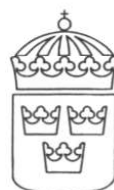


Riksdagens protokoll

1993/94:23

Fredagen den 12 november

Kl. 9.00–10.54



Protokoll
1993/94:23

1 § Svar på interpellation 1993/94:38 och fråga 1993/94:90 om yttrandefriheten och Salman Rushdie

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Utrikesminister MARGARETHA AF UGGLAS (m):

Herr talman! Pierre Schori har i en interpellation ställt ett antal frågor till statsminister Carl Bildt om Sverige, yttrandefriheten och Salman Rushdie. Interpellationen har överlämnats till mig. Bertil Måbrink har frågat mig om regeringen avser att ta initiativ till någon form av bojkott mot Iran. Jag avser besvara interpellationen och frågan i ett sammanhang.

Den svenska regeringen har från första stund skarpt markerat mot döds-hotet mot författaren Salman Rushdie. I februari 1989 framfördes till Irans ambassadör att det iranska hotet är absolut oacceptabelt, oförenligt med internationell rätt och mot alla principer om religions-, åsikts- och yttrandefrihet. Denna inställning har därefter upprepats vid ett flertal bilaterala samtal med företrädare för Irans regering. Vice statsminister Bengt Westerbergs utdelande av Tucholskypriset till Salman Rushdie i november 1992 är ett annat exempel på vårt stöd till Salman Rushdies, liksom andra författares, grundläggande mänskliga fri- och rättigheter. Strax därefter, den 16 november, uppkallades Irans ambassadör till UD, som framförde den svenska regeringens oro över den då förnyade dödsdomen. Detta agerande var resultat av en gemensam nordisk aktion, beslutad vid utrikesministermötet i Århus. Sverige var också medförslagsställare till en resolution som uttryckte djup oro över Rushdiefallet i FN:s kommission för de mänskliga rättigheterna våren 1993.

För en tid sedan fann Norges regering skäl att kalla upp Irans ambassadör i Oslo till norska UD. Av samma skäl fann också den svenska regeringen anledning att den 25 oktober till Irans ambassadör i Stockholm upprepa att uppmaningen till mord är helt oacceptabel och innebär ett hot mot säkerheten för medborgare i alla länder. Den strider också mot internationell rätt liksom religions-, åsikts- och yttrandefriheten. En religiös motivering kan aldrig tillåtas att rättfärdiga en dödsdom. Regeringen uppmanade den iranska regeringen att ta avstånd från dödsdomen och från utfästelsen om en penningbelöning till den som verkställer domen.

Herr talman! Regeringen kommer att fortsätta att uttrycka stöd för uppfattningen att Salman Rushdie, och varje författare och publicist, omfattas av de grundläggande mänskliga fri- och rättigheterna. Regeringen ser

mycket allvarligt på det hot mot också svenska medborgare som den s.k. fatwan innebär, och kommer också i fortsättningen att påtala detta för Irans regering, såväl i bilaterala som i multilaterala sammanhang. Tillsammans med andra länder hoppas regeringen kunna övertyga Iran att den hittillsvarande iranska inställningen i Rushdiefallet är emot Irans egna politiska och ekonomiska intressen.

Regeringen planerar inte några initiativ till sanktioner mot Iran. För att sanktioner skall ha avsedd verkan krävs ett brett internationellt stöd. Förutsättningarna för ett sådant stöd saknas, enligt regeringens bedömning. Som jag den 18 februari förra året framförde i kammaren, har vi vid sidan av arbetet i FN kunnat föra en kritisk dialog med Iran, bl.a. för att främja de mänskliga rättigheterna. Vår kompromisslösa hållning vad avser dessa rättigheter är otvetydig, vilket självfallet kommit till uttryck även i Rushdiefallet.

Genom bl.a. sin oacceptabla inställning i Rushdiefallet har Iran även ställt sig vid sidan av mycket av det internationella samarbete som ekonomiskt och politiskt skulle gagna Iran. Ett uppriktigt menat avståndstagande till den s.k. fatwan från Irans regering skulle på sikt ha en positiv effekt på strävan att komma till rätta med de ekonomiska besvärigheter som landet befinner sig i, en strävan som trots allt tycks finnas hos delar inom det iranska samhället.

Herr talman! Det bör ha framgått av vad jag har sagt inledningsvis, att Sverige alltsedan den s.k. fatwan uttalades i februari 1989 tillmätt Salman Rushdie-fallet stor principiell och humanitär betydelse, och fortsätter att göra det. Tyvärr föranleder Rushdiefallets fortsatta aktualitet stor besvikelse över att Iran inte på allvar tycks vilja gå in i den mer konstruktiva diskussion med de europeiska länderna som man från Irans sida uttryckt intresse för. Sverige kommer i samverkan med övriga nordiska länder och i FN att fortsätta verka för att den iranska regeringen tar avstånd från dödsdomen mot Salman Rushdie.

Som ett exempel på nordisk samverkan i detta sammanhang vill jag avslutningsvis peka på det uttalande som de nordiska utrikesministrarna gjorde i Mariehamn den 8 november. I detta uttalande uttrycker vi stark oro över dödsdomen mot Rushdie liksom över att den utfästa belöningen för ett sådant dåd kvarstår. Vi tar också avstånd från de hot och allvarliga våldshandlingar som författarens översättare och förläggare utsatts för, och uppmanar med skärpa den iranska regeringen att otvetydigt ta avstånd från dödsdomen och de prispengar som har utlovats.

Anf. 2 PIERRE SCHORI (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret, fru utrikesminister. Sent omsider har vi fått ett mera samlat offentligt ställningstagande från regeringen i denna principiellt mycket viktiga fråga om yttrandefrihet och människors rätt att säga och skriva det som de tänker.

Jag har framställt min interpellation mot bakgrund av att tystnaden har varit ganska bedövande från regeringens statsråd. Jag har inte hört statsministern uttala sig i denna fråga. Jag har inte hört utrikesministern säga något offentligt tidigare. Inte heller har jag hört Alf Svensson, som säger sig vara ansvarig för mänskliga rättigheter i regeringen, säga något. Och jag har inte

hört kulturministern säga någonting offentligt och tydligt i fallet Rushdie, som nu har varit aktuellt i flera år.

Jag fick ett ganska långt svar av utrikesministern. Men om det har skett någonting är det andra som har tagit initiativ, som sedan Sverige har följt upp på olika sätt. Det har alltså inte gjorts något aktivt ställningstagande, utan det har varit fråga om ett reaktivt ställningstagande, som jag ser det. Om det har skett någonting på svensk nivå, som en följd av att man har reagerat på vad andra först har gjort, har det sällan skett någonting med full kraft. Man har kallat upp en diplomatisk representant för Iran till UD, men då har det inte varit utrikesministern själv som har sagt det som skall sägas – det framgår av svaret – till skillnad från hur det har gått till i t.ex. Norge.

Det är därför bra att vi har fått en mer samlad redovisning. Man vet nu var Sverige står. Men det hittillsvarande agerandet i denna principiellt mycket viktiga fråga, som går långt utöver personen Salman Rushdie, har saknats, och det var anledningen till att jag framställde min interpellation.

Herr talman! Jag framställde min interpellation till statsministern. Vid riksdagens öppnande stod han här i talarstolen och angav som en av de första punkterna i regeringsförklaringen att Sveriges röst i världen är en klar stämma för mänskliga rättigheter. Eftersom han i denna viktiga fråga inte hade uttalat sig, ville jag att han skulle svara på mina frågor. Jag ville att statsministern skulle svara också därför att det har förekommit – kanske ogrundade – insinuationer i dagspressen om att han av affärsmässiga skäl och med hänsyn till Iran backat från att själv här göra ett klarare ställningstagande. Detta hade statsministern nu kunnat bemöta.

Jag har i alla fall fått det här svaret. Det bör nu framgå klart var Sverige står, och det är bra.

Det finns också ett annat skäl till att ta upp denna fråga, fru utrikesminister. Man kan lätt få föreställningen att det här rör sig om ett slags kollektiv dom från islamiska krafter sida mot en oliktänkande. Men det är viktigt att framhålla – jag tror nog att utrikesministern är ense med mig – att det här rör sig om en liten, fundamentalistisk del av denna stora, viktiga kultur och civilisation som islam utgör, som betar sig på detta sätt.

Jag tycker att vi kan glädja oss åt att det i dagarna har getts ut en tjock bok, där 300 framträdande arabiska och muslimska intellektuella författare, kulturarbetare etc. ställer sig på Salman Rushdies sida när det gäller hans rätt till yttrandefrihet. Många av dem säger: Jag ställer upp på din sida, för att du skall få säga någonting som jag egentligen inte delar din uppfattning om.

Men det är yttrandefriheten, vilken ända sedan upplysningstiden har varit så viktig för civilisationen i världen, som nu står på spel.

Jag vill avslutningsvis rikta en fråga till utrikesministern: Kan vi i fortsättningen räkna med att regeringen genom sina statsråd, inte bara tjänstemän, är beredd att fortsatt driva frågan om Salman Rushdies rätt att fritt framföra sina åsikter utan att drabbas av dödshot och utan att behöva leva under sådana fruktansvärda personliga förhållanden? Det gäller ju så mycket mer än honom själv.

Prot. 1993/94:23
12 november 1993

*Svar på
interpellationer*

Anf. 3 BERTIL MÅBRINK (v):

Herr talman! Jag tackar för svaret från utrikesministern.

Dödsdomen mot Salman Rushdie är det yttersta tecknet på den iranska regimen totala avsaknad av respekt för demokratiska värden och internationell rätt. Dödsdomen visar också att regimen i Teheran inte nöjer sig med att förvägra medborgare inom landets gränser allt vad mänskliga rättigheter innebär, utan söker med våld förvägra även regimkritiker utanför landet att använda sin yttrandefrihet. Det är väl känt att den iranska säkerhetspolisen och terrorister lejda av den iranska regimen jagar regimkritiker världen över och utför mord och terrordåd för att tysta dessa. Detta påpekades med eftertryck av bl.a. Salman Rushdie själv häromdagen.

Den yttersta konsekvensen av denna terrorpolitik är just dödsdomen mot och den snart femåriga jakten på Rushdie, vari attentatet mot William Nygaard troligen ingår.

Den svenska regeringens diplomatiska agerande, som utrikesministern nämner i sitt svar, dels vad avser stöd till Salman Rushdie och dels vad avser protester mot den iranska regimen, är bra men inte tillräckligt. Jag skulle vilja se mer kraftfulla åtgärder från regeringens sida – åtminstone ett initiativ till ett vapenembargo.

Jag har svårt att se varför världssamfundet skall införa sanktioner mot Libyen på grund av dess vägran att utlämna två misstänkta terrorister, när man inte gör det mot Iran som ännu mer uppenbart ligger bakom mycket av den internationella terrorismen. Det får aldrig vara så, att ekonomiska intressen skall väga tyngre än försvaret av mänskliga rättigheter, och att stater av den anledningen avstår från att vidta åtgärder mot en stat som grovt kränker de mänskliga rättigheterna.

I fallet Iran kan man dock misstänka att det just är ekonomiska intressen som hindrar ett kraftfullare agerande från västvärldens sida inklusive Sverige. Tyskland, Japan och Italien är tre av Irans största handelspartner. Alla tre har ironiskt nog varit skådeplatser för attentat med koppling till den iranska regimen. I Italien och Japan har man t.o.m. bedrivit jakt på försvarare av Rushdie. Ingen av dessa stater har dock infört några bilaterala sanktioner eller, såvitt jag vet, agerat för FN-sanktioner mot Iran.

Vi vet att ett flertal svenska storföretag för mycket stora summor tillverkar varor för export till Iran – bl.a. Volvo, Scania och ABB. Dessa företag har givetvis allt intresse i världen av att inga som helst ekonomiska sanktioner införs. Dessa företags intressen får dock aldrig blandas ihop med Sveriges intresse att alltid och överallt agera för försvaret av mänskliga rättigheter. Det är min förhoppning att regeringen inte gör denna sammanblandning.

Anf. 4 Utrikesminister MARGARETHA AF UGGLAS (m):

Herr talman! Pierre Schori ställde en fråga till mig om regeringen avser att fortsätta agera i Salman Rushdie-fallet. Svaret på den frågan är ja. Det som ligger närmast till hands är behandlingen av frågorna om de mänskliga rättigheterna i tredje utskottet i FN.

Med anledning av Pierre Schoris inlägg vill jag gärna uttrycka min uppskattning för den markering som dåvarande utrikesministern gjorde i februari 1989, vilken också har grundlagt den nuvarande regeringens inställning

i Rushdiefallet. Jag menar också att statsministerns regeringsförklaring i oktober 1991, som innehöll en mycket kraftig markering av den nya regeringens starka engagemang vad gäller mänskliga rättigheter, naturligtvis också omfattade detta fall. Vice statsministern gjorde i samband med utdelandet av Tucholskypriset ett mycket klart offentligt ställningstagande i frågan. Jag skulle kunna returnera Pierre Schoris fråga om uttalanden av offentliga ställningstaganden med att notera att jag själv inte är riktigt klar över vilka offentliga uttalanden som gjordes under tiden 1989 och fram till regeringsskiftet i oktober 1991. Det är också så, som vi är väl medvetna om, att olika händelser aktualiserar frågor. Då måste man med kraft gripa tag i dessa.

Jag vill understryka att Rushdiefallet var en av de frågor som de nordiska utrikesministrarna diskuterade i Århus för mer än ett år sedan. Därefter gjordes gemensamma markeringar i Rushdiefallet, så där fanns en gemensam och bestämd aktion. Detta har nu följts upp, när vi träffades i Mariehamn. Det innebär att vi på detta sätt har etablerat, om jag så får uttrycka mig, en gemensam nordisk front. Det är en styrka att vi agerar samnordiskt i denna fråga.

Till Bertil Måbrink vill jag egentligen mest upprepa att jag självfallet delar Bertil Måbrinks bestämt uttryckta vilja att vi i kampen för de mänskliga rättigheterna står på egna ben, och att vi inte skall influeras av andra intressen. Däremot, som jag sade i mitt svar, bedömer inte den svenska regeringen att det finns några förutsättningar för framgång när det gäller internationella sanktioner.

Anf. 5 PIERRE SCHORI (s):

Herr talman! Fru utrikesminister! Jag är övertygad om att vi har samma grundinställning i den här frågan. Det som har gett mig anledning att framställa denna interpellation är att jag har varit litet missnöjd med metoderna, dvs. att man från regeringens sida inte har utnyttjat regeringsinnehavet på ett bättre sätt genom att med ett tydligare och mer personligt engagemang föra fram vår ståndpunkt och genom att de berörda statsråden själva – jag nämnde fyra – ta initiativ i frågan.

Det är klart att vi alla här har del i att inte ha tagit starkare ställning. Det gäller även tidigare socialdemokratiska regeringar. Detta kan jag hålla med om. Men nu har Salman Rushdie under flera år levt under denna dödsdom. Därför är det, ju längre tiden går, angeläget att trappa upp aktionerna.

