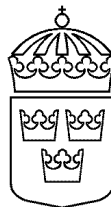


Riksdagens protokoll 1995/96:38

Torsdagen den 14 december

Protokoll
1995/96:38



Kl. 9.00 – 12.25
14.30 – 15.35

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 8 december.

2 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Propositioner
1995/96:116 till justitieutskottet
1995/96:117 till socialutskottet

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för ovan angivna propositioner skulle förlängas till den 26 januari 1996.

3 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter
Näringsutskottets betänkanden 1995/96:NU8–NU10
Arbetsmarknadsutskottets betänkande 1995/96:AU5

4 § Beslut rörande utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 13 december

TU7 Gotlandstrafiken

Mom. 1 (färjetrafikens lagreglering)

1. utskottet

2. res. 1 (m)

Votering:

226 för utskottet

68 för res. 1

55 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Prot. 1995/96:38
14 december

Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 140 s, 20 c, 21 fp, 18 v, 16 mp, 11 kds
För res. 1: 68 m
Frånvarande: 21 s, 12 m, 7 c, 5 fp, 4 v, 2 mp, 4 kds

Mom. 3 (fastlandshamnar)

1. utskottet
2. res. 4 (c, v, mp)

Votering:

227 för utskottet

71 för res. 4

2 avstod

49 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 135 s, 70 m, 22 fp

För res. 4: 6 s, 19 c, 18 v, 17 mp, 11 kds

Avstod: 1 m, 1 c

Frånvarande: 20 s, 9 m, 7 c, 4 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Mom. 4 (trafikuppläggning)

1. utskottet

2. res. 5 (c)

Votering:

281 för utskottet

20 för res. 5

48 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 141 s, 72 m, 22 fp, 18 v, 17 mp, 11 kds

För res. 5: 20 c

Frånvarande: 20 s, 8 m, 7 c, 4 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Mom. 6 (huvudmannaskap för färjetrafiken)

1. utskottet

2. res. 7 (v)

3. utskottets hemställan med den ändring som

föranleddes av bifall till mot. T12 yrk. 6 (s)

Res. 7 som ställdes mot mot. T12 yrk. 6 biträdades med acklamation.

Huvudvotering:

262 för utskottet

20 för res. 7

19 avstod

48 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 137 s, 72 m, 20 c, 22 fp, 11 kds

För res. 7: 2 s, 18 v

Avstod: 2 s, 17 mp

Frånvarande: 20 s, 8 m, 7 c, 4 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Prot. 1995/96:38

14 december

Fel! Okänt

växelargument.

Mom. 8 (persontrafiktaxor)

1. utskottet

2. res. 9 (v, mp)

3. utskottets hemställan med den ändring som
föranleddes av bifall till mot. T12 yrk. 4 och 5 (s)

Res. 9 som ställdes mot mot. T12 yrk. 4 och 5 biträdades med acklamat-
ion.

Huvudvotering:

265 för utskottet

35 för res. 9

1 avstod

48 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 141 s, 72 m, 19 c, 22 fp, 11 kds

För res. 9: 18 v, 17 mp

Avstod: 1 c

Frånvarande: 20 s, 8 m, 7 c, 4 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Mom. 9 (riksvägsklassificering)

1. utskottet

2. res. 10 (c, v, mp)

Votering:

245 för utskottet

55 för res. 10

49 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 139 s, 72 m, 1 c, 22 fp, 11 kds

För res. 10: 2 s, 18 c, 18 v, 17 mp

Frånvarande: 20 s, 8 m, 8 c, 4 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Mom. 10 (Gotlandstillägget)

1. utskottet

2. res. 12 (c, fp)

3. res. 13 (v, mp)

Förberedande votering:

48 för res. 12

38 för res. 13

215 avstod

48 frånvarande

Kammaren biträdde res. 12.

Prot. 1995/96:38
14 december

***Fel! Okänt
växelargument.***

Huvudvotering:
158 för utskottet
44 för res. 12
98 avstod
49 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 141 s, 5 m, 2 v, 10 kds
För res. 12: 20 c, 22 fp, 1 mp, 1 kds
Avstod: 66 m, 16 v, 16 mp
Frånvarande: 20 s, 9 m, 7 c, 4 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

JoU7 Finansiering av tilläggsavgift för mjölkkvoter, m.m.

Mom. 6 (fri handel med mjölkkvoter)

1. utskottet
2. res. 2 (m)
Votering:
226 för utskottet
72 för res. 2
3 avstod
48 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 141 s, 20 c, 19 fp, 18 v, 17 mp, 11 kds
För res. 2: 72 m
Avstod: 3 fp
Frånvarande: 20 s, 8 m, 7 c, 4 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Mom. 7 (nytt förslag till tillämpning av mjölkkvotsreglerna)

1. utskottet
2. res. 3 (fp)
Votering:
278 för utskottet
22 för res. 3
49 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 141 s, 72 m, 19 c, 18 v, 17 mp, 11 kds
För res. 3: 22 fp
Frånvarande: 20 s, 8 m, 8 c, 4 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

BoU3 Ändringar i bostadsrättslagen m.m.

Mom. 1 (den legala panträtten)

1. utskottet

2. res. 1 (m)

Votering:

229 för utskottet

71 för res. 1

49 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 140 s, 1 m, 20 c, 22 fp, 18 v, 17 mp, 11 kds

För res. 1: 71 m

Frånvarande: 21 s, 8 m, 7 c, 4 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Beatrice Ask (m) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Mom. 10 (åtgärder mot spekulation vid ombildning)

1. utskottet

2. res. 5 (v)

Votering:

282 för utskottet

18 för res. 5

1 avstod

48 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 141 s, 72 m, 20 c, 22 fp, 16 mp, 11 kds

För res. 5: 18 v

Avstod: 1 mp

Frånvarande: 20 s, 8 m, 7 c, 4 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

BoU4 Ansvar för fastighetsbildningsverksamheten, m.m.

Mom. 4 (ledningsformen för det nya Lantmäteriverket)

1. utskottet

2. res. (m, fp)

Votering:

204 för utskottet

93 för res.

2 avstod

50 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 140 s, 19 c, 17 v, 17 mp, 11 kds

För res.: 71 m, 21 fp, 1 v

Avstod: 1 m, 1 c

Frånvarande: 21 s, 8 m, 7 c, 5 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Prot. 1995/96:38

14 december

Fel! Okänt

växelargument.

Prot. 1995/96:38
14 december

Bengt Hurtig (v) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Elisa Abascal Reyes (mp) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Meddelande om samlad votering

Tredje vice talmannen meddelade att konstitutionsutskottets betänkanden KU15 och KU17, försvarsutskottets betänkande FöU2, jordbruksutskottets betänkanden JoU16 och JoU15 samt trafikutskottets betänkande TU12 skulle avgöras i ett sammanhang efter avslutad debatt.

5 § Riksdagens förvaltningskontors redogörelse för verksamhetsåret 1994/95

Föredrogs

Konstitutionsutskottets betänkande 1995/96:KU15

Riksdagens förvaltningskontors redogörelse för verksamhetsåret 1994/95 (redog. 1995/96:RFK1)

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades efter 10 §.)

6 § Justitieombudsmännens redovisning av sin verksamhet till 1995/96 års riksmöte

Föredrogs

Konstitutionsutskottets betänkande 1995/96:KU17

Justitieombudsmännens redovisning av sin verksamhet till 1995/96 års riksmöte (redog. 1995/96:JO1)

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades efter 10 §.)

7 § Muskö örlogsvarvs framtid, m.m.

Föredrogs

Försvarsutskottets betänkande 1995/96:FöU2

Muskö örlogsvarvs framtid, m.m. (prop. 1995/96:11)

Prot. 1995/96:38

14 december

*Muskö örlogsvarvs
framtid, m.m.*

Anf. 1 CHRISTER SKOOG (s)

Herr talman! Muskövarvet och Muskövarvets framtid har varit föremål för behandling i riksdagen tidigare. Senast riksdagen behandlade frågan om Muskövarvet och Muskövarvets organisation var i samband med ett förslag från den tidigare borgerliga regeringen och försvarsminister Anders Björck som gick ut på att Muskövarvet skulle privatiseras och alltså säljas ut till hugade spekulanter. Nu blev det inte på det sättet. Ingenting hände under lång tid, men senare i processen tillsattes en utredning som särskilt tittade på vilka möjligheter det skulle kunna finnas att organisera detta militära varv, som ju är insprängt i en militär anläggning som är viktig för vårt land.

Det regeringen nu har föreslagit är att Muskövarvet skall behållas inom den militära organisationen och inom Försvarsmakten och att Muskövarvet i framtiden kanske på ett annat sätt skall redovisa det ekonomiska utfallet. Detta är viktigt inte minst för kunden, i första hand den svenska marinen, som ju har att handla reparations- och underhållstjänster på ett för marinen och därmed staten så förmånligt sätt som möjligt. Utöver Muskövarvet finns också andra varv som utför liknande uppdrag.

Det är därför, herr talman, bra att kunna konstatera att ett enhälligt utskott ställer sig bakom regeringens förslag och att utskottet avvisar de motioner som har väckts i den här frågan.

Herr talman! Jag vill med detta yrka bifall till utskottets hemställan.

Anf. 2 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m)

Herr talman! Försvarsutskottets betänkande nr 2 handlar om framtiden för Muskö örlogsvarv.

Jag vill som motionär i ämnet börja med att slå ett slag för min hemkommun, Haninge, som är en fantastisk skärgårdskommun i södra Storstockholm. Muskövarvet, som ärendet gäller, ligger inom Haninges gränser och bidrar tillsammans med Berga örlogsskolor och Muskö-basen till att Haninge är Stockholms läns marina centrum.

Jag vill mot denna bakgrund först och främst framhålla att jag anser att det är mycket glädjande att såväl regeringen som försvarsutskottet konstaterar att man inte ser några fördelar med att överföra underhållsarbeten från Muskövarvet till andra varv i södra Sverige. I detta sammanhang framhålls att man måste beakta att beredskapskraven på kapacitet och kompetens vid varvsanläggningen på Muskö kräver en viss minsta fredstida beläggning.

Bakgrunden till dagens ärende i övrigt är att riksdagen 1993 beslutade att bemyndiga regeringen att överlåta statens tillgångar och skulder i verksamheten vid Muskövarvet till ett statligt eller privatägt aktiebolag.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Muskö örlogsvarvs
framtid, m.m.*

Mot bakgrund av detta riksdagsbeslut tillkallades en särskild utredare för att närmare utreda förutsättningarna för ett förändrat huvudmannaskap för Muskövarvet, antingen genom försäljning eller genom uthyrning till ett statligt eller privat aktiebolag.

Utredaren redovisade i ett betänkande i januari 1995 sitt uppdrag. Han anser att Muskövarvets verksamhet inte lämpar sig för drift utanför försvarets ägo, eftersom han inte anser det möjligt för ett aktiebolag – statligt eller privat – att operera på ett marknadsmässigt eller företagsmässigt sätt med de stora begränsningar som gäller i detta fall.

Till detta kommer att Muskövarvets placering inne i den komplexa bergrumsanläggningen på Muskö tillsammans med andra försvarsfunktioner av olika slag gör att särskilda hänsyn måste tas vid ett eventuellt annat huvudmannaskap för delar av anläggningen.

Regeringen har tagit till sig utredarens bedömningar och föreslår riksdagen att nu godkänna vad som förordas om Muskö örlogsvarvs framtida ägarförhållande, dvs. att varvsverksamheten på Muskö bör förbli under statligt huvudmannaskap.

Försvarsutskottet har sedan enhälligt ställt sig bakom regeringens bedömningar och förslag.

En viktig utgångspunkt för riksdagens beslut 1993 var att ansvariga militära myndigheter bedömde att det fanns en betydande rationaliseringspotential vid varvet. Att överföra verksamheten i privat regi bedömdes vara ett effektivt sätt att rationalisera den.

När det gäller behovet av och möjligheterna till rationaliseringar inom verksamheten har utredaren i sitt betänkande i januari 1995 på flera ställen understrukt att sådana insatser inte bara är möjliga utan dessutom helt nödvändiga.

Jag anser det viktigt att vi inte i en renodlad huvudmannaskapsdiskussion tappar bort de huvudskäl som låg bakom 1993 års beslut, nämligen effektivisering och rationalisering.

Herr talman! När vi nu enas om att verksamheten på Muskö skall fortsätta under statligt huvudmannaskap borde utskottet på ett tydligare sätt ha markerat betydelsen för framtiden av att varvsverksamheten på Muskö rationaliseras i enlighet med vad den särskilde utredaren har föreslagit.

Muskövarvets framtid kan självfallet inte frikopplas från riksdagens försvarsbeslut. Det kan heller inte uteslutas att kommande riksdagsbeslut i hög grad kommer att påverka möjligheten för Muskövarvet att för framtiden behålla och utveckla en hög kompetens i sin verksamhet.

Om verksamhetsvolymen för Försvarsmaktens behov minskar innebär detta med största sannolikhet antingen en väsentlig neddragning av varvsverksamheten på Muskö långt under den fredstida beläggning på drygt 200 000 arbetstimmar per år som utredaren bedömer krävs, eller en väsentlig utökning av de civila uppdrag som Muskövarvet med stöd av gällande regler kan få.

Det är därför viktigt att noga följa utvecklingen. Inriktningen måste vara att undvika alltför tvära kast för Muskövarvets del. Den kontinuerliga underhållsbeläggning i fredstid som krävs för att varvet skall kunna

bibehålla kompetens och kvalitet på önskvärd nivå i kris och krig är viktig att beakta.

Samtidigt måste seriösa anpassnings- och rationaliseringskrav ställas på verksamheten, så att de civila uppdrag som kan bli aktuella kan erhållas i sund konkurrens med andra varv.

Mot bakgrund av detta är jag övertygad om att vi ganska snart kommer att få återkomma till denna fråga. Utredaren har föreslagit ett antal kontrollstationer i en process som syftar till att Muskövarvet på sikt skall kunna påvisa en överlägsen konkurrenskraft i förhållande till övriga varv och att kapaciteten skall kunna utökas till operativt största godtagbara mängd kvalificerat fartygsunderhåll.

I min egen motion 1995/96:Fö13 har jag velat påtala vikten av att de kommande kontrollstationerna i denna process används konstruktivt och att dagens huvudmannaskapsbeslut skall kunna omprövas om det visar sig nödvändigt mot bakgrund av kommande utveckling och beslut.

