



1 § Aktuell debatt: Fordonsindustrins framtid

*Aktuell debatt:
Fordonsindustrins
framtid*

Anf. 1 ROSSANA DINAMARCA (v):

Herr talman! Jag har under veckan talat med många Saabanställda hemma i Trollhättan. De har bett mig att framföra några uppmaningar till regeringen. De säger: Stötta oss aktivt! Rädda våra jobb och svensk bilindustri! Skaffa värdiga alternativ till arbetslösheten, och höj taket i a-kassan!

Krisen inom fordonsindustrin har varit ett orosmoment under hela vintern. Sedan GM:s besked om att avveckla Saab från koncernen är det fortfarande oklart vad som blir resultatet för de 4 000 personer som i dag är anställda på Saab i Trollhättan.

Saab är nu under rekonstruktion, och vad som blir resultatet av det vet vi inte. I förra veckan kom ett varselbesked som omfattar 750 personer, 650 metallare och 100 tjänstemän.

Men det är långt ifrån bara de anställda på Saab som berörs av situationen. I Västsverige arbetar runt 15 000 personer med bilmontering, men ett betydligt större antal är indirekt beroende av att Saab Automobile finns kvar.

Enligt beräkningar från SCB arbetar ca 60 000 personer inom fordonsindustrin i regionen. Konsekvenserna av en nedläggning av Saab stannar inte heller i Västsverige utan kommer att ge ringar av arbetslöshet i stora delar av landet.

Vänsterpartiet har begärt den här debatten för att reda ut vilka alternativ och möjligheter som finns för att rädda den industriella kompetensen och förhindra massarbetslöshet i regionen.

Jag hoppas att Maud Olofsson kan ge Saabarbetarna och fordonsindustrin besked om vi även i framtiden ska ha en konkurrenskraftig och innovativ bilindustri.

Det är också min förhoppning att näringsministern i debatten ska ge oss svar på varför hon och regeringen inte tror på Saab utan i stället gör allt för att svärta ned företaget.

Varför ger man inte Saab i likhet med Volvo statliga lånegarantier?

Anf. 2 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Låt mig börja med att säga att det här är en viktig debatt, och jag tackar för att vi får ha den här i riksdagen.

Den globala finanskrisen sätter sina spår runt om i världen, och vi har en mycket tuff period framför oss. Naturligtvis påverkar det ett land som Sverige som är otroligt exportberoende i sin industri.

Det vi ser på fordonssidan är en global nedgång och en minskad efterfrågan på fordon och inte minst bilar. Fordonsindustrin här i Sverige har drabbats extra hårt därför att vi har en så stor andel.

Det är totalt 140 000 som är beroende av fordonsindustrin från underleverantörer och hela vägen fram. Det är inte bara i Västsverige, utan krisen finns runt om i Sverige.

Det är alldeles självklart att många är oroliga för jobben. Det är många företag som är oroliga för hur de ska kunna klara sin framtid, och den oron förstår jag. Det är samtidigt så att vi måste fundera över: Vad är det för olika roller som vi har från politikens sida men också från näringslivets sida?

Min och regeringens utgångspunkt är att vi inte kan ta över näringslivets ansvar att äga sina bolag. Det gäller i synnerhet inte när det handlar om stora multinationella företag som nu åker världen runt och tycker att skattebetalarna ska ta över eller gå in i deras företag. Det är inte politikens roll.

Vi ska vara försiktiga med skattebetalarnas pengar. De behövs på så många andra ställen runt om i vårt samhälle, till lärare, sjuksköterskor, poliser och annat som vi vill göra inom välfärdssektorn.

Det vi ska göra från politikens håll är att säkerställa att fordonsindustrin kan fortsätta att utveckla säkrare och miljövänligare bilar genom till exempel forskning och utveckling.

Den 11 december 2008 presenterade regeringen ett starkt fordonspaket för att möta fordonsindustrins utmaning. Vi var först ut i Europa efter en diskussion som vi hade haft på europeisk nivå.

Totalt omfattar det 28 miljarder kronor och består av tre delar. Den första delen handlar om ett forskningsbolag som är till för att utveckla idéer inom fordonsklustret. Det gäller hela fordonsklustret. Det är 3 miljarder kronor som anslås till detta.

Till det ska sägas att 450 miljoner kronor per år satsas på fordonsforskning, på miljö- och säkerhetsforskning för att vi ska stärka svensk fordonsindustri.

Vi ställer ut statliga kreditgarantier för företag som tänker låna pengar från Europeiska investeringsbanken för omställningar till grön teknik. Vi möjliggör också genom undsättningslån för fordonsföretag som befinner sig i ekonomisk kris att få tillgång till lån.

Det som vi diskuterar i dag är väldigt mycket hur Saab och Volvo har det, det vill säga Volvo Cars och Saab Automobile. Problemet är ägarfrågan i de här två bolagen. Det ena bolaget, Volvo Cars, har en aktiv ägare som säger att den är beredd att ta ägaransvar. Det har inte Saab Automobile.

Det är hela skillnaden mellan Volvo Cars och Saab Automobile. Det är också därför som Europeiska investeringsbanken har tydliggjort att ska man låna pengar till dessa bolag måste det vara ett solitt företag med en trovärdig affärsplan.

Volvo Cars har presenterat att det är ett solitt företag och har en trovärdig affärsplan, och det har inte GM och Saab. Det är den stora skillnaden mellan de bolagen, och jag kan bara beklaga det.

I dagsläget har Scania och Volvo redan fått lån från Europeiska investeringsbanken. De behöver inga garantier från oss, eftersom de är solida som de är. Volvo Cars har fått godkännande på ett EIB-lån, och vi förhandlar nu med dem om villkoren. De ska granskas av kommissionen, och sedan kan också det vara i gång att användas. Det är så vi måste jobba.

Saab har inte fått en ägare som ställer upp och tar ägaransvar för Saab. Det är förklaringen till varför staten inte kan gå in med garantier i det här sammanhanget.

Alla dessa fordonsföretag är otroligt beroende av underleverantörerna. Finansieringsfrågan och lånefrågan är speciellt viktiga för just underleverantörer. Därför har vi tillfört 2 miljarder i extra pengar till Almi så att det kan gå in och stärka lånesidan för småföretagen. Vi har därför också gjort det möjligt att skjuta upp en del av skatteinbetalningarna för att de ska kunna ta sig över en besvärlig situation.

Vi måste också hela tiden se över verktygen och instrumenten för att se om de fungerar och om vi behöver justera dem. Jag lovar att det inte ligger någon som helst prestige i detta. Vi försöker att få det att fungera så väl som möjligt.

När det gäller lånesituationen för underleverantörerna kan jag meddela att sedan i september i fjol har man från Almi beviljat lån på 300 miljoner kronor fördelat på 275 leverantörer till fordonsindustrin, och det mesta har kommit efter nyår. Det visar att den del som Almi går in med fungerar väl, och det tycker vi är väldigt viktigt.

Jag tror på svensk fordonsindustri. Jag tror att det finns jättemycket kunnande här som vi kan göra någonting av. Vi vet inte hur strukturen kommer att se ut efter krisen. Men vi gör allt vad vi kan från regeringens sida för att möta företagens önskemål och krav, och vi har en bra dialog med dem allihop.

Men det handlar också om de anställdas oro. Det är klart att det finns oro här. Det är två delar vi måste göra. Det ena är att kortsiktigt möta dem som blir varslade och arbetslösa med olika åtgärder, arbetsmarknadspolitik och annat. Men vi måste också blicka framåt. Vad kan vi utveckla inom fordonsklustret så att de blir starka framöver? Vi behöver jobba med båda de sakerna gemensamt.

Anf. 3 ROSSANA DINAMARCA (v):

Herr talman! Det som händer inom fordonsindustrin i Sverige är inte en isolerad händelse. Men sätten att hantera krisen på ser minst sagt olika ut. Franska staten satsar 63 miljarder kronor i Citroën och Renault. Den spanska regeringen satsar 44 miljarder i den spanska biltillverkningen. USA:s regering har hittills bidragit med ca 156 miljarder till GM och Chrysler. Konservativa och liberala regeringar världen över inser vikten av att värna den egna industrin.

Men vad händer i Sverige? Den borgerliga regeringen vänder ryggen åt Trollhättan och de anställda på Saab och är beredd att låta en stor och viktig industri gå under. Oviljan att rädda Saab har redan fått konsekvenser för underleverantörerna. Plastal, som levererar stötfångare, har gått i

konkurs, och nu hotas Saab och Volvo av produktionsstopp. Det finns knappt en kommun i Väst- och Mellansverige som inte kommer att drabbas. På sikt drabbas hela landet.

Maud Olofsson har försökt lansera sig själv som företagens skyddshelgon. Men i själva verket agerar hon som deras dödgrävare. I stället för att ge de anställda på Saab arbetsro genom att ge Saab lånegarantier försätter man arbetarna i en än större ovisshet och oro. Låt mig understryka att vad Saab bett om är en statlig lånegaranti för att kunna låna pengar från Europeiska investeringsbanken. Det betyder inte att staten blir ägare till en bilfabrik. Det innebär att staten blir borgenär. Det sämsta utfallet är att staten får betala tillbaka de lånade pengarna om Saabs affärsplan inte håller. Den här affärsplanen sträcker sig till 2013. GM kommer att finansiera den till viss del, och resten vill företaget låna till. En fullt finansierad affärsplan inte bara gör det lättare utan är en förutsättning för att hitta intressenter och nya ägare.

Maud Olofsson avvisar här Saabs affärsplan. Då är frågan: Vad exakt i den affärsplanen är det som regeringen och Maud Olofsson inte tror på? Vi är redan uppe i en 8-procentig arbetslöshet. Ändå är Maud Olofsson beredd att kasta ut ytterligare 15 000–20 000 människor i arbetslöshet och utanförskap, människor av kött och blod, som också är skattebetalare.

Vi i Vänsterpartiet säger i stället: Ge de anställda på Saabs fabrik i Trollhättan arbetsro, så att den affärsplan som ledningen presenterat kan testas mot verkligheten. Självklart finns det osäkerhet i en sådan process. Men den ger en öppning som de anställda på Saab behöver och ger fabriken en chans att överleva. Vi ser hellre politikens möjligheter och agerar nu än tar de säkra kostnader i form av arbetslöshet, avveckling och social utslagning som en nedläggning skulle innebära, kostnader som vida kommer att överstiga de 5 miljarder som borgen handlar om. Förlusten i industriell kompetens riskerar att bli stor och kommer att innebära att Sverige hamnar på efterkälken jämfört med andra europeiska länder när konjunkturen vänder.