Det är bra att regeringen nu agerar utifrån en nordisk gemensam plattform och att man går vidare i FN. Jag är övertygad om att man efter den här debatten i riksdagen i dag verkligen kommer att vara på hugget.

Man kan också gå vidare mera tydligt, bilateralt, från regeringen själv. Jag skulle vilja citera vad Carlos Fuentes, Salman Rushdies mexikanske kollega, säger. Han påminner om att författare, skribenter och intellektuella i alla tider och i alla kulturer har varit utsatta för hot och terror när det gällt att stå för obekväma sanningar eller att föra fram egna åsikter. Han erinrar om stalinismen i Sovjetunionen, om McCarthyismen i USA på 1950-talet och inte minst om författarnas situation i sin egen kontinent Latinamerika.

Han menar att det som är verkligt upprörande i fallet Salman Rushdie är att denna intolerans som man möter från regimen i Iran avslöjar vad han

Prot. 1993/94:23
12 november 1993

*Svar på
interpellationer*

kallar för "kommersiell feghet" och en allians mellan denna kommersiella feghet och en fundamentalistisk inställning. Med det menar han bl.a. förslag som har svårigheter att ge ut hans böcker, men han menar kanske framför allt vissa flygbolag – British Airways och Lufthansa – som numera inte tillåter Salman Rushdie att flyga med sina plan.

Eftersom utrikesministern nu sade att regeringen är beredd att gå vidare skulle jag uppskatta om man också i sina kontakter med de goda vännerna i London och i Bonn skulle vilja aktualisera just denna kommersiella feghet.

Anf. 6 BERTIL MÅBRINK (v):

Herr talman! Jag tycker också att det är bra och visar på en styrka att det nu sker ett samnordiskt agerande i den här frågan. Det är viktigt, och såvitt jag förstår har utrikesministern och regeringen också varit aktiva för att få till stånd detta.

Jag har för mig att Salman Rushdie uttalade sig för någon vecka sedan och sade att den iranska regimen är expert på att döda. Jag skulle vilja tillägga att den också är ledande bland de tortyrländer som finns när det gäller att använda raffinerade tortyrmeter innan offren dödas.

Jag tror att man måste ha klart för sig vad den här regimen står för. Vi har Rushdieaffären som exempel på vilka metoder den kan använda sig av och på att den inte skyr några som helst medel. Jag citerar vad utrikesministern säger på s. 3 i sitt svar: "Tyvärr föranleder Rushdiefallens fortsatta aktualitet stor besvikelse över att Iran inte på allvar tycks vilja gå in i de mer konstruktiva diskussionerna med de europeiska länderna som man från Irans sida uttryckt intresse för." Nej, just det – jag tror inte att den regimen är mottaglig för några konstruktiva diskussioner. Jag är mycket tveksam till om det fungerar med protester. Man skall framföra protester, och man skall ta upp saken i olika samtal med regimen, men min uppfattning är att det inte räcker.

I dag finns det inte möjlighet att få stöd för sanktioner, och jag förstår att man därför inte kan föra upp frågan på FN:s dagordning. Men Sverige måste väl ändå i olika sammanhang ta upp den här frågan i samtal med olika länder och med de nordiska länderna. Så småningom kanske man får en tillräcklig opinion och majoritet hos FN:s medlemmar, för att kunna föra upp frågan på FN:s dagordning och få till stånd de här sanktionerna. Det är nämligen det enda som biter på terrorregimen i Iran, eftersom man då förkortar dess existens. Det är det effektivaste sättet att få bort den här regimen. Jag utgår ifrån att utrikesministern och regeringen hela tiden för fram sanktionsfrågan och försöker skapa opinion, med hjälp av de breda internationella kontakter ni har.

Anf. 7 Utrikesminister MARGARETHA AF UGGLAS (m):

Herr talman! Salman Rushdie-fallet har både en djupt mänsklig dimension och en principiell betydelse. Jag skulle vilja avsluta den här debatten för egen del med att upprepa den svenska regeringens uppmaning till den iranska regeringen, att ta avstånd från dödsdomen mot Salman Rushdie.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 8 Justitieminister GUN HELLSVIK (m):

Herr talman! Eva Zetterberg har ställt tre frågor till mig om våld mot homosexuella. Hon har till en början frågat vilka åtgärder regeringen kommer att vidta för att kartlägga våldet mot homosexuella. Vidare har hon frågat om regeringen i en kommande proposition som skall ge högre straffvärde för brott med rasistiska inslag kommer att inkludera även hat mot homosexuella. Hon har slutligen frågat om regeringen kommer att ta initiativ till att hetsförbudet i brottsbalken och tryckfrihetsförordningen utvidgas till att också omfatta hets mot homosexuella.

Jag tar först upp Eva Zetterbergs fråga om regeringens kommande proposition om åtgärder mot rasistisk och liknande brottslighet.

Regeringen kommer att lämna över en proposition i de aktuella frågorna till riksdagen inom någon vecka. I propositionen kommer att lämnas förslag som syftar till att motverka brottslighet med rasistiska eller liknande motiv. I den remiss som under denna vecka har granskats av Lagrådet föreslås således att det i brottsbalken införs en särskild straffskärpningsgrund för sådana fall där ett motiv för brottet varit att kränka någon på grund av ras, hudfärg, nationellt eller etniskt ursprung, trosbekännelse eller någon annan liknande omständighet. Lagrådet har lämnat förslaget utan erinran.

Bakgrunden till regeringens förslag är att en rad händelser under senare år visar att gärningar med rasistiska eller liknande motiv utgör ett allvarligt hot mot den rättstrygghet som alla i vårt samhälle har rätt till, oavsett bakgrund eller ursprung. Genom straffskärpningsgrunden får invandrare och andra ett förstärkt skydd mot denna brottslighet. Förslaget är alltså ett led i regeringens strävan att minska brottsligheten och att öka människors trygghet mot att utsättas för brott.

Skyddet enligt straffskärpningsgrunden bör enligt regeringens förslag knyta an till de diskrimineringsgrunder som anges i bestämmelsen om hets mot folkgrupp (16 kap. 8 § brottsbalken). Straffskärpningsgrunden bör alltså gälla fall då ett motiv för brottet varit att kränka någon på grund av ras, hudfärg, nationellt eller etniskt ursprung eller trosbekännelse. Regeringen avser emellertid att skyddet skall sträcka sig längre och också omfatta diskriminerande motiv av jämförligt slag. I lagrådsremissen har uttryckligen angetts att straffskärpningsgrunden skall kunna tillämpas i fall då ett motiv för brottet varit att kränka någon på grund av dennes sexuella läggning.

Regeringens förslag innebär alltså ett förstärkt straffrättsligt skydd för personer som tillhör utsatta grupper, exempelvis homosexuella, mot att bli utsatta för brott just för att han eller hon tillhör en sådan grupp.

Jag går nu över till Eva Zetterbergs fråga om en kartläggning av våldet mot homosexuella.

Eva Zetterberg har i sin interpellation redogjort för ett antal våldsdåd som riktat sig mot homosexuella. Sådana redogörelser har också presenterats i andra sammanhang. Jag fick nyligen en noggrann genomgång av våldet mot homosexuella när företrädare för Riksförbundet för sexuellt likaberättigande uppvaktade mig i dessa frågor. Regeringen har också gett Folkhälsoinstitutet i uppdrag att följa utvecklingen av de homosexuellas situation och

*Svar på
interpellationer*

att överväga i vilka former diskriminering av homosexuella kan motverkas. Folkhälsoinstitutet skall återkommande lämna regeringen rapporter på detta område.

Mot denna bakgrund anser jag att det i nuläget inte finns anledning att initiera en kartläggning av våldet mot homosexuella. Det kan förutsättas att Folkhälsoinstitutet bevakar behovet av sådana studier. Jag vill här upprepa att regeringen avser att gå längre än att bara kartlägga våldet mot homosexuella. Som jag nyss nämnt kommer nämligen regeringen att föreslå åtgärder för att motverka bl.a. våldsbrott som begås med diskriminerande motiv.

Vad slutligen gäller bestämmelsen i brottsbalken om *hets mot folkgrupp* måste man ha klart för sig att denna inte skyddar enskilda individer utan avser kollektivt bestämda grupper. Någon målsägande finns alltså inte vid detta brott. Den brottsliga gärningen består i att någon i uttalande eller annat meddelande som sprids hotar eller uttrycker missaktning för folkgrupp eller annan sådan grupp av personer med anspelning på ras, hudfärg, nationellt eller etniskt ursprung eller trosbekännelse. Homosexuella som grupp omfattas inte av bestämmelsen om hets mot folkgrupp. Straffbestämmelsen gäller nämligen bara då ett angrepp riktas mot en grupp av personer som är av t.ex. en viss ras eller som är av olika raser, hudfärger, nationella eller etniska ursprung eller religioner, exempelvis invandrare i allmänhet.

En motsvarande bestämmelse om hets mot folkgrupp finns i tryckfrihetsförordningen (7 kap. 4 § 11). Gärningen är således straffbelagd även när den begås i tryckt skrift. Nämnas bör att det i yttrandefrihetsgrundlagen tagits in en bestämmelse om att gärningar som anges som tryckfrihetsbrott i tryckfrihetsförordningen skall anses som yttrandefrihetsbrott om de begås i andra massmedier än tryckta skrifter (5 kap 1 §).

En ändring av bestämmelsen om hets mot folkgrupp förutsätter ändring i grundlag för att bestämmelsen skall vara tillämplig även på yttranden i medier och får alltså återverkningar när det gäller både tryckfriheten och yttrandefriheten. Vad det här gäller är att finna den rätta avvägningen mellan yttrandefrihetsintresset och skilda gruppers behov av skydd mot nedsättande omdömen eller kritik. Mot bakgrund av vikten av vidaste möjliga yttrandefrihet anser jag att det saknas anledning att utvidga förbudet mot hets mot folkgrupp till att omfatta även homosexuella. Jag är alltså inte beredd att ta initiativ till en sådan utvidgning. Man skall dock inte överdriva betydelsen härav. I princip är nämligen varje form av diskriminerande angrepp på enskilda homosexuella redan i dag kriminaliserat, och skyddet förstärks nu ytterligare. Jag vill slutligen understryka att det främsta vapnet mot alla former av diskriminering är den fria debatt som förs i ett öppet samhälle.

Anf. 9 EVA ZETTERBERG (v):

Herr talman! Jag vill först tacka justitieministern för svaret på interpellationen.

Det är viktigt att den här debatten förs i riksdagen. Det är också viktigt att den här debatten om våld mot homosexuella förs brett ute i samhället, i massmedier och bland enskilda.

Bakgrunden till min interpellation är att det, beklagligtvis, faktiskt förekommer organiserat våld riktat mot homosexuella som grupp. Jag har i min

interpellation nämnt några exempel på detta våld. Det gäller t.ex. överfall mot RFSL:s lokaler och enskilda medlemmar i Växjö. Det gäller en bomb mot de homosexuella lokaler här i Stockholm. Det gäller t.o.m. mord på homosexuella män – mord som helt klart har begåtts utifrån den klart uttalade uppfattningen att det här skall riktas mot homosexuella personer.

Jag menar alltså att detta är ett problem som har tilltagit i allvar i vårt land och att det finns all anledning att vi alla engagerar oss i detta.

Jag vill också, när nu den här debatten förs i riksdagen, beklaga att den person som jag gärna hade sett delta i den här debatten tyvärr inte längre finns bland oss. Jag avser då Kent Carlsson – en person som hade mycket ingående kunskaper i det här ämnet och som, det är jag övertygad om, skulle ha kunnat tillföra debatten ytterligare djup och bredd. Beklagligtvis finns alltså Kent Carlsson inte här. Jag ser det som en uppgift för oss andra som är engagerade i frågor på det här området att föra debatten vidare.

Med anledning av justitieministerns svar vill jag ta upp frågan om en kartläggning. Jag har i min interpellation och i detta korta anförande fört fram att det förekommer organiserat våld mot homosexuella och att det enligt min uppfattning skulle föranleda en kartläggning för att vi inte bara skall ha dessa enskilda exempel att visa på när det gäller frågan om hur pass organiserat våldet är, hur det riktar sig och vad vi kan göra för att stävja våldet.

Jag är naturligtvis glad över att Folkhälsoinstitutet, enligt justitieministern, har i uppgift att bevaka frågan och att återkomma med rapporter. Men jag anser alltså att det hade behövts ytterligare åtgärder. Jag skulle gärna vilja höra om justitieministern har någon uppfattning om huruvida man i ett senare skede, efter de här rapporterna, skulle kunna tänka sig att återkomma med en kartläggning.

En annan fråga som jag skulle vilja ta upp med justitieministern är den fråga som justitieministern inleder med i sitt svar, nämligen när hon besvarar min fråga om en proposition kommer till riksdagen i de aktuella ämnena. Justitieministern svarar att en sådan proposition mycket snart kommer och att man där föreslår att det i brottsbalken införs en särskild straffskärpningsgrund för sådana fall där motiv för brottet varit att kränka någon på grund av ras, hudfärg, nationellt eller etniskt ursprung, trosbekännelse eller någon annan liknande omständighet. Enligt Lagrådet har man också där uppenbarligen ansett att våld som riktar sig mot homosexuella skall kunna likställas.

Jag är väldigt glad över det svaret, och jag tror att det är en mycket viktig signal. Dessutom är det viktigt att den här ändringen snart kan komma.

Herr talman! Som en andra punkt skulle jag vilja ta upp frågan om hets mot folkgrupp och den senare delen av svaret. Justitieministern anser inte att det finns någon anledning att ändra i brottsbalken eller tryckfrihetslagen. Jag menar – liksom justitieministern säger i svaret, och jag citerar – att "det främsta vapnet mot alla former av diskriminering är den fria debatt som förs i ett öppet samhälle". Detta är en självklar förutsättning.

En annan förutsättning är att det i vårt samhälle är självklart att våld mot en enskild homosexuell skall beivras och behandlas som andra brott. Men jag menar att det finns all anledning att också se på frågan om homosexuella som grupp, inte som enskilda, som drabbas. Här förekommer det organiserat våld och organiserad hets mot homosexuella som grupp.

Vi vet från lagstiftningen i andra länder att detta har tagit sig uttryck så, att det är förbjudet att uttrycka sin homosexualitet, att det är förbjudet att i skrift eller tal nämna dessa saker. Det är en situation som till varje pris måste undvikas i Sverige. Det här skulle kunna ta sig uttryck så, att man helt klart menar att hets mot homosexuella kan jämföras med hets mot folkgrupp.

Det finns ju exempel i vårt land på nazistiska grupper, exempelvis i Göteborg, som har spritt skrifter där man klart uppmanar till ökat våld mot homosexuella. Jag menar att den balansgång som justitieministern talar om gentemot yttrandefriheten naturligtvis kan vara svår att gå. Men det måste ändå vara väldigt tydligt att vi kan göra det på det här området – liksom vi kan vad gäller våld och hets mot andra folkgrupper.