Jag har i motionen också velat markera att Muskövarvets konkurrens om eventuella civila uppdrag måste ske på marknadsmässiga och företagsmässiga villkor och att det inte får vara så att skattemedel används för att skapa konkurrens- och prissättningsfördelar.

Försvarsutskottet har behandlat motionen förhållandevis välvilligt. Utskottet skriver att man utgår från ”att regeringen återkommer till riksdagen vid ett senare tillfälle om den finner att det av något skäl – t.ex. de som förs fram i motionerna – är ändamålsenligt att byta organisations- och ägarform för varvet”.

Herr talman! Jag har mot denna bakgrund inte något yrkande i anledning av försvarsutskottets betänkande nr 2. Jag vill dock uttrycka förhoppningen att det ligger verklig substans bakom utskottets skrivningar på de punkter jag nu har kommenterat. Jag ser i så fall framför mig en ny diskussion kring Muskövarvets framtid inom några år.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 10 §.)

8 § Skyddsåtgärder för den svenska äggproduktionen

Föredrogs

Jordbruksutskottets betänkande 1995/96:JoU16

Skyddsåtgärder för den svenska äggproduktionen

Kammaren biföll utskottets hemställan om att ärendet fick avgöras efter endast en bordläggning.

Anf. 3 LENNART DALÉUS (c)

Herr talman! Detta ärende aktualiseras med stöd av 3 kap. 7 § riksdagsordningen. Det är alltså ett s.k. utskottsinitiativ. Det gäller den svenska äggproduktionen, vars förhållanden för det första är relaterade till det faktum att Sverige enligt ett riksdagsbeslut från 1988 skall se till

Prot. 1995/96:38
14 december

*Muskö örlogsvarvs
framtid, m.m.*

*Skyddsåtgärder för
den svenska ägg-
produktionen*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Skyddsåtgärder för
den svenska ägg-
produktionen*

att burhållning av värphöns avvecklas under en tioårsperiod. Detta skall alltså vara genomfört till den 1 januari 1999.

Utskottet och riksdagen har vid flera tillfällen markerat att avvecklingen av burhönssystemet inte får innebära att svensk äggproduktion slås ut med hjälp av ägg producerade i andra länder. Från denna utgångspunkt har utskottet anordnat utfrågningar med representanter för Jordbruksdepartementet och äggnäringen.

Herr talman! Den faktor som för det andra kommer in är att det har skett en förändring av den svenska äggproduktionen mot bakgrund av en import av finska ägg, framställda med ett nationellt produktionsstöd som inte finns i Sverige. De finska äggen, som produceras med lägre krav på djurmiljön än i vårt land, har t.ex. i Norrland tagit en marknadsandel om ca 30 %.

Vi menar i utskottet att bl.a. det förhållandet att delar av den svenska äggnäringen slås ut som en följd av ett stöd för ägg producerade i Finland inte är förenligt med ett långsiktigt konsumentintresse. När vi i utskottet har anordnat utfrågningar med Jordbruksdepartementet har vi fått klart för oss att Sverige kommer att använda en övergångsregel för att få till stånd nationella bestämmelser för märkning t.o.m. 1996 års utgång av ägg som är producerade i Sverige.

Vi har i utskottet diskuterat om detta räcker och kommit fram till att det finns möjligheter till mer långtgående åtgärder för att skydda äggnäringen, och därmed också konsumenterna, mot de marknadsstörningar som importen från Finland ger upphov till. Vi menar att man bör kunna utnyttja artikel 152 i det svenska fördraget om anslutning till EU för att vidta ytterligare åtgärder mot importen av ägg från Finland. Vi framhåller i utskottets betänkande att vi vill att regeringen skall göra detta.

Hanteringen av detta ärende har varit öppen och generös från alla ingående aktörer, och som följd av detta står ett enigt utskott bakom utskottets hemställan. Jag yrkar bifall till denna.

Anf. 4 GUDRUN LINDVALL (mp)

Herr talman! Som Lennart Daléus sade har vi ett enigt betänkande, vilket är mycket glädjande. Bakgrunden är alltså att de finska äggproducenterna, som producerar ägg under betydligt sämre villkor för hönsen än vad vi gör i Sverige, för närvarande dumpar marknaden. Effekten av detta blir att framför allt de äggproducenter i Sverige som försöker att komma ifrån burhönssystemen har svårt att klara sig i dag. Vi har redan börjat se konkurser bland dem.

Riksdagen har, som nämnts, fattat ett beslut om att burhönsen skall flyttas ned på golvet den 1 januari 1999. För detta krävs en omställning av svensk äggproduktion som kommer att kosta pengar. Just nu befinner sig produktionen i ett ganska kritiskt skede. Man försöker hitta metoder för att komma ifrån burhönssystemen. Den ganska ojusta konkurrensen just nu från Finland, som ger de finska producenterna ett bidrag om 4 kr per kilo, slår hårt mot dem som verkligen vill komma ifrån burhönssystemen.

Det som sker i Sverige i dag är alltså mycket allvarligt. Vi är från Miljöpartiets sida mycket angelägna om att burhönssystemen försvinner den 1 januari 1999. Vi anser därför att det är mycket viktigt att Sverige nu vänder sig till EU och påtalar att det som sker inte alls är förenligt med konkurrens på lika villkor. Stödet till de finska äggproducenterna var inte alls avsett att användas på det här sättet. Tanken var att det skulle användas på ett sådant sätt att de finska äggproducenterna kunde minska produktionen till att motsvara behovet. De har i dag en överproduktion om ca 30 %, som exporteras.

När man ser på hur de finska hönsen har det kan man konstatera att det står fyra finska höns i en bur där det i Sverige står tre höns. I burarna har man inte mellanväggar, som vi har i Sverige. Det innebär att hönsen utsätts för mycket stress. Hönsen har inte möjlighet att nöta klorna och inte heller att sitta på pinne. De finska hönsen har det alltså sämre än de svenska burhönsen.

Detta innebär att det som många av oss som har varit negativa till den europeiska unionen har varit rädda för nu sker, dvs. att vi får in produkter från en djurhantering som är sämre än den svenska. Detta är mycket allvarligt. Vi skulle hellre se motsatt utveckling, dvs. att vi fick allt bättre djurskyddsbestämmelser i Sverige. Det är också den utveckling som är på gång, men den kan komma till korta genom dumpningen av de finska äggen.

Vi hälsar från Miljöpartiet med glädje att utskottet nu är enigt om att försöka åstadkomma en korrigering. De finska äggen får gärna konkurrera på den svenska marknaden, men det skall ske på lika villkor. Det skall klart och entydigt utsägas att de kommer från djur som har det sämre än de svenska burhönsen. Dessutom är det många av de svenska konsumenterna som anser att inte heller de svenska burhönsen har det bra och att det måste bli bättre även här.

Anf. 5 LENNART DALÉUS (c)

Herr talman! Bara för att det inte skall råda någon osäkerhet vill jag säga att frågan om det svenska burhönssystemet kommer att redovisas av regeringen för jordbruksutskottet nästa år. Regeringen kommer då som underlag att använda redovisningar från Jordbruksverket vilka man har begärt in till den 1 april 1996.

Herr talman! Jag är övertygad om att den här frågan kommer att återkomma till kammaren mera i detalj i olika sammanhang.

Anf. 6 GUDRUN LINDVALL (mp)

Herr talman! Jag hoppas verkligen att den återkommer till kammaren. Det finns i dag tendenser som gör att många bedömer att det kan bli svårare än vi hade tänkt oss att komma ifrån burhönssystemen 1999, just på grund av EU och det som vi nu ser, nämligen att det kommer konkurrens från ägg som produceras billigare men med burhönssystem som t.o.m. är sämre än de svenska.

Det finns naturligtvis en koppling mellan burhönssystemens avskaffande och det här ärendet. Jag tycker inte att vi behöver gå in ytterligare på det, men det är ändå viktigt att framhålla att om vi skall ha en

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1995/96:38
14 december

chans att få en bättre djurskyddslagstiftning än vad vi i dag har, måste vi klart och tydligt tala om hur den mat som konkurrerar med den svenska produceras.

Vi måste också se till att få ett ökat konsumenttryck, så att vi verkligen går åt rätt håll och inte åt fel håll.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 10 §.)

*Åtgärder för att främja
företagens deltagande
i system för miljöstyr-
ning och miljörevision,
m.m.*

9 § Åtgärder för att främja företagens deltagande i system för miljöstyrning och miljörevision, m.m.

Föredrogs

Jordbruksutskottets betänkande 1995/96:JoU15

Åtgärder för att främja företagens deltagande i system för miljöstyrning och miljörevision, m.m. (prop. 1995/96:107)

Anf. 7 KIA ANDREASSON (mp)

Herr talman! Majoriteten i jordbruksutskottet avvisar Miljöpartiets krav på obligatorisk miljörevision för företag. Att göra en sådan borde vara lika självklart som det är för företag att göra den lagstadgade ekonomiska redovisningen.

När det gäller den ekonomiska redovisningen finns det detaljerade regler för form och innehåll, och den skall skickas till en kontrollmyndighet. Skall vi, om vi drar en parallell, låta företagen ha frivillig ekonomisk redovisning? Det är ungefär samma sak. Nej, det vill inte Miljöpartiet. Vi arbetar för en mycket viktig sak, nämligen obligatorisk miljöstyrning och miljörevision.

Detta är grunden för att komma till rätta med en mängd miljöproblem. Jag sitter i justitieutskottet. När vi behandlar miljöbrott finner vi att basen för kontrollen och tillsynen i dag saknas. Man har över huvud taget ingen översyn. Det är därför oerhört viktigt att ha en miljörevision.

Utskottet har tillstyrkt EU:s förslag om en frivillighet i denna viktiga fråga. Men det räcker inte. Att det inte gör det visar undersökningar, vilka jag skall beröra. I dag har man ingen som helst kontroll över tillståndet. Jag yrkar bifall till Miljöpartiets reservation avseende mom. 2.

Miljöpartiet har gjort ett förslag med fem viktiga punkter som tar upp just de saker vi måste komma till rätta med för att få en helhetssyn:

1. Miljörevision som innebär att man ser efter vad som kommer in i ett företag i form av råvaror, ämnen och produkter.
2. Energiåtgången för tillverkningen i processen.
3. Utsläpp från tillverkningen.
4. Avfallshanteringen.
5. Producentansvaret för den färdiga produkten.

Producentansvaret är något som är mycket viktigt i dag. Hur många förpackningar har återtagits, och vad har hänt med dessa? Producentan-

svaret i Sverige har inte kommit igång fastän lagen har funnits ett tag. Även kontrollen av producentansvaret kommer att bli svår.

Jag kan ta parallellen med Tyskland. Där har man också infört ett producentansvar. Konsumenterna ställer helhjärtat upp, tar detta på allvar och ägnar tid åt att sortera sina sopor. Sådan är allmänhetens inställning i dag. Man vill ta miljöhänsyn. Men lagarna och kontrollorganen följer inte med.

I Tyskland har det blivit så att det i stora lager ligger balar med förpackningar som man inte tar om hand på ett riktigt sätt. Nu i dagarna har jag fått reda på att det finns personer i Sverige som får betalt av tyska företag – jag har fått uppgift om 2 000 kr per ton – för att försöka att här i Sverige ta hand om deras förpackningar. Det har fått till effekt att man bränner dem i svenska kommunägda värmeverk kopplade till fjärrvärmesystem.

Den här handeln är inte liten utan ganska stor. Värmeverken eller sopförbränningsanläggningarna får i sin tur betalt av företagen. Det är med glädje de tar emot avfallet. De får ju mindre avfall när vi har lagar om återvinning, och det tycker de inte om eftersom de nu har byggt ut sina anläggningar. Det är en viktig punkt som jag också skrev om i min motion för ett år sedan, och som nu är mycket aktuell. Det finns en brist här.

Det är likadant med miljöbrotten. Det är väldigt få som leder till åtgärder eller fällande dom. Dessa brott är så krångliga att utreda att man inte klarar av det. Nu fick jag i radion höra att de miljöpoliserna som man har börjat att utbilda skall dras in, och det är ännu mer alarmerande.

Jag förordar här en helhetssyn på produkten från vaggan till graven. Utbildade miljörevisorer skall sedan granska företagets miljörevision, och revisorerna kan komma med förslag till förbättringar för kommande år. Med en miljörevision får ett företag en bild av totalflödet och har större möjligheter att ingripa och förändra produktionen och att sträva mot ett kretslopp som skonar natur och miljö.

Tillsynsmyndigheter har vi redan i dag. Det är bara att bygga vidare på dessa, t.ex. länsstyrelserna och kommunernas enheter för miljö och hälsa. Det måste bli fler miljökontrollanter som gör inspektioner och kontrollerar att miljöredovisningen stämmer. Länsstyrelserna är för övrigt en bra instans att ha som en registreringsmyndighet.

Dessa miljöredovisningar skall finnas tillgängliga för allmänheten: miljöorganisationer, kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter. Man skall kunna gå in och titta när man är undrande, vilket man i dag inte alls har någon möjlighet att göra.

Miljöpartiet de grönas åsikt är att detta är otillräckligt. Det krävs en miljöredovisning även vad gäller producentansvaret, vilket jag har berört. Kommunerna sköter i dag insamlandet av förpackningarna ganska bra. Vi har börjat med det systemet, och det vore väldigt dumt att lägga om det. Det är bättre att producenterna har ansvaret men att kommunerna utför hanteringen. Det har Miljöpartiet också skrivit i en annan motion.

Det har i undersökningarna visat sig att stora företag med över 1 000 anställda har påbörjat en miljöstyrning och en miljörevision.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Åtgärder för att främja
företagens deltagande
i system för miljöstyr-
ning och miljörevision,
m.m.*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Men de små och medelstora företagen saknar dessa. De saknar också kunskap om hur de skall hantera problemen. En miljöredovisning måste göras obligatorisk.

När vi talar om miljömål är alla partier miljövänliga. Det är den profil man har. Även Socialdemokraterna har fått litet grön färg på sig. Centerpartiet har också den profilen. Det är väldigt konstigt att man inte ställer sig bakom detta förslag, som är så viktigt. Men det är bara fagra ord som virvlar i dessa uttalanden.