Maud Olofsson återkommer gång på gång till att hon värnar skattebetalarnas pengar och att hon hellre anställer lärare, poliser och sjuksköterskor. Men sanningen är att hon inte är intresserad av att satsa pengar på det heller. 2 700 lärare står varslade, och regeringen gör ingenting för att stoppa det. Det handlar bara om politisk retorik och inte om saklig industripolitik.

Herr talman! Den 23 februari besökte jag Saab. Du var där samma dag, Maud Olofsson. Till skillnad från dig var jag inne i fabriken och träffade arbetarna. Jag träffade också tjänstemän. Bland dem finns min mamma, gamla skolkamrater och många bekanta. De har både kamplust och engagemang för sitt företag, och de känner sig personligt illa berörda av den negativa och pessimistiska svartsyn som Maud Olofsson spridit. Samtidigt råder en stor oro över hur man ska klara hyran om man blir arbetslös och möjligheterna att få ett nytt jobb.

Min mamma har jobbat på Saab i 34 år, från den dag då hon först satte sin fot i Trollhättan. Min gamla klasskompis från gymnasiet har inte jobbat där riktigt lika länge, men han är tredje generationens Saab-anställd. De är båda tillsammans med sina arbetskamrater stolta över sina

jobb. De kan och vill fortsätta att bygga bilar som hör till världens säkraste.

Svensk bilindustri står inte bara för säkerhet. Vi ligger också långt framme vad gäller utvecklandet av bränslesnåla och miljövänliga bilar. Det är däri svensk fordonsindustris framtid ligger.

Det handlar om den politiska viljan. Kapaciteten och kompetensen finns. Var finns visionerna? Har Maud Olofsson tänkt sig att Sverige ska vara världsledande i städning? Ska bilbyggarna gå över till att utföra hushållsnära tjänster?

Herr talman! I höstas vände sig regeringen till oss i oppositionen för att söka stöd för det stödprogram som Maud Olofsson nu nämnde på 28 miljarder till fordonsindustrin. Vi ställde upp. Men inte en krona har använts. När anser regeringen att de här pengarna ska användas om inte nu?

Den borgerliga regeringen verkar göra sitt bästa för att Saab ska gå i konkurs. På något annat sätt går det knappast att tolka Maud Olofssons manövrer och förhållningar av processen. Först ville man att Saab, inte GM, skulle ansöka om pengar från Europeiska investeringsbanken. När Saab sedan gjorde det hävdade Maud Olofsson att det borde ha varit GM som sökt. Det här är ett skenheligt dubbelspel.

Anf. 4 TOMAS ENEROTH (s):

Herr talman! Strax före jul hade vi den senaste debatten om fordonsindustrin och krisen där. Det var i ett läge när vi hade ägnat hela hösten åt att förgäves försöka uppmärksamma regeringen på den kris som fick allt större effekter för fordonsindustrin. Medan regeringen berömde sig av att ha lagt fram ett superpaket, vilket för övrigt var en budget som redan då var överspelad, kommenterade den de ökade varslen i fordonsindustrin med att det bara var varsel. Vi vet att verkligheten har blivit något helt annat. Vi kunde då se de kraftigt sjunkande volymerna i fordonsindustrin. Vi kunde se de alltmer akuta problemen för ägarna i fordonsindustrin. Vi fick tydliga signaler från fordonsindustrins företrädare och från fackliga organisationer om att läget var extremt allvarligt, både för fordonsindustrin och för Sveriges industriella kapacitet framöver.

Fordonsindustrin är en av Sveriges stora exportnäringar. Den är en avgörande del av vår samlade industrikompetens. Den industrikompetens och den utvecklingsförmåga som ryms i fordonsindustrin bidrar till och stärker övriga Industrisverige. I förlängningen är det alltså också Sveriges kapacitet som industrination som står på spel. Därför är det viktigt att vi nu gör insatser som värnar jobben och värnar industrins förutsättningar framöver.

Men medan regeringen har förhållit sig passiv hela tiden och fokuserat på allt som inte gick att göra har vi tillsammans med fordonsindustrin lagt fram förslag efter förslag. Vi föreslog, och gör så fortfarande, att man nu tar fram utbildningsinsatser, så att man kan behålla kompetensen i industrin under den konjunktursvacka som råder. Så gör man i många europeiska länder. En effekt av de uteblivna insatserna i Sverige ser vi uppe i Umeå, där över halva arbetsstyrkan fick lämna arbetet när Volvo Lastvagnar gjorde neddragningar i Umeå, eftersom man i Belgien fick statligt stöd för att kunna behålla kompetensen. Så bidrar regeringens passiva agerande och uteblivna arbetsmarknadspolitiska insatser och

Prot. 2008/09:88

20 mars

Aktuell debatt:

*Fordonsindustrins
framtid*

utbildningsinsatser till att krisen blir ännu värre. Så försvinner jobben från Sverige.

Vi föreslog också, och gör det fortfarande, en kraftig satsning på forskning och utveckling, för att kunna landa alla forskningsinsatser i ett utvecklingsbolag men också för att kunna tidigarelägga de forskningsprogram som är på gång. Det här gör man i Tyskland och Frankrike i miljardklassen. Den svenska regeringens forskningssatsning, det så kallade utvecklingsbolaget, har ännu inte ens börjat arbeta med sitt.

Vi föreslog också, och gör så fortfarande, en miljöbilspremie och en skrotningsrabatt, både för att stimulera hemmamarknaden för Saab och Volvo och för att se till att vi blir av med miljöfarliga bilar. Det är över 300 000 bilar som åker runt i landet utan katalysator. Vi har Europas näst äldsta bilpark. Vi skulle kunna skrota ut dem och samtidigt stimulera nybilsförsäljningen. Så har man gjort i Tyskland. Där har man 20 procents ökning av försäljningen. Inte minst har Opel stärkt sin ställning för att kunna klara sig med de svaga ägare man har. I Sverige avskaffar regeringen miljöbilspremien, trots att Volvo och Saab är de företag som leder miljöbilsförsäljningen. Även därav försvinner jobb i Sverige.

Vi föreslog, och gör så fortfarande, att vi ska vara beredda att använda de verktyg vi har ställt upp på med lånegarantier och undsättningslån. Men inte en enda krona av dessa resurser är ännu utbetald. När vi märkt att undsättningslånen inte har fungerat, att regeringens konstruktion var alldeles för krånglig, har vi sagt tillsammans med fordonsindustrins företrädare: Hitta en annan lösning! Använd en större del via Almi om det fungerar bättre! Men även där väljer regeringen att stå still. Regeringens fordonspaket är en stor bluff, säger företrädare för fordonsindustrin, och jag är benägen att hålla med, eftersom inte en krona ännu använts.

Listan kan göras lång när det gäller regeringens misslyckade hantering av fordonskrisen. Priset för detta är dessvärre brutalt både för dem som blir av med jobbet och hänvisas till den sämsta a-kassan i mannaminne och för Sveriges industriella kapacitet. Här får några av världens främsta ingenjörer, konstruktörer och bilarbetare gå ifrån sina jobb i stället för att bidra till en fungerande exportnäring och se till att vi får in resurser till skolan, vården och omsorgen. De möts i stället av en dålig a-kassa och käcka tillrop från en näringsminister som uppmanar dem att bygga vindkraftverk i stället.

Vi som var i Trollhättan kunde höra tusentals människor skandera: Hellre en Saab på parkeringen än Maud i regeringen!

Det är väl ett utlopp för den vrede och frustration som väldigt många känner över regeringens svek. De vet att utgångsläget är svårt. De vet att det är tuffa förutsättningar för Saab att klara sig, men de tycker att man åtminstone ska ge Saab samma uppbackning som andra europeiska länder ger sin bilindustri. Det gör man inte. I stället har den svenska regeringen ägnat tid och kraft åt att tala illa om fordonsindustrin. Saab är bara ett varumärke i en varumärkesportfölj, sade statsministern. De svenska bilarna drar för mycket bränsle, och många av dem drar till och med fel bränsle, sade Maud Olofsson. Då glömde hon att Volvo sålde flest miljöbilar i Sverige, att man har 13 modeller som klarar miljöbilskriterierna och att man har den mellanklassbil som kanske drar minst bränsle i sin klass.

Man må ogilla Volvo och Saab privat. Det är en sak, men som Sveriges näringsminister är det oförsvarligt att försvåra konkurrensläget och försämra förutsättningarna för potentiella köpare att ta över Saab och Volvo.

Jag har avslutningsvis en fråga med anledning av den uppenbara krisen för underleverantörerna, och sedan har jag en uppmaning.

Är regeringen, även om det är väl sent, beredd att förändra undsättningslånen till omstruktureringsstöd i stället? Kommissionen har ju meddelat att man kan använda undsättningslånen till omstruktureringsstöd och slippa sexmånadersregeln. Då skulle vi kunna göra en ordentligt stark insats för de underleverantörer som nu hotas av konkurs.

Min sista uppmaning är: Sluta tala illa om svensk fordonsindustri! Tänk om man någon gång kunde tala lika väl om industrin som om hushållsnära tjänster. Det skulle vara skönt att höra någon gång.

Anf. 5 MARIA PLASS (m):

Herr talman! Diskussionerna om svenska och utländska biltillverkare är många. Dagligen spekulerar medierna, inte minst i Västsverige, om fordonsindustrins framtid och fortlevnad. När vi pratar om biltillverkare i Västsverige avser vi oftast Saab och Volvo, men låt oss inte glömma Pininfarina i Uddevalla med ca 600 anställda.

Hela fordonsindustrin, både i Sverige och i övriga världen, befinner sig under ett hårt omvandlingstryck. Detta är ett stålbad av stora mått för alla biltillverkare. Problemet är inte att det tillverkas dåliga bilar. Problemet är tvärtom att det i lågkonjunktursens och finanskrisens spår efterfrågas för få bilar. I Sverige har människor de senaste åren fått mer pengar i plånboken, men dessa används till annan konsumtion än inköp av nya svenska bilar.