Anf. 10 Justitieminister GUN HELLSVIK (m):

Herr talman! Vi är helt klart överens om att det är den fria debatten i ett öppet samhälle som är avgörande.

Jag ser som ett viktigt tillskott det lagändringsförslag som nu kommer från Justitiedepartementet. Jag vill påpeka när det gäller detta med att homosexualitet skulle betraktas som liknande omständighet att det rör sig om ett förslag från Justitiedepartementet som Lagrådet har accepterat. Det är alltså inte ett förslag från Lagrådet.

När det gäller de två frågorna om uppföljningen av våldet kan jag säga att det är mindre än ett år sedan regeringen gav Folkhälsoinstitutet i uppdrag att kartlägga och följa upp de homosexuellas situation i samhället. Jag är informerad om att frågan om uppföljning har diskuterats i justitieutskottet. Om jag är rätt informerad har justitieutskottet denna vecka gjort uttalanden motsvarande dem som jag har gjort i mitt svar.

När det gäller frågan om hets mot folkgrupp kan jag säga att det finns stöd även från konstitutionsutskottet. Bakgrunden till att jag, liksom när det gäller den uppfattning som finns i konstitutionsutskottet, inte är beredd att ta initiativ till en utvidgning av begreppet hets mot folkgrupp är primärt just den svåra avvägningen mellan yttrandefrihetsintresset och skilda gruppers behov av skydd.

Jag vidhåller alltså att jag inte är beredd att ta ett sådant initiativ.

Anf. 11 EVA ZETTERBERG (v):

Herr talman! Jag vill först till justitieministern säga att jag uppskattar att förslaget kommer från Justitiedepartementet och inte enbart från Lagrådet. Det är naturligtvis en viktig skillnad. Det är bra att det finns ett så pass starkt stöd för den ändringen, vilket gör att man kan ha förhoppningen att den också går igenom. Jag ser det som en mycket viktig förstärkning av de homosexuellas rättigheter att vara likställda i vårt samhälle. Det är vad det handlar om.

Frågan om kartläggning kommer alltså att diskuteras vidare. Jag hoppas att det uppdrag som Folkhälsoinstitutet har innebär att vi kommer att få följande rapporter och att vi även kan vidta åtgärder när så behövs.

Till slut den fråga där justitieministern och vi i Vänsterpartiet verkligen skiljer oss åt, frågan om hets mot folkgrupp. Det finns alltså skydd för den enskilda personen. Men jag har fortfarande mycket svårt att förstå varför vi

accepterar att stävja hets mot folkgrupp av etniskt eller religiöst skäl, men inte när det handlar om en grupp homosexuella. Våldet riktar sig på samma sätt mot denna grupp. Det skulle vara minst lika angeläget att man även i tryckfrihetsförordningen, i brottsbalken och i grundlagen markerade att vi som samhälle inte accepterar att hets mot homosexuella tar sig dessa uttryck, att de över huvud taget skall få förekomma i vårt land.

Prot. 1993/94:23
12 november 1993

*Svar på
interpellationer*

Anf. 12 Justitieminister GUN HELLSVIK (m):

Herr talman! Det är bara att konstatera att Eva Zetterberg och jag har olika syn på de ändringar i grundlagen som här diskuteras. För mig är det viktigt att vi bekämpar fördomar på alla de sätt som vi möjligen kan. Men vi får inte på denna grund se det som en nödvändighet att göra ändringar i typbegreppet folkgrupp.

De regler vi här har om hets mot folkgrupp och ingripande till följd av hets mot folkgrupp har en grund som är mycket speciell. Jag tror att vi kan leda tanken fel om vi för in gruppen homosexuella i de här sammanhangen. Jag tror dessutom att vi kan göra de homosexuella individerna en otjänst.

Anf. 13 EVA ZETTERBERG (v):

Herr talman! Om justitieministern är orolig för att det skulle skada de homosexuella som individer eller som grupp kan det vara lämpligt att diskutera saken med dem som är berörda. Såvitt jag har förstått finns det ett entydigt önskemål från gruppen och från enskilda individer som är homosexuella att få dessa frågor reglerade i lag, att vi i lagen som gäller hets mot folkgrupp skulle jämställa homosexuella med de andra grupperna.

Jag vill bara avslutningsvis säga till justitieministern att jag har mycket svårt att se hur en sådan breddning av begreppet hets mot folkgrupp skulle kunna innebära ett hot mot tryckfriheten. Det är snarare så att vi därmed skulle stadga att tryckfriheten, som vi värnar om i vårt land, inte kan utövas på sådant sätt att den skadar olika grupper i landet. Begreppet folkgrupp gäller inte enbart ett folkslag. Det gäller också religiösa skäl, kön osv. Därför finner jag att det mycket väl skulle vara tillämpligt i detta fall.

Justitieministern, jag inser att vi får föra debatten vidare i andra sammanhang och hoppas att vi skall kunna komma fram till en ändring som också innebär att hets mot folkgrupp skall kunna innesluta gruppen homosexuella.

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Svar på interpellation 1993/94:19 om fordonskontroller på väg m.m.

Anf. 14 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Sten-Ove Sundström har frågat mig om 120 000 fordonskontroller på väg kommer att utföras under 1994, i vilka former och av vem samt när regeringen kommer att besluta om bilinspektörernas organisatoriska hemvist.

Bakgrunden till frågorna är den trafiksäkerhetsproposition (1992/93:161) som riksdagen antog i somras.

Riksdagen har beslutat att Vägverket skall ha det övergripande nationella ansvaret för trafiksäkerheten på vägarna. I detta ligger naturligtvis också ansvaret för att fordonskontroller utförs på väg.

I trafiksäkerhetspropositionen läggs fast att Vägverket, Polisen och kommunerna skall vara huvudaktörer när det gäller säkerheten på vägarna. Vägverket har därför tillsammans med Polisen respektive Svenska kommunförbundet bildat arbetsgrupper för att utveckla formerna för det vidare samarbetet.

Med Vägverkets nya roll som ansvarig för trafiksäkerheten på vägarna följer att verket skall redovisa vilka resultat som uppnåtts inom detta område. Jag kommer därför särskilt att följa att verket uppfyller det ansvar som åvilar dem.

Riksdagen och regeringen har lagt fast de övergripande målen för trafiksäkerhetsarbetet. Det ankommer därför i första hand på Vägverket, Polisen och kommunerna att se till att målen nås. Flygande inspektioner är en del av de åtgärder som skall förbättra trafiksäkerheten. Jag vill inte ange att ett exakt antal flygande inspektioner skall utföras. Jag har dock gjort den bedömningen att antalet flygande inspektioner bör kunna fördubblas under nästa år. Det innebär i sådana fall att ca 120 000 inspektioner bör kunna utföras. Under hand har Vägverket bekräftat att den aktuella volymen kommer att genomföras. Jag utgår därför från att Vägverket och Polisen kommer att utföra dessa inspektioner. Om myndigheterna inte anser sig kunna genomföra inspektioner av en sådan omfattning utgår jag ifrån att de i stället gör andra insatser som än mer främjar trafiksäkerheten. Vid en avvikelse av antalet flygande inspektioner kommer myndigheterna att för regeringen redovisa avvikelserna och skälen för den.

Genom att riksdagen godkänt de huvudaktörer som regeringen utpekat ankommer det på Vägverket att tillsammans med Polisen finna de lämpligaste formerna för flygande inspektion. Riksdag och regering har satt upp målen för trafiksäkerhetsverksamheten. Regeringen skall därför inte gå in och detaljstyra verksamheten utan det rent operativa utförandet skall skötas av Vägverket tillsammans med dem Vägverket finner lämpliga inom ramen för det mål riksdagen beslutat.

I betänkandet Kontroll i konkurrens föreslås att AB Svensk Bilprovnings monopol på periodisk kontrollbesiktning upphör. Betänkandet bereds för närvarande inom departementet. Regeringen kommer till våren att förelägga riksdagen ett förslag till ett samlat åtgärdsprogram för att effektivisera fordonskontrollen.

När det gäller bilinspektörerna är det i avvaktan på beslut om förändrad organisation naturligt att Vägverket utnyttjar de bilinspektörer som finns i verket. Därutöver måste verket anlita annan teknisk personal i den utsträckning det behövs. Som jag sade i trafiksäkerhetspropositionen kan sådana tekniker komma från t.ex. AB Svensk Bilprovning, men även från andra organisationer med tillräcklig teknisk kompetens för den här verksamheten.

Sten-Ove Sundström har även frågat mig om när regeringen kommer att besluta om bilinspektörernas organisatoriska hemvist.

Som Sten-Ove Sundström vet så har Görel Bohlin i sin utredning om den framtida förarprövarverksamheten föreslagit att bilinspektörerna fortsatt skall kunna utgöra en buffert inom förarprövarverksamheten, dvs. vid t.ex. högsåsong skall även bilinspektörerna kunna användas för förarprovning. Görel Bohlin har därför föreslagit att bilinspektörerna förs över till den myndighet som hon anser skall ha hand om denna verksamhet i framtiden.

För närvarande pågår ett beredningsarbete inom departementet när det gäller den framtida förarprövarverksamheten. I budgetpropositionen kommer regeringen om möjligt att redovisa vissa ställningstaganden. Parallellt med arbetet om förarprovningen bereds frågan om bilinspektörernas framtida organisatoriska hemvist. Jag är därför inte beredd att nu gå närmare in på dessa frågor.

Anf. 15 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Bakgrunden till den är naturligtvis de beslut som fattats här i riksdagen samt de utredningar som gjorts på trafiksäkerhetsområdet.

Den förändring som innebär att fler fordon skall kontrolleras på vägarna fr.o.m. 1994 tror jag kan bli väldigt svår att genomföra, eftersom det ännu inte finns en klar organisation för hur dessa kontroller skall klaras av.

Visserligen har nu Rikspolisstyrelsen och Vägverket tagit de första kontakterna för att diskutera frågan, men ännu har ingen plan upprättats för hur dessa 120 000 kontroller skall kunna klaras av. En så omfattande verksamhet kan bli mycket svår att klara av, om man inte på ett tidigt stadium kopplar in de resurser som t.ex. AB Svensk Bilprovning har. Enbart Polisen och bilinspektörerna kan knappast klara av så många kontroller som det är fråga om.

Dessutom finns det stora tekniska kunnandet hos Bilprovnings personal, eftersom man där genomför betydligt fler fordonskontroller än vad Polisen och bilinspektörerna gör. Att inte nyttja den resurs som Bilprovning har vore samhällsekonomiskt slöseri som jag inte tror att vi har råd med i dessa tider.

Det får inte bli en bristfällig kontrollverksamhet liknande den som fanns på 50- och 60-talen, då bristen på kunnande hos kontrollpersonalen ofta skapade stor irritation hos fordonsägarna och trafikanterna.

Sedan till bilinspektörernas organisatoriska hemvist och förarprövarverksamheten. Där döljer sig statsrådet bakom formuleringar om att "beredningsarbete pågår på departementet". Det är inte bra, Mats Odell har haft gott om tid på sig att komma fram till beslut i denna fråga. Det är inte bra att denna viktiga fråga hamnar i långbänk, med tanke på den osäkerhet som har spridit sig bland alla aktörer på trafiksäkerhetsområdet, inte minst de direkt berörda.

Egentligen borde valet inte vara svårt. Trafikutskottet och denna kammar har klarlagt att det inte är lämpligt att den myndighet som utfärdar riktlinjerna för den kontrollverksamhet som vi nu talar om är den som också genomför kontrollen. Utfärdande och kontrollerande myndighet bör inte vara en och samma myndighet. Det är ett allmänt krav som genomsyrar många områden. Det ställs krav på opartiskhet och mycket annat. Alltså kan inte bilinspektörerna vara kvar i Vägverket.

Nu har Görel Bohlins utredning föreslagit en ny myndighet för förarprövarverksamheten där Bilinspektörerna kan ingå. Men Görel Bohlin har även andra synpunkter. Hon talar om AB Svensk Bilprovnings lämplighet som förarprövare.

Låt mig läsa några rader ur Görel Bohlins utredningsförslag. Hon säger att det främst är tre omständigheter som talar för att Svensk Bilprovning kan anses lämpligt att handha förarprövarverksamheten: den regionala täckningen, dvs. antalet mottagningsstationer, spridningen över hela landet – ASB har också vant sig vid olika föreskrivande myndigheter, i dag nio – och en koppling till trafiksäkerheten på så sätt att Svensk Bilprovning kan påta sig arbetet att påverka förare. Många förare kommer någon gång under året till ASB, och möjligheterna att påverka förarnas förhållningssätt i trafiken ökar därmed.

Det är naturligtvis inte rimligt att i dagens samhällsekonomi ytterligare bygga ut den statliga byråkratin på trafiksäkerhetsområdet – jag tror att Mats Odell kan hålla med om det – när vi nyligen har lagt ner en, dvs. Trafiksäkerhetsverket. Samtidigt har Bohlins utredning pekat på fördelarna med att lägga över förarprövarverksamheten till Svensk Bilprovning.

Visst går det bra att samordna verksamheten när det gäller fordonskontrollen på väg och förarprövarverksamheten, men då måste kommunikationsministern komma till skott i dessa viktiga frågor, som ju utgör grunden för att myndigheterna skall kunna hitta lämpliga lösningar.

Det är viktigt att Mats Odell inte gömmer sig bakom ständiga formuleringar om att beredning pågår. Då löper vi risken att detta inte kommer att genomföras i verkligheten. Vi måste som sagt komma till skott i dessa viktiga frågor. Det är många som väntar på att departementet och statsrådet skall komma till beslut i dessa frågor.

Hur skall myndigheterna annars kunna upprätta den effektiva verksamhet som vi eftersträvar? Det är viktigt att snabbt komma fram till beslut om förarprövarnas och bilinspektörernas hemvist eller i alla fall ge en indikation om regeringen kommer att tillskapa en ny myndighet eller om man kommer att använda de resurser som redan i dag finns hos t.ex. ASB och andra aktörer.

Anf. 16 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Sten-Ove Sundström tror att det blir svårt att klara av de 120 000 inspektionerna. Jag kan bara upprepa vad jag ursprungligen sade i mitt interpellationssvar: "Under hand har Vägverket bekräftat att den aktuella volymen kommer att genomföras."

Jag måste därför, herr talman, utgå från att Vägverket och Polisen kommer att utföra dessa inspektioner. Om man inte anser sig kunna genomföra inspektionerna i så här stor omfattning, kommer man att vidta andra åtgärder som främjar trafiksäkerheten i minst samma omfattning som dessa inspektioner skulle ha gjort.

Jag har alltså en mycket stark anledning att tro att man kommer att kunna genomföra 120 000 inspektioner under den aktuella perioden.