Dessa citat har jag saxat ur en skrift från ett parti, ni kan gissa vilket: "Miljömålen bör därför ha samma vikt som ekonomiska och produktionsinriktade mål." – det är precis det jag menar måste till – "Kretsloppsarbetet drivs vidare med kraft och en sammanhållen strategi tas fram. – – – Principen är att förorenaren bör vara den som betalar för att åtgärda de miljöskador han förorsakar".

Vilket parti har sagt det? Det kan i dag vara alla, men det är faktiskt Socialdemokraterna som har det i sin skrift Miljön, vårt gemensamma ansvar. För att dessa ord skall realiseras måste det komma förslag och kraft bakom orden.

Jag är litet besviken att vi inte får stöd av något annat parti i denna viktiga fråga. Men vi får väl ta upp den gång på gång och försöka att inplantera dessa idéer om hur viktigt det är.

Anf. 8 ALF ERIKSSON (s)

Herr talman! Det betänkande vi nu behandlar har anknytning till regeringens proposition om en politik för arbete, trygghet och utveckling. Det handlar om att underlätta för framför allt små och medelstora företag att vara underleverantörer till svenska och utländska företag enligt EU:s förordning om frivillig miljöstyrning och miljörevision.

Intresset från konsumenterna för att köpa produkter som är tillverkade på ett ur miljösynpunkt tillfredsställande sätt ökar ständigt. Genom detta intresse har deltagandet i EU:s system för miljöstyrning och miljörevision blivit ett konkurrensmedel för företagen. Allt detta är mycket positivt, och vi ser med tillförsikt fram mot denna utveckling. Inom systemet föreskrivs att underleverantören till det producerande företaget skall omfattas av samma miljöbestämmelser. Detta kan ställa till med problem för framför allt de små företagen.

NUTEK har framfört att det finns behov av medel för en informations- och projektverksamhet för att stödja de små och medelstora företagen så att de kan ansluta sig till miljösystemet.

Regeringen föreslår att ett engångsbelopp på 5 miljoner kronor ställs till NUTEK:s förfogande för att sätta i gång denna verksamhet. Utskottet delar regeringens uppfattning och tillstyrker förslaget.

Svenska miljöstyrningsrådet är ett registerorgan för EU-systemet. Även detta måste fungera för att företagen skall få tillgång till detta positiva konkurrensmedel. Det är ju också mycket positivt för miljön. Rådet håller på att bygga upp sin verksamhet och har behov av ett aktieägartillskott. Därför ställer sig utskottet bakom regeringens förslag om ett villkorat aktieägartillskott på 2 miljoner kronor. Villkoret är att medlen skall betalas tillbaka när verksamheten börjar ge överskott.

Herr talman! Med dessa åtgärder förbättras konkurrensmöjligheterna för mindre svenska företag att vara underleverantörer till både svenska och utländska företag. Det ger positiva effekter för både sysselsättning och miljö.

Som vi tidigare har hört har Miljöpartiet reserverat sig mot utskottets uppfattning. Reservationen går ut på att förordningen om miljöstyrning och miljörevision skall vara obligatorisk.

Det här betänkandet behandlar möjligheterna för företagen att delta i EU:s program. Det Miljöpartiet föreslår är egentligen en lagstiftningsfråga. Det är inte mer än några veckor sedan vi behandlade miljölagstiftningen med samma yrkande från Miljöpartiet. Ett enigt utskott och en enig riksdag ställde sig bakom det betänkandet. Jag finner inte att det har hänt något speciellt på några veckor, utan jag yrkar avslag på reservationen.

Jag måste kommentera det som sades här tidigare om miljökontrollen. Det lät som om det inte finns någon alls. Men det finns faktiskt en ganska omfattande miljökontroll inom ramen för miljöskyddslagen. De villkor som fastställs genom Koncessionsnämnden för miljöskydd kontrolleras via länsstyrelser, och i en del fall har kommunerna möjlighet att ta över denna miljökontroll.

Det är möjligt att man på något ställe kan önska sig mer, men på det stora hela fungerar den kontrollen mycket bra i dag. Det visas inte minst genom att det är många kommuner som vill ta över den delen av kontrollverksamheten.

Koncessionsnämnden för miljöskydd har just nu långa handläggningstider i sin prövning enligt miljöskyddslagen. Det är angeläget att framför allt ansökningar om tillstånd för nyproduktion och produktionsökningar får en snabb handläggning. Därför godkänner utskottet regeringens förslag om ett tillskott på ytterligare 2 miljoner för att snabba upp behandlingen av dessa ansökningar.

Till betänkandet finns också fogat ett yttrande från Moderaterna. Det är egentligen inte riksdagens uppgift att behandla tillämpningen av befintlig lagstiftning. Det är riksdagen som fattar beslut om hur lagstiftningen skall se ut.

Det är inte heller så att Koncessionsnämnden enbart lämnar tillstånd om produktionsmängder. Varje tillstånd innehåller bestämmelser för varje miljöpåverkande ämne. Dessa villkor ställs bl.a. upp för dygnsmedelvärde, veckomedelvärde, gränsvärde och totalvärde. Jag har svårt att förstå det yttrande som är fogat till betänkandet.

Herr talman! Jag yrkar bifall till hemställan i jordbruksutskottets betänkande nr 15 och avslag på reservationen.

Anf. 9 KIA ANDREASSON (mp) replik

Herr talman! Alf Eriksson säger att det är positivt med EU:s förordning när det gäller konkurrens och säljarargument. Företagen kan då vara med i ett frivilligt system och visa på att de tar vara på miljön. Det har de stora företagen kommit på.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Åtgärder för att främja
företagens deltagande
i system för miljöstyr-
ning och miljörevision,
m.m.*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Men skall vi behandla miljöfrågorna på det sättet? Skall det vara upp till företagen och deras säljarargument huruvida de skall göra det? Jag tycker att det är en väldigt konstig syn.

Jag frågade i mitt anförande vad det är för skillnad – och varför det skall vara skillnad – på ekonomisk redovisning och miljöredovisning. Det handlar om pengar, vilket alla är väldigt intresserade att få så mycket som möjligt av. Miljön har ju inte någon riktig talesman, men vi har kunskap och medvetenhet. Därför borde vi lätt kunna inse att detta är nödvändigt.

Alf Eriksson sade också att det finns kontrollmyndigheter i dag. Men jag har varit i kontakt med länsstyrelsen och fått veta att förhållandena inte är så bra när det gäller koncession. Stora företag som får koncession skickar in sina egna prover. Jag blev mycket förvånad när jag hörde att det går till på det viset. De skickar in provena regelbundet, och någon gång gör man en kontroll. Jag tycker inte att det är riktigt tillfredsställande.

Jag skulle vilja ha svar på min fråga. Vad är det för skillnad på ekonomisk redovisning, som är obligatorisk, och miljöredovisning, som inte är det? Vad har ni för aspekter på det?

Anf. 10 ALF ERIKSSON (s) replik

Herr talman! Vi är nog ganska överens om att målen är att få en god miljö och en miljömässigt bra produktion. Vad är det då för fel att använda ett medel där konsumenterna är med i bilden? Jag finner att det här medlet för att åstadkomma en god miljö är ett av de bättre. Det kompletterar den prövning som sker enligt miljöskyddslagen.

Kia Andreasson nämnde länsstyrelsernas kontrollprogram och att företagen själva redovisar sina uppgifter. Det har sin enkla förklaring i att det är ett fastställt kontrollprogram. Det skulle bli oerhört dyrt om samhället skulle stå för alla kostnader för att hämta in alla prover från verksamheten. Därför tycker jag att det är ett ganska raffinerat sätt att låta företagen själva stå för dessa kostnader. I vissa fall går man ut och kontrollerar att de uppgifter som företagen själva lämnar är riktiga.

Det har visat sig att detta har fungerat ganska bra. Vi får räkna med att det händer något misstag. Det händer vid all lagstiftning.

Anf. 11 KIA ANDREASSON (mp) replik

Herr talman! Alf Eriksson säger att konsumenterna skall vara med och välja. Men det är ju det de inte kan när det inte finns en obligatorisk miljöredovisning. Då har inte konsumenterna den insynen. Det är därför det behövs en allmän insyn och en sorts varudeklaration. Nu blir det ju de stora företagen som har råd att satsa resurser och anställa folk för att uppehålla miljöskenet. Det kan inte de små och medelstora företagen. Därför behöver de hjälp, och därför måste miljöredovisningen bli obligatorisk. Annars har inte allmänheten denna insyn och kan välja.

Anf. 12 ALF ERIKSSON (s) replik

Herr talman! Det stämmer inte att konsumenterna inte kan välja. Det är ju poängen med det här systemet. Det redovisas vilka produkter

som är tillverkade på ett miljömässigt bra sätt enligt EU-förordningen. Då har konsumenterna möjlighet att välja den här produkten. Det är just det som är konkurrensmedlet.

Sedan säger Kia Andreasson att det bara är de stora företagen som kan göra detta. Men läs betänkandet! Större delen handlar ju om att underlätta för de små och medelstora företagen, som underleverantörer till storföretagen, att delta i miljöstyrningssystemet.

Anf. 13 HANNA ZETTERBERG (v)

Herr talman! Vänsterpartiet har tidigare och vid andra tillfällen diskuterat frågan om obligatorisk miljörevision. Jag tror att det är viktigt att vi fortsätter den diskussionen.

Vi kommer av olika anledningar att stödja Miljöpartiets reservation. I betänkandet finns sådant som är bra. Inledningen är bra. Det är bättre med en frivillig miljörevision än ingen alls. Det bör man poängtera.

Det är viktigt att vi gör allt för att som samhälle försöka få ett helhetsperspektiv på produktionen och det arbete som görs på företagen i dag. De små och medelstora företagen har det svårare i dag, det har flera sagt före mig. Det handlar om kunskaper och resurser.

Det handlar också om att det inte alltid är så lätt för företag att tjäna på miljöprofilen. De måste därför få hjälp för att ta sig tid att genomföra sådant som de egentligen inte måste göra, men som för vår gemensamma framtid är otroligt viktigt.

Jag har varit ute på företag och sett många exempel på hur företag jobbar med miljöfrågor på ett konstruktivt sätt och gör mycket för att driva på själva. Men det finns också många företag som inte gör det. Det är de företagen vi måste komma åt. De andra klarar sig bra.

Vi måste komma ihåg att det ibland faktiskt är vår uppgift att ge den typen av riktlinjer. Som politiker i riksdag eller kommun kan vi inte hela tiden vänta på att saker genomförs ute i landet. Ibland måste vi se till att det ställs krav och att man är tvungen att genomföra vissa saker.

Vi är över huvud taget dåliga på att ligga steget före. Det är lätt att om tre år, när vi har miljöredovisning, säga att det är väl bra att man har miljöredovisning. Men det är ju nu det måste ställas krav för att arbetet skall gå fortare så att vi kommer någon vart.

Man säger att de stora företagen har lättare att satsa resurser på den här typen av arbete. Det är nog sant. Men det finns också exempel på stora företag som inte arbetar speciellt med de här frågorna, utan jobbar med dem på ett ytligt sätt. De behöver "pushas".

För att inte göra debatten så mycket längre vill jag avslutningsvis säga att kostnaden för miljörevisionen skall ligga på företagen. Det är meningen att de produkter som produceras i vårt land och som har stora miljöeffekter av olika slag också skall vara dyrare för konsumenterna. Det är också ett sätt att få ut miljövänligare produkter.

Det finns mycket miljöförstörande produktion i företagen. Det vet vi. Vi arbetar naturligtvis samtidigt med att förändra skattesatser osv. Det behöver jag nog inte ta upp i den här debatten. Som Kia Andreasson sade förut anser sig ju alla partier vara miljömedvetna. Vi har debatterat det många gånger förut.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 14 LENNART DALÉUS (c)

Herr talman! Jag blev på olika grunder bekymrad över Kia Andreassons sätt att resonera. Vi har här i kammaren en gång tidigare i år hanterat frågan om obligatorisk miljörevision för företag, och grundligt redovisat och avvisat förslaget. Miljöpartiet har en tendens att återkomma med samma fråga flera gånger under ett riksmöte. Vi har i utskottet valt att anse att en gång under samma år kanske kan räcka.

Herr talman! Jag skulle vilja ställa tre frågor till Kia Andreasson. För det första: Har Miljöpartiet funderat över hur man skall kombinera en svensk lagstiftning om obligatorisk miljörevision med ett för Sverige giltigt EU-direktiv, som har ett motsatt innehåll? Har Miljöpartiet funderat över hur den juridiska frågan skall lösas?

För det andra: Kia Andreasson sade i ett tidigare sammanhang i dag att producentansvaret inte har kommit i gång. Om man säger så bör man ha någon saklig grund för uttalandet. När jag har fått Kia Andreassons kommentar skall jag på den korta tid som då står till buds, herr talman, redovisa några saker kring producentansvaret. Men först vill jag alltså höra Kia Andreassons svar på frågan om vilken grund hon har för att säga att producentansvaret i Sverige inte har kommit i gång.

Jag ber herr talman att som vanligt lyssna noga på det svaret liksom på svaret på den tredje frågan. Kia Andreasson säger att Miljöpartiet vill att kommunerna skall utföra insamlingen av produkterna. Miljöpartiet brukar tala om att man skriver den kommande miljöbalken tillsammans med den socialdemokratiska regeringen. Jag utgår från att det Kia Andreasson säger i frågan blir verklighet i den lagstiftning som nu är på väg, och att Miljöpartiet kommer att se till att det vi hittills har kallat producentansvar kommer att ändras på ett sådant sätt att det är kommunerna som skall sköta hanteringen.

De tre frågor som det skulle vara intressant att få belysta är alltså:

Hur tänker man knäcka den juridiska frågan gentemot EU, med särskild lagstiftning som går tvärs emot en i Sverige gällande EU-bestämmelse?

Vilken grund har Kia Andreasson för att säga att producentansvaret i Sverige inte har kommit i gång?

Är det Kia Andreassons och Miljöpartiets mening att kommunerna skall sköta hanteringen framöver?