Regeringens insatser bygger på att skapa förutsättningar för fordonsindustrin att genom krisen utveckla konkurrenskraft på morgondagens marknader. Här har alliansregeringen vidtagit omfattande insatser för att möta lågkonjunkturen och den globala finanskrisen. Särskilda insatser på 28 miljarder kronor har riktats specifikt mot fordonsindustrin i syfte att skapa förutsättningar för en framgångsrik svensk fordonsindustri att kunna hantera en förvärrad fordonskris och möjliggöra en utveckling av grön teknik.

Volvo Lastvagnar och Scania har redan fått besked om EIB-lån utan att ta statliga garantier i anspråk. Volvo PV har fått positiva förhandsbesked om ett lån på 200 miljoner euro och i ett senare skede ett lån på 300 miljoner euro, men för detta krävs statliga garantier. Dessa pengar är lån för att utveckla projekt.

Regeringen har markerat att det finns en vilja att hjälpa Saab med bland annat lånegarantier i EIB men samtidigt deklarerat att detta måste ske utifrån sunda ekonomiska överväganden och att det då måste finnas en långsiktig ägare av företaget.

GM har bestämt att de vill avsluta sitt ägande av Saab. Genom att sätta ett sista datum för detta har de försvårat Saabs utveckling. Saab har duktig personal och effektiv produktion, men det krävs en stabil och långsiktig ägare.

Prot. 2008/09:88
20 mars

*Aktuell debatt:
Fordonsindustrins
framtid*

EIB-lånen är menade att påskynda utvecklingen av miljövänligare lösningar och produktion. Statens kreditgarantier ska ställas mot fullgoda säkerheter med marknadsmässiga villkor. Osäkra lånegarantier är ett stort risktagande med svenska folkets skattemedel.

Att staten med skattemedel, såsom Vänsterpartiet vill, skulle gå in som ägare för att få lån i EIB är ingen långsiktig lösning av ägarfrågan. Skattemedel är en begränsad resurs och behövs för välfärdens kärna.

Även jag har en relation till Saab. Jag har tidigare arbetat ett antal år på produktionen i Saab i Trollhättan. Jag var med när framtiden kändes osäker och anställda fick lämna företaget. Vi känner alla en stor oro för dagens situation. Varslen i Sverige ökar kraftigt, men fortfarande är mer än 92 procent i arbete.

Regeringens paket för jobb och omställning innehåller en rad satsningar som möter varsel, uppsägningar och arbetslöshet. Paketet innehåller flera satsningar. För dem som nu blir arbetslösa tillförs Arbetsförmedlingen 3 miljarder kronor för coachningsinsatser. Antalet praktikplatser utökas, och praktisk kompetensutveckling införs.

Det finns flera underleverantörer lokalt i Västsverige. Även för små och medelstora företag har alliansregeringen gjort insatser för att stärka företagandet och drivkrafterna att investera och nyanställa. Genom att man ger Almi utökade möjligheter att förstärka utlåningen till små och medelstora företag tillförs dessa mer kapital.

Regeringen har beslutat om många åtgärder som nu sjsätts. Man kan knappast anklaga vår regering för att vara passiv.

Anf. 6 KARIN PILSÄTER (fp):

Herr talman! Under den inrullande lågkonjunkturen och den pågående finanskrisen inträffade en finanskrasch i september förra året. Det var en krasch som gjorde att ett nästan fritt fall i ekonomin förgrenade sig runt om i världen. Den här krisen har väldigt många olika dimensioner, och sanningen är att vi nu rör oss i ett ekonomiskt landskap där ingen egentligen har någon karta. Det är lätt att säga vad man borde göra, men vet man verkligen att det är rätt?

Det finns en skillnad mot den tidigare världsomfattande ekonomiska krisen i början av 90-talet, och det är att Sverige nu står starkare än de flesta andra länder. De offentliga finanserna, statens finanser, kommunernas finanser och det allmänna pensionssystemet, var väldigt starka i september förra året jämfört med de andra ländernas tack vare ett gediget reformarbete i vårt land i början och mitten av 90-talet. Ändå ser vi nu en vändning som på bara några månader förvandlar stora överskott till väldigt stora underskott. Det betyder att mycket snabbt krympande resurser ska räcka till större behov och till nya behov. Då gäller det att vi stannar upp och tänker efter. Vad är viktigast, och hur gör vi det här på det effektivaste sättet?

Fordonsindustrin, som detta specifikt handlar om, har väldigt stor betydelse för Sverige. Det vet vi alla. Det är stora välkända bolag och starka varumärken. Det är skickliga företag med ett vitt förgrenat nät av olika underleverantörer, små och stora, kända och okända. Maria Plass nämnde förut att det finns bolag som Pininfarina, som många kanske mest förknippar med italiensk design men som har stor betydelse i Uddevalla. Vi har företaget Plastal, som nu har gått konkurs, och många andra.

Hemma hos mig på Södertörn är det naturligtvis Scania som har störst betydelse för jobben lokalt.

Det har bedrivits mycket forskning och utveckling i dessa företag. De har många starka sidor, både när det gäller säkerhet och miljö. De har ett mycket stort kunnande, och det vore naturligtvis oerhört tragiskt om de slogs ut på grund av lågkonjunkturen.

Samtidigt vet vi att fordonsindustrin över hela världen befinner sig i en stor kris, både konjunkturellt och strukturellt. Det finns förmodligen långsiktigt en stor överkapacitet, och hela transportsektorn måste ställas om till mer bränslesnåla och miljövänliga alternativ. Det var givetvis inte någon nyhet för någon, men just nu slår det igenom så oerhört starkt.

Vi ser också att både Scania och Volvo Lastvagnar står starkare än personbilssidan. De har kunnat ta ut EIB-lån utan att behöva någon statsgaranti.

Krisen handlar om att övervintra, förlusttäcka kortsiktigt och ställa om. De insatser som vi behöver göra från politiskt håll handlar väldigt mycket om ledarskap. Det handlar om ett ledarskap där vi säger att politiken har sin uppgift och industrin sin. Det är lätt att bara ropa på att staten ska ta ansvar, men är det verkligen en funktionell väg?

Det har under lång tid satsats på fordonsindustrin när det gäller FoU-program. Det har stärkts i forskningspropositionen i höstas, och det har kommit ytterligare ett paket. Det är klart att man ibland önskar att allting redan var genomfört, helst i går, men några månader kanske det inte är helt orimligt att det tar att få till exempel ett utvecklingsbolag på plats.

Vi får en kanonad av krav från vänster och Socialdemokraterna, men egentligen får vi ganska fluffiga besked om vad de själva menar.

Saab är ett företag som står i en speciell krissituation på grund av bristande ledarskap och på grund av att man egentligen inte har någon ägare. Att då gå in och säga att staten ska ställa upp som garant för ett utvecklingslån är ju ingen lösning på den kortsiktiga frågan om vem som ska betala Saabs räkningar.

Herr talman! Jag tycker också att det är viktigt att säga nu att ledarskapet i industrin i hög grad har visats, både hos ägare och ledningar i företagen, och de anställda gör mycket stora uppoffringar och insatser. Vi har fått se ett avtal mellan Metall och Teknikföretagen som skapar förutsättningar för att skapa lokala avtal, som också har kunnat tecknas, som gör att man lättare övervintrar i den här svåra situationen. Man bedriver kompetensutveckling utan att friställa personal på Scania, för att ta ett annat exempel.

Det behövs också insatser för att samla intressenterna till en samverkan. Exempelvis har på folkpartiinitiativ hållits möten i Göteborg där man har samlat väldigt många olika intressenter – fack, företag, trygghetsråd och så vidare. Vi ser nu också att man från kundernas sida går in och stöttar upp så att verksamheten i Plastal kan fortsätta. I och för sig var det lite förvånande att se att ett av inslagen var att man lovade betala sina räkningar.

Herr talman! Jag tror att det finns väldigt mycket livskraft i den svenska fordonsindustrin, men jag tror inte att vi i dag kan säga hur det kommer att se ut när vi har ridit ut krisen och när efterfrågan kommer i gång igen. Det kommer att behövas mycket stora uppoffringar och ansträngningar, både från politiskt håll och från företagen själva. De sats-

Prot. 2008/09:88
20 mars

*Aktuell debatt:
Fordonsindustrins
framtid*

ningar som nu görs på forskning och utveckling är jag helt säker på kommer att leda till att den svenska fordonsindustrin i en lite nyare skepnad kommer att stå mycket stark framöver.

Anf. 7 MIKAEL OSCARSSON (kd):

Herr talman! Läget inom svensk fordonsindustri är mycket allvarligt. Vi vet alla, både vi som sitter här i kammaren och ni som tittar på den här debatten på tv, att krisen började i bolåneinstitut i Amerika och sedan eskalerade, spreds till andra branscher och sedan likt en tsunami har svept över hela vår värld.

Ingen har kunnat undvika den oro krisen sprider runt om i vårt land. Människor är oroliga att förlora sina jobb, och många är oroliga över vilka ekonomiska effekter fordonsindustrins problem kan få för hela vårt land. Fordonsindustrin är i en kris för hela Sverige och hela världsekonomin. Fordonsindustrins betydelse för svensk ekonomi kan inte nog understrykas. Det är därför så viktigt att vi medverkar till att dess problem får en lösning.

Vi har all anledning att känna stolthet över vår fordonsindustri som har betytt och betyder så oerhört mycket för vårt lands utveckling. Om man räknar med underleverantörerna sysselsätter fordonsindustrin 140 000 människor i vårt land. Det är den största exportgren vi har. Mot den bakgrunden förstår alla industrins betydelse och den katastrof det skulle betyda om fordonsindustrin skulle få lägga ned sin produktion. Det här är någonting som drabbar framför allt Västra Götaland, Trollhättan och Göteborgsregionen.

Det är ett rejält fall i efterfrågan på bilar både i Sverige och i vår omvärld, och där är våra bilmärken, Saab och Volvo, särskilt drabbade då efterfrågan på dem har fallit mer än genomsnittet.

Samtidigt ska det sägas att den kris vi nu upplever inte är någon lågkonjunktur i vanlig bemärkelse. Denna gång är problemen så mycket större och så mycket svårare att åtgärda. Mycket av grundproblemet är finanskrisen, som gett oanade konsekvenser för aktörer långt utanför det finansiella systemet och effekter som kommit oväntat snabbt och slagit oväntat hårt. Att i detta läge låta allt rulla på i vanlig ordning vore oansvarigt och ett direkt dråpslag mot stora delar av industrin med stora konsekvenser inte minst för alla underleverantörer.