När det så gäller Görel Bohlins utredning är det, som Sten-Ove Sundström mycket väl vet eftersom han följt utredningen mycket nära, så att remissutlåt-

tandena över utredningsförslaget inte ger någon klar indikation om hur för-
arprövarverksamheten bör organiseras i framtiden. Därför pågår nu inom
Kommunikationsdepartementet en överarbetning av förslaget. Inriktningen
är – jag kan här avslöja en nyhet för Sten-Ove Sundström – att vi skall lägga
fram ett förslag under februari. Förslaget kommer vi att remissbehandla.
Tanken är att lägga en proposition på riksdagens bord för behandling under
1994.

Detta är vad som händer. Jag anser inte, herr talman, att detta är att
gömma sig bakom formuleringar om att beredning pågår. Det här är en
mycket viktig sak. Jag håller helt och hållet med Sten-Ove Sundström om
det angelägna i att inte tillskapa nya myndigheter i onödan.

Anf. 17 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Jag tycker att det är bra att kvarnarna äntligen rör på sig
inom Kommunikationsdepartementet. Vi är ju överens om att det här är en
viktig fråga. Det har pågått en process sedan försommaren. Som jag upple-
ver det är det här inte den typen av frågor som vi inte kan komma överens
om. Både trafikutskottet och kammaren har slagit fast riktlinjer som det bör
vara relativt enkelt att arbeta efter.

Jag är naturligtvis glad över att det kommer ett förslag i februari, som går
ut på remiss. Samtidigt hoppas jag att Mats Odell har läst ordentligt de re-
missutlåtanden som har kommit in. I flertalet av dem påpekas Svensk Bil-
provnings position i detta arbete och hur man kan utnyttja företaget för att
åstadkomma en bättre trafiksäkerhet. Även om regeringen vill, som Mats
Odell säger i sitt svar, släppa bilprovningsmonopolet när det gäller kontroll-
besiktningar, är det viktigt att redan nu ta till vara det kunnande som finns
hos ASB:s personal. ASB gör ju fler kontrollbesiktningar än vad Polisen och
bilinspektörerna gör.

Jag tror att det är viktigt att tänka på detta, inte minst ur servicesynpunkt,
eftersom just Svensk Bilprovning har en så bra geografisk spridning. Sanno-
likt kan konkurrens i framtiden bli verklighet endast i några få storstadsre-
gioner. För att möta behovet i övriga landet är det viktigt att ha en organisa-
tion som täcker hela landet, för att därmed åstadkomma en bra service.

Jag tycker naturligtvis att det är bra att allt det sker som kommunikations-
ministern talar om, men samtidigt hade jag hoppats att det skulle gå litet
snabbare. Jag är övertygad om att om vi politiskt inte har klarlagt aktörernas
roll på området, då kommer inte heller fordonskontrollerna på väg att kunna
genomföras effektivt, eftersom Polisen och Vägverket sannolikt kommer att
sväva i viss osäkerhet.

Anf. 18 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Allt talar för att fordonsinspektionerna på väg, s.k. flygande
inspektioner, under nästa år kommer att fördubblas till 120 000.

Beträffande Görel Bohlins utredning kan jag glädja Sten-Ove Sundström
med att säga att det kommer att gå fortare. Förslaget kommer så tidigt att
man hinner med en remissbehandling och en proposition i februari. Det är
alltså en snabb process.

Anf. 19 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Det senaste klarläggandet från statsrådet låter bra. Låt oss hoppas att Vägverket väger in de viktiga synpunkter som riksdagen har haft när det gäller att skilja utfärdande myndighet från den som kontrollerar verksamheten. Det har skett på många områden, och jag hoppas att vi kan göra det också på detta område, samtidigt som vi undviker att skapa en ny myndighet. Det är bra av flera skäl: ekonomiska, byråkratiska och därför att vi nyligen har dragit in en myndighet, TSV, för att renodla verksamheten. Jag har därför förhoppningar att också ASB skall kunna få en bra position, eftersom ASB har det bästa tekniska kunnandet när det gäller den här typen av kontrollverksamhet.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 1993/94:24 om åtgärder för att förbättra flyg- och tågförbindelserna mellan Malmfälten och Luleå

Anf. 20 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Bruno Poromaa har frågat mig om jag är beredd att vidta några åtgärder i syfte att åtminstone uppnå samma nivå både standard- och kostnadsmässigt i såväl flyg- som tågtrafiken mellan Malmfälten och Luleå som det var vid tidpunkten före flygets avreglering.

Flygets avreglering, som Bruno Poromaa hänvisar till, var ett viktigt steg på trafikpolitikens område. Avregleringen banade väg för konkurrens också inom flygmarknaden efter decennier med monopol och myndighetsreglering. Konkurrensen är självklart inte något självändamål, men den representerar ett viktigt instrument för att åstadkomma ökad effektivitet och lägre kostnader inom flyget.

Många orter har genom flygets avreglering fått lägre flygpriser. Norrlandskommuner finns även med bland dessa. Men övergången från ett system med mångåriga regleringar till en fri marknad har inte varit helt problemfri. Samtidigt som det är viktigt att flygföretagen får möjlighet att pröva sig fram innan man gör något definitivt omdöme om vad marknaden förmår måste det finnas en beredskap från statsmakternas sida att ingripa när en grundläggande trafikförsörjning saknas.

Om det visar sig att det finns brister i trafikförsörjningen som måste åtgärdas måste detta göras enligt särskilda regler som är gemensamma för Sverige, Norge och EG-länderna.

Staten har tagit ett särskilt ansvar för trafiken mellan Östersund och Umeå för att trygga behovet av sjukvårdsresor. Staten har vidare ytterligare koncentrerat bidraget till kommunala flygplatser i Norrlands inland.

Regeringen följer utvecklingen av trafiken på de interna Norrlandslinjerna noga och avser att behandla dessa frågor mer ingående under hösten med sikte på en redovisning i den kommande budgetpropositionen.

Vad gäller frågan om tågtrafik från Kiruna och Gällivare till Luleå kan inledningsvis konstateras att SJ i enlighet med det trafikpolitiska beslutet år 1988 skall bedriva tågtrafik på affärsmässiga grunder. Statsmakternas upp-

Kiruna. I dag kostar en tur-och-retur-biljett mellan Luleå och Kiruna 2 700 kr. Det är exakt samma pris som mellan Luleå och London.

Under dessa förhållanden har vi inte möjligheter att utveckla eller över huvud taget fortsätta med näringslivet. Näringslivet i Malmfälten är inriktat på kontinental verksamhet. LKAB har sina kunder på kontinenten, och den växande rymdindustrin har sina kunder ute i världen.

Jag vill med god lust påstå att det hade varit renhårigare av statsrådet om han på min fråga om han är beredd att vidta åtgärder när det gäller flyget hade svarat: Nej. Det är i varje fall så jag uppfattade svaret.

Detta långa svar innehåller inga som helst konkreta åtgärder. I allmänna ordalag sägs: "Regeringen följer utvecklingen av trafiken på de interna Norrlandslinjerna noga och avser att behandla dessa frågor mer ingående under hösten med sikte på en redovisning i den kommande budgetpropositionen." Hur skall man tolka detta? Är det regeringens mening att ta initiativ till en gemensam upphandling för hela Norrlandsflyget, och kommer ett sådant förslag i den kommande budgetpropositionen? Det är frågor som många i länet väntar sig att få ett svar på.

Luftfartsverket har helt nyligen presenterat en slutrapport om flyget inom Norrland. Den har gett en klar bild av de strukturella förhållandena i Norrlands flygtrafikförsörjning. Man har också från verkets sida gjort en omdömesgill bedömning av de mått och steg som måste vidtas för att säkerställa och utveckla flygkommunikationerna på ett tidsenligt sätt.

Jag vill fråga statsrådet: Kommer regeringen att hantera verkets förslag till flygförbindelser på ett skyndsamt sätt, med grundläggande krav på flygförbindelser året om, acceptabel turtäthet, acceptabel standard på flygplanen samt samordning av såväl tidtabell som biljettpris?

Samordningen är dålig för exempelvis de passagerare som skall åka från Östersund och vidare upp mot Luleå. Luleåplanet har gått 15 minuter före det att flygplanet från Östersund har landat.

Anf. 22 KARIN ISRAELSSON (c):

Fru talman! Från Centerns sida har vi känt ett stort behov av att skydda de möjligheter till goda förbindelser som bör finnas i våra norra län. Flyget förkortar på ett utomordentligt sätt avstånd i både tid och rum. Kommunerna och landstingen betalar stora summor för att finansiera egna flygplatser.

Norrlandsresenärerna har i många år fått betala mera per flygmil än de som flyger mot södra Sverige från Arlanda. Vid avregleringen fanns en stor oro att dessa prisskillnader skulle förstärkas. Visst finns det flyglinjer som är oroväckande dyra, vilket naturligtvis bidrar till att minska utnyttjadheten av flygförbindelsen. Men det har också skett förbättringar.

Både företagare och privatpassagerare är mera prismedvetna i dag än förut. Det är därför tillfredsställande att Mats Odell anger att det måste finnas en beredskap från statsmakternas sida att ingripa när en grundläggande trafikförsörjning saknas. Det är inte acceptabelt med den situation som råder på t.ex. linjen Kiruna-Luleå-Arlanda.

Kommunikationsministern anger även att åtgärder som berör trafikförsörjningen skall göras enligt särskilda regler som är gemensamma för Sve-

gift är att fastställa de övergripande målen för SJ:s verksamhet. Detta innebär bl.a. att SJ självt fattar beslut om trafikupplägg, rullande materiel m.m.

Avseende trafiken mellan Kiruna och Luleå kan följande sägas på basis av uppgifter från SJ. Det finns i dag tre möjligheter att resa med tåg mellan Kiruna och Luleå. Ett av de tåg som trafikerar sträckan var tidigare ett motorvagnståg (det s.k. "snabbtåget") som SJ hyrde in från Länstrafiken i Malmöhus Län AB. Tack vare dess gångegenskaper kunde man hålla ca 10 % högre hastighet på sträckan än med lok och konventionella vagnar. Motorvagnståget är sedan en tid tillbaka utbytt mot ett loktåg med vagnar som medger samma "överhastighet" som gällde för motorvagnståget. Restiden skall dessutom minskas med ytterligare ca 15 minuter i december i år.

Utöver det faktum att restiden med loktåget inte är längre än med det s.k. "snabbtåget" har loktåget 30 sittplatser fler än vad motorvagnståget hade. SJ har vidare fattat beslut om att förstärka tåget med ytterligare en sittvagn för att möta den resandeökning som skett på sträckan. Skulle även denna kapacitet visa sig vara för liten kan ytterligare vagnar kopplas till tack vare att det är ett loktåg som används i trafiken.

Prot. 1993/94:23
12 november 1993

*Svar på
interpellationer*

Anf. 21 BRUNO POROMAA (s):

Herr talman! Jag skall be att få tacka statsrådet för svaret på min fråga även om jag inte är riktigt nöjd med det.

Jag skall börja med det som statsrådet slutade med, nämligen tågtrafiken. Ett ökat antal vagnar mellan Luleå och Kiruna i det s.k. snabbtåget är en ny företeelse. För tre veckor sedan åkte jag med tåget från Luleå till Kiruna. Tåget var överfullt med ett trettiotal passagerare. De fick stå i gångar och vid utgången hopträngda av diverse gods och hundar. Jag själv fick sitta på trappan vid utgången, men det saknar betydelse i detta sammanhang.

Om denna situation hade uppstått här i södra Sverige hade det rått rena upploppsstämningen. Men på detta tåg var ändå alla nöjda. Det verkade som att passagerarna var tacksamma att de över huvud taget fick följa med tåget.

Jag vill erinra om att SJ för tre fyra år sedan talade om nyinvestering i ett större s.k. snabbtåg som skulle förkorta restiden mellan Luleå och Kiruna till ungefär tre timmar mot i dag drygt fyra timmar om tåget kan hålla sina tider, vilket är mycket sällsynt.

Kiruna är utan tvekan flygets strykpojke. Vi hade tidigare en väldigt bra situation, vågar jag påstå. Två plan gick dagligen till Stockholm och flera matarturer till Luleå, och det var acceptabla priser. I dag är situationen en helt annan. Det är verkligen synnerligen bekymmersamt.

Under hösten har det varit otroligt svårt för passagerare att över huvud taget ta sig till Stockholm. Nordiska rådets svenska delegation var på besök vid Esrange. Där påtalade man med allvar de bristfälligheter som finns inom flyget. De var tvungna att transportera sina kunder ända till Evenes i Nordnorge för att få dem till kontinenten, och med bil till Luleå. När nu turistsäsongen i dag är passerad är kapaciteten acceptabel. Men jag befarar att situationen återigen blir bekymmersam när turistsäsongen börjar mot vårintern.

Jag vill också nämna den prissättning som gäller flyget mellan Luleå och

rige, Norge och EG-länderna. Det vore intressant att få en redovisning av vad dessa regler innefattar.

I svaret anges också att regeringen under hösten närmare skall behandla frågorna om att samordning mellan Norrlandslinjerna måste uppmärksammas och att detta skall redovisas i budgetförslaget i januari. Vi skulle nog alla uppskatta om man försökte samordna avgångstider med ankomsttider. Som Bruno Poromaa nyss anförde är det i dag olyckligt att personer som flyger från Östersund med Holmström Air och vill åka till Luleå missar Skyways morgontur med 20 minuter.

Det är sådana tidsdifferenser som man bör se över. Detsamma gäller tågens ankomsttid och bussars avgång. Jag är väl medveten om att olika trafikföretag med olika ägarkonstellationer driver dessa linjer. Men om regeringen tar ett sådant initiativ borde en samordning kunna diskuteras och genomföras. När allt färre förbindelser finns blir kravet på goda anslutningar större.

Konkurser är numera inte ovanliga för de flygbolag som trafikerar inlandslinjerna. Den senaste gäller flygförbindelsen Umeå–Lycksele–Vilhelmina. Nu ges också möjlighet till flyg från Gunnarns flygfält, förhoppningsvis direkt till Arlanda. Det borde kunna kombineras med flyg Gällivare–Gunnarn–Arlanda.

På en sådan linje skulle chartertrafik ge ett gott tillskott till turistnäringen. Det finns gott om plats för sådana besökare. Det kan ge många arbetstillfällen inom turistnäringen uppe i Norrlands inland, Västerbotten och Norrbotten.

Goda förbindelser är i dag ett absolut måste för att ett bra näringsliv skall kunna utvecklas. Av den anledningen är våra förhoppningar på den nuvarande regeringen så stora. Om man satsar så mycket på företagsamhet som regeringen gör i dag, är det ett nödvändigt komplement med goda kommunikationer. Inte minst Vildmarkståget, i privat regi, har visat att om man ger de rätta förutsättningarna skapas också goda resultat.

Låt fler eldsjälar ta hand om verksamheter som misslyckats i statlig regi! Visst fordrar det samhällets stöd, men effekterna är så pass stora att det betalar sig på sikt.