Anf. 15 KIA ANDREASSON (mp)

Herr talman! När det gäller frågan hur det skall gå ihop med de juridiska direktiven i EU om vi får en obligatorisk miljöredovisning vill jag säga att jag inte finner något direkt motsatsförhållande. Jag förstår inte att Lennart Daléus ser något sådant. När jag har läst vad den frivilliga miljöstyrning och miljöredovisning som EU förespråkar innebär har jag inte funnit att det är så stora skillnader. EU har lägre krav. Inom EU är det minimikrav på alla sådana här områden. Men det kan man kombinera. Nu är det ju frivilligt, men på sikt måste väl EU:s ambition också vara att fler och fler skall ansluta sig så att man fångar upp alla företag.

Det är inte ett motsatsförhållande, utan snarare tvärtom. Vi har i vårt land fått insikten, vi har börjat och vi är positivt inställda. Jag tycker inte att det skulle vara någon svårighet.

När det gäller producentansvaret säger jag som jag gör därför att jag har sett vad det som har gått ut till affärerna innebär. Alla enskilda detaljister har ansvaret för att kunden kan komma tillbaka med förpackningar som de har köpt i affären. Det fungerar inte i dag. Tänk om jag skulle gå till min lilla kvartersbutik med alla förpackningar jag har köpt där. Vad kommer innehavaren av affären då att göra?

Affärerna har inte fått i gång ett system med någon som tar hand om förpackningarna. Kommunerna har ju pappersinsamling, och de har iglos för glasåtervinning. De har skött det på ett tillfredsställande sätt i min hemkommun.

Anf. 16 LENNART DALÉUS (c)

Herr talman! Svaren börjar utkristallisera sig. På den första frågan, nämligen hur Miljöpartiet har tänkt sig att man skall kombinera en svensk lagstiftning med strängare inriktning än ett för Sverige gällande EU-direktiv om frivillighet när det gäller miljörevision, svarar Kia Andreasson att hon inte tycker att det borde vara några svårigheter. Jag har förstått svaret och tagit det till mig.

Beträffande den andra frågan visar Kia Andreasson att man i Miljöpartiet inte riktigt har förstått innebörden av producentansvaret. Kia Andreasson säger att producentansvaret innebär att man kan komma tillbaka till butiken med sina förpackningar, som butiken då skall ta hand om. Men, herr talman, så är det inte. Det finns inget stöd för ett sådant resonemang.

I de svenska förordningarna på det här området sägs det att producenten är skyldig att ta hand om uttjänta produkter. Det kan, som i det här fallet, röra sig om förpackningar. Men det är alltså inte på det sätt som Kia Andreasson beskriver. Det handlar om att göra det möjligt att lämna tillbaka förpackningar, men detta har inte alls med butikerna att göra.

Kia Andreasson nämner dock inte att producentansvaret har kommit i gång på område efter område. Näringslivet organiserar sig. Olika materialbolag skall ta hand om produkter. Kretsloppsråd bildas, och insamling är på gång för produkter för vilka producentansvaret gäller. Producentansvaret är på väg, produktgrupp för produktgrupp. Jag tror att jag kan tillåta mig att säga att detta är en följd av den förra regeringens initiativ.

På den tredje frågan har jag alltså inte fått något svar, och svaren på de två första frågorna förskräcker.

Anf. 17 KIA ANDREASSON (mp)

Herr talman! Om man jämför EU:s förordning om frivillig miljöstyrning med innehållet i mina och Miljöpartiets motionsförslag framgår det att det inte finns några motsättningar. Det är ju samma riktlinjer. Det handlar bara om små detaljer och om en utvidgning, men något direkt motsatsförhållande är det inte fråga om.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Jag har en kompis som har en affär. Den här kompisen har visat mig direktiven när det gäller producentansvaret. Jag har dem på mitt rum. Jag kan dem inte utantill, men jag är helt övertygad om att jag har rätt i det här fallet. Jag skall senare söka upp Lennart Daléus. Då skall jag visa honom föreskrifterna. Av dessa framgår att förpackningar som säljs måste tas tillbaka. Jag kan inte förstå att Lennart Daléus förnekar att så är fallet.

Den tredje frågan skall jag nu svara på. Det gäller kommunerna. I och för sig anser jag att jag redan har svarat. Jag tycker att kommunerna har skött insamlingen mycket bra. Det finns ingen anledning att ändra det här och välja en annan myndighet. För kommunerna är det bara att fortsätta med det arbete som de påbörjat.

Anf. 18 LENNART DALÉUS (c)

Herr talman! Jag blir alltmer klar över vad Kia Andreasson menar med det första svaret. Hon säger att skillnaden mellan frivillighet och ett obligatorium när det gäller den miljörevision som hon talar om är detaljer som kan utvidgas litet grand. Nu förstår jag hennes förslag i motionen.

Det andra svaret grundar hon uppenbarligen på uppgifter från en kompis som har en affär. Det må man väl kunna göra. Men förordningarna innehåller inte det som Kia Andreasson beskriver. Det må vara mig förlåtet att jag säger – jag var nämligen med när förordningarna skrevs – att det inte talas om någon skyldighet för affärer att ta emot förpackningar på det sätt som Kia Andreasson beskriver. Detta kan lätt kontrolleras i efterhand, så det är inget stort bekymmer.

Min tredje fråga, herr talman, gällde inte riktigt det som Kia Andreasson tog upp i sitt svar. Jag frågade nämligen om Miljöpartiet kommer att se till att det i den kommande miljöbalken finns med förslag om att kommunerna skall åläggas att utföra den hantering som inbegrips i begreppet producentansvar.

Anf. 19 KIA ANDREASSON (mp)

Herr talman! Jag förmodar att vi gör det. Vi har ju uttryckligen skrivit i våra motioner att det skall vara på det viset.

Slutligen: Jag kan inte förstå att Lennart Daléus bara tar upp svårigheter och söker problem. I stället kunde han väl vara positiv. Det bevisar emellertid hur Centerpartiet löser miljöfrågorna när det kommer till kritan.

Orden är, som sagt, vackra. Men när det blir fråga om handling är det bara problem och svårigheter; detta för att undfly att handla.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades efter 10 §.)

10 § Nya förutsättningar för järnvägstrafiken

Föredrogs

Trafikutskottets betänkande 1995/96:TU12

Nya förutsättningar för järnvägstrafiken (prop. 1995/96:92)

Prot. 1995/96:38

14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

Anf. 20 LARS BJÖRKMAN (m)

Herr talman! Den borgerliga regeringens förslag om en avreglering av järnvägstrafiken, som blev riksdagens beslut 1994, hann aldrig genomföras. I linje med den återställarpolitik som Socialdemokraterna fört alltsedan maktövertagandet återkallades detta riksdagsbeslut om en avreglering. Någon förändring i riktning mot ökad konkurrensutsättning av denna trafik kom aldrig till stånd, vilket det nu finns anledning att beklaga.

När man läser betänkande 1995/96:TU12 ser man dock att den socialdemokratiska regeringen tycks ha kommit till insikt om att i varje fall godstrafiken bör kunna tåla konkurrensutsättning, om än med klara restriktioner. Till den saken återkommer jag senare.

Vidare föreslår regeringen att trafikhuvudmännen i de olika länen ges vidgad rätt att trafikera även banor som inte tillhör länsjärnvägsnätet, med möjlighet att genomföra regional trafik i angränsande län.

Rätten att leda och fördela trafiken – trafikledningen – föreslås i propositionen överflyttad från SJ till Banverket och skall där placeras i en ny administrativ enhet. Med en sådan lösning tillgodoses ett krav som vi moderater framfört vid upprepade tillfällen. Därmed läggs en av grundstenarna till en förändring i riktning mot konkurrensneutral upphandling av all järnvägstrafik.

Herr talman! Sammantaget kan det konstateras att anslaget i regeringens proposition om nya förutsättningar för järnvägstrafiken är positivt för den framtida utvecklingen av denna trafik. Dock anser vi moderater på några punkter – delvis gemensamt med Folkpartiet och på någon punkt med kds – att det lilla steg mot förändring som nu tas på många punkter är klart otillräckligt.

I reservation nr 1 har vi gemensamt med Folkpartiet utvecklat vår inställning till regeringens förslag. Vi framför vår uppfattning, nämligen att persontrafiken på järnväg helt bör avregleras. Därmed skulle även frågan om trafikhuvudmännens möjligheter att trafikera banor i angränsande län ges en konstruktiv lösning.

De argument om effektivitetsvinster och utvecklingskraft som regeringen i propositionen åberopar, när man vill genomföra avregleringen av godstrafiken, måste enligt vår mening fullt ut kunna gälla även för persontrafikområdet. Vi föreslår därför att regeringen snarast återkommer med ett förslag som leder till fri konkurrens även inom persontrafiken.

Förslaget till förändring inom godstrafikens område har positiva inslag. Dock vänder vi oss mot den del av förslaget som innebär att företrädesrätt till spåren, s.k. "Grandfathers' rights", ges till operatörer som redan trafikerar banan. En sådan begränsning försvårar för tillkommande operatörer att konkurrera på lika villkor och konserverar således

Prot. 1995/96:38
14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

en gammal trafikstruktur. Vår uppfattning är att nya operatörer skall ges en positiv och välvillig behandling i syfte att stimulera till en ökning av ny och livskraftig trafik. Med en efterfrågestyrd tilldelning av bankapaciteten ges alla operatörer samma möjlighet att via anbudsupphandling abonnera på de aktuella bantiderna. Även i detta avseende föreslår vi att regeringen ges i uppdrag att återkomma med förslag i riktning enligt vår reservation nr 2.

Herr talman! Den del av järnvägens infrastruktur som ryms under beteckningen gemensamma funktioner – stationer, mark för järnvägsändamål, elkraftförsörjning för tågdrift, rangerbangårdar och godsterminaler, tele- och radiotjänster, tågfarjetrafik och tågfarjeterminaler, för att nämna några exempel – är alla mycket viktiga för att en god trafik skall kunna upprätthållas och utvecklas. I dag ligger alla dessa verksamheter och funktioner under SJ. Enligt regeringens förslag, vilket tillstyrks av utskottets majoritet, skall det även framdeles vara så. Vi moderater anser att alla dessa verksamheter måste tillhandahållas på helt konkurrensneutrala villkor till alla presumtiva entreprenörer, och vi föreslår därför att detta överförs till Banverket.

Ett undantag finns dock vad beträffar tågfarjetrafiken och tillhörande tågfarjeterminaler som redan bedrivs i bolagsform. De kan enligt vår mening med fördel skiljas ut från SJ och försälas, och i framtiden också privatiseras.

Herr talman! I propositionen behandlas även frågan om Banverkets möjlighet att operera på den internationella entreprenadsmarknaden. Skälet för detta skulle enligt regeringens förslag vara att ge Banverket internationella erfarenheter. Det är dock enligt vår mening klart olämpligt att ett statligt verk, ett monopolföretag, tillåts bedriva sådan verksamhet. Vi föreslår därför, gemensamt med Folkpartiet, att Banverkets industridivision omvandlas till ett aktiebolag. Med en sådan åtgärd och en sådan konstruktion ges en obegränsad möjlighet att i sund konkurrens och på samma villkor som andra företag uppträda även på den internationella marknaden. Detta vill vi med vårt ställningstagande i reservation 11 ge regeringen till känna.

Herr talman! Den långsiktiga järnvägspolitiken i vårt land bör enligt vår mening ledas i nya tankebanor. Regeringen har insett att godstrafikens framtida utveckling bäst tas till vara på en konkurrensutsatt marknad. Vi moderater delar den uppfattningen men saknar förståelse för varför de argument regeringen använder för att förstärka och utveckla godstrafiken inte äger sin tillämpning på hela järnvägssektorn. Vårt framtidsscenario innebär en fortsatt avreglering av hela järnvägsmarknaden. I den bilden ingår att SJ:s verksamhet överförs till aktiebolagsform och koncentreras till kärnverksamheten, järnvägstrafik.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till reservation 1.

Anf. 21 LENNART FREMLING (fp)

Herr talman! I trafikutskottets betänkande klargörs tydligt de olika partiernas synsätt. Därför kan jag fatta mig ganska kort. I allt väsentligt instämmer jag i det som Lars Björkman just har redovisat.

När det gäller persontrafiken är regeringens förslag helt otillräckligt för att det skall vara möjligt att ta vara på de fördelar som en fri konkurrens skulle ge. Den lilla liberalisering som görs innebär att trafikhuvudmännen efter särskild prövning skall få bedriva persontrafik på stomnätet i angränsande län, om syftet är att utveckla den lokala eller den regionala persontrafiken i det egna länet. Här vill jag säga att detta även i socialdemokratiskt perspektiv innebär en onödigt stark inskränkning.

Vi inskränker ju regeringens möjlighet att ge trafikhuvudmännen tillstånd som sträcker sig längre än till angränsande län. Det kan nämligen behövas att man passerar en gräns och fortsätter in i nästa län, just i syfte att utveckla den lokala eller den regionala persontrafiken i det egna länet. På vissa håll är länsgränserna litet knepigt dragna. Jag kan inte begripa varför inskränkningen ”i angränsande län” skall behövas. Man borde, även med socialdemokratiska glasögon, nöja sig med inskränkningen att det skall syfta till att utveckla den lokala eller regionala persontrafiken i det egna länet. Det skulle vara bra om Socialdemokraternas representant kunde förklara varför denna inskränkning behövs.

När det gäller godstrafiken vill jag gå tillbaka till det som kommunikationsminister Ines Uusmann sade i en interpellationsdebatt den 29 maj angående Västerdalsbanan. Hon framhöll:

”En ökad konkurrens på godstrafikmarknaden bör förbättra möjligheterna att säkerställa vagnslasttrafiken i de mer glesbefolkade delarna av landet. Det är av väsentligt intresse att en ytterligare överföring av gods från järnväg till väg kan begränsas. En sådan överföring av gods får negativa konsekvenser för miljön och för näringslivet. Ett alltför utglesat godstrafiknät skulle leda till att de regionala obalanserna mellan olika landsdelar förstärktes.”

Den här interpellationsdebatten visade tydligt att monopol inte skyddar glesbygden. Tvärtom visade kommunikationsministern sin insikt om att konkurrensen ger möjligheter åt även de mer glesbefolkade delarna av landet. Jag beklagar att socialdemokraterna i trafikutskottet inte har samma insikt om konkurrensens betydelse för glesbygden som kommunikationsministern visade. SJ får nu en företrädesrätt. Det betyder att det inte blir konkurrens på lika villkor. Nya idéer bromsas tyvärr och sätts i andra hand.