Även om jag i grunden är tveksam till att stimulera enskilda branscher, då sådana subventioner i det långa loppet kan visa sig ge negativa effekter för ekonomin och motverka nödvändiga strukturomvandlingar, finns det skäl att i detta exceptionella läge ändå ge förutsättningar just för fordonsindustrin.

Rossana Dinamarca och Tomas Eneroth menar att vi ingenting gör, men det är inte sanningen. Regeringen har genomfört riktade åtgärder till fordonsindustrin. I höstas lade regeringen fram ett paket motsvarande 28 miljarder kronor för kreditgarantier och undsättningslån och till forskning och utveckling. Till stora delar ska pengarna användas till omställning till grön teknologi och klimatsmarta bilar, men också till direkta lån till företag som befinner sig i ekonomisk kris. Det här är en satsning som inte bara hjälper en industri i tillfällig kris utan också vill satsa på framtiden och möter framtidens utmaningar. Nu går vi vidare med en klimat-

proposition för att stimulera nybilsköp genom slopad fordonsskatt under de fem första åren för miljöbilar.

Fordonsindustrin i Sverige har en enorm potential i den gröna omställningen. Med rätt stöd och uppbackning är jag övertygad om att den kommer att överleva även denna kris, inte utan problem och inte utan varsel, men jag är övertygad om att fordonsindustrin har en stark framtid i vårt land.

Anf. 8 PETER ERIKSSON (mp):

Herr talman! Finanskrisen är inte över. De stora företagen tränger ut de små på kreditmarknaden, och bankerna är fortfarande extremt försiktiga. Endast någon enstaka bank har anslutit sig till regeringens bankgarantisystem, och regeringens insatser kan därmed till stor del sägas ha misslyckats, vilket leder till att många mindre företag ännu i dag lider svårt av problemen på kreditmarknaden. Många företag med ambitioner och expansionsplaner har fått ställa in utbyggnadsprojekt och investeringar. Arbetslösheten växer, och bra företag går omkull på grund av att vi inte fått någon lösning på kreditmarknadens problem i Sverige som är tillräckligt bra.

Miljöpartiet föreslog därför för någon månad sedan att Riksbanken borde användas genom att den ges möjlighet att handla med företagscertifikat. Det är de stora företagen som använder certifikat, och den internationella marknaden för det har havererat i stor utsträckning. Det hade förbättrat läget och skulle fortfarande lösa upp en hel del finansiella frågor om man skulle genomföra det. Svenskt Näringsliv skrev för bara några dagar sedan att certifikatfrågan fortfarande är ett stort problem, och man anser att de åtgärder som Miljöpartiet föreslår bör genomföras omgående för att inte mängder av företag ska slås ut.

Har Sverige en modern industripolitik? Hur vi hanterar den ekonomiska krisen och klimatkrisen i dag och de närmaste åren skulle jag säga kommer i stor utsträckning att avgöra hur Sverige ser ut som industriland i framtiden. Det är därför viktigare än på mycket länge att ha en nationell industripolitik. Det kan ge möjligheter att samla resurser i form av kunskaper, kapital, företag och politik till gemensamma ansträngningar och satsningar, som annars inte skulle ha varit möjliga att realisera.

Det kan ge möjligheter att möta hot och problem på ett mycket bättre sätt. Annars kan det leda till att produktion och investeringar hamnar någon annanstans eller inte alls blir av. En modern och hållbar industripolitik kan vara ett av de viktigaste bidragen till att vi om ett par decennier har en stark ekonomi och goda möjligheter att försörja oss.

Genom en offensiv industripolitik kan vi också medverka till en omställning som ser till att Sverige är ledande på hållbar utveckling inom viktiga delar av energi- och effektiviseringsområdena. Men det är svårt att se att den svenska regeringen i dag engageras av ambitioner på detta område. Inte minst är det tydligt när vi ser vad som händer inom fordonsindustrin.

Nu står Saab, och senare kanske även Volvo Cars, inför ett moment 22 där ägaren krisar och ändrad produktion är nödvändig för att ge möjligheter till att få fram attraktiva nya ägare. Men regeringen kräver snarare det omvända för att ge de lån som är nödvändiga för att man ska kunna få fram nya ägare. I stället för att ta initiativ och medverka till att

Prot. 2008/09:88
20 mars

*Aktuell debatt:
Fordonsindustrins
framtid*

finna nya ägare och finansiella lösningar för den svenska fordonsindustrin väljer regeringen med Maud Olofsson i spetsen att hålla hårt i bordskanten och hoppas att problemen ska gå över. Att säga nej har blivit en politisk mediestrategi, och det är väl också bakgrunden till att det från näringsministerns sida är meningsfullt att svärta ned och misskreditera företag.

Sverige skulle vara mer betjänt av en strategi för en modern industripolitik. Det gäller bilar, lastbilar och kollektivtrafiken. Vi kan inte titta bara på det som krisar. De delar inom fordonsindustrin som går bäst i dag är de som tillverkar tåg och spårvagnar. Även buss ses som ett växande område på längre sikt. Vi är i Sverige världsledande framför allt på lastbilar. Sverige har även en betydande produktion av tåg och bussar. Miljöpartiet föreslår därför att vi satsar mer på forskning och utveckling av en modern och effektiv kollektivtrafik jämte att vi genomför en rad åtgärder som ökar kollektivtrafikens andel av transporterna. Men även moderna och mer energieffektiva bilar kommer naturligtvis att behövas i framtiden.

Om regeringen verkligen är intresserad av att värna skattebetalarnas intressen finns det starka argument för att medverka till en omställning så att vi får kvar en bilindustri i Sverige som är med i täten, en industri som bygger bilar som folk vill ha och är ledande i miljöutvecklingen. Jag skulle vilja att regeringen medverkade till att driva på projekt där de svenska bilteknikerna samlas för att ta fram det bästa de kan göra och maximera efter miljöprestanda i stället för hästkrafter.

Saab har ingen som tar ägaransvar, säger Maud Olofsson, men hon har heller ingenting gjort för att få fram en långsiktig ägare. I den situationen sitter vi i dag, och för varje dag som går kommer Saab och Volvo allt närmare stora och mycket allvarliga problem som drabbar väldigt många människor. Regeringen har ett ansvar. Det går inte att bara slå ifrån sig och peka på andra.

Anf. 9 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Det görs många jämförelser med andra länder i dessa dagar. Man säger att alla andra länder gör någonting medan Sverige gör ingenting. Sanningen är att Sverige var först i Europa med att göra en fordonssatsning i de delar jag tidigare beskrev. I det här sammanhanget är det viktigt att verkligen vara noga med att vi inte får ett statsstödsrace i Europa till stöd för fordonsindustrin. Det är oerhört viktigt för ett litet land att inte stora länder som Frankrike, Tyskland och andra går in med statsstöd för att rädda sina bilindustrier medan vi inte har samma resurser att göra det. Därför är vi noga med att hålla på de regler som finns. Därför är vi också noga med att samarbeta med kommissionen så att de verkligen granskar de satsningar som görs.

Låt mig göra en jämförelse mellan Frankrike och Sverige. Frankrike satsar 60 miljarder kronor, vi 28 miljarder. Jämför man storleken på dessa två länder förstår var och en att det som vi från svensk sida gjort är gigantiskt med tanke på den folkmängd vi har. Vi gör det för att vi vill se till att kunna ha en stark fordonsindustri också framöver.

Vi har i Europa en gemensam diskussion mellan näringsministrarna för att jämföra och se till att inte de multinationella företagen spelar ut oss mot varandra. Förra veckan hade vi en diskussion med General Mo-

tors som försökte förklara hur de tänker sig sin situation. De begär nästan 300 miljarder kronor av skattebetalare världen över. Och det, mina vänner, tycker jag inte är fair. Jag tycker inte att det är okej.

Jag måste säga att jag är oerhört överraskad när Vänsterpartiet av alla står här och anser att GM, ett stort multinationellt företag, ska ha statsstöd från de olika ländernas regeringar. Det är verkligen omvända världen! Jag är mycket glad över att vi varit så tydliga mot ett multinationellt företag som GM.

Ford agerar helt annorlunda. De tar sitt ägaransvar. De är med och garanterar Volvo när de nu går till EIB. Det är ett solitt företag som söker pengar från EIB. Det är inte bara vi som ställer krav på att det ska vara ett solitt företag. Också EIB ställer det kravet, annars får man inte dessa lån.

Det är viktigt att säga att i svåra tider måste man prioritera. Jag vet att ni i oppositionen har en sedelpress, jag vet det, men fundera ett slag på vad det innebär om man inte tar ansvar för samhällets ekonomi. Vi får högre inflation och ökade räntekostnader, och om vi behöver låna pengar kommer vi att få svårt att få rimliga villkor för detta. Vi har provat den kuren. Vi har i vårt land provat att vara oansvariga. Det ska vi inte göra igen. Därför måste man prioritera.

Jag vill påminna om att den finansieringsdel som Almi nu har för underleverantörer och andra kommer företagen till del. Jag sade tidigare att det är 300 miljoner kronor i lån och 275 leverantörer. Det är verkligen en utmärkt sak som Almi gjort med de 2 miljarder som vi har tillfört.

Vi måste inse att forskning och innovation är en viktig del i politikens roll. Utbildning är en annan del, liksom arbetsmarknadsåtgärder. Allt detta finns i den verktygslåda som regeringen har föreslagit.

Jag förstår fullt väl vilken utmaning vi står inför, men i svåra tider måste man kunna prioritera. Då är vår prioritering att säga att näringslivet måste ta sitt ägaransvar, och politiken ska ta sitt ansvar, vilket vi också visat genom olika program. Vi ska finnas för alla dem som behöver utbildning, blir arbetslösa och är oroliga. Alldeles självklart ska vi göra det. Men vi måste också ladda för en långsiktigt hållbar utveckling för svensk fordonsindustri, och det ligger i det hållbara transportsystemet.

Anf. 10 ROSSANA DINAMARCA (v):

Herr talman! Ännu har vi inte fått något svar av Maud Olofsson på frågan vad det är i affärsplanen som enligt regeringen inte håller för att kunna ge Saab lånegarantier. Det är nämligen det som det handlar om. Det handlar inte om att staten ska gå in och äga en bilfabrik.

Vi från Vänsterpartiets sida tycker att man ska hålla alla dörrar öppna inför ett delägarskap eller ägarskap, tillfälligt eller mer långvarigt, men det är inte det frågan handlar om. Frågan från de Saabanställda, från Saabfabriken och från mig är: Varför kan vi inte ge Saab lånegarantier? Man återkommer hela tiden till de 28 miljarderna, men sanningen är att inte en krona av de 28 miljarderna har använts.

