....	20
Anf. 24 KARIN STARRIN (c).....	20
Anf. 25 JARL LANDER (s).....	21
Anf. 26 PETER ERIKSSON (mp).....	22
Anf. 27 KARL-ERIK PERSSON (v).....	23
Anf. 28 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	24
Anf. 29 ELISA ABASCAL REYES (mp)	25
Anf. 30 LARS BJÖRKMAN (m)	26
Anf. 31 ELVER JONSSON (fp).....	26
Anf. 32 KARIN STARRIN (c).....	27
Anf. 33 JARL LANDER (s)	27
Anf. 34 PETER ERIKSSON (mp).....	28

Anf. 35	KARL-ERIK PERSSON (v)	28
Anf. 36	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)	29
Anf. 37	ELISA ABASCAL REYES (mp)	30
Anf. 38	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)	30
9 §	Svar på interpellation 1996/97:63 om taxinäringen	31
Anf. 39	Näringsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)	31
Anf. 40	ELISA ABASCAL REYES (mp)	32
Anf. 41	STEN ANDERSSON (m)	33
Anf. 42	KARL-ERIK PERSSON (v)	34
Anf. 43	Näringsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)	35
Anf. 44	ELISA ABASCAL REYES (mp)	36
Anf. 45	STEN ANDERSSON (m)	37
Anf. 46	KARL-ERIK PERSSON (v)	37
Anf. 47	Näringsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)	38
Anf. 48	ELISA ABASCAL REYES (mp)	38
Anf. 49	Näringsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)	39
	Ajournering	39
	Återupptagna förhandlingar	40
10 §	Svar på interpellation 1996/97:56 om nedläggning av mätstationer på västkusten	40
Anf. 50	Miljöminister ANNA LINDH (s)	40
Anf. 51	PER LAGER (mp)	41
Anf. 52	Miljöminister ANNA LINDH (s)	41
Anf. 53	PER LAGER (mp)	42
Anf. 54	Miljöminister ANNA LINDH (s)	42
Anf. 55	PER LAGER (mp)	43
Anf. 56	Miljöminister ANNA LINDH (s)	43
11 §	Svar på interpellationerna 1996/97:60 och 69 om ansvaret för sanering av miljöskadade områden	43
Anf. 57	ANDRE VICE TALMANNEN	43
Anf. 58	Miljöminister ANNA LINDH (s)	44
Anf. 59	DAN ERICSSON (kd)	44
Anf. 60	KIA ANDREASSON (mp)	45
Anf. 61	Miljöminister ANNA LINDH (s)	46
Anf. 62	DAN ERICSSON (kd)	46
Anf. 63	KIA ANDREASSON (mp)	47
Anf. 64	Miljöminister ANNA LINDH (s)	48
Anf. 65	DAN ERICSSON (kd)	48
Anf. 66	Miljöminister ANNA LINDH (s)	49
12 §	Svar på interpellation 1996/97:33 om ersättning till kommunerna för mottagning av flyktingar	49
Anf. 67	Statsrådet LEIF BLOMBERG (s)	49
Anf. 68	STEN ANDERSSON (m)	50
Anf. 69	PETER WEIBULL BERNSTRÖM (m)	51
Anf. 70	Statsrådet LEIF BLOMBERG (s)	52
Anf. 71	STEN ANDERSSON (m)	53
Anf. 72	PETER WEIBULL BERNSTRÖM (m)	53
Anf. 73	Statsrådet LEIF BLOMBERG (s)	54

Anf. 74 STEN ANDERSSON (m)	54	Prot. 1996/97:33
Anf. 75 Statsrådet LEIF BLOMBERG (s).....	55	26 november
13 § Hänvisning av ärenden till utskott och beslut om förkortad motionstid.....	55	
14 § Förnyad bordläggning.....	56	
15 § Bordläggning.....	56	
16 § Anmälan om interpellationer	56	
17 § Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	57	
18 § Anmälan om skriftligt svar på fråga	57	
19 § Kammaren åtskildes kl. 19.04.....	58	

Prot. 1996/97:33
26 november

Gotab, Stockholm 1997