För övrigt anser vi i Västerbotten att Botniabanan skulle ge en snabb förbindelse längs kusten som med lämpliga anknytningar till inlandet kan ge betydligt bättre service. En Botniabana som når Haparanda bidrar också till bättre kommunikationer inom Norrbottens län. Om man redan nu påbörjade en projektering, skulle det ge goda arbetstillfällen i trakter med hög arbetslöshet. Jag hoppas att detta också kommer att tas upp i kommande budgetförslag.

Anf. 23 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Det är frestande att vid ett sådant här tillfälle ta upp hela den trafikpolitiska situationen i Norrland, vilket nyligen gjordes här, med Botniabanan osv., men jag skall koncentrera mig på interpellationssvaret.

Visst finns det fördelar med flygets avreglering, Mats Odell, men det finns även nackdelar. Här har staten gått in och tagit ansvar för en linje. Det är linjen Östersund–Umeå. Det har man gjort för att människorna i Öster-

Prot. 1993/94:23
12 november 1993

*Svar på
interpellationer*

sundsregionen skall kunna nå sitt sjukhus. Det är bra. Men varför vill inte regeringen på samma sätt ta ansvar för sjukhusresorna från Kiruna, Gällivare och Arvidsjaur ner till samma regionsjukhus? Det är också deras regionsjukhus. Sträckan från Kiruna ner till Umeå är 65 mil. Från Gällivare är det 45 mil till regionsjukhuset.

Om man vill se till att människorna i Norrlands inland får vettiga kommunikationer måste man vara beredd att ta ansvar för hela regionen, dvs. hela Norrlands inland. Man kan inte plåstra om ett finger om någon har brutit armen. Ingreppen måste göras på rätt ställe. Det är inte bara jämtlänningarna och östersundsborna som skall få en rimlig service för att komma till sitt sjukhus, utan även norrlänningarna som helhet. Det räcker inte, Mats Odell, med att följa utvecklingen här. Det ger inte bättre service för människorna i Norrlands inland. Här måste man gripa in.

När det gäller persontrafiken efter malmбанan är det naturligtvis inte regeringens sak att i detalj gå in och reglera SJ:s verksamhet. Det antydde också Mats Odell. Det är ingen som har begärt det. Det kan man naturligtvis inte kräva. Men det har blivit avsevärda försämringar, inte bara tidsmässigt utan även när det gäller antalet vagnar. Det handlar framför allt om en kvalitetsförsämring när det gäller vagnstyper.

Om någon skulle ersätta en DC 9:a på t.ex. sträckan Stockholm–Luleå med en gammal DC 3:a skulle det bli en reaktion och en direkt effekt på resandet. Det är vad det handlar om. Man sätter in mycket gammalt material här. Jag tycker att regeringen och Mats Odells departement skall kunna sända en signal till de berörda så att de förstår hur viktigt detta är för trafikförsörjningen.

Anf. 24 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Bruno Poromaa tyckte att det var fullt på tåget där uppe. Det är i och för sig glädjande att det är många som åker. Detta är något som vi stockholmare drabbas av varje morgon när vi skall stiga på tunnelbanan. Jag rekommenderar Bruno Poromaa att göra en tur med tunnelbanan från Mörby centrum in till T-centralen en morgon. Då skall han få se att det inte finns sittplatser. Man står som packade sillar.

Vi skall naturligtvis inte eftersträva detta på SJ. SJ har satt in extravagnar. Det finns nu möjligheter att sätta in ytterligare extravagnar. Jag vet inte exakt vad det är för tågmateriel man har, men jag vet att det är ett uppgraderat tågmateriel med s.k. mjuk boggie som gör att man kan köra fortare. Vanligtvis är detta nya eller helt nyrenoverade vagnar. Det är den generella kunskap som jag har när det gäller tåg som skall kunna köra fortare.

Bruno Poromaa tar upp detta med att tågen inte kan hålla sina tider. Jag vet att det är problem på grund av att det görs en kraftfull upprustning av malmбанan för närvarande. Vi har nu den största satsningen på järnväg sedan 1860-talet. Det pågår hundratals stora järnvägsprojekt ut över det svenska järnvägsnätet. Det gör tyvärr att vi får ett antal förseningar. Det är i och för sig en positiv verksamhet som pågår, men den medför dess värre vissa problem för trafikanterna.

När det gäller flyglinjen Kiruna–Luleå går det två dubbelturer som Skyways flyger. Dessutom har SAS dels en dubbeltur Arlanda–Luleå–Kiruna,

dels en direkttur Arlanda–Kiruna. Det är den verklighet som är nu. Det finns med andra ord fyra dubbelturer per dygn från och till Kiruna antingen via Luleå eller direkt till Stockholm.

Bruno Poromaa frågar om det är regeringens avsikt att ta initiativ till en gemensam upphandling, en samordning av tidtabeller osv. Svaret på den frågan kommer i budgetpropositionen. Vi har fått en rapport om detta från Luftfartsverket med ett förslag. Vi arbetar med dessa frågor. Svaret kommer i budgetpropositionen.

När det gäller samordning av tidtabeller är det alldeles riktigt, som både Karin Israelsson och Bruno Poromaa säger, att Holmströms plan kommer fram 15 minuter för sent för att man skall hinna med det plan som går vidare. Jag har fått klart för mig att bakgrunden till detta är avgångstiden från Östersund. Planet från Östersund måste gå mycket tidigt för att man skall hinna med det andra planet. Landstinget där motsätter sig att de patienter som skall med planet och som först skall resa in till Östersund i många fall skulle behöva övernatta där för att hinna med. Planet är ju i första hand till för att betjäna dem som skall till sjukhuset i Umeå.

Vår målsättning är emellertid att åstadkomma en samordning, framför allt genom en uppgörelse mellan dessa bolag, så att detta skall kunna flyta. Det vore mycket märkligt om dessa bolag inte skall kunna komma fram till en sådan samordning av sina linjer.

Karin Israelsson frågar mig vad innehållet är i de gemensamma reglerna. Jag skall ge en mycket kort sammanfattning av det, herr talman.

En medlemstat, plus Sverige och Norge, får införa en s.k. allmän trafikplikt på en flyglinje av regionalpolitiska skäl. Staten skall sedan fastställa de villkor som skall gälla för den allmänna trafikplikten i fråga om tidtabells-samordning, turtäthet, frekvens, samordning av linjer osv. När det flygs på en linje måste den allmänna trafikplikten tillföra något ytterligare krav som inte uppfylls i dag på kommersiell basis, t.ex. när det gäller turtäthet, samordning och att det skall finnas ett robust nät.

Om ingen är beredd att trafikera en linje på kommersiell basis enligt de fastställda villkoren kan staten lämna en ensamrätt till endast ett trafikföretag. Det får man göra under högst tre år. Ensamrätten skall föregås av ett offentligt anbudsförfarande, och erbjudandet att delta i anbudsförfarandet skall offentliggöras enligt vissa regler. Det finns ett antal regler för själva upphandlingsförfarandet som jag inte behöver redogöra för.

Slutligen kan även medlemsstaten, eller Sverige eller Norge, ge ersättning till ett flygbolag under förutsättning att det uppfyller de villkor som gäller för den allmänna trafikplikten. Ersättningen skall beräknas med hänsyn till de kostnader och intäkter som den här tjänsten medför. Så ser de regler ut som man kan följa om man bestämmer sig för att göra en gemensam upphandling, herr talman.

Botniabanan finns med i Banverkets stamnätsplan. Förslaget där är att den första etappen skall vara från Husum till Örnköldsvik.

Herr talman! Jag tror att jag även har svarat på Sten-Ove Sundströms fråga. Luftfartsverket har lämnat en rapport. Vi behandlar den. Svaret kommer i budgetpropositionen.

Prot. 1993/94:23
12 november 1993

*Svar på
interpellationer*

Anf. 25 BRUNO POROMAA (s):

Herr talman! Jag noterar med stor tacksamhet att statsrådet betade av alla dessa synpunkter mycket detaljerat. Men jag tyckte att det var en mycket dålig jämförelse när han talade om tunnelbanan i Stockholm och jämförde den med tåget mellan Luleå och Kiruna. Det är helt andra avstånd där. Om man skulle sätta sig på tunnelbanan i fyra timmar, eller stå i den, tror jag att man hamnar i Sundsvall. Det var verkligen ett dåligt exempel. Det är inte gångbart att jag åker hem till Kiruna och talar om att eftersom man får trängas i tunnelbanan i Stockholm får vi också göra det.

När det gäller vagnarna kan jag tala om att det är vagnar från 60-talet som är reparerade. Det är i och för sig ganska god standard på dem, men det är vagnar som har gått i trafik i södra Sverige.

När det gäller upprustningen av malmbanan gör kommunikationsministern ett korrekt påpekande. Den har ju pågått i flera år och varit ett störande moment i tågtrafiken. Men nu är ju banan upprustad så de problemen skall inte kvarstå. Det händer likväl tätt som oftast att tåget inte kan hålla tiderna. Jag vet inte vad anledningen till det är.

När det gäller flygturena är det priserna som är det stora problemet. Tidigare kostade det 600–700 kr att flyga mellan Luleå och Kiruna. I dag ligger priset på 2 700 kr. Det är bara portföljbärarna som har råd att flyga på den här linjen, dvs. sådana som inte betalar sin flygbiljett själv.

Jag kan nämna att jag åkte från Kiruna till Luleå för att vara med på läns-skattemyndighetens sammanträde. Jag var tvungen att ta egen bil eftersom jag inte ville offra så lång tid som det krävdes för att flyga. Skattemyndigheten tjänade dryga tusenlappen tack vare att jag använde mig av egen bil för att åka den här sträckan.

När det gäller upphandlingen kan statsrådet inte ge något svar, men det skulle vara väldigt trevligt att höra om statsrådet ändå mäktade med att ange sin personliga viljeinriktning. Är det statsrådets tanke att det skall ske en gemensam upphandling? Vari ligger då svårigheterna? Är det svårt att övertyga den övriga regeringen? Många förståsigpåare gör gällande att om man hade använt de 9,3 miljonerna för en gemensam upphandling, hade man kunnat träffa en hyfsad uppgörelse.

Jag noterade under den allmänna motionstiden att man redan när regeringen lade fram sin budgetproposition talade om att göra en upphandling av flygtrafik mellan Östersund och Umeå. Via motion gjorde jag regeringen uppmärksam på att det fanns fler flygfält norr om Umeå, nämligen Kiruna, Gällivare och Arvidsjaur.

Jag trodde att det var ett olycksfall i arbetet, men så återkommer regeringen i den nya propositionen och upprepar okunnigheten.

Anf. 26 KARIN ISRAELSSON (c):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för kompletteringen av svaret på min fråga.

Det finns ett skydd i att man kan följa de internationella reglerna, om det visar sig att vissa flygsträckor inte kommer att trafikeras av de kommersiella bolagen. Naturligtvis är det min förhoppning att det inte skall vara nödvän-

digt att tillämpa dessa regler, men om så skulle vara fallet har ändå staten ett övergripande ansvar för goda kommunikationer, och det känns bra.

Jag ser inget fel i att man har tagit huvudansvaret för sträckan Östersund–Umeå, eftersom det inte är en naturlig flygförbindelse i dag. Det är alltid ett bekymmer med tvärförbindelserna. I Kiruna–Luleå–Umeå finns dock förbindelse, även från Gällivare och Arvidsjaur till Umeå. I Umeå ligger ju universitetssjukhuset, dit patienter remitteras från hela denna stora region, så det är viktigt att det finns goda förbindelser för alla. Inom Västerbottens län har vi kranskommuner som Tärna och Sorsele – hela fjällkedjan har väldigt långa avstånd till Umeå – där det inte finns flygplatser.

Vi som åker väldigt mycket ser hur kommunikationerna förändras. Bl.a. flygtiderna förändras, och den tid som har varit kanske det inte är möjligt att komma tillbaka till. Det var ju tidigare mycket mycket tätta förbindelser från kuststäderna ner till Arlanda.

Vår förhoppning är naturligtvis att flyget skall kunna finnas kvar och utgöra en god kommunikationsmöjlighet. Men tåget har också en framtid i den här regionen, även inom regionen. Då är det viktigt att tåget också ges goda förutsättningar.

Vi som har åkt tåg förut från Stockholm upp till Norrlandsorter har varit väl medvetna om att det varit betydligt lägre standard på de vagnar som vi har fått ta i bruk, jämfört med om man åkt sovagn ner mot Göteborg och Malmö. Nu håller förhållandena väl på att förbättras tack vare de insatser som görs, så att standarden blir högre för oss som reser med tåg på Norrlandslinjerna. Ännu återstår en del att göra, men naturligtvis är det en kostnadsfråga. Det är dyra investeringar som det handlar om.

Vi gläder oss också åt att det är stora förbättringar på gång på det bannät som skall trafikeras av de nya vagnarna.

Anf. 27 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Jag tycker att det är bra att Mats Odell ser ett stort värde i Luftfartsverkets rapport.

Kommunikationsministern säger också att svaret kommer i budgetpropositionen, och det är bra, men jag tycker att han redan nu borde kunna ge en indikation på om han är beredd att ställa upp på att ge samma villkor för inlandskommunerna när det gäller sjukresor till regionsjukhusen som på sträckan Östersund–Umeå.

Samtidigt måste jag säga att jag har ibland en känsla av, när man diskuterar de trafikpolitiska frågorna för Norrlands inland, att många i den här regionen, kanske också kommunikationsministern, saknar tillräcklig kännedom om avstånden i norr. Jag kan förstå att stockholmare som åker T-bana ibland kan ha det besvärligt i morgonrusningen, när det är trängsel och passagerarna får stå, men då är det trots allt avstånd som vi i mitt hemlän betraktar som stenkastavstånd jämfört med dem vi här talar om: Kiruna–Umeå och Gällivare–Umeå, 60 resp. 45 mil.

Färdas man till regionsjukhuset, är det oftast mycket allvarliga saker man reser dit för, och man har då behov av komfortabla transporter. Man har också behov av att transporten sker inte bara snabbt och bekvämt utan också

Prot. 1993/94:23
12 november 1993

*Svar på
interpellationer*

med god komfort. Det är svårt att klara den sortens sjukresor, om man tvingas till övernattnings och långa väntetider.

Jag har därför förhoppningen att regeringen nu äntligen skall komma till skott och ge Norrlands inland service när det gäller kontakter och sjukresor på ett med andra bygder likvärdigt sätt, så att malmfältsborna och norrbottningarna i gemen får samma stöd till kommunikationer till sitt regionsjukhus som man har i regioner litet längre söderut.

Anf. 28 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Låt mig först klara ut ett missförstånd. Mitt svar till Bruno Poromaa var inte att ni skall behöva trängas som på tunnelbanan i Stockholm, absolut inte. Mitt svar var klart och entydigt, nämligen en hälsning från SJ att de är beredda att sätta in det antal vagnar som behövs för att det skall bli bra och bekväma transporter på sträckan. Det är det besked som jag har med mig från SJ.

Jag tog ett exempel, att man på de kortare sträckorna ofta tvingas stå, men jag håller helt med om att det är något helt annat att åka 15–20 minuter än att resa i flera timmar, särskilt om det är fråga om en sjukresa.