Det handlar inte om att ge GM statsstöd, Maud Olofsson. Saab är numera en självständig fabrik. Det är människor det handlar om. Det verkar som om Maud Olofsson tror att det bara är robotar i fabriken, men det är faktiskt människor som arbetar på Saab. Det är människor som är

Prot. 2008/09:88
20 mars

*Aktuell debatt:
Fordonsindustrins
framtid*

oroliga för hur det ska gå om de mister jobbet, människor som ska betala sina hyror. Det handlar om människor som likt min mamma, som är 57 år gammal, har lite svårt att se vad hon ska göra efter detta. Vilket annat jobb har hon att gå till? Vad händer med staden Trollhättan? De är också skattebetalare, vilket Maud Olofsson glömmer, och vi kommer att ha kostnader. Kostnaderna kommer att komma som ett brev på posten den dag Saabs framtid avgörs och vida överstiga de 5 miljarder som borgenssumman handlar om.

Det finns en framtid för Saab. Anläggningen i Trollhättan består av en komplett produktionsanläggning med pressfabrik, karosfabrik, målerrifabrik och monteringsfabrik med tillhörande logistikfunktioner samt en underhållsavdelning. Jag vet inte om Maud Olofsson lyckade se det under sin snabbvisit i Trollhättan.

Vidare finns ett tekniskt utvecklingscenter, kapabelt att utveckla bilar från idé till färdig bil. Det finns ekonomifunktioner, inköpsavdelning, viss designverksamhet, personalavdelning och informationsavdelning. Dessutom finns det ett dotterbolag som är ett tekniskt utvecklingscenter för motorer och växellådor. I Trollhättan finns alltså mycket av det som behövs för en fristående bilproducent.

Genom forskningssatsningar kan vi få fram bilar som är väsentligt lättare än dagens bilar och därför behöver mindre motorstyrka för samma prestanda som i dag. De har bättre bränsleeffektivitet och därmed lägre utsläpp av växthusgaser – det som ni efterfrågar här från de borgerliga. Kreativiteten och den tekniska kunskapen finns. Vi kan till exempel vara de som förser USA med den bränslesnåla motorteknik de vill ha implementerad till år 2020. Vi är i princip där i dag.

Med relativt enkla medel kan vi påverka den svenska fordonsindustrin att bli en av de stora vinnarna globalt. Vill du det, Maud Olofsson? Det är detta det är fråga om. Vill Maud Olofsson satsa på en kreativ, innovativ och konkurrenskraftig svensk fordonsindustri?

Anf. 11 TOMAS ENEROTH (s):

Herr talman! Jag måste säga att jag tycker att det är lite pinsamt att höra hur de borgerliga ledamöterna och även näringsministern gömmer sig bakom finanskrisen när det gäller hur vi hanterar krisen i Sverige. Det är inte finanskrisen som har tagit bort utbildningsmöjligheterna för dem som nu förlorar jobbet i Sverige. 70 procent av landets utbildningsmöjligheter har reducerats av den borgerliga regeringen. I brinnande högkonjunktur 2006 hade vi 17 000 yrkesutbildningsplatser. Nu är det 3 000. Man står utan verktyg när man blir av med jobbet för att den borgerliga regeringen har valt att ta bort de verktygen med de ödesdigra effekter det bland annat fick för Volvo Lastvagnar, där hela varslat lades i Umeå i stället för att fördelas jämnt.

Det är inte heller finanskrisen som har sänkt a-kassan till den sämsta i mannaminne. Jag ägnade en helg för tre veckor sedan åt att hjälpa en kompis som flyttade. Han har fått sälja sitt hus och flytta till en fyrrarumslägenhet eftersom han blev av med jobbet på Volvo i Braås. Han tappade 9 000 kronor i månaden. A-kassan är bedrövligen låg, och den driver nu människor från hus och hem. Kostnaderna kommer att synas på kostnaden för ekonomiskt bistånd ute i landets kommuner. I sämsta tänkbara tid har regeringen valt att göra ett systemskifte i a-kassan.

Det är inte finanskrisen som har skapat bekymren med den prioriteringsordning som regeringen gör. Regeringen väljer ju nu att låna pengar för att sänka skatten för människor som har goda inkomster. Om man tjänar 30 000–50 000 kronor eller mer får man en ordentlig skattesänkning, som regeringen lånar till i stället för att investera i nya jobb.

Tydligast blir detta när man ser hur statsbidragen till kommuner och landsting fryses. Det gör att över 15 000 människor riskerar att förlora sina jobb. Det är lärare, skolsköterskor, undersköterskor och förskollärare. Det är människor i vår gemensamma sektor som kommer att bli av med jobben på grund av den kris kommunerna landar i när regeringen fryser statsbidragen och dessutom tvingar kommunerna att vara med och medfinansiera infrastrukturen. Där försvinner jobben.

I stället subventioner regeringen och lägger skattebetalarnas pengar på hushållsnära tjänster till människor som redan har goda inkomster så att de ska kunna få städning hemma. Är det detta vi ska konkurrera med? Reformen för hushållsnära tjänster kostar motsvarande 26 000 högskoleplatser. I stället har man chansen att till exempel när det gäller fallet fordonsindustrin göra insatser som värnar jobb och utvecklingsförmåga här och som framför allt värnar vår industriella kapacitet.

Frånvaron av insatser nu i denna finanskris och i denna lågkonjunktur innebär att jobb försvinner för att sedan eventuellt aldrig komma tillbaka eftersom vi tappar vår industriella kapacitet. Det är inte bara 4 000 jobb i Trollhättan, utan med Trollhättan kommer också 15 000–20 000 underleverantörer, följd effekter för Volvo och följd effekter för hela vårt industrikluster. Det är det som är det allvarliga. Kan ni inte inse vad det är som står på spel när Sverige som liten exportnation är så totalt beroende av industriproduktionen? Här finns framtidsmöjligheter. Det finns modeller både inom Saab och Volvo som är världsledande.

Vi fick i dag ett besked om att Renault väljer att flytta hem produktion från andra europeiska länder och lägga den i Frankrike till följd av den franska regeringens stödpaket. Det är ett stödpaket som Europeiska unionen har godkänt, Maud Olofsson. Vi kan beklaga protektionismen, men spelreglerna inom Europa är just nu sådana att man inom Europeiska unionen godkänner den typen av stödpaket. Därmed blir frånvaron av den svenska regeringens insatser ännu värre.

Jag ser den underleverantörskris vi nu kommer att få inom de närmaste veckorna, och jag är mycket oroad över detta. Därför frågar jag än en gång näringsministern: Är ni beredda att förändra undsättningslånen till omstruktureringsstöd? Ni har ju hittills valt bort den möjligheten. Den finns; kommissionen tillåter den. Men ni har valt bort den, och inte en krona av undsättningslånen har kunnat användas. Här finns chansen att göra någonting som faktiskt kan bidra till att vi behåller den kapacitet som finns inom de svenska underleverantörsföretagen. Visa någon handlingskraft, och ge besked om omstruktureringslånen!

Anf. 12 MARIA PLASS (m):

Herr talman! Alliansregeringen för en ansvarsfull politik för Sverige, för jobben, för företagen, för välfärden och för svensk ekonomi. Flera av de insatser som görs eller kommer att göras gynnar just Västsverige genom infrastruktursatsningar, forskning och utveckling och omfördelning av högskoleplatser.

Regeringen har nu tagit fram en klimat- och energiproposition med, bland mycket annat, en målsättning att inga bilar ska vara beroende av fossila drivmedel år 2030. Detta är ett långsiktigt mål som ger nya möjligheter för fordonsindustrin. Redan nu kan vi se en utveckling av nya typer av miljöbilar.

Oppositionen ägnar sig åt skrämselfpropaganda. Det är inget nytt. Man tror sig ha hittat lösningen på en finansiell kris som hela världen brottas med. I de flesta fall handlar det om stora belopp som skattebetalarna får skjuta till: en skattechock på 70 miljarder som svenska folket ska betala in, en höjning av arbetsgivaravgifterna för företag, kommuner och landsting och ett återförande av förmögenhetsskatten och fastighets-skatten. Detta ger inte fler jobb och inte mer pengar i plånboken. Och det ger definitivt inte människor möjlighet att köpa en ny Saab eller Volvo för att på så sätt rädda bilindustrin.

Socialdemokraterna skickar ned sin partiledare Mona Sahlin för att deklarerar att hon tror på Saab. Företaget ska räddas genom miljöbilspremie och skrotningspremie och genom att regeringen med skattebetalarnas pengar garanterar lån i EIB. Dock finns inte ett ord om hur detta ska finansieras eller vem som ska betala. Var ska pengarna tas?

I Socialdemokraternas förslag till skrotningspremie för äldre bilar hänvisas till en liknande åtgärd i Tyskland. Där får ägaren 25 000 kronor om han skrotar sin tio år gamla bil och sedan köper en nyttillverkad bil. Är detta det förslag som ska rädda svensk bilindustri? Köper man verkligen en ny Saab eller Volvo när man skrotar sin gamla Toyota eller Fiat? Har Socialdemokraterna räknat på kostnaden för den svenska staten?

För er upplysnings skull kan jag meddela att det i går fanns 2 733 992 bilar i Sverige som är mer än tio år gamla. Även om vi skulle ta bort de avställda bilarna hamnar vi på drygt 1 933 000 bilar. Förvisso vore det en stor insats för miljön att skrota dem, men till priset av drygt 63 miljarder kronor för den svenska staten. Om detta blir verklighet finns det inga resurser kvar till forskning och utveckling, vård, skola eller omsorg.

Vänsterpartiet har en annan väg och låter staten gå in i det privata näringslivet utan garantier. Man är beredd att låta skattebetalarna täcka löpande förluster utan en tanke på att stå emot särintressen. Men vad händer om nu GM skulle gå i konkurs? Vad blir då statens ansvar?

Miljöpartiet vill bygga skattechock på skattechock med ytterligare skatt på fordonsbränslen, vilket knappast gynnar dagens fordonsindustri utan snarare utplånar den. Även Miljöpartiet vill att staten lämnar osäkra lönegarantier. Det visar att Miljöpartiet liksom Socialdemokraterna och Vänsterpartiet inte förstår vilket risktagande det vore med skattebetalarnas pengar.