När det sedan gäller banavgifterna anser vi att det är en riktig princip att banavgifternas konstruktion och storlek skall beslutas av regeringen. Men vi vill ta tillfället i akt och framhålla att det måste göras inom ramen för 1988 års trafikpolitiska beslut. Vi konstaterade i gårdagens trafikdebatt att det övergripande målet för trafikpolitiken är att erbjuda en bra trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Jag menar att vi från riksdagen bör ta vara på varje möjlighet att gå i riktning mot ett genomförande av 1988 års trafikpolitiska beslut. Därför borde vi alltså skicka med till regeringen att man skall sträva efter att sätta banavgifterna så att det resenärer och godskunder kommer att betala är marginalkostnaden för den aktuella resan eller transporten, beräknat efter samhällsekonomiska principer.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

Herr talman! Jag står bakom Folkpartiets alla reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall bara till reservation 2.

Anf. 22 KARL-ERIK PERSSON (v)

Herr talman! Under våren 1995 väcktes många motioner i trafikutskottet på många områden, men alla avslogs av riksdagen ganska snabbt med en enda motivering: Det finns en kommunikationskommitté.

Därför är det litet förvånande att man nu rycker ut en stor och väsentlig del och lägger ett förslag på riksdagens bord. Som jag ser det strider det egentligen mot 1988 års trafikpolitiska beslut. Kommittén skulle ha en helhetssyn på alla områden när det gäller kommunikationer, framför allt järnvägen.

Då talade man om det var rätt att skilja ut Banverket från SJ. Här rycker man ut en bit och lägger fram ett förslag. Jag kan inte se annat än att man gör det av ideologiska skäl. Det är en kapitulation för Rail Forums påtryckningar. Det går i dess anda: man skall avreglera. Nu begränsas detta till att bara gälla godstrafikområdet. När det gäller persontrafiken har man väl insett att om man skulle göra likadant skulle man mista resenärer. Därför har man undantagit persontrafiken och inriktat sig på godstrafiken.

Nu talar man om att SJ skall få en företrädesrätt till banfördelningen när det gäller godset. Det är ingenting som säger att företrädesrätten innebär att man också skall transportera gods, utan företrädesrätten kan tolkas så att det bara innebär att man får köra först. Det sägs inte vad som skall transporteras.

Det unika är att både ägarna och de fackliga organisationerna är helt överens om att detta är en förkastlig proposition. De vill egentligen att riksdagen skall avslå den, så att regeringen skall kunna komma tillbaka och en större helhet uppnås. Man räknar med att det skulle kunna uppstå ett minus på 500 miljoner kronor om SJ skulle mista de systemtåg som trafikerar i dag. Det skulle vara intressant att veta vad som då kommer att hända på SJ:s område.

SJ har pressats till rationaliseringar och minskad personalstyrka. Enligt de redovisningar SJ har lämnat har SJ Gods för första gången gått med vinst under augusti månad 1995. Detta har det inte tagits någon som helst hänsyn till. Jag tycker att det är beklagligt.

Regeringen har det tvivelaktiga nöjet att splittra godstrafiken på järnväg mellan flera olika operatörer. Man skall alltså införa konkurrens på spår. Resultatet kan bli att vi får färre, och inte fler, godstransporter på järnväg, eftersom samordningsfördelarna blir färre eller bortfaller. Också detta strider mot 1988 års trafikpolitiska beslut som innebär att vi skulle ha fler godstransporter på järnväg. Jag är rädd för att förhoppningarna i propositionen om ökad järnvägstrafik bara blir tomma förhoppningar, i föga samordning med den råa verkligheten.

Det finns också anledning att reagera mot de något krystade argumenten i propositionen om att detta skulle vara EU-regler för transportpolitik på järnväg. Så är inte fallet. Inget annat land har gått den väg som nu förespråkas här – det redovisas faktiskt också i proposi-

ionen. Man kanske borde vara litet försiktig när det gäller EU:s trafikpolitik avseende avregleringar m.m. Sverige har gått längre i det avseendet, och EU är definitivt inte inne på samma linje. Man kan se vad som nu händer. Titta på Frankrike i dag! Det är stora strejker på gång där, därför att man tror sig kunna genomföra någonting emot folkets vilja. Det är väl bara vi svenskar som är litet flata här. Jag tror inte att man kommer att gå den här vägen ute i Europa, och det ser inte heller ut att finnas någon möjlighet till det.

Konkurrensen lovordas från flera håll i dag. Men förra gången vi diskuterade denna fråga här i kammaren talade vi också om de utredningar som finns kvar än i dag, och som visar att om man skall ha konkurrens på järnväg krävs det egentligen fyra spår. I dag är 80 % av järnvägen enkelspårig. Skulle man då införa konkurrensen mellan Stockholm och Älvsjö, eller mellan Stockholms Central och Tomtebodavägen, där man kan köra i kapp med varandra? Det finns ju en getingmidja mitt emellan dessa platser, så det blir en ganska kort sträcka att verkligen konkurrera på.

Ingen kan komma ifrån att SJ har konkurrens. Såväl lastbilstrafiken som sjöfarten är stora konkurrenter. Konkurrensen minskar knappast nu när utländska långträdare och lastbilar enligt den bestämmelse som nu införs skall få mäta upp till 25,5 meter. Det innebär att de utländska åkare som kommer hit kommer att kunna konkurrera på ett helt annat sätt än i dag, när vi fortfarande bara får köra med lastbilar som är 24 meter långa. Det skall bli intressant att se vad dessa regler kommer att innebära för svensk lastbilstrafik och för SJ:s konkurrensförmåga. Om SJ mister systemtågen, vilket alla tror kommer att hända, kommer det att få svåra och, som jag ser det, farliga följder för SJ:s fortsatta verksamhet.

I dag finns det fristående bolag för godstrafiken som SJ samarbetar med och som fungerar bra enligt den information som jag fått. Det gäller t.ex. Sydtåg i Skåne, BK Tåg och flera andra operatörer som kör fram till stomjärnvägen där sedan SJ tar över.

Jag kan inte se att situationen skulle bli bättre för att man ersätter statliga monopol med privata monopol. Risken är i stället att man avsägar sig möjligheten att på politisk väg styra en fortsatt godshantering på järnväg. Det tycker jag skulle vara olyckligt.

Att överföra ansvaret för banfördelning och trafikledning till en särskild myndighet tycker jag verkar knepigt. Det förefaller som om man skall bygga upp en ny byråkrati. Det dröjer väl inte länge förrän det blir en ny generaldirektör på den myndigheten. Detta är inte att effektivisera och rationalisera på det sätt man kommit överens om.

Jag tror att den banfördelning och trafikledning som finns inom SJ i dag är bra och fungerar väl. Det behövs ett komplicerat system för att se till att allt fungerar. Det finns olika slags tåg: lokala tåg som går till stomjärnvägen, snabbtåg, vanliga tåg och godståg, som alla har olika farter. För att detta skall fungera på ett tillfredsställande sätt och så att inga trafikfaror uppstår, måste man ha en väl fungerande trafikledning. Efter vad jag vet i dag har trafikledningen fungerat väldigt bra. Inga

Prot. 1995/96:38

14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

olyckor har skett som man kan skylla direkt på trafikledningen. Nu är vi på väg att slå sönder detta.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 5 som är fogad till detta betänkande. Jag står givetvis bakom de övriga också, men för att spara litet tid nöjer jag mig med att yrka bifall till reservation 5.

Anf. 23 LARS BJÖRKMAN (m) replik

Herr talman! När man lyssnar till Karl-Erik Persson är det ganska lätt att göra jämförelsen med det svenska spårsystemet, som enligt hans egen redovisning är till 80 % enkelspårigt.

Vänsterpartiets program innehåller inte särskilt stora visioner när det gäller att försöka få ökade godsmängder på järnvägsområdet. Vänsterpartiet vill slå vakt om det monopol som i och för sig fungerat med de regler olika regeringar har satt upp, men som inneburit att man inte på något sätt kunnat ta hand om den ökande andel av godsflöde som finns i landet. Nivån på andelen godsflöde i järnvägstrafik har legat i stort sett stilla.

Om vi menar allvar med att använda oss av de investeringar vi har beslutat om, att öka trafikutbudet och att öka möjligheterna att köra större godsflöden på järnväg, krävs det fler aktörer och nya idéer. SJ har gjort ett bra jobb och förbättrat sitt resultat och sin effektivitet.

Genom en stimulerande konkurrens tror jag att vi kommer att märka att det finns ytterligare möjligheter att öka godsflödet, och därmed sänka kostnaderna för dem som vill nyttja dessa tjänster.

Anf. 24 KARL-ERIK PERSSON (v) replik

Herr talman! Jag har otroligt stora visioner för svensk godshantering, oavsett om den sker på järnväg, väg eller i sjöfart. Men jag tror inte att ett privat monopol blir bättre än ett statligt monopol. Det enda man skulle åstadkomma med det är att minska insynen och den politiska styrningen. Detta är inte jag beredd att acceptera. På andra områden kan man se hur privata monopol bildas – och det är just vad som kommer att ske här. När de privata monopolerna kommer in har man ingen styrning. Köp-och-sälj-metoderna är förödande för svensk ekonomi. Det kommer de att vara även för godstrafiken.

I framtiden tror jag att godsflödena kommer att se annorlunda ut. Det finns en annan sorts industri i dag som producerar lättare varor. Det kommer att bli svårare för SJ att köra detta gods. Det kommer att kräva andra lösningar än dagens när det gäller både vagnparken och snabbheten. Jag tror att SJ hör till dem som har bäst förutsättningar att klara av detta. Det behövs därför en politisk styrning bl.a. för att se till att man får det kapital som behövs för att skaffa en ny vagnpark för det lättare godset. Jag tror inte att stål- och skogsproduktionen i framtiden kommer att se ut som i dag.

Detta är min vision: Vi skall se till att det finns kapital så att vagnparken, sjöfarten och lastbilstrafiken – som vi tyvärr måste ha kvar – skall fungera på ett bättre sätt.

Anf. 25 LARS BJÖRKMAN (m) replik

Herr talman! Det var inte mycket till vision Karl-Erik Persson lyckades prestera. Han talar om att han vill ha en ökad politisk styrning, och att vi därigenom skall kunna åstadkomma en bättre och mer attraktiv godstrafik i landet. Jag måste säga att jag har svårt att förstå den inriktningen, men vi har naturligtvis olika utgångspunkter.

Det är bara att se till den utveckling som EU ändå har visat på det här området. Det talas om att man måste hitta nya lösningar. Enligt mitt sätt att se ligger inte lösningen i en ökad politisk styrning och ett ökat politiskt inflytande. Det kan ske genom att nya aktörer får möjlighet att pröva sina idéer och bärkraften på de lösningar som de är beredda att ta till. Om landet kan locka till sig ytterligare godsflöden till vårt järnvägssystem förbättras därigenom trafikflödet totalt sett genom att landsvägstrafiken avlastas. Dessutom får vi en miljöförbättring till stånd, eftersom vi är överens om att järnvägen är ett miljövänligt alternativ.

Jag kan dela den uppfattning som Karl-Erik Persson har, att SJ har lyckats i vissa delar. Det talar för den lösning som vi pläderar för. SJ är en kompetent godstransportör; det tror jag att vi kan vara överens om. Därför finns det ingen anledning att tro att de kunder som vill köpa egna lösningar skulle kunna konkurrera ut SJ. Det kan bara bli ett kraftfullt komplement, och det är dit som vi skall komma.

Anf. 26 KARL-ERIK PERSSON (v) replik

Herr talman! Lars Björkman talade om min framtida vision. Ja, allting är väl relativt. Om Lars Björkman inte tycker att jag har någon vision, får ju det stå för honom.

Jag tror faktiskt att man inom EU har lika svårt att bestämma sig i det här fallet som i alla andra fall. Man jobbar med vissa detaljer. Jag har ju hört litet grand om vad man diskuterar i EU när det gäller transporter.

Det är väl inte så glädjande att man inte satsar så mycket på järnvägstrafiken. Tyvärr är det så. Fortfarande är det lastbil som gäller för transporter. Däremot har man diskuterat andra alternativ som inte finns med i det här betänkandet. Man talar mycket mer om sjöfart, och framför allt sjöfart och kanaltrafik. Det är inte aktuellt för oss, och det berörs ju inte i det här betänkandet. Men sjöfarten kommer mer och mer i alla fall när det gäller EU.

Problemen är egentligen utbyggnad av järnväg i både nordlig och sydlig riktning. Alperna kan man inte göra så mycket åt. Järnvägstunnel genom Alperna är ett dyrt alternativ. Man måste då utnyttja den befintliga delen. Därmed får trafikledningen en större betydelse än vad den har i dag. Man måste hitta likartade system för att leda trafiken på ett bättre sätt.

Såvitt jag förstår är det ganska dåligt ställt beträffande trafikledning, i alla fall i vissa länder. Därför är det bra att SJ har haft detta under sin hatt. Tyvärr kommer vi i dag att besluta om att det inte skall fortsätta att vara så, och det tycker jag är olyckligt.

Prot. 1995/96:38

14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

Anf. 27 ELISA ABASCAL REYES (mp)

Herr talman! Först vill jag instämma med Karl-Erik Persson att Kommunikationskommittén rimligen borde ha haft detta med i sin utredning. Det här handlar om ett helhetsperspektiv på den framtida trafikpolitiken.

Järnvägens framtida förutsättningar måste grunda sig på hänsyn tagen till flera aspekter, dels en samhällsekonomisk aspekt, dels en företagsekonomisk aspekt. Andra aspekter som också är aktuella i det här sammanhanget är transportbehovet totalt sett, standard och tillgänglighet.

Med företagsekonomisk lönsamhet avser jag främst att det finns små fungerande matarbolag och andra mindre operatörer, t.ex. IBAB, som har en bra trafik och nya lösningar. Vi ser inget ont i sig att små eller stora operatörer agerar. Vi kan inte se att privata operatörer skulle utgöra ett hot mot den totala järnvägstrafikens utveckling.

När det gäller samhällsekonomisk lönsamhet tänker jag främst på miljön. För oss är det en förutsättning att man skall ta hänsyn till miljön vid de flesta politiska beslut som fattas i denna kammare, så också i allra högsta grad vid trafikpolitiska beslut. Vårt primära mål när det gäller kommunikationer är alltså att man skall klara miljökraven samtidigt som vi vill ha bra service och fungerande kommunikationer med god tillgänglighet.