Sedan till Bruno Poromaas och Sten-Ove Sundströms förnyade fråga om min personliga viljeinriktning. Jag vill bara säga att staten har ett övergripande ansvar, vilket jag också sade i mitt ursprungliga svar. Regeringen är ett kollektiv. Det är kanske i och för sig intressant vad jag tycker i den här frågan, men det är intressantare, tror jag, för både Bruno Poromaa och Sten-Ove Sundström vad som kommer att stå i budgetpropositionen. Det är nämligen det som gäller. Den kommer att läggas på riksdagens bord någon gång i början av januari månad.

Anf. 29 BRUNO POROMAA (s):

Herr talman! Det olyckliga med en flerpartiregering är just det kollektiva ansvaret. Det är betydligt enklare med en enpartiregering. Då vet man var de olika statsråden befinner sig i fråga om sin uppfattning, men i en fyrpartiregering drar alla åt var sitt håll. Jag förstår dilemmat för kommunikationsministern.

Sedan vill jag säga när det gäller hälsningen från SJ, att man är beredd att öka kapaciteten om så behövs, att det vore bra att veta om SJ är beredda att öka kapaciteten på de andra tågen också, inte enbart lokaltåget mellan Kiruna och Luleå. Det har varit synnerligen bekymmersamt nu i somras med fullbelagda tåg. Människor har fått stå i det närmaste hela vägen från Kiruna ända ner till Stockholm.

Anf. 30 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Bruno Poromaa antyder att det skulle vara svårt för en fyrpartiregering att regera, för där skulle åsikterna vara så väldigt splittrade. Jag vill rekommendera Bruno Poromaa att läsa Kjell-Olof Feldts bok Alla dessa dagar. Där finns en mycket livfull beskrivning över hur det gick till bl.a. när vissa flygplatsfrågor i övre Norrland diskuterades.

Jag vill också rekommendera honom att läsa Sten Anderssons bok, av vilken framgår att man gick ut och grät under sammanträdena. Jag tror att sam-

arbetet i den nuvarande regeringen är mycket harmoniskt och fungerar oerhört bra, om jag jämför med många av de interiörer som beskrivs i de båda nämnda böckerna.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 1993/94:23
12 november 1993

*Svar på
interpellationer*

5 § Svar på interpellation 1993/94:32 om taxinäringen

Anf. 31 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Sten Andersson i Malmö har frågat mig dels om vilka åtgärder som kan övervägas för att förhindra och stoppa avarterna som uppstått till följd av avregleringen av taxinäringen, dels om jag är beredd att medverka till att oseriös taxiverksamhet i storstäderna inte skall "drabba" landsbygdens taxi och dess förmåga att upprätthålla en god service.

Som Sten Andersson väl känner till har regeringen vid flera tillfällen rapporterat till riksdagen om effekterna av avregleringen av taxi. Så skedde bl.a. i 1992 års budgetproposition och i den i december 1992 beslutade propositionen 1992/93:106 om åtgärder rörande taxitrafiken. Vid båda tillfällena uttalades att beslutet om avregleringen ligger fast. Särskilt i den sistnämnda propositionen redovisas en lång rad förslag till åtgärder för att komma till rätta med en del missförhållanden inom taxi, bl.a. taxameterfusk.

Regeringen har också låtit Statskontoret utreda hur tillsynen över den yrkesmässiga trafiken skall kunna förbättras. Statskontoret överlämnade sin rapport den 1 juni i år. Den innehåller inte mindre än 25 olika åtgärdsförslag. Efter remissbehandling är avsikten att en proposition skall föreläggas riksdagen under början av år 1994. Innehållet kommer i stora drag att bli känt i den lagrådsremiss som presenteras i mitten av december.

Grundtanken är att skärpa länsstyrelsernas tillsyn över den yrkesmässiga trafiken genom mer samarbete med andra myndigheter och att ge länsstyrelserna bättre verktyg i tillsynsarbetet. Vad gäller taxi skall tillsynen rikta sig inte bara mot tillståndshavarna utan också mot förarna.

På Sten Anderssons andra fråga kan jag bara svara att vi måste ha samma regelverk för taxi över hela landet. Mot bakgrund av vår diskussion i våras om taxametrar och möjligheterna att få dispens från kravet på taxametrar får jag upprepa:

Om det finns särskilda skäl får Länsstyrelsen medge undantag från skyldigheten att ha en taxameter. Till sådana särskilda skäl hör att fordonet uteslutande skall användas för skolbarnstransporter.

Men både ur allmän synpunkt och med hänsyn till vikten av att konkurrensen inom taxinäringen bedrivs på lika villkor är det viktigt att taxifordon är utrustade med godkända taxametrar. Allt för långt gående dispenser öppnar vägen för en gråzon med inslag av olaglig yrkesmässig trafik. Riksdagen har ställt sig bakom regeringens förslag om en mera restriktiv dispensgivning från kravet på taxameter.

Anf. 32 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Herr talman! Jag tackar för svaret på frågan. Vi fick en avreglering av taxi för några år sedan, och vi vill inte ha tillbaka det gamla systemet. Systemet då man fick höra "Vad god dröj" i telefonen får tillhöra historien.

Jag har haft kontakter med taxiägare, enskilda taxiförare, taxiorganisationer, Bengt Bergström på Länsstyrelsen i Malmöhus län och Stig Dahlqvist på Transports avdelning 12 i Malmö och fått många goda uppslag och många goda tips om hur man skall agera för att råda bot på de förhållanden som råder i dag.

Transport vill återgå till ett tvång vad gäller beställningscentraler. Det vill inte jag, därför att jag misstänker att en beställningscentral kommer att reglera antalet delägare. Då riskerar vi att återigen hamna i den situation vi var i tidigare.

Avregleringen har trots allt inneburit många problem. Framför allt i storstäderna råder det i dag kaos. Statsrådet baserar sitt svar på tidigare propositioner med förslag till åtgärder. Man kan, om man går ut på gatorna i Stockholm, Göteborg och Malmö, konstatera att effekten av dessa förslag har varit om inte minimal, så i alla fall betydelselös.

Jag skrev också i min interpellation litet grand om landsbygdsproblem. Jag förstår mycket väl att man inte kan skilja på landsbygden och storstäderna i någon större omfattning i denna fråga. Jag vill ändå att tillståndsmyndigheterna visar ett större mått av flexibilitet.

Ett exempel är en taxiägare utanför Borås som kör ensam och som kanske en gång varannan månad låter någon bybo med taxikort köra för honom. Att den personen skall genomgå någon form av vidareutbildning för att kunna köra för taxiägaren en lördagskväll varannan månad tycker jag är onödigt. Man borde kunna visa en flexibilitet och tillåta att det sker utan vidareutbildning även framöver.

Problemet är i dag att seriösa företag inom taxibranschen har slagits ut och slås ut. Det är ingen överdrift, herr statsråd, att påstå att det i dag är oerhört svårt att bedriva seriös taxiverksamhet. Det råder om inte total laglöshet, så näst intill, inom branschen. Vi hör, vi läser i pressen och vi får brev om alla olika slags kriminalitet som förekommer i branschen.

Man vågar inte ta en taxi på gatan. Jag tror att det var TV 4 som för en tid sedan gjorde en enkätundersökning där de bad tittarna ringa in och berätta om de kände sig trygga eller otrygga när de tog en taxi på gatan. Man får bedöma en sådan undersökning för vad den är värd, men den visade att 70 % kände sig osäkra och otrygga om de tog en taxi på gatan.

Det finns olika minitaxiföretag i Malmö. De kör inom Malmö kommun för ett pris som är lägre än bensinkostnaden. Var och en begriper att det finns någonting som inte är riktigt "vitt" i botten på denna verksamhet.

Företagen använder chaufförer som är sjukskrivna, sjukpensionärer och arbetslösa. De får 35–40 % av de inkörda pengarna. Ingenting registreras.

I Malmö har man gjort 95 flygande inspektioner. Det visade sig att taxametrarna var felaktiga eller uppbrutna vid 36 av dem.

Statsrådet säger att man skall se till att det framöver endast skall finnas godkända taxametrar. Jag har hört att det går att fuska med samtliga på marknaden befintliga taxametrar. Jag tycker att staten har varit litet väl naiv

när tillstånd för att plombera taxametrar har beviljats. Man har beviljat ca 600 tillstånd. Tillstånd har även beviljats för enskilda taxiägare. Jag tycker att det, mot bakgrund av hur marknaden ser ut, strider mot sunt förnuft.

Det kommer i dag körrapporter från taxametrarna. De behöver man inte bevara. Skatteverket och länsstyrelserna säger att de skulle kunna ha en bättre kontroll än vad som i dag är fallet om taxiägarna hade tvingats att bevara dessa rapporter i enlighet med bokföringslagen. Jag skulle vilja att statsrådet kommenterar detta.

Anf. 33 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Sten Andersson i Malmö säger med rätta att det är kaos i storstäderna. I ett skrämmande TV-program som sändes häromkvällen beskrevs delar av den oseriösa taxiverksamheten.

Sten Andersson säger också att detta tyder på att effekterna av tidigare förslag är betydelselösa. Det vi nu gör är att låta bli att komma med en massa nya regler. Det handlar om att se till att tillsynen och uppföljningen fungerar. Det är det som den nya taxipropositionen i första hand kommer att ta sikte på. Vi utgår där från hela det batteri av förslag som Statskontoret har lagt fram.

I går gick en departementspromemoria från Kommunikationsdepartementet ut på remiss med ett antal förslag till framför allt lagändringar. Det handlar om skärpt uppföljning av lämpligheten hos dem som har fått tillstånd till taxitrafik. Det gäller såväl den ekonomiska och personliga lämpligheten som laglydnaden. Laglydnaden skall enligt detta förslag kontrolleras varje gång en tillståndshavare vill utöka sin fordonspark.

Då skall också fordonet kontrolleras, Sten Andersson. Man skall t.ex. kontrollera att det har en godkänd och plomberad taxameter och att tillståndshavaren står som ägare till fordonet.

Därmed, herr talman, uppfylls faktiskt syftet med det gamla kravet på ett fordon—ett tillstånd. Det kommer att tillgodoses om förslaget vinner gehör och kan genomföras som en lagändring.

Den andra stora förändring i lagstiftningen som föreslås är en permanent samkörning av yrkestrafikregistret med kronofogdemyndighetens s.k. ut-sökningsregister.

På så vis kommer länsstyrelserna att få vetskap om huruvida tillståndshavaren släpar efter med skatter och avgifter. De får också på ett enkelt sätt reda på om det finns betalningsinställelse, om tillståndshavaren är försatt i konkurs eller har näringsförbud, om företaget har trätt i likvidation eller håller på med ett ackord osv.

Den tredje stora förändringen är att det föreslås att en vandelsprövning av taxiförare skall införas. Fordon i taxitrafik skulle då bara få köras av den som har särskild förarlegitimering. En sådan legitimering får bara ges till den som är yrkeskunnig och laglydig och på så vis kan bedömas lämplig. Det är en nyhet, Sten Andersson, att man nu också prövar förarnas lämplighet i dessa delar.

Förarlegitimeringen skall kunna återkallas. Det tror jag är en mycket viktig punkt.

Sten Andersson frågar mig också om särskilda regler för trafik i glesbygd.

Kravet på lokalkännedom skall kunna finnas med i provet för förarlegitimering, men bara om länsstyrelsen bedömer att det behövs för taxitrafiken. Det är inte nödvändigt att man tillämpar detta krav i glesbygd. Det är alldeles uppenbart att kravet på lokalkännedom inte är lika viktigt för landsbygdstaxi. Förarna hittar nog ändå. Det är ett exempel på en regel som inte är tillämplig för landsbygdstaxi.

På frågan om huruvida det går att fuska med taxametrar vill jag svara att alla tillstånd till plombering kommer att dras in. Det kommer att ske en nyprövning av vilka som är lämpliga att plombera.

Herr talman! Även frågan om körrapporternas bevarande behandlas i den proposition som kommer att ligga på riksdagens bord någon gång under februari. Tågorbningen är den, att promemorian nu är ute på remiss. Därefter kommer lagrådsremissen i mitten av december, och så läggs en proposition med alla dessa förslag fram på riksdagens bord under februari månad.

Anf. 34 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Herr talman! Jag tycker att statsrådet har en mycket positiv inställning. Vi har säkert samma grundsyn vad gäller att taxis avreglering skall bibehållas. Ingen återgång till det gamla systemet med "Var god dröj" skall ske.

I dag handlar det antingen om för mycket eller för litet. Antingen blir man blåst uppåt och får betala en alldeles för dyr taxinota, eller så får man betala en alldeles för billig. Vissa taxiföretag kör svart. De manipulerar. Som jag sade innan finns det i Malmö småtaxiföretag där taxan understiger kostnaden för bensinen. Var och en förstår att man inte kan återinvestera, betala löner enligt avtal och betala andra avgifter baserat på dessa intäkter.

Men dessa företag har åtminstone hitintills fått fortsätta, och vi kan konstatera att de åtgärder som tidigare har föreslagits har visat sig vara verkningsslösa i praktiken. Vad gäller undantag för landsbygdstaxi hoppas jag att berörda länsstyrelser visar en positiv flexibilitet.

Statsrådet säger också att man skall dra in alla tillstånd till plombering av taxametrar för att sedan dela ut sådana till kanske litet mer seriösa personer. Också det är positivt.

Jag vill till sist ställa en mer allmän fråga till statsrådet. Småföretagare som genom pressen och andra media får uppgifter om missförhållandena inom taxibranschen är ofta, enligt min uppfattning med all rätt, oerhört förvånade över att å ena sidan de, om de missat inbetalning av olika skatter och avgifter, inom en vecka eller 14 dagar får påminnelse från berörd myndighet med krav på straffavgifter och liknande, medan man å andra sidan inom taxibranschen månad efter månad och år efter år kunnat fortsätta att bedriva en oseriös verksamhet samtidigt som myndigheterna, åtminstone hitintills, varit om inte helt så nästan tandlösa.

Jag hoppas nu att de förslag som statsrådet har redovisat kommer att innebära att vi på sikt får en sund taxinäring, där fria företagare i fri konkurrens tävlar om kunderna.

Anf. 35 Kommunikationsminister MATS ODELL (kds):

Herr talman! Sten Andersson i Malmö pekar på det faktum att det förekommer osund konkurrens genom att en del kör svart osv. Det är säkert på

det viset, men vi måste komma ihåg att dessa taxiföretag i dag har tillstånd. Vad de gör är att de fuskar med skatter och avgifter, kör med lönegaranti-pengar osv. Det är just detta som de nu aktuella förslagen tar sikte på att komma till rätta med. Det är där den samkörning som gör att vi skall få en effektiv kontroll kommer in.