Anf. 13 KARIN PILSÄTER (fp):

Herr talman! Debatten böljar lite kring många olika frågor. Det är ROT-avdrag och hushållstjänster blandat med EIB-lån.

När man hör Vänsterpartiet skulle man kunna tro att om staten skulle ge en garanti för Saab när det gäller att ta ett lån i Europeiska investeringsbanken skulle det vara det Kinderägg som alla önskar sig, som uppfyller alla önskningar i ett.

Riktigt så enkelt är det inte. Även om det skulle fungera med en statsgaranti och ett lån för Saab i EIB kan inte det lånet användas för att betala de löpande räkningarna. Det kan inte användas för att betala ut löner till arbetarna i fabriken, som inte har full täckning för sin arbetstid därför att bilarna inte köps.

Det är ingen lösning, och det tycker jag att vi alla måste vara medvetna om. Det krävs helt andra typer av insatser och ledarskap för att Saab ska kunna klara sig i det här kortare perspektivet.

Skattebetalarna ska inte ta på sig uppgiften att gå in och vara någon löpande förlusttäckare i ett stort internationellt företag. Det trodde jag skulle kunna vara en självklarhet i Sveriges riksdag. Men så är det tydligen inte. Vänsterpartiet öppnar till och med här för att staten ska gå in och ta över ägandet av Saab.

Herr talman! Vad det handlar om är att vi måste visa det politiska ledarskapet och vara med och bidra till omställning i flera olika dimensioner. Vi måste vara med och hjälpa människor till omställning, de som blir överflödiga, för att de ska rusta sig bättre för att kunna komma tillbaka på arbetsmarknaden. Därför byggs yrkesutbildningen ut.

När man hör Tomas Eneroth kan man tro att det skulle vara en lämplig åtgärd att ha väldigt mycket arbetsmarknadsutbildning när sysselsättningen ökar mycket kraftigt. Så är det inte.

Efter regeringsskiftet 2006 började jobben med full kraft rulla in, inte bara på grund av konjunkturen utan faktiskt också på grund av de reformer på arbetsmarknaden som gjordes. Det har inneburit att kanske mellan 50 000 och 100 000 personer hade ett jobb när lågkonjunkturen rullade in, som de annars inte skulle ha haft.

Det är självklart att man minskar på arbetsmarknadsåtgärderna i en sådan situation. Och nu ökar man dem. Yrkesutbildningen byggs ut med både yrkeskomvux och yrkeshögskola. Platser på högskolan omfördelas. Ute i regionerna hittar man många kreativa lösningar när det gäller fortbildning och kortare utbildningar där man använder de resurser som finns.

Det är klart att vi ständigt måste fråga oss: Är systemen tillräckligt flexibla? Är det ytterligare insatser som behöver göras? Är det kanske regelförändringar som krävs? Ja, det måste vi hela tiden vara beredda att göra. Men som det ser ut i dag kan man ändå göra väldigt mycket med de olika resurser som finns.

Herr talman! Det ledarskap som man i dag visar ute i industrin tycker jag också att vi ska lyfta fram och sätta stort värde på därför att det här är, som jag sade tidigare, en krissituation med många olika dimensioner.

Det handlar om att vi behöver göra en stor strukturomvandling. Man kan då inte samtidigt säga från politiskt håll: Precis så som industrin ser ut i dag ska den se ut även i morgon och i övermorgon. Det måste också finnas en industriell dynamik där vi inte är de rätta att tala om och peka ut vilka företag som ska finnas, hur stora de ska vara och exakt vilka produkter som ska levereras.

Det sker nu en jättesatsning på forskning och utveckling. Det är otroligt bra. Men det måste också vara så att ägarna går in och tar ansvaret för att klara den kortsiktiga situationen. Det politiska ledarskapet och de politiska besluten handlar om att hjälpa människor till omställning.

Anf. 14 MIKAEL OSCARSSON (kd):

Herr talman! Vi är alla i denna kammare oroliga över vad som händer i fordonsindustrin. Det är inte sant, som det har påståtts i debatten, att regeringen sitter passiv och inte gör någonting. Vi gör mycket.

Skillnaden mot oppositionen är dock att regeringen måste ta ansvar. Vi måste se till att åtgärderna prickar rätt samtidigt som vi har ansvar för landets ekonomi.

Oppositionen tycks ha hur mycket pengar som helst, och man vill satsa mer pengar till allt och alla. Företagen tycks inte ha något eget ansvar, utan staten ska kunna ta över alla kostnader. En sådan politik skulle försätta Sverige i ett ännu värre läge med konsekvenser långt in i framtiden.

Att försätta Sverige i en situation med stora budgetunderskott och i ett ekonomiskt kaos hjälper inte många industrier. Det hjälper kanske på kort sikt, men på längre sikt skulle det vara förödande.

En del menar på fullt allvar att staten borde köpa upp både Volvo och Saab för att rädda dessa bilmärken. Det vore rent oansvarigt av regeringen att hantera skattebetalarnas pengar på detta sätt. Ingenting säger att staten skulle vara en bättre ägare av dessa företag, och ett sådant agerande skulle vara att leka rysk roulett med skattebetalarnas pengar.

Det staten ska göra är att skapa förutsättningar för fordonsindustrin, så att den ska kunna stå på egna ben, men inte att ta över hela företag.

Vi måste se till att det vi gör och det vi kommer att göra är till gagn för fordonsindustrin på lång sikt.

Sverige ska tillsammans med vår omvärld ställa om klimatpolitiken i syfte att minska våra klimatpåverkande utsläpp. I denna omställning kommer transportsektorn att betyda mycket, eftersom transporterna står för en betydande del av de fossila utsläppen. Detta ger en enorm möjlighet för fordonsindustrin att återigen slå sig in på marknaden, att erbjuda klimatsmarta fordon. Detta förstärks av regeringens ekonomiska styrmedel för att konsumenterna ska handla klimatsmart.

Regeringens satsning på att stärka forskning och utveckling med grön inriktning med 3 miljarder kronor är menad att stödja fordonsindustrin i denna omställning. Det är denna typ av åtgärder som stärker fordonsindustrins långsiktiga förutsättningar på en global marknad.

Allra sist tänkte jag bara påpeka något. Tomas Eneroth lämnade bilindustrin och kom in på hushållsnära tjänster och på ROT-avdrag. Jag tycker att det är tragiskt att Tomas Eneroth och Socialdemokraterna inte ser den möjlighet som detta ger.

Det ger vita arbetstillfällen. Hushållsnära tjänster har förvandlat svart arbetskraft till vit arbetskraft. Det ger en massa nya arbetstillfällen. Jag tycker att det är cyniskt att man talar ned någonting som betyder så mycket för så många.

Vad Tomas Eneroth inte säger, exempelvis, är att man vill fördubbla arbetsgivaravgiften för ungdomar. Det skulle vara direkt skadligt för Sverige.

Anf. 15 PETER ERIKSSON (mp):

Herr talman! Maud Olofsson pratar om frågor som: Vad innebär det att ta ansvar för samhällsekonomin? Hon pratar också om att näringslivet måste ta sitt ansvar. Politiken ska ta sitt ansvar.

Jag tycker att det är en väldigt viktig fråga, och jag skulle vilja att vi försökte borra ned oss lite mer i den frågan. Vad är egentligen politikens ansvar här, och vad är näringslivets ansvar?

Jag tycker att politikens ansvar är att formulera en modern industripolitik, att samarbeta med näringslivet. Det är inte att som näringsminister stå i offentliga slagsmål med de företag som krisar utan att sätta sig ned och samarbeta och samtala med dem, medverka till långsiktiga lösningar när företag krisar och branscher går dåligt.

Jag tror att det är samma uppgift som vilket kommunalråd som helst i Sverige har när företag går dåligt. Man sätter sig ned och pratar. Man ser om man kan hjälpa till att hitta lösningar.

Bilden av den svenska näringsministern är däremot att hon tar offentlig strid med företag. Hon svärta ned företagen. I stället för att hjälpa dem skadar hon företagen och möjligheterna att skapa lösningar. Det är inte bra.

Man har säkert också gjort en del åtgärder på Näringsdepartementet som inte syns utåt för att skapa lösningar. Men jag tycker definitivt att bilden totalt sett är att man inte har lagt ned den energi som krävs och som kan krävas av en modern industripolitik och en näringsminister som verkligen vill medverka till lösningar.

Jag tycker dessutom att regeringen med den övriga politiken medverkar till att förvärra krisen i stället för att lösa den.

Den diskussion som Tomas Eneroth har haft om a-kassan är bara ett exempel. Man har också agerat väldigt fel konjunkturnässigt.

Man kommer med stora skattesänkningar till oss som har bra inkomster när konjunkturen är på topp. Sedan när konjunkturen vänder har man tömt påsen och står och säger: Nej, vi måste ta ansvar genom att inte göra någonting, genom att hålla igen. Och det är att ta ansvar för skattebetalarna.

Det är ett stort misslyckande egentligen när man har utnyttjat huvuddelen av de resurser som vi har byggt upp under många års goda tider till att slösa bort dem just innan lågkonjunkturen kommer. Nu skulle de ha behövts, Maud Olofsson. Nu skulle vi ha behövt göra stora omställningar i samhället, investeringar och satsningar som kunde skapa massor av nya jobb och medverka till att lösa krisen i stället.

Jag tycker att det är väldigt talande när vi ser och jämför USA med Europa och EU i dag. I USA har man en mycket sämre situation egentligen när det gäller regeringens ekonomi och mycket av samhällsekonomin än vad vi har i Sverige. Men där gör man stora satsningar nu för att ställa om och skapa jobb.

I går på tv kunde vi allihop se när EU-kommissionens ordförande står och säger: Vi behöver inte göra de satsningarna, för vi har a-kassan.

Vi behöver alltså inte satsa på en industripolitik i Europa för att se till att vi har en konkurrenskraftig modern industri och moderna företag för att vi har en a-kassa.

Vad har vi gjort i Sverige? Vi har en regering som har raserat stora delar av trygghetssystemet. Hundratusentals människor står i dag helt utanför trygghetssystemet. De som är kvar har mycket sämre möjligheter än tidigare. Jag tycker att det närmast är ett hån mot alla de människor som i dag riskerar att bli eller redan har blivit arbetslösa att peka på a-

kassan och skicka ned en statsminister som säger att vi jobbar för att inte göra någonting.