När vi talar om transportbehovet avser vi det totala transportbehovet som är landburet och det kommande landburna transportbehovet. Vi sticker inte under stol med och vi har inga problem med att erkänna att vi vill att det skall gå trafik – det skall alltså ske en nettoöverföring – från väg och flyg till järnväg.

Vi tror att standarden kan höjas genom nya utvecklingsmöjligheter och konkurrens. Men vi tror inte att konkurrensen skall vara intern i så stor utsträckning som propositionen föreslår. Vi kan redan se en hård konkurrens från andra landburna transporter, främst från vägtrafik.

Slutsatsen av det här resonemanget är att miljön står i centrum. Den måste vara en förutsättning för andra positiva fördelar som järnvägen ger. Vi har också noterat att utskottet påpekar detta i betänkandet, att miljö är viktig.

Jag vill då kommentera dagens debatt, som verkar litet avslagen, möjligtvis för att vi har debatterat denna fråga ett antal gånger.

Man får inte fastna i en ideologisk fälla när det gäller avreglering, där två synsätt bOLLAS mot varandra, såsom Lennart Fremling påpekade, även om han kanske tyckte att det var bra.

En ideologisering i stället för en pragmatisering är nödvändigtvis inte alltid bra. Det kan vara bra att vara principfast i vissa fall, men i det här fallet finns det utrymme för sådana pragmatiska synsätt och lösningar som kanske gör att andra syften prioriteras högre.

Vi har ofta egna modeller i stället för vanliga traditionella synsätt. Vår modell här bygger alltså på att volymen i sig skall höjas och att det statliga företaget SJ skall ha ensamrätt så länge dessa transporter sköts på ett tillfredsställande sätt. När SJ inte klarar det kommer trafikeringsrätten automatiskt att gå över till en annan operatör, under förutsättning

att SJ fortfarande går med lönsamhet. Det får inte bli så att det inte är någon som är beredd att ta över.

Fördelarna med detta är att man sporrar SJ till att öka sin service. Problemet för SJ är att volymen är alldeles för låg på vissa sträckor och att man har så höga priser att små företag – sågverk och annat – inte har möjlighet att utnyttja järnvägstransporter, även om de skulle vilja det.

Detta var då kritik mot SJ, men vi vill inte straffa SJ för det faktiska arbete som man har lagt ner. Detta är första året som man har ett nollresultat, och det måste man ta hänsyn till. Vi tror inte att en avreglering är svaret på frågan hur man skulle kunna förbättra trafiken totalt sett.

Jag vill därmed fråga den borgerliga sidan – jag tänker då främst på moderaterna – om man delar vår syn att järnvägen är ett miljövänligt alternativ som bör gynnas i så stor utsträckning som möjligt. Kan man i så fall garantera att avreglering är det bästa alternativet? Och vad grundar man det på?

Detta om godstrafiken.

Vi noterar med glädje att regeringen har föreslagit en partiell avreglering av persontrafiken. Det är precis det som vi föreslog i vår motion i våras om kommunikationer. Det är roligt att notera att vi låg steget före där också. Det stämmer även bra överens med det förslag som presenterades i Boverkets rapport Reseuppdraget – om regional trafikstyrning. Ytterligare medel för att öka planeringsmöjligheterna skall överföras till regionerna, dvs. länen, för att man skall kunna integrera de olika transportsätten. En partiell avreglering på personsidan kommer att gynna trafiken precis i den mening som Boverket har uttalat i sin rapport, som inte avsåg just det här området.

Vi hade framställt sex yrkanden, varav det sjätte inte fick komma med. Det handlade om ett nationellt investeringsprogram för att öka bärigheten. Det är självfallet relevant för att konkurrenskraften skall ökas. Men det yrkandet fick vi alltså med.

Däremot har vi en reservation om att man skall införa en form av investeringsbidrag. Vi har inte föreslagit någon konkret modell för detta, men syftet är att nationella privata operatörer skall få ökade möjligheter till ny tågmateriel.

Järnvägen är en oerhört kapitalintensiv bransch och väldigt begränsad, eftersom trafik bara kan bedrivas på två spår.

Därför menar vi att om man i framtiden skall ha seriösa små operatörer som har god överlevnadsförmåga måste man stötta dem ekonomiskt. Rullande materiel har hittills varit ett problem, inte minst därför att SJ har haft tillgång till en större del av denna. Man har också skrotat mer än man har sålt.

Jag vill därmed yrka bifall till reservation 4 om godstrafik. Jag står givetvis bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande nöjer jag mig med att yrka bifall till reservation 4.

Anf. 28 LARS BJÖRKMAN (m) replik

Herr talman! Elisa Abascal Reyes ställer en direkt fråga till mig om vår inställning när det gäller SJ som ett gott miljöalternativ.

Prot. 1995/96:38

14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

Redan i en tidigare replik, liksom i mitt anförande, betonade jag just att tågtrafik över huvud taget är ett bra miljöalternativ. Men vi måste naturligtvis driva företag på marknadsekonomiska grunder. Vi kan inte kommendera fram transportlösningar för att det politiska systemet, som man har sagt tidigare, kräver det. Marknaden söker de lösningar som ur företagets och godsflödets synpunkt är de mest fördelaktiga. Genom att visa kreativitet och öppenhet och genom att våga pröva nya möjligheter hävdar jag att vi ger de här järnvägslösningarna en chans.

Vi kan inte stelbent hålla fast vid de lösningar som Elisa Abascal Reyes och Miljöpartiet och vissa andra partier hänger sig åt. De tror att om vi har ett monopolföretag som upprätthåller trafiken kommer miljöaspekterna att uppfyllas gott och väl.

Men det blir väldigt litet gods att frakta. Transportköparnas lösningar är inte alltid de som monopolföretaget kan erbjuda. Därför är mångfalden på det här området en förutsättning för att miljöanpassning verkligen skall kunna växlas in till de vinster vi förutsätter att man har.

Anf. 29 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik

Herr talman! Jag tackar för svaret.

Jag tolkar det så att moderaterna anser att järnvägen är ett miljövänligt transportalternativ. Däremot tycker de inte att järnvägen bör gynnas i så stor utsträckning som möjligt. Min fråga gällde om avreglering i så fall var det bästa alternativet.

Jag vill då vända på frågan. I stället undrar jag om Lars Björkman anser att avreglering är viktigare än miljön. Är det mindre viktigt att ge järnvägen förutsättningar för att öka den totala trafikvolymen så att man får miljöpositiva effekter än att avreglera?

Jag vill understryka att vi inte är stelbenta. Det kan vi absolut inte bli anklagade för. Vi har här föreslagit en egen alternativ modell, och det är mer än vad både den borgerliga och den motsatta sidan har kunnat prestera.

Anf. 30 LARS BJÖRKMAN (m) replik

Herr talman! Miljöfrågorna löses inte genom att vi rider på dogmer och principer. Vi måste också våga pröva de möjligheter som står till buds och som vi kan skapa i framtiden för att få ett ökat godsflöde på spåren och därmed avlasta landsvägstrafiken. Detta har jag redan tidigare framfört.

Om vi inte ger de nya krafterna möjlighet att antingen köra transporter i egen regi eller låta SJ göra det på entreprenad och därmed nedbringa transportkostnaderna totalt sett hjälper det inte att järnvägen är ett miljömässigt bra alternativ. Den måste också utnyttjas.

Därför hävdar vi att en avreglering ger incitament för en ökad trafik. Därför är en avreglering bra.

Anf. 31 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik

Herr talman! Men snälla Lars Björkman, vem är det egentligen som rider på dogmer och principer? Inte är det Miljöpartiet i alla fall. Vi har

tillåtit oss att föreslå en ytterst pragmatisk lösning för det här specifika ändamålet.

Moderaterna hävdar via Lars Björkman att avreglering är det bästa alternativet. Det är inte obekant vare sig för mig eller för någon annan här i kammaren att moderaterna förespråkar avreglering titt som tätt. Eftersom de tycks tro att det är en mirakellösning på alla problem oavsett problemets karaktär måste jag tyvärr återigen påpeka att jag är av en helt annan uppfattning, vilket säkert inte är okänt.

Jag vill fråga Lars Björkman om han över huvud taget har läst vårt förslag. Vi är ingalunda några ihärdiga försvarare av något monopol. Tvärtom har vi föreslagit ett alternativ som ökar möjligheterna för större transportvolym. Nu borde jag väl inte ha ställt den här frågan till Lars Björkman, eftersom han inte har någon taletid kvar.

I vårt förslag försvarar vi alltså inte monopolet ur principiell synvinkel. Vi förespråkar inte heller avreglering helt dogmatiskt, utan att ta hänsyn till de speciella förutsättningar och den konkurrens i förhållande till andra transportsätt som järnvägen har.

Anf. 32 JARL LANDER (s)

Herr talman! För cirka tio år sedan började vi på allvar diskutera hur vi skulle kunna öka järnvägens andel av transporterna här i landet. Inte minst miljökäl, men också framkomlighetsskäl, talade för att järnvägen måste utvecklas till ett effektivt transportmedel som kunde konkurrera med vägtransporterna. Detta ledde fram till 1988 års trafikpolitiska beslut, som innebar att dåvarande SJ delades upp i SJ, ett affärsverk med ansvar för bl.a. trafiken, och Banverket, med ansvar för infrastrukturen.

Järnvägsnätet i sin tur delades upp i ett stomnät och ett länsjärnvägsnät. SJ fick ensamrätten till all godstrafik och till persontrafiken på stomnätet. Ansvaret för trafiken på länsbanorna överfördes till länen.

Det sades också att SJ skulle utvecklas till ett modernt, effektivt och kundinriktat tåg företag med en lönsamhet som skulle tillåta företaget att överleva av egen kraft. Det sades alltså att SJ skulle agera på affärsmässiga villkor.

Resultatet ser vi nu. SJ är det mest framgångsrika järnvägsföretaget i Europa.

1988 års beslut innehöll också den s.k. länstrafikreformen. Trafik- huvudmännen i respektive län fick via sina länstrafikbolag ansvaret för lokal- och regionaltrafiken i länen. Detta har inneburit en utveckling av den regionala och lokala järnvägstrafiken utöver vad man faktiskt trodde när reformen genomfördes. Detta är en av de mest positiva effekterna av 1988 års beslut.

Även godstrafiken har till stora delar utvecklats positivt. SJ är ett effektivt godstrafikföretag, särskilt när det gäller långa och tunga transporter. Däremot innebär statens lönsamhetskrav att SJ inte ansett sig kunna upprätthålla godstrafiken på kortare sträckor. Detta innebär att gods som mycket väl skulle kunna transporteras på järnväg i stället går på lastbil.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

För närvarande pågår också en utbyggnad och en uppgradering av det svenska järnvägsnätet. Stora satsningar sker på stambanorna, i Mälardalen och på Västkusten. Detta sker naturligtvis för att vi skall öka andelen tågresenärer och andelen godstransporter.

Men det räcker inte att bygga och förbättra järnvägsnätet. Vi måste också se över villkoren för trafiken. Hur kan vi öka andelen person- och godstransporter på järnväg utan att öka statens stöd till trafiken?

Det betänkande som vi nu behandlar innehåller förslag till hur vi tar ytterligare steg för att förbättra förutsättningarna för järnvägstrafiken i vårt land.

Jag skall först göra några kommentarer angående persontrafiken. När det gäller den interregionala, nationella persontrafiken föreslås att SJ behåller sin särställning.

Av den totala persontrafiken på järnväg i dag genomförs 75 % efter avtal mellan SJ och trafikhuvudmännen eller mellan SJ och staten. Såväl trafikhuvudmännens upphandlingar av trafik som statens köp av trafik sker i dag i konkurrens.

Men det finns nu skäl att gå vidare med länstrafikreformen. Vi skall gå vidare, Elisa Abascal Reyes, mot en s.k. partiell avreglering. Men låt mig också säga att detta är ett förslag som vi socialdemokrater väckte redan förra mandatperioden men som Miljöpartiet nu har kopierat och tagit som sitt eget förslag.

Förslaget gäller en utökad trafikeringsrätt för trafikhuvudmännen, så att den även skall gälla stomnätet inom länen. Detta är en logisk fortsättning på 1988 års beslut. Redan i dag bedriver trafikhuvudmännen trafik på stomnätet, men först efter att ha ansökt om tillstånd hos regeringen. Det slipper man att göra i fortsättningen enligt förslaget.

Utskottsmajoriteten har ansett det vara mycket angeläget att trafikhuvudmännen får möjlighet till trafikeringsrätt också på stomnät i angränsande län, om det bidrar till att utveckla den lokala och regionala trafiken. Men vi anser att det fortfarande fordrar tillstånd av regeringen. Att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken anser vi är mycket viktigt, inte minst i storstadsområdena där möjligheterna till pendling måste förbättras för att man skall komma till rätta med miljö- och trängselsproblemen.

Herr talman! Jag vill göra några kommentarer angående godstrafiken. Utgångspunkten för utskottsmajoritetens ställningstagande är att så mycket gods som möjligt skall fraktas på järnväg.

SJ har i dag ingen trafikeringsplikt när det gäller godstrafik. SJ skall i stället på affärsmässiga grunder och utifrån ett företagsekonomiskt perspektiv bedriva den godstrafik som är lönsam. Vi kan alltså inte kräva att SJ kör olönsam godstrafik av regionalpolitiska skäl med mindre än att staten i så fall betalar SJ för detta. Det är inte en realistisk tanke i dag att staten skall köpa olönsam godstrafik.

Kravet på lönsamhet har inneburit att SJ har rationaliserat kraftigt. SJ har gjort omstruktureringar för att minska kostnaderna för bl.a. rangering. Viss trafik har lagts om så att vissa transporter har blivit något längre och något dyrare, och på en del småbanor har godstrafiken lagts ner. SJ har i stället inriktat sig på de långa och tunga godstransporterna

med systemtransporter från fabrik till slutstation, dvs. långa heltägs-transporter.

Det är bra att SJ klarar de stora tunga godstransporterna. Men vi skall inte nöja oss med det, utan vi skall också ge möjlighet att frakta gods på banor som inte betraktas som lönsamma av SJ. På så sätt kan vi åstadkomma ett tätare nät av godstransporter.