Vidare riktar många förslag i den kommande propositionen in sig just på kontrollmyndigheterna. Det är där som bristerna faktiskt finns i dag. På den punkten har Sten Andersson rätt. Vi måste se till att länsstyrelser, skattemyndigheter och polis blir organiserade på ett sådant sätt och får sådana resurser att de effektivt kan klara situationen.

Det är min förhoppning att vi kommer att få en sund taxibransch. Jag tror att Sten Andersson och jag är helt överens om att avregleringen i sig är den rätta vägen. Men varje avreglering måste ha en konkret eftervård. Vad gäller taxi har vi fått gå fram steg för steg tillsammans med branschen och våra myndigheter, och vi utformar nu en politik som gör att vi skall få en sund taxibransch med en fungerande konkurrens, men framför allt också med rimliga villkor för den seriösa taxiverksamheten. Då kommer taxi att fungera som det oerhört viktiga transportslag som denna verksamhet skall vara i hela vårt land.

Anf. 36 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Herr talman! Jag vill avslutningsvis säga att det rådde en bred enighet om att avreglera taxibranschen, men att man var litet naiv och inte insåg vilka problem som i mycket stor utsträckning skulle komma att dyka upp. Inte heller jag insåg detta.

De förslag till åtgärder som hittills har presenterats och verkställts kan jämföras med att en patient som kommer in på sjukhuset för ett brutet ben bara får ett plåster på lillfingret. De har inte haft någon verkan. Men jag hoppas att de nya förslag som statsrådet nu har presenterat kommer att gynna seriösa taxiägare och leda till att förtroendet för taxi hos allmänheten återställs.

Men det finns en punkt som fortfarande är besvärlig, och det är taxametrarna. Jag tror inte att någon kan säga att någon av de taxametrar som i dag finns på marknaden är omöjlig att fuska med. Jag vet mycket väl, herr talman, att människorna – på gott och ont – alltid ligger ett steg före lagstiftningen. Det är något som vi får leva med. Men det finns i dag personer som lever gott på att åka runt i landet och "fixa" taxametrar. Hur man skall lösa det problemet vet inte jag, men jag vill till sist framföra den förhoppningen att de åtgärder som i dag presenterats kommer att leda till en trygg, sund och konkurrensutsatt taxibransch framöver, till allas fromma.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Propositionerna
1993/94:88 och 89 till lagutskottet
1993/94:92 till socialutskottet

Motionerna
1993/94:Fi7–Fi13 till finansutskottet
1993/94:A6–A15 till arbetsmarknadsutskottet

7 § Bordläggning

Anmälades och bordlades
Motionerna
med anledning av prop. 1993/94:66 Arbetsmarknadspolitiska åtgärder för
ungdomar och långtidsarbetslösa, m.m.
1993/94:A16 av Ingvar Carlsson m.fl. (s)
1993/94:A17 av Gudrun Schyman m.fl. (v)
1993/94:A18 av Ian Wachtmeister m.fl. (nyd)
1993/94:A19 av Bert Karlsson (nyd)
1993/94:A20 av Jan Fransson m.fl. (s)

Konstitutionsutskottets betänkanden
1993/94:KU5 Lagstiftningsprocessen m.m.
1993/94:KU6 Regionala frågor
1993/94:KU7 Kyrkliga frågor

Skatteutskottets betänkande
1993/94:SkU8 Organisationen vid fastighetstaxeringen

Jordbruksutskottets betänkanden
1993/94:JoU1 Jakt och viltvård
1993/94:JoU2 Inriktningen av det svenska miljöarbetet inom EES och EG
1993/94:JoU3 Vatten- och luftvård
1993/94:JoU5 Terrängkörning och buller m.m.

Anmälades att följande interpellation framställdes

den 11 november

1993/94:55 av *Kaj Larsson* (s) till statsrådet Görel Thurdin om stranderosionen i Skåne:

Stranderosionen har förekommit längs den södra kusten i Skåne under lång tid. Den har dock inte vållat erosionsproblem förrän på 1950-talet. De största problemen förekommer i Löderups strandbad i Ystads kommun – en sträcka på ca 2 km. Stormar, högvatten och vågor i kombination har medfört att strandlinjen på vissa ställen förskjutits ett par hundra meter. Hus har fallit i havet. Bad och rekreationsmöjligheter har förstörts. Vidtagna åtgärder har delvis varit felaktiga och förvärrat situationen.

När statsrådet Görel Thurdin besökte Ystads kommun i mars 1992 uttalade statsrådet sig "vara beredd att arbeta för en fysisk plan över hela Östersjöregionen. En del av detta arbete skall omfattas av stränderna." Vidare uttalade statsrådet att hon inte var "främmande för att ett pilotprojekt skapas i Löderup."

Statens naturvårdsverk har anvisat 250 000 kr till forskning kring erosionsproblemen i Löderup. Fastighetsägarna längs den utsatta sträckan samt Ystads kommun har satsat pengar för att bygga hövder, men det är inte tillräckligt. För att projektet skall drivas vidare krävs att staten också tar ett större ekonomiskt ansvar.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga statsrådet:

1. Kommer statsrådet i regeringen verka för att staten tar sitt ekonomiska ansvar för ett fullskaleprojekt i Löderup, som uttalades vid besöket i Ystad?

2. Har statsrådet arbetat fram, eller kommer hon att arbeta fram, en fysisk plan för Östersjöregionen där en del av planarbetet skall omfatta stränderna?

9 § Anmälan om frågor

Anmälades att följande frågor framställdes

den 11 november

1993/94:134 av *Bengt Silfverstrand* (s) till justitieministern om historiska arrenden:

Den 30 november 1989 beslutade riksdagen att brukare av s.k. historiska arrenden skulle beviljas rätten att få friköpa den mark de i generationer röjt, brukat, bebyggt och bebott.

I oktober 1991 förordade 1990 års arrendekommitté (SOU 1991:85) enhälligt att förorda en sådan friköpsrätt.

Den 11 mars 1992 avtog en knapp riksdagsmajoritet motioner från s och c med krav på genomförande av 1989 års riksdagsbeslut med motiveringen att frågan om förslag till friköpslag "bereddes inom regeringskansliet".

Den 10 november 1993 avtog en ännu knappare riksdagsmajoritet med röstsiffrorna 126 mot 124 (13 avstod) motioner från s och c med förnyade krav på att 1989 års riksdagsbeslut skulle respekteras och fullföljas. Avslagsyrkandet motiverades med att "frågorna för närvarande bereds i regeringskansliet".

När kommer regeringen att fullfölja det fyra år gamla riksdagsbeslutet och framlägga proposition om friköpslag för historiska arrenden?

1993/94:135 av *Birgitta Dahl* (s) till miljöministern om amalgam:

Under min tid som miljöminister tog jag initiativ till avveckling av och förbud mot användningen av en rad farliga ämnen och tungmetaller, bl.a. kvicksilver. Ansvar för genomförandet lades på respektive bransch och samhällssektor. Socialstyrelsen fick i uppdrag att ta fram en avvecklingsplan för amalgam inom tandvården.

Debatten om amalgamets farlighet har varit mycket infekterad. Det var inte helt lätt att få fram avvecklingsplaner. Än svårare verkar det nu vara för regeringen att komma överens om åtgärder. Jag förmodar att det är därför propositionen om avveckling dröjer.

Många människor är allvarligt oroad över amalgamets skadeverkningar både på naturen och människans hälsa. Eftersom marknaden tagit fram alternativ till amalgamet ser inte jag längre någon anledning att behålla amalgam och andra tungmetaller i tandvården. Min fråga är därför:

Kommer socialministern att lägga fram en särskild proposition om avveckling av amalgam?

1993/94:136 av *Birgitta Hambraeus* (c) till kommunikationsministern om miljö- och trafiksäkerhet och EG-anpassning:

Fr.o.m. den 1 januari i år gäller nya bruttoviktsbestämmelser för landsvägstransporter i Sverige. 60 ton är nu tillåtet. Inget riksdagsbeslut har fattats i frågan, utan regeringen beslöt den 10 december 1992 att följa Vägverkets förslag. Højningen av drivaxel- och boggitrycket är en anpassning till EG:s regler i direktiv EEC 85/3. Detta ger lastbilarna konkurrensfördelar framför järnvägen, vilket kan hota tågtransport av timmer. Trätågen med sina terminaler vid järnvägslinjer som vi räknar med åter kan bli mer trafikerade har stor betydelse för bl.a. Dalarna, t.ex. vid Inlandsbanan och Älvdalsbanan. Järnvägen är ur miljösynpunkt vida överlägsen lastbilarna, och tanken att fler enorma timmerbilar nu kan komma att belasta våra landsvägar är skrämmande.

Vill statsrådet säkerställa att anpassningen till EG-direktiv inte får skadliga effekter för miljö och trafiksäkerhet i vårt land?

Vilhelmina allmänningsskog ägs kollektivt av 900 delägare. Ett avsnitt av denna skogsmark har på senare tid blivit mycket uppmärksammat. Efter flera års utredande till flera miljoners kostnad har så allmänningen fått alla nödvändiga tillstånd att avverka 120 hektar skog. Då skall noteras att man tagit större naturhänsyn än vad lagar och regler på området kräver.

Nu har detta hänt. En s.k. miljöorganisation har märkt en del av avverkat virke med namnet "urskog". Kontakter har tagits med internationella organisationer så att hot om köpbojkott nu riktas mot eventuella köpare av virket. Till råga på allt så har även Miljödepartementet tagit initiativ till att köpa upp eller byta till sig den aktuella skogsmarken.

I regeringsdeklarationen sägs att äganderätten skall stärkas. En utredning har också tillsatts. Jag utgår ifrån att detta löfte även gäller Norrlands inland.

Min fråga till statsministern är:

Vad avser regeringen göra i anledning av vad som drabbat 900 delägare i Vilhelmina allmänning?

1993/94:138 av John Andersson (-) till arbetsmarknadsministern om Njakafjäll:

I regeringsdeklarationen sägs att "Hela Sverige skall leva". Jag utgår ifrån att i detta inbegrips även Norrlands inland. För denna region har skogen och skogsbruket haft en stor betydelse. Förhoppningsvis skall detta gälla även framdeles.

Nu har stora områden av inlandets skogar fredats. Av den s.k. fjällnära skogen är 40 % skyddad. Efter alla hot om bojkottåtgärder torde väl för närvarande nästan all denna skog vara undantagen från skoglig verksamhet.

Trots att riksdagen beslutat att behovet av att skydda ytterligare skogsmark finns i mellersta och den sydliga delen av Sverige, så ställs hela tiden nya krav på ytterligare reservat i Norrlands inland. Nu senast gäller det en avverkning i Njakafjäll i Vilhelmina.

Som ytterst ansvarig för regionalpolitiken måste väl arbetsmarknadsministern ha synpunkter på alla de restriktioner som fortlöpande drabbar Norrlands inland och dess befolkning samt vidta nödvändiga åtgärder. Endera måste sans och måtta få råda, eller också måste nya verksamheter tillskapas när arbetstillfällen och utkomstmöjligheter försvinner.

Min fråga till arbetsmarknadsministern är:

Vilka åtgärder är arbetsmarknadsministern beredd att vidta?

1993/94:139 av John Andersson (-) till miljöministern om statligt förvärv av skogsmark i Vilhelmina kommun:

Enighet råder om vårt lands skyldighet att genom reservat och andra åtgärder skydda värdefull natur för framtiden, även att i pågående verksamheter ta nödvändig naturhänsyn. Den skyldigheten har mer än väl uppfyllts i Norrlands inland.

I Vilhelmina kommun finns för närvarande 200 000 hektar avsatta till naturreservat, varav 22 000 hektar produktiv skogsmark. En avverkning i Njakafjäll på allmänningens mark ägd av 900 delägare har blivit mycket uppmärksam. Detta område omfattar 13 000 ha, varav produktiv skogsmark 6 000 ha. Avverkningstillståndet omfattar 80 ha slutavverkning och 40 ha fjällskogsblädning. Strax norr om detta område finns ett naturreservat på 80 000 ha, varav 18 000 ha produktiv skogsmark av samma typ som Njakafjäll. Då det gäller avverkningsområdet har dyra och omfattande utredningar och planläggningar skett, och naturhänsyn har tagits långt mer än vad lagar och förordningar kräver.

Utöver att olika organisationer genom allehanda aktioner försöker stoppa avverkningen så tar Miljödepartementet initiativ för att förvärva det aktuella området.

Min fråga till miljöministern är:

Vilka skäl ligger bakom detta initiativ?

1993/94:140 av *Yvonne Sandberg-Fries* (s) till försvarsministern om den militära dykarutbildningen:

Mot bakgrund av Marinens ekonomiska problem vill jag fråga försvarsministern:

Är försvarsministern beredd att medverka till att all dykarutbildning åter centraliseras dit där resurserna finns?

1993/94:141 av *Stina Gustavsson* (c) till näringsministern om Domän AB:s markområden med särskilda naturvärden:

I olika sammanhang ställs det krav på mera mark för naturvården. I samband med ombildning av Domänverket till aktiebolag uttalade riksdagen vikten av att detta inte fick leda till att områden av stort naturvårdsvärde under Domänverkets förvaltning miste sitt skydd eller att detta försvagades.

Enligt uppgift kan förslag komma om samgående mellan Domän AB och ASSI. Med anledning härav vill jag ställa följande fråga till näringsministern:

Kommer regeringen att medverka till att markområden som redan i dag ägs av staten via Domän AB och som har specifika naturvärden undantas före samgåendet?

1993/94:142 av *Bo Arvidson* (m) till jordbruksministern om högskoleutbildning inom hästsektorn:

Jordbruksministern sammankallade i maj 1993 en arbetsgrupp med uppgift att utarbeta ett förslag till en högskoleutbildning inom hästområdet. Arbetsgruppen avlämnade sitt förslag i augusti.

Arbetsgruppen redovisar i sin promemoria det behov som finns av en ny utbildning, vilka utbildningar som finns i dag och kostnaderna för dessa. Man föreslår att det inrättas en ny utbildning på högskolenivå för hästsektorns behov av kvalificerade yrkesutövare inom ridsport-, stuteri- samt trav-

och galoppsportområdena. Förslaget innebär att ungdomar erbjuds ett samordnat utbildningsprogram från gymnasium till högskola.

Sveriges Lantbruksuniversitet föreslås bli huvudman för utbildningen, som enligt förslaget skall lokaliseras till Flyinge och Strömsholm.

Vilka åtgärder avser jordbruksministern medverka till för att den föreslagna högskoleutbildningen inom hästområdet kan komma till stånd?

1993/94:143 av *Bo Arvidson* (m) till utbildningsministern om den trätekniska forskningen:

I regeringens proposition 1992/93:170 Forskning för kunskap och framsteg föreslog regeringen ett samlat program för träteknisk forskning och träfiberforskning. Enligt propositionen bör programmet utarbetas av SJFR och SLU i samarbete med och under medverkan av bl.a. Teknikvetenskapliga forskningsrådet, NUTEK, Träforskningsinstitutet och Byggforskningsrådet.