Det är ingen bra signal till svenska företag och svenska arbetslösa.

Anf. 16 TALMANNEN:

Jag vill vädja till samtliga att hålla sig till debattämnet Fordonsindustrins framtid. Jag är fullt medveten om att man kan behöva exemplifiera vid sidan om, men vi måste hålla oss till det. Det säger riksdagsordningen mycket tydligt.

Anf. 17 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Svensk fordonsindustri är mer än Saab. Jag tycker att det är viktigt att säga att de dialoger som vi har haft med hela fordonsindustrin har varit väldigt bra. Alla diskussioner vi har haft med Volvo, Scania och Volvo Cars men också med Saab, ska jag säga, har varit tuffa men väldigt konstruktiva. Det är tack vare att Sverige var först ut som tre av fyra svenska stora fordonsföretag kan få EIB-lån. Vi var först ut i beslutsfattandet. Det var för att vi agerade snabbt och kom först ut med vårt paket.

Det är också viktigt att säga när det gäller de 28 miljarder som vi har satsat att forskningsbolaget finns redan. Det är klart att man jobbar med forskningsidéer. Det är inte säkert att alla riksdagsledamöter känner till det. Men jag känner till vilka diskussioner som pågår. Det är så det måste gå till. Först tar man fram konkreta idéer. Sedan får man en finansiering. Det gällde EIB-lån. Det gäller forskningssatsningar och annat.

Tomas Eneroth säger att vi gömmer oss bakom finanskrisen. Har finanskrisen gått spårlöst förbi Socialdemokraterna? Har inte Socialdemokraterna förstått att det är finanskrisen som gör att Volvo, Scania och många fler inte har några kunder för att de inte får låna pengar? Det finns efterfrågan på fordon, men man får ju inte låna pengar för att köpa. Det är klart att finanskrisen hör ihop med det som händer på fordonsindustrins område.

Vänsterpartiet frågar vad det är i affärsplanen som är svårigheten för mig. Det är ju en ägare som måste granska affärsplanen. Vi måste ha en solid ägare som tar över Saab om de ska kunna få ett EIB-lån.

Jag tycker att det är överraskande att Vänsterpartiet nu är berett att ta över Saab. Jag undrar: Är det en position från hela oppositionen att ni nu är beredda att äga Saab? I så fall är det otroligt överraskande.

Då tycker jag att ni ska tala om varifrån ni tar pengarna. Hur många färre lärare, hur många färre sjuksköterskor, hur många färre poliser blir det om ni ska gå in och äga bilfabriker?

Vår roll som politiker är att skapa grunden för ett näringslivsklimat, naturligtvis en stark industripolitik men också ambitiösa klimat- och energimål. Det är det som vi siktar på, och det är de instrumenten vi stöder genom forskning och utveckling, genom utbildning och lån och alla insatser för att göra den här omställningen möjlig. Vi är på god väg.

Anf. 18 ROSSANA DINAMARCA (v):

Herr talman! I sin inledning sade Maud Olofsson att Saabs affärsplan inte är trovärdig. Återigen gör Maud Olofsson krumbukter för att ändra

sig och ändra förutsättningar för fordonsindustrin men också för den här debatten.

Ni har sänkt skatten med över 70 miljarder för de mest välbeställda. Ursäkta, herr talman, jag är inne på städhjälpen igen. Ni är beredda att subventionera den för de mest välbeställda.

Maria Plass, hur tror du att en arbetslös Saabanställd med 8 000 ska kunna ha råd att köpa sig en Saab eller Volvo?

Skulle vi gå in utan garantier? Nej, Saab har en affärsplan. Till skillnad från regeringen tror jag att det finns möjligheter för den. Vi tror på den, och de Saabanställda tror på den. Ledningen tror på den. Regeringen kan inte säga vad det är som inte är trovärdigt i den.

Den enda som har stått för förstatligande här i verkligheten är ju regeringen själv – 50 miljarder rakt in i Carnegie och man tog över.

Herr talman! Som jag nämnde har jag under veckan talat med många Saabanställda. De bad mig att hälsa till regeringen: Stötta oss aktivt! Rädda våra jobb och svensk bilindustri! Skaffa värdiga alternativ till arbetslösheten och höj taket i a-kassan!

Efter den här debatten kan jag konstatera att regeringen inte hört ett ord av vad de har sagt. Näringsministern har inte heller kunnat svara på varför man inte kan ge Saab lånegarantier och peka på vad i affärsplanen man inte tror på.

Det enda regeringen och Maud Olofsson i dag har kunnat prestera är tomma ord utan innehåll. Det är djupt tragiskt. Sverige behöver en ny regering och verkligen också en ny politik.

Anf. 19 TOMAS ENEROTH (s):

Herr talman! Maria Plass väljer att attackera fordonsindustrins förslag till miljöbils- och skrotningspremie. Det är förvånansvärt.

Vi har räknat på det, och vi vet att det ger effekt. Det blev en 20-procentig försäljningsökning i Tyskland. 180 000 bilar skrotades ut från den tyska bilparken. Det var bilar med dåliga miljöegenskaper. Dessutom medförde det en bibehållen kapacitet i tysk bilindustri och en kraftig förstärkning på hemmamarknaden. Det gör att man slapp varsla eller göra stora uppsägningar i tysk bilindustri.

I Sverige är effekten den motsatta. Där avskaffades miljöbilspremien. Försäljningen av Saab och Volvo avstannar. Man får lägga extravarsel på både Saab och Volvo på grund av att ni drar undan förutsättningarna för att göra något som miljöpolitiskt vore rätt och som dessutom industripolitiskt och konjunkturpolitiskt vore rätt.

Ni sänker jobben och lägger i stället resurser i er egen budget på hushållsnära tjänster eller skattesänkningar för människor med goda inkomster, trots att vi vet att det inte ger några jobb.

När det gäller ungdomsarbetslösheten som Kristdemokraterna var inne på kan vi konstatera att den nu i Europa är näst högst. Den är näst högst i hela Europa. Ni har valt att göra tusen olika insatser, men de har uppenbarligen inte varit rätt. Vi sänker däremot arbetsgivaravgifterna för småföretagen. Där har ni valt att höja dem.

Åter till fordonsindustrin: Maud Olofsson har inte svarat på min fråga som jag har ställt två gånger om omstruktureringsstöd. Det är allvarligt. Det underleverantörerna nu behöver få veta, om det över huvud taget ska

finnas en chans att undgå de konkurser vi annars riskerar framöver, är att man ska kunna förvandla undsättningslånen till omstruktureringsstöd. Hittills har regeringen sagt nej till den möjligheten, låtit bli att ta den chansen trots att kommissionen godkänner det. Varför?

Varför vill man inte använda det? Är det så att de här 28 miljarderna bara är skådebröd? Är det som när mamma bakade bullar och man aldrig fick smaka dem för att de stod där någonstans och var skådebröd? De skulle finnas i frysen ifall det kom gäster.

Är det till några andra ni har reserverat de 28 miljarder kronorna, och vilka är det i så fall? Uppenbarligen är det vare sig underleverantörer eller svensk fordonsindustri. Det har vi märkt.

Anf. 20 MARIA PLASS (m):

Herr talman! Tomas Eneroth ställer frågor, men jag får inga svar. Jag har ställt frågor förut om finansiering och vem som ska betala, men svaret lär utebli.

Jag har tidigare besökt Pininfarina, och i måndags besökte jag och ett par kolleger Volvo PV och Saab. Det var bra besök. Det var mycket givande. Där uppdaterades vi både på dagens situation och på framtidens utmaningar.

Just nu är det skilda förutsättningar för Saab och Volvo PV, men det finns också likheter. Båda letar aktivt efter en ny ägare, men det sker under olika press. Båda fabrikena har varslat personal. Båda vill få del av EIB-lånen.

Jag kan konstatera att alla tre företagen, och då inkluderar jag även Pininfarina, tror starkt på en framtid med en tillverkning av miljöbilar. Man har kommit olika långt i sin utveckling, men alla har tagit fram eller håller på att ta fram modeller som fokuserar på hög säkerhet, bra miljöegenskaper och en supersnygg design.

Herr talman! Jag vet att det finns en stark önskan hos alla tre bilfabrikerna att få en stark långsiktig ägare som gör det möjligt att vara med och utveckla och producera framtidens miljöbilar.

Jag kan också tänka mig att de här tre fabrikerna inte vill bli en bricka i ett politiskt spel på hög riksdagsnivå.

Anf. 21 KARIN PILSÄTER (fp):

Herr talman! När det gäller fordonsindustrins framtid får vi konstatera att vi behöver prata om framtiden både i form av i morgon, nästa vecka och nästa månad och framtiden på mycket längre sikt.

För den omställning som nu måste komma tror jag också att det är väldigt angeläget att man har tydliga spelregler och att de är långsiktiga. Det handlar nämligen om väldigt långa ledtider, det är oerhört mycket pengar som investeras i forskning och utveckling. Vi pratar här om väldigt många miljarder, och ska det här fungera är det företagen själva som ska tjäna tillbaka de här pengarna. Vi pratar faktiskt hela tiden om lån när det gäller de stora satsningarna med pengar från Europeiska investeringsbanken. Det är lån som företagen måste ta genom att göra en kommersiell kalkyl: Det vi i dag satsar på forskning och utveckling tror vi att vi kommer att kunna tjäna tillbaka i form av försäljning.

Jag är glad att vi snart ska sätta i gång och behandla energi- och klimatpropositionen. Där finns mycket konkreta spelregler för den svenska marknaden i form av att den miljöbilspremie som i dag finns växlas över i sänkt fordonsskatt. Det blir fasta spelregler för den som funderar på att köpa en ny bil här i Sverige.

Forsknings- och utvecklingssatsningarna som handlar om de mer direkta statliga pengarna är också lagda så att man vet att de gäller över ganska många år. Det stora kunnande, den kompetens och den dynamik som finns i den svenska fordonsindustrin och i våra forskningsmiljöer måste nu komma till användning. Genom att man är med och skapar arenor där företag och människor i företagen möts och bryter idéer mot varandra kommer nya projekt fram. Vi har också bra miljöer i till exempel våra teknikparker och annat som kan fungera som en plattform för att nya idéer kan komma fram och nya saker kan utvecklas som sedan omsätts i produkter som kan säljas inte bara i Sverige utan på en världsmarknad.

På det viset tror jag att framtiden för den här industrin är ljus.