Men då är frågan hur detta skall åstadkommas. Skall staten gå in och köpa olönsam trafik, som jag tidigare talade om, eller skall vi lagstifta om trafikeringsplikt?

Jag tror att lösningen redan finns i dag i form av de matarbolag som nu samarbetar med SJ. Om de ges möjlighet att köra på egna trafikeringsrätter får dessa företag bättre möjligheter att planera sin verksamhet långsiktigt. Därmed ökar också motivationen och förutsättningarna för att utveckla verksamheten.

Till detta kommer att det är nödvändigt att upprätthålla ett effektivt nationellt godstransportsystem. Därför bör befintlig godstrafik ha företrädesrätt på stora delar av bannätet i enlighet med vad som föreslås i propositionen. När denna företrädesrätt inte utnyttjas bör det vara möjligt för andra operatörer att trafikera det avgränsade nätet. Därmed öppnas järnvägsnätet för flera operatörer och det blir större möjlighet att öka andelen gods som transporteras på järnväg.

De operatörer som kommer in får nu möjlighet att arbeta på egna villkor, antingen genom samarbete med SJ eller genom en egen självständig verksamhet.

Men nu väcks synpunkter med anledning av detta förslag. Ett stort frågetecken som rests är om SJ kommer att förlora godskunder och om SJ kommer att styckas sönder. Som jag ser det är svaret att SJ:s stor-driftsfördelar kommer att bevaras, eftersom SJ kommer att ha företräde till de tunga godsstråken där de viktigaste godsflödena finns. Så länge SJ kör sina tåg kan ingen annan komma in och stycka sönder SJ eller SJ:s transporter. Nya operatörer kommer in på överblivna tåglägen eller när SJ lägger ner sina transporter.

Om SJ förlorar transporter beror det därför på att SJ är för dyra eller att man inte kan leva upp till de avtal som kunderna vill ha med SJ. Det beror alltså inte på att någon annan operatör ägnar sig åt att plocka russin ur SJ:s kaka så att säga. Risker är i stället att kunderna väljer vägtransporter.

Den stora konkurrensfördel som SJ har är att man redan förfogar över de bästa s.k. tåglägena och därmed har störst möjlighet att motsvara kundernas krav på transport- och leveranstider. Nya operatörer har inte möjlighet att konkurrera med SJ, inte ens genom att erbjuda lika bra eller bättre avgångs- och ankomsttider. Detta är viktigt, i synnerhet därför att systemtågen skall kunna fungera också i fortsättning-
en.

Karl-Erik Persson med instämmande av Elisa Abascal Reyes tog upp att vi under våren 1995 hänvisade de flesta frågor till den sittande Kommunikationskommittén och undrade varför vi inte gjorde det samma i den här frågan.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

För det första finns det ett beslut som har fattats av riksdagen. Beslutet innebär att regeringen under innevarande år, dvs. 1995, skall lägga fram ett förslag om förutsättningarna för järnvägstrafiken.

För det andra har vi i tidigare diskussioner lagt fast att förutsättningarna för järnvägstrafiken måste klargöras innan ett nytt trafikpolitiskt beslut fattas. Såväl SJ som trafikhuvudmännen har varit mycket angelägna om att få klarhet i vilka villkor som skall gälla för järnvägstrafiken framöver.

Men inget i det förslag till beslut som nu finns låser Kommunikationskommittén på något sätt. Om Kommunikationskommittén föreslår nya villkor för järnvägstrafiken, som riksdagen sedan fattar beslut om, handlar det säkert om förändrade ekonomiska förutsättningar för de olika trafikslagen, kanske miljöavgifter eller omfördelningar mellan trafikslagen osv. Om det skulle innebära en fördel för järnvägstrafiken, finns det inget som hindrar en utökning, tvärtom. Ett effektivare SJ och fler operatörer ger möjligheter till ytterligare järnvägstransporter. Det är svårt att tro att Kommunikationskommittén i sin utredning skulle föreslå riksdagen att besluta om trafikeringsplikt för SJ. Då skulle vi få gå tillbaka till den situation som var långt före 1988 års trafikpolitiska beslut.

Herr talman! Jag vill också göra en kommentar till det Karl-Erik Persson sade om att varken ägaren eller de fackliga organisationerna ställer upp på förutsättningarna i det förslag som nu ligger. Mitt svar till Karl-Erik Persson är att ägarna i dag säger att de skall klara av detta. Utskottsmajoriteten tror också att ägarna klarar det, eftersom de tidigare visat sådana förutsättningar. T.o.m. de fackliga organisationerna säger nu att de skall klara av detta. Utskottsmajoriteten tror på SJ:s förutsättningar, Karl-Erik Persson. Detta kommer att bli bra.

Jag vill också säga några ord om banfördelning och trafikledning, som är av central betydelse för driften och säkerheten inom järnvägstrafiken. Här delar utskottsmajoriteten den uppfattning som uttrycks i propositionen, att banfördelningen och trafikledningen skall flyttas från SJ till en självständig enhet som visserligen är administrativt inordnad i Banverket. På det sättet slipper vi, Karl-Erik Persson, att bygga upp en ny myndighet med ytterligare en generaldirektör, som Karl-Erik Persson tidigare talade om.

Skälet till detta är att det inte är rimligt att bestämmanderätten över så viktiga funktioner för trafikens genomförande, som detta är, skall ligga hos en av flera operatörer som också är den dominerande operatören.

Ett annat skäl till att denna funktion inte heller helt och hållet läggs på Banverket är att Banverket också är en intressent och operatör, bl.a. när man skall framföra sina fordon för underhållsarbete. Nu läggs funktionen som sagt på en självständig enhet. Självfallet skall det då vara möjligt för berörda parter att få både insyn och inflytande i denna verksamhet.

Herr talman! Det finns ytterligare ett stort antal punkter som behandlas i betänkandet. Det gäller banavgifter, gemensamma funktioner, rullande materiel, återupptagande av banunderhåll, utökning av statens

spåranläggningar, finansiering av planskilda plattformsförbindelser, internationell entreprenadverksamhet, bolagisering av SJ, SJ:s kontinentbolag och EU:s järnvägspolitik.

Men jag kan inte här kommentera alla dessa punkter. Jag skall som avslutning endast kommentera den punkt som har med uppföljning och utvärdering att göra.

Regeringen framhåller i propositionen att höga krav måste ställas på uppföljning och utvärdering av resultat och konsekvenser av de förslag vi nu har att besluta om. Den uppfattningen delas av utskottsmajoriteten.

Regeringen avser, med anledning av Kommunikationskommitténs slutbetänkande, att komma med en ny trafikpolitisk proposition under 1998. Utskottet anser därför – trots att det då gått relativt kort tid från det att nu diskuterade lagförslag vunnit laga kraft – att den nya trafikpolitiska propositionen 1998 ändå bör innehålla en första redovisning av konsekvenserna av det nya regelsystem som riksdagen nu har att besluta om. Sedan får en mer fullständig utvärdering redovisas för riksdagen vid ett senare tillfälle.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande 1995/96:TU12 i dess helhet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 33 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik

Herr talman! Det är ingen hemlighet att SJ innan den här propositionen kom bedrev ett intensivt arbete mot en avreglering. Jag undrar om Jarl Lander och socialdemokraterna anser att SJ i så fall har företrätt något slags särintresse, haft ett egenintresse av den rollen eller om man helt enkelt har fel. Om socialdemokraterna anser att SJ helt enkelt har fel, hur kan det då komma sig att man har en ledning på SJ som inte är kompetent nog att avgöra vilka förutsättningar som är bra för framtiden? Jag noterar att man inte har tagit särskilt stor hänsyn till det SJ har sagt.

Det är svårt att ta Jarl Lander på orden när han pratar om miljö. I dag pratar han för miljön, i går sade han själv i kammaren att man inte bör ta hänsyn till miljön när man t.ex. upphandlar olönsam järnvägstrafik.

Jag vill också säga att vi inte har kopierat något förslag. Det vi har tyckt om järnvägstrafik är ingen hemlighet. Men vi har inte suttit i riksdagen särskilt länge. Det kan vara en anledning till att vårt förslag framstår som en kopia. Skulle vi däremot prata om hur många förslag som vi har fått igenom under annat namn, skulle kanske listan bli pinsamt lång.

Anf. 34 JARL LANDER (s) replik

Herr talman! Det är märkligt att Elisa Abascal Reyes tar upp SJ:s lednings inställning till detta. Jag må säga att det väl är naturligt att ledningen för ett s.k. monopolföretag gör vad som kan göras för att inte behöva utsätta sig för konkurrens. Det är väl ett helt naturligt ställ-

Prot. 1995/96:38
14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

ningstagande att i ett första läge uttrycka att man vill fortsätta att arbeta på det sätt som man nu gör.

Men när ägaren har bestämt sig för att man behöver ytterligare godstrafik på järnväg och ser att de regler som gäller för det företaget – SJ, som staten i dag äger – inte ger det rätt förutsättningar att bedriva den här järnvägstrafiken, då måste man på något sätt ändra förutsättningarna för järnvägstrafiken totalt sett. Det är därför förslaget nu föreligger om att öppna de s.k. bi- och matarbanorna så att vi får ytterligare järnvägstrafik.

Sedan vill jag också göra en kommentar, herr talman, till att jag i går tydligen skulle ha sagt att jag inte är intresserad av miljöfrågorna. I går diskuterade vi statens köp av olönsam järnvägstrafik. Detta bygger på att vi skall försöka upprätthålla en regional balans, så att vi också ger företag och människor i glesare delar av landet tillgång till miljövänliga transporter. Men det som styr i det sammanhanget är alltså det regionalpolitiska hänsynstagandet. Den infrastruktur som är uppbyggd ute i landet är styrd av bl.a. miljöhänsynstagande.

Anf. 35 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik

Herr talman! Det är alldeles riktigt som Jarl Lander säger att vi diskuterade statens köp av olönsam järnvägstrafik i går. Men det gör inte på något sätt att det Jarl Lander säger låter mindre ihåligt. I går var det alltså regionalpolitiska intressen som styr vilken trafik som skall finnas och vilken trafik staten har intresse av att driva, i dag är det något annat.

Jag kan bara konstatera att SJ trots allt är en myndighet. SJ är i statlig ägo. Att anklaga SJ för att ha något slags partsintresse och att man vill försvara ett monopol för att man själv arbetar där tycker jag med förlov sagt är något grovt. Jag har i stället valt att ta SJ på allvar.

Anf. 36 JARL LANDER (s) replik

Herr talman! Jag måste ändå komma tillbaka till vad vi diskuterade i går. Naturligtvis anser vi att järnvägstransporter är ett miljövänligt transportsätt i relation till den vägtrafik som vi har. Men när man skall ta regionalpolitiska hänsyn och ge människor och företag i glesare delar av landet tillgång till transporter måste man ta fram andra faktorer som också får vara vägledande. Då är det fråga om hur mycket av denna trafik som staten skall upphandla åt de företag och åt de människor som bor i glesare delar av landet. Det var den diskussionen vi förde i går.

Den diskussion vi nu för är ju, eftersom SJ lever under företagsekonomiska villkor, att öppna bannätet på sådant sätt att järnvägstrafik för gods kan gå på bi- och matarbanor och bära sig ekonomiskt av egen kraft, inte att upphandla denna som en olönsam järnvägstrafik.

Anf. 37 LARS BJÖRKMAN (m) replik

Herr talman! I regeringens proposition under rubriken Godstrafik skriver man: ”Nya regler som innebär en ökad konkurrens förbättrar även möjligheterna för SJ, i kraft av den dominerande operatören, och för nya aktörer att utveckla kundanpassade och effektiva transportlös-

ningar. Redan det förhållandet att det finns en möjlighet för nya aktörer att komma in på marknaden stimulerar till ökad effektivitet, nytänkande och kundanpassning.”

Herr talman! Den argumentationen när det gäller godstrafiken är så välskriven och välmotiverad att jag inte kan uttrycka det bättre. Jag vill fråga Jarl Lander: Vad är det, Jarl Lander, som gör att samma argument inte är tillämpliga när det gäller persontrafiken? Är det så specifikt viktigt att skydda den trafiken från konkurrens att man, trots de lovord vi alla är beredda att ge SJ för de ansträngningar och den kraftfullhet som företaget visar upp, inte vågar ge nya aktörer möjlighet att träda in?

I någon mån svarade Jarl Lander själv i föregående inlägg, då han sade att monopolföretag inte vill utsätta sig för konkurrens. Vi kan bara konstatera att regeringen ger monopolföretagen ett gott skydd i det avseendet. Man ger inte särskilt många möjligheter för någon att hitta infallsvinklar.

Anf. 38 JARL LANDER (s) replik

Herr talman! Jag var förvånad att Lars Björkman inte lyssnade mer noga när jag höll mitt anförande. Jag sade att 75 % av den persontrafik som i dag finns i princip upphandlas i konkurrens. Det är den trafik som länstrafikhuvudmännen har, och det är den trafik som staten köper. 75 % av persontrafiken är redan konkurrensutsatt.

Utifrån det bör det dessutom finnas ett övergripande statligt nät. Det är den delen vi inte vill slå sönder ytterligare så att vi riskerar att inte ha ett sammanhängande persontrafiknät. Det är samma resonemang vi har om godstrafiken. Vi vill ha ett kraftfullt stort godstrafiknät i landet, men vi vill komplettera detta med godstrafik också på bi- och matarbanor. Det är det vi har att ta ställning till i dagens förslag.

Anf. 39 LARS BJÖRKMAN (m) replik

Herr talman! Det låter ju som om det vore fullständig konkurrens på upphandlingen när det gäller den trafikhuvudmannastyrda trafiken, men Jarl Lander vet lika bra som jag hur det här har gått till.

I går, för att återropa den debatten en gång till, kunde vi notera att kommittén som förbereder upphandlingarna har konstaterat att den förväntade konkurrens som skulle ha kunnat komma till stånd med det här upphandlingssystemet totalt har uteblivit. De konkurrenter som vid något tillfälle har erbjudit alternativ har – enligt deras egen uppfattning och anmälan till Konkurrensverket i varje fall – inte behandlats på ett sådant sätt att de har varit jämförbara.

Med det system som vi föreslår, att fullt ut konkurrensutsätta trafiken och låta SJ konkurrera gentemot andra tågföretag, behövs inte de regleringarna kring trafikhuvudmännens skydd. Vi kan avlasta regeringen besväret att pröva hur starka argumenten från trafikhuvudmännen är att få köra trafiken i andra län.