Beträffande anslag till detta program angavs att SLU inom ramen för befintliga resurser bör avsätta minst 5 miljoner kronor för sin medverkan. För SJFR:s medverkan beräknas ytterligare 4,5 miljoner kronor, och när det gäller NUTEK beräknas 10 miljoner kronor för insatser vad gäller den träråvarubaserade industrin.

Utbildningsutskottet såg i sitt betänkande 1992/93:UbU 13 mycket positivt på förslaget och underströk: "Det är synnerligen angeläget att projektet kan komma till stånd utan dröjsmål och att berörda forskningsorgan snabbt kan finna en ändamålsenlig ansvarsfördelning."

Vilka åtgärder övervägs för att utan dröjsmål få i gång arbetet inom den trätekniska forskningen?

1993/94:144 av *Birgitta Dahl* (s) till socialministern om förslaget om vårdnadsbidrag:

I proposition 1993/94:11 Utvidgad lagreglering på barnomsorgsområdet, m.m. aviserar regeringen "att förslag senare kommer att läggas fram om ett vårdnadsbidrag för de barn som fyllt ett men inte tre år".

En arbetsgrupp inom Socialdepartementet har lagt fram en redovisning av "Vårdnadsbidrag m.m. Teknisk utformning och konsekvenser" (ds 1993:70). Förslaget har, såvitt känt, ännu inte remitterats eller på annat sätt varit föremål för normal beredning.

Jag vill fråga socialministern:

Kommer förslaget om vårdnadsbidrag att bli föremål för normal beredning?

1993/94:145 av *Arne Jansson* (nyd) till socialministern om sjukvårdsförsäkringen:

I ett av regeringens s.k. krispaket lades en proposition om en 70-procentig kompensationsnivå av den sjukpenninggrundande inkomsten. Detta behandlades i Sfu15 och trädde i kraft den 1 juli 1993. På grund av ärendets känsliga karaktär underströk utskottet att effekterna noga skulle följas upp

och snarast slutvärderas. Efter en rundringning hos kassorna samt när man tagit del av artiklar i pressen tycker jag att man redan nu kan få en klar bild av situationen.

Min fråga är:

På utskottets uttryckliga uppmaning skulle effekterna noga följas upp, vilket borde vid dags dato kunna redovisas. Vad visar denna redovisning?

den 12 november

1993/94:146 av *Ingela Mårtensson* (fp) till utrikesministern om sydöstra Turkiet:

Situationen i sydöstra Turkiet har förvärrats betydligt den senaste tiden. Enligt information som jag fått finns en diskussion i Turkiet om att man inte kommer att kunna genomföra det planerade kommunalvalet i mars 1994 i denna del av landet. Befolkningen befarar att militären kommer att besätta de poster som i dag innehas av folkvalda representanter.

Mot denna bakgrund skulle jag vilja fråga utrikesministern:

Vad kommer Sverige att göra för att demokratiska val skall kunna genomföras i sydöstra Turkiet nästa år?

1993/94:147 av *Martin Nilsson* (s) till statsrådet Ulf Dinkelspiel om antipersonella minor:

Med anledning av Bofors beslut att sluta tillverka antipersonella minor skulle jag vilja fråga statsrådet Dinkelspiel om det är regeringens avsikt att i lag förbjuda export av dessa förstörelsevapen.

1993/94:148 av *Widar Andersson* (s) till kulturministern om Utlänningsnämndens reserapport om Ryssland och Ukraina:

Utlänningsnämnden genomförde i maj 1993 en studieresa till Ryssland och Ukraina. Avsikten med resan var att granska och bedöma situationen för den judiska befolkningen i de båda länderna. Nämndens bedömning av situationen i Ryssland och Ukraina skall bilda underlag för nämndens beslut beträffande asylansökningar från judiska personer.

Reserapporten är dock hemligstämplad, vilket omöjliggör bl.a. för riksdagen att jämföra nämndens kontakter, bedömningar och värderingar med andra rapporter.

Vilka åtgärder kommer invandrarminister Birgit Friggebo att vidta för att häva hemligstämpeln av Utlänningsnämndens rapport?

1993/94:149 av *Arne Kjörnsberg* (s) till kommunikationsministern om projekt Västtåg:

Som en följd av den s.k. Adelsohnöverenskommelsen har kommuner, landsting och länstrafikbolag i Västsverige träffat överenskommelse om hur man skall finansiera sin del av kostnaderna för att säkra utbyggd tågtrafik i regionen.

Förutsättningarna för att denna överenskommelse skall kunna fullföljas är att en del av de s.k. Adelsonpengarna utbetalas.

Min fråga till kommunikationsministern är:

Har kommunikationsministern för avsikt att se till att statliga bidrag för projekt Västtåg omgående utbetalas?

1993/94:150 av *Björn Samuelson* (v) till statsrådet Beatrice Ask om privatskolornas avgifter:

Avgifterna för privatskolor är fortfarande mycket höga. Scientologerna bedriver t.ex. en skola där avgiften uppges vara 950 kr i månaden.

Avser statsrådet att vidta någon åtgärd för att klarlägga vad skälig avgiftsnivå egentligen innebär?

1993/94:151 av *Björn Samuelson* (v) till utbildningsministern om samordningen mellan högskolorna:

Den självständighet för de enskilda högskolorna som nu genomförs riskerar att leda till problem för studenterna. Det har exempelvis blivit svårare för en student att under utbildningen byta studieort. Detta på grund av att utbildningen på olika studieorter har olika utformning och att kurserna inte är synkroniserade. Inom t.ex. sjukgymnastutbildningen vet jag att det är praktiskt taget omöjligt att byta studieort. För studenten innebär detta en betydande ofrihet.

Avser utbildningsministern att vidta några åtgärder för att öka samordningen mellan olika högskolor för att undvika problem vid byte av studieort?

1993/94:152 av *Björn Samuelson* (v) till utbildningsministern om rekryteringen till högre studier:

Det har nu kommit en ny utredning om social snedrekrytering till högre studier. Där framgår att både utbildningsnivån i föräldrahemmet och samhällsklass i form av föräldrars yrkestillhörighet och ekonomiska resurser fortfarande har stor betydelse. Utredningen diskuterar olika former av åtgärder för att förhindra snedrekryteringen, bl.a. nämns vikten av sammanhållna klasser i grundskolan och en expansion av universitetsutbildningen. Det finns också andra intressanta idéer i utredningen.

Jag vill därför fråga vad utbildningsministern avser att göra för att bekämpa den sociala snedrekryteringen mot bakgrund av den framlagda utredningen.

1993/94:153 av *Björn Samuelson* (v) till statsrådet Beatrice Ask om tillsynen över privatskolorna:

Skolverkets tillsyn av privatskolorna innebär enligt tidningsuppgifter att besök från Skolverket endast kan ske vart tredje år. Så sällsynta besök med kontroll av t.ex. hur skolorna lever upp till läroplanen förefaller inte särskilt

tillfredsställande. En möjlighet är ju att kommunerna, vars bidrag är viktiga för privatskolorna, också får ett tillsynsansvar.

Jag vill därför fråga om statsrådet är beredd att vidta några åtgärder för att förstärka tillsynen av privatskolorna.

1993/94:154 av *Kenneth Lantz* (kds) till statsrådet Bo Könberg om förtidspension och oriktiga läkarintyg:

Vi har under de senaste dagarna mötts av information om att läkare ger sjukintyg som i sin tur berättigar till förtidspension. Vi har under många år byggt upp ett socialförsäkringssystem som byggt på ett ömsesidigt förtroende mellan försäkrad och staten. Det har aldrig funnits anledning misstänka fusk från dem som utfärdar sjukintyg.

Det kan inte vara avsikten med vårt sociala skyddsnät att vissa personer skall kunna garantera sig en tryggad pension före 65 års ålder. Det har funnits liknande tendenser inom arbetsskadeförsäkringen, vilket framkom under kommittéarbetet (dir. 1991:109). Det är viktigt att vi håller en hög etisk linje inom socialförsäkringssystemet. Om vi börjar ändra på dessa förutsättningar, kommer systemet att falla samman alldeles för tidigt. Sverige har inte råd att slösa med ersättningar som grundar sig på falska beslut.

Ämnar regeringen vidta åtgärder för att undersöka om fusk förekommer genom "försäljning" av intyg till förtidspension?

1993/94:155 av *Lars-Olof Karlsson* (s) till arbetsmarknadsministern om s.k. inkråmsförsäljningar:

Det har blivit allt vanligare att företagsaffärer görs så att man säljer det s.k. inkråmet, dvs. maskiner, byggnader, patent, företagsidéer etc., men inte själva bolaget. Detta, alltså bolaget, sätts oftast i konkurs när inkråmsaffären är klar.

En följd av att man gör på detta sätt är att de anställda blir arbetslösa. De nya ägarna anser sig inte ha något ansvar för detta.

Vad avser arbetsmarknadsministern vidta för åtgärder mot s.k. inkråmsförsäljningar?

1993/94:156 av *Lars Leijonborg* (fp) till statsrådet Alf Svensson om fältsjukhuset i Somalia:

Regeringen har trots internationella vädjanden beslutat dra tillbaka det svenska fältsjukhuset i Somalia från årsskiftet. Förenta nationerna är dock mycket angelägna att verksamheten kan drivas vidare även efter årsskiftet. FN har därför i en ny framställning begärt att sjukhusutrustningen skall lämnas kvar. Enligt min mening bör Sverige svara ja på denna begäran. Sverige bör dessutom kunna ompröva sitt beslut att dra hem personalen, om det visar sig omöjligt för FN att hitta ett annat land som är berett att skicka personal.

Är statsrådet beredd medverka till att fältsjukhuset i Somalia kan drivas även efter årsskiftet?

1993/94:157 av *Lotta Edholm* (fp) till statsrådet Bo Könberg om plötslig spädbarnsdöd:

Prot. 1993/94:23
12 november 1993

Forskningen om plötslig spädbarnsdöd är mycket angelägen. 120 barn dör varje år, och varje möjlighet att förebygga och förhindra måste givetvis tas. Med anledning av detta undrar jag:

Hur bedömer sjukvårdsministern möjligheterna till utökat stöd till forskningen kring plötslig spädbarnsdöd?

1993/94:158 av *Ingela Mårtensson* (fp) till försvarsministern om medlemskap i IEPG:

Regeringen har i olika sammanhang uttryckt önskemål om att utöka samarbetet med europeiska stater vad gäller utveckling och produktion av krigsmateriel. Bl.a. IEPG har varit aktuellt.

Med anledning av det ovan anförda vill jag ställa följande fråga:

Har regeringen gjort ytterligare ansträngningar för att Sverige skall bli medlem i IEPG?

1993/94:159 av *Claus Zaar* (nyd) till statsrådet Bo Könberg om förtidspension:

Jag är oroad över den kraftiga ökningen av antalet förtidspensionärer och de metoder som använts av vissa enskilda för att erhålla förtidspension.

På myndighetsnivå förefaller intresset för uppföljning av beviljade förtidspensioneringar att vara begränsat.

Vilka åtgärder ämnar statsrådet på kort sikt vidta för att komma till rätta med systemfelen i förtidspensioneringen?

10 § Kammaren åtskildes kl. 10.54.

Förhandlingarna leddes av förste vice talmannen.

Vid protokollet

TOM T:SON THYBLAD

/Barbro Nordström

Innehållsförteckning

Fredagen den 12 november

1 § Svar på interpellation 1993/94:38 och fråga 1993/94:90 om yttran- defriheten och Salman Rushdie	1
Utrikesminister Margaretha af Ugglas (m)	
Pierre Schori (s)	
Bertil Måbrink (v)	
2 § Svar på interpellation 1993/94:33 om våld mot homosexuella . .	7
Justitieminister Gun Hellsvik (m)	
Eva Zetterberg (v)	
3 § Svar på interpellation 1993/94:19 om fordonskontroller på väg m.m.	11
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Sten-Ove Sundström (s)	
4 § Svar på interpellation 1993/94:24 om åtgärder för att förbättra flyg- och tågförbindelserna mellan Malmfälten och Luleå . .	16
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Bruno Poromaa (s)	
Karin Israelsson (c)	
Sten-Ove Sundström (s)	
5 § Svar på interpellation 1993/94:32 om taxinäringen	25
Kommunikationsminister Mats Odell (kds)	
Sten Andersson i Malmö (m)	
6 § Hänvisning av ärenden till utskott	30
7 § Bordläggning	30
8 § Anmälan om interpellation	
1993/94:55 av Kaj Larsson (s) om stranderosionen i Skåne . .	31
9 § Anmälan om frågor	
1993/94:134 av Bengt Silfverstrand (s) om historiska arrenden	31
1993/94:135 av Birgitta Dahl (s) om amalgam	32
1993/94:136 av Birgitta Hambræus (c) om miljö- och trafiksä- kerhet och EG-anpassning.	32
1993/94:137 av John Andersson (-) om Vilhelmina allmän- ningsskog.	33
1993/94:138 av John Andersson (-) om Njakafjäll	33
1993/94:139 av John Andersson (-) om statligt förvärv av skogs- mark i Vilhelmina kommun.	33
1993/94:140 av Yvonne Sandberg-Fries (s) om den militära dy- karutbildningen	34
1993/94:141 av Stina Gustavsson (c) om Domän AB:s markom- råden med särskilda naturvärden.	34
1993/94:142 av Bo Arvidson (m) om högskoleutbildning inom hästsektorn	34

1993/94:143 av Bo Arvidson (m) om den trätekniska forskningen	35	Prot. 1993/94:23 12 november 1993
1993/94:144 av Birgitta Dahl (s) om förslaget om vårdnadsbidrag	35	
1993/94:145 av Arne Jansson (nyd) om sjukvårdsförsäkringen	35	
1993/94:146 av Ingela Mårtensson (fp) om sydöstra Turkiet .	36	
1993/94:147 av Martin Nilsson (s) om antipersonella minor . .	36	
1993/94:148 av Widar Andersson (s) om Utlänningsnämndens reserapport om Ryssland och Ukraina	36	
1993/94:149 av Arne Kjörnsberg (s) om projekt Västtåg	36	
1993/94:150 av Björn Samuelson (v) om privatskolornas avgifter	37	
1993/94:151 av Björn Samuelson (v) om samordningen mellan högskolorna	37	
1993/94:152 av Björn Samuelson (v) om rekryteringen till högre studier	37	
1993/94:153 av Björn Samuelson (v) om tillsynen över privatskolorna	37	
1993/94:154 av Kenneth Lantz (kds) om förtidspension och oriktiga läkarintyg	38	
1993/94:155 av Lars-Olof Karlsson (s) om s.k. inkråmsförsäljningar	38	
1993/94:156 av Lars Leijonborg (fp) om fältsjukhuset i Somalia	38	
1993/94:157 av Lotta Edholm (fp) om plötslig spädbarnsdöd.	39	
1993/94:158 av Ingela Mårtensson (fp) om medlemskap i IEPG	39	
1993/94:159 av Claus Zaar (nyd) om förtidspension.	39	