Anf. 22 MIKAEL OSCARSSON (kd):

Herr talman! Det har varit en viktig debatt. Det har också visat sig att oppositionen kommer med samma budskap och samma vals hela tiden. Rossana Dinamarca vill ha en ny regering – inget nytt under solen. Hon vill använda skattebetalarnas pengar och köpa Saab. Det tror jag inte att ni som har lyssnat till debatten tycker är en bra idé.

Tomas Eneroth tycker att regeringen är överksam och ligger i hängmattan. Han påpekar också att vi har den näst högsta ungdomsarbetslösheten i Europa – cyniskt dock bara att han vill fördubbla arbetsgivaravgiften för de arbetsgivare som vill anställa ungdomar.

Jag, Kristdemokraterna och övriga regeringen tror på svensk fordonsindustri, trots de problem den för närvarande upplever. Det finns en enorm kompetens, erfarenhet och drivkraft i Trollhättan, Göteborg och runt om i vårt land. Det finns en stark vilja hos alla parter att rädda både Volvo och Saab.

Vi måste vara ärliga nog att inse politikens begränsade möjligheter. I slutändan handlar det om att företag måste gå med vinst för att kunna överleva. Regeringen gör mycket för att stötta företagen med forskning, utveckling och kreditgarantier. Detta tillsammans med engagerade medarbetare och en vilja hos alla parter att Sverige även i framtiden ska ha en stark fordonsindustri tror jag kommer att rädda dessa företag. Vi kommer att ha en stark fordonsindustri även i framtiden.

Anf. 23 PETER ERIKSSON (mp):

Herr talman! Åhörare och deltagare! Om man vill värna skattebetalarnas intressen, samhällsekonomin och statsbudgeten finns det ingenting som är så viktigt som att se till att inte arbetslösheten ökar. Det är ökad arbetslöshet som nu undergräver statsbudgeten. De överskott som vi har samlat ihop till bland annat genom att vi har lyckats amortera av på statskulden under ett antal år undergrävs nu av den ökande arbetslösheten. Vi är faktiskt på väg mot stora nya underskott i statsbudgeten.

Kan vi motverka ökad arbetslöshet genom en aktiv industripolitik, kan vi göra satsningar i lågkonjunkturen och ställa om samhället så att de svenska företagen är konkurrenskraftiga och medverkar till omställningen, kan vi anställa människor som gör att vi faktiskt kan ha en mer hållbar ekonomi och företag som finns kvar när konjunkturen vänder uppåt igen – då har vi klarat den här krisen.

Men tyvärr har vi i dag en regering som har misslyckats när det gäller att hantera finanskrisen. Massor av små och medelstora företag håller på att slås ut på grund av att ni inte har klarat av kredit- och finanskrisen. Det är bara några få banker som över huvud taget är med i bankgarantisystemet. Ni har inte hittat några andra vägar, trots att vi i oppositionen har pekat på detta.

Den svenska bilindustrin är i kris, och ni har gjort alldeles för lite. Ni pekar på 28 miljarder, men det är inga 28 miljarder som har satts i sjön över huvud taget. Det är väldigt lite som har gått till bilindustrin och den omställning som behövs där som skulle vara nödvändig. Det är GM och Ford som krisar i världen, och det är på grund av att de inte har medverkat till omställning. De har inte förstått den förändring som är nödvändig, och Saab och Volvo åker med.

Anf. 24 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c):

Herr talman! Världen är inne i en djup lågkonjunktur. Vi har en global finansiell kris som påverkar oss allihop. Det är kanske den största finansiella kris vi har haft på 80 år.

Vi står samtidigt inför en klimatkris som kanske kan ändra förutsättningarna för allt liv här på jorden. Kanske är det så att vi kan åtgärda de här sakerna samtidigt. Den finansiella krisen måste åtgärdas så att vi får i gång de system som behöver finnas för att företag ska kunna verka. Men kanske är klimatkrisen också en historisk möjlighet att ställa om till miljövänliga fordon och miljövänlig teknik, att använda mindre råvaror och mindre energi.

I detta ska Sverige ta ledarskapet. Vi har den mest ambitiösa klimat- och energipolitiken i världen, och det är jag stolt över. Här kan fordonsindustrin spela en viktig roll för att klara den omställningen. Vi har sagt att vi ska ha en fossilfri fordonsflotta till 2030. Det kräver lite av oss: ett nytänkande inom forskning och utveckling där vi tar till vara företagens möjligheter, de anställdas kompetens, för att kunna ställa om åt det här hållet.

Jag tror på svensk fordonsindustri, men jag tror också att det är viktigt att vi skiljer på våra roller. Ägarna måste ta sitt ansvar. Det måste finnas privata finansiärer som tror på affärsplanen, som tror på möjligheten och som är beredda att satsa pengar.

Svenska regeringen och vi politiker ska se till att matcha det med forsknings- och utvecklingspengar, med utbildningsinsatser, med lånegarantier, med krediter – allt det som är vår verktygslåda.

Jag tror att det är viktigt nu att visa ledarskap och visa att politiken ställer krav på näringslivet också i svåra tider samtidigt som vi är flexibla och ställer krav på oss själva. Det är alldeles självklart att regeringen ska vara flexibel och hela tiden justera alla system, vad de än heter, för att möta den här krisen.

Jag tror att svensk fordonsindustri har stora möjligheter därför att det finns så många kunniga företagare och så många kunniga anställda. Det är till dem vi ska vända våra resurser och våra åtgärder. Det är tillsammans med dem som vi ska klara svensk fordonsindustri.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 2008/09:88
20 mars

*Aktuell debatt:
Fordonsindustrins
framtid*

2 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

Propositioner

2008/09:140 till försvarsutskottet

2008/09:169 till miljö- och jordbruksutskottet

2008/09:174 till näringsutskottet

Motioner

2008/09:Kr1–Kr3 till kulturutskottet

EU-dokument

KOM(2008)763 och KOM(2009)73 till utrikesutskottet

3 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Proposition

2008/09:173 Beskattnings av europeiska grupperingar för territoriellt samarbete

4 § Anmälan om interpellationer

Anmälades att följande interpellationer framställts

den 20 mars

2008/09:421 Tillgång till mobiltelefon och dator för dem som är dömda till rättspsykiatrisk vård

av *Carina Adolfsson Elgestam* (s)

till socialminister *Göran Hägglund* (kd)

2008/09:422 Tillsättningen av toppchefer på Arbetsförmedlingen
av *Sven-Erik Österberg* (s)

till arbetsmarknadsminister Sven Otto Littorin (m)

2008/09:423 Vattenfall

av *Carina Adolfsson Elgestam* (s)

till näringsminister Maud Olofsson (c)

2008/09:424 Arbetstillfällen och skattesänkningar

av *Peter Hultqvist* (s)

till finansminister Anders Borg (m)

Interpellationerna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 24 mars.

5 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 20 mars

2008/09:759 Löneledande statliga företag

av *Alf Eriksson* (s)

till näringsminister Maud Olofsson (c)

2008/09:760 Regionfrågan

av *Mikael Damberg* (s)

till statsrådet Mats Odell (kd)

2008/09:761 Cypernfrågan och EU:s trovärdighet

av *Ameer Sachet* (s)

till statsrådet Cecilia Malmström (fp)

2008/09:762 Konsekvenser av de nya sjukskrivningsreglerna

av *Matilda Ernkrans* (s)

till statsrådet Cristina Husmark Pehrsson (m)

2008/09:763 Återbetalningskrav av sjukersättning

av *Matilda Ernkrans* (s)

till statsrådet Cristina Husmark Pehrsson (m)

2008/09:764 Familjehem

av *Matilda Ernkrans* (s)

till socialminister Göran Hägglund (kd)

2008/09:765 FN-rapport om Kongo

av *Carina Hägg* (s)

till utrikesminister Carl Bildt (m)

2008/09:766 Mänskliga rättigheter

av *Carina Hägg* (s)

till integrations- och jämställdhetsminister Nyamko Sabuni (fp)

2008/09:767 Utrikeshandel beträffande löshår

av *Carina Hägg* (s)

till statsrådet Ewa Björling (m)

2008/09:768 Kusunäktenskap

av *Carina Hägg* (s)

till socialminister Göran Hägglund (kd)

2008/09:769 Fontänhusens finansiering

av *Hans Hoff* (s)

till socialminister Göran Hägglund (kd)

2008/09:770 Risken för fosterskador vid äktenskap mellan släktingar

av *Solveig Hellquist* (fp)

till socialminister Göran Hägglund (kd)

Prot. 2008/09:88

20 mars

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 24 mars.

6 § Kammaren åtskildes kl. 12.30.

Förhandlingarna leddes av talmannen.

Vid protokollet

MADELEINE HOLST

/Eva-Lena Ekman

Innehållsförteckning

1 § Aktuell debatt: Fordonsindustrins framtid.....	1
Anf. 1 ROSSANA DINAMARCA (v).....	1
Anf. 2 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	2
Anf. 3 ROSSANA DINAMARCA (v).....	3
Anf. 4 TOMAS ENEROTH (s).....	5
Anf. 5 MARIA PLASS (m).....	7
Anf. 6 KARIN PILSÄTER (fp)	8
Anf. 7 MIKAEL OSCARSSON (kd)	10
Anf. 8 PETER ERIKSSON (mp)	11
Anf. 9 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	12
Anf. 10 ROSSANA DINAMARCA (v)	13
Anf. 11 TOMAS ENEROTH (s).....	14
Anf. 12 MARIA PLASS (m).....	15
Anf. 13 KARIN PILSÄTER (fp)	16
Anf. 14 MIKAEL OSCARSSON (kd)	18
Anf. 15 PETER ERIKSSON (mp)	18
Anf. 16 TALMANNEN	20
Anf. 17 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	20
Anf. 18 ROSSANA DINAMARCA (v)	20
Anf. 19 TOMAS ENEROTH (s).....	21
Anf. 20 MARIA PLASS (m).....	22
Anf. 21 KARIN PILSÄTER (fp)	22
Anf. 22 MIKAEL OSCARSSON (kd)	23
Anf. 23 PETER ERIKSSON (mp)	23
Anf. 24 Näringsminister MAUD OLOFSSON (c).....	24
2 § Hänvisning av ärenden till utskott	25
3 § Bordläggning.....	25
4 § Anmälan om interpellationer	25
5 § Anmälan om frågor för skriftliga svar	26
6 § Kammarken åtskildes kl. 12.30.	27