Låt mig bara snabbt – tiden rinner i väg – något beröra företrädesrätten som regeringen tycker är så viktig när det gäller godstrafiken.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

SJ är en kraftfull och kompetent aktör, det har flera av oss uttryckt här och det vågar vi stå för. Men låt oss då testa hur starkt SJ är i förhållande till andra intressenter som vill pröva möjligheten att köra gods på järnvägen. Genom att skydda SJ på det sätt som man tar sikte på i propositionen och i hemställan i utskottets betänkande kommer i praktiken aldrig konkurrensneutralitet att råda. SJ:s godstrafik kommer alltid att ges företräde. Det är en selektiv konkurrens.

Anf. 40 JARL LANDER (s) replik

Herr talman! Först vill jag säga ytterligare några ord angående den konkurrens som ändå finns vid upphandling av persontrafik inom länstrafiken och statens köp av olönsam trafik.

Här har under fyra års tid upphandlats under konkurrens. Men det visar sig ju att SJ är det effektivaste och mest kostnadseffektiva företaget som kan bedriva den här trafiken. Därför har det fortsatt på det sättet att SJ i princip har all persontrafik ute i landet. Det finns någon som har försökt: Vi har haft exempel i Småland bl.a. som har klarat något år, men i nästa upphandling har SJ varit effektivare och mer kostnadsinriktat och klarat detta. Vi skall inte beskylla SJ för att man är duktig på att bedriva järnvägstrafik. Det är ju någonting som hela landet tjänar på.

Vad gäller konkurrensen inom godssektorn, tycker jag att det var bra argument som Lars Björkman förde fram. De skulle han ha använt i debatten med Karl-Erik Persson. Det vi säger i det här förslaget är icke en fullständig avreglering av godstrafiken, utan det är ett öppnande av bi- och matarbanor i det här landet. Så det som Lars Björkman säger är alldeles riktigt: Vi utsätter inte SJ för någon stor övergripande konkurrens vad gäller godstrafiken.

Anf. 41 KARL-ERIK PERSSON (v) replik

Herr talman! Jarl Lander sade att han tror att det här skall gå bra. Man kan väl säga att tron är det sista som överger människan, och när det gäller den här frågan verkar Jarl Lander också vara inne på att tron är det sista som skall överge honom.

SJ är det mest lönsamma företaget i Europa när det gäller gods-transporter, och där håller jag med Jarl Lander. Utifrån vad jag har läst tror jag t.o.m. att vi här är bättre än USA, som många tycker är ett föregångsland.

Men varför då slå sönder den här möjligheten? Låt SJ fortsätta utveckla det här och se hur det går. Klarar SJ inte av det, då kommer man tillbaka. Nu har man ju lagt lönsamhetskrav på SJ, och SJ uppfyller dem och går med vinst. Då helt plötsligt skall detta brytas. Det finns, som jag ser det, ingen logik i det.

Lönsamhetskraven finns ju kvar på SJ. Men lek nu med tanken att nya operatörer kommer in och dumpar priserna på exempelvis systemtågen. Vad skulle då hända med SJ? Statens krav på SJ ligger ju fast. SJ kan alltså inte vara med och konkurrera under en kort tid med dumpade priser. Det är ju så man har vunnit marknadsandelar när det gäller

annan verksamhet, så det är ju ingen omöjlighet att detta scenario kan uppstå.

SJ själva säger att man skall klara av detta. Ja, det vore ju fantastiskt om en myndighet som SJ skulle gå ut och säga något annat. Då vore det ju definitivt ett tjänstefel. Blir man ålagd något måste man ju gå ut och säga att man på ett eller annat sätt skall försöka klara av det. Resultatet känner vi tyvärr inte till än.

Anf. 42 JARL LANDER (s) replik

Herr talman! Karl-Erik Persson beskyller mig för att tro ett antal saker med anledning av detta, och det är jag tvungen till, Karl-Erik Persson. Jag kan inte mer än göra antaganden utifrån de fakta som vi får som underlag. Det här är ju någonting som skall hända efter juli månad 1996, och varken Karl-Erik Persson eller jag kan göra någonting annat än tro.

Vi tror på SJ. Vi tror att SJ har samma förutsättningar som det har visat hittills att ytterligare utveckla sig och klara mycket av den långväga tunga godstrafiken. Men när vi samtidigt har ställt det som Karl-Erik Persson säger är lönsamhetskrav har vi sagt att SJ skall klara all godstrafik utifrån företagsekonomiska villkor. Ett stort, så att säga övergripande, järnvägsföretag klarar alltså inte småskalig verksamhet på samma sätt. Det är därför förslaget nu föreligger – återigen säger jag detta – ett förslag som skall öppna för småskalig järnvägstrafik på bi- och matarbanor. Detta är icke att slå sönder SJ på något sätt.

Karl-Erik Persson tar upp rädslan för att systemtåg skulle överta verksamheten och köra billigare. Men jag tror inte att de företag som eventuellt kan dyka upp och erbjuda systemtåglösningar klarar detta till en lägre kostnad än vad SJ i dag har. SJ är experter på de stora tunga transportererna, och så kommer det att vara också efter juli månad 1996, Karl-Erik Persson.

Anf. 43 KARL-ERIK PERSSON (v) replik

Herr talman! Det är ju det som jag ser som ett problem: Hur skall man klara SJ:s verksamhet? Ser man på annan verksamhet finner man att företag för att nå dessa mål, för att komma in och vara med och konkurrera och nå marknadsandelar, under en kortare tid kan dumpa priser för att slå ut annan verksamhet. När den är borta höjs priserna.

Det är det jag är rädd skall kunna hända SJ, framför allt när det gäller systemtåg. Vad jag förstår är det egentligen där man tjänar ganska bra med pengar som kan läggas på annan verksamhet. Den här stor-driftsfördelen har man haft inom SJ: Man kan tjäna litet mer pengar på en sträcka och då ha litet mindre inkomster på andra sträckor. Det här är jag rädd att man inte kommer att kunna fortsätta med, för att någon kommer att gå in och dumpa priserna och på kort tid slå sönder det, i och med att vi fortfarande har lönsamhetskravet på SJ, att det skall ge vinst.

Jag hann inte med trafikledningen i mitt förra anförande. Jag tror faktiskt att det vore bättre att den ligger kvar som den är i dag. Jag tror inte på att man skall göra den här omorganisationen. Trafikledningen,

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

som den fungerar i dag, är det ju faktiskt inga fel på. Har man någons tagit fram någonting i propositionen eller betänkandet om varför man skall göra detta? Som jag ser det slår man sönder ett system som fungerar. Det tycker jag inte är rätt. Där går våra åsikter isär, och jag tror inte att vi kommer närmare varandra i den här debatten.

Anf. 44 JARL LANDER (s) replik

Herr talman! Först vill jag beröra att det kan komma in företag som dumpar priserna. Ja, med all säkerhet kommer det att finnas sådana s.k. lycksökare som kanske med kortsiktiga lösningar skulle kunna erbjuda företag i det här landet systemtransporter till ett lägre pris än vad SJ klarar i dag. Men jag tror inte, Karl-Erik Persson, att vi har sådana företag i det här landet att de använder sådana argument.

Vi vet att det materiel som fordras för de här transporterna – lok bl.a. – är mycket dyrbara saker.

Det finns alltså företag som skulle kunna köpa in begagnade, äldre lok och bedriva systemtransporter, men det är en mycket kortsiktig lösning. Jag tror som sagt inte heller att svensk industri går på sådana kortsiktiga lösningar.

Karl-Erik Persson påstår att vi slår sönder trafikledningen. Det gör vi absolut inte. Det skall bara vara ett annat huvudmannaskap för trafikledningen och banfördelningen, Karl-Erik Persson. Det är ett huvudmannaskap som är mera fristående från operatören SJ. Det är ett företag som visserligen ryms inom Banverkets regi men som ändå är fristående på samma sätt som t.ex. Järnvägsinspektionen. Järnvägsinspektionen ligger i dag inom Banverket men är också ett fristående företag.

Det är nu inte bara det här förslaget som kan medföra att det kommer in andra operatörer. Vi har redan beslut om att det skall finnas andra järnvägsoperatörer i det här landet. Ta bara Arlandabanan som ett exempel, där har vi ytterligare en operatör. Det är inte rimligt att det här skall rymmas inom huvudmannaskapet för en av operatörerna utan det bör vara fristående från dem. Därför tycker vi att det är lämpligt att det ligger hos Banverket, där det redan finns en generaldirektör. Vi behöver inte tillsätta någon ny, Karl-Erik Persson. Detta skall ändå vara fristående inom den här ramen. Vi tror att det är en bra lösning.

Anf. 45 LENNART FREMLING (fp) replik

Herr talman! Jarl Lander gjorde en tydlig och pedagogisk historiebeteckning, men han berörde inte min fråga om trafikhuvudmännens möjlighet att köra utanför det egna länet. Jag förordar i och för sig en mer omfattande liberalisering av persontrafiken, men propositionens förslag är ett litet steg i rätt riktning.

Problemet, som jag ser det, är att man anger två förutsättningar för att regeringen skall ha rätt att bevilja det här tillståndet. Persontrafiken på stomnätet skall ske i angränsande län, och dessutom skall syftet vara att utveckla den lokala eller regionala persontrafiken i det egna länet.

Jag menar alltså att även utgående från ett socialdemokratiskt synsätt borde det vara en onödig inskränkning att tala om angränsande län.

Det borde räcka med den andra förutsättningen – att syftet skall vara att utveckla den lokala eller regionala persontrafiken i det egna länet. Kan Jarl Lander förklara varför man behöver göra den här inskränkningen?

Anf. 46 JARL LANDER (s) replik

Herr talman! Jag vet inte om jag kan förklara detta för Lennart Fremling och om det är tillräckligt att förklara. Han återkommer nog säkert i alla fall med samma frågeställning.

Orsaken till att vi inte helt ”släpper” en trafikhuvudmans förutsättningar att köra i vilket län han vill är att vi har gett ansvaret för länstrafiken till varje trafikhuvudman. Då kan det inte vara lämpligt att en trafikhuvudman i ett län bedriver trafik i ett andra eller tredje län för sitt eget läns vinning.

Det mest praktiska i de lägena är att man gör som t.ex. i Göteborgs-regionen. Där samarbetar trafikhuvudmännen över de s.k. länsgränserna. Då blir det bara ett överskridande av en länsgräns. Då är problemet löst inför framtiden också.

Anf. 47 LENNART FREMLING (fp) replik

Herr talman! Med det beslut vi nu kommer att fatta anger riksdagen en begränsning för regeringen. Regeringen kan alltså inte medge att trafikhuvudmännen får bedriva persontrafik på stomnätet i ett tredje län, dvs. i nästa län som icke är angränsande, ens om geografin är sådan att det behövs för att utveckla den lokala eller regionala persontrafiken i det egna länet.

Jag är fortfarande förvånad över att inte Jarl Lander har det förtroendet för regeringen att regeringen skulle kunna göra en bedömning med utgångspunkt i det andra kriteriet. Varför behövs det första kriteriet som anger att verksamheten måste vara inskränkt till angränsande län?

Anf. 48 JARL LANDER (s) replik

Herr talman! Vi här i riksdagen fattar oftast beslut utifrån förslag som regeringen lägger fram. Nu lägger regeringen fram ett förslag som bygger på att trafikhuvudmännen får möjlighet till trafikeringsrätt på stomnätet i angränsande län. Det är detta förslag som utskottsmajoriteten säger ja till.

Vi har inte tagit något initiativ från utskottsmajoriteten om att en trafikhuvudman också skall få köra på stomnätet i ett tredje eller fjärde län. Men jag pekar på den möjlighet som trafikhuvudmännen har att gå samman i olika ”trafikhuvudmannaförbund”. På det sättet kan t.ex. någon från Älvsborgs län bedriva trafik även i Hallands län.

Anf. 49 ELVING ANDERSSON (c)

Herr talman! Tack vare det investeringsbeslut som fattades 1993 och som initierades av den föregående regeringen befinner vi oss nu uppe i en mycket expansiv period när det gäller utbyggnaden av järnvägens infrastruktur. Det är den största satsningen för att bygga ut järnvägens infrastruktur som har genomförts i modern tid. Det här skapar

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

mycket bra förutsättningar för att få till stånd en väl fungerande och effektiv järnvägstrafik som skall kunna öka sin andel av trafikarbetet både när det gäller persontrafiken och godstrafiken. Infrastrukturen är alltså den nödvändiga grundförutsättningen för att det här skall kunna ske.

Sedan måste man naturligtvis – det är detta som dagens diskussion handlar om – se över regelverket när det gäller vad som skall ske med infrastrukturen. Det gäller bl.a. frågor om avreglering och trafikering.

Det finns väl anledning att först konstatera att även om vi har haft en monopolsituation fram tills nu på järnvägen, har järnvägstrafiken för den sakens skull inte varit utsatt för konkurrens. Det har varit en hård konkurrens mellan järnvägen och andra trafikslag. Beträffande persontrafiken har det kanske framför allt mest gällt flygtrafik men också buss- och biltrafik. På godssidan gäller det transporter med långtradare och genom sjöfart.

SJ hävdar sig ganska väl. Man har mött konkurrensen och tagit ökade andelar. Nu skapar vi förutsättningar för att järnvägstrafikens omfattning skall växa ytterligare. Ett medel tror jag rent principiellt är konkurrens och avreglering. Det är positivt för att sätta press på att verksamheter skall effektiviseras ytterligare.

Från Centerns sida ser vi det nu liggande förslaget, som vi ställer upp bakom, som ett första steg mot en alltmer avreglerad järnvägstrafik. Det finns anledning att ta det litet försiktigt steg för steg. Internationella erfarenheter, t.ex. från USA, är inte odelat positiva för en alltför långtgående avreglering. Därför tror jag att det kan vara en klok strategi att ta detta stegvis och se hur marknaderna utvecklar sig. Men i grunden är vi således positiva till konkurrensutsättning och avreglering på det här området.

Skrivningen i slutet av utskottsbetänkandet när det gäller uppföljning och utvärdering är därför viktig. Från Centerns sida kommer vi mycket noga att följa den här utvecklingen för att se om det – när det är dags att ta nästa steg – behöver göras vissa justeringar av det som nu beslutas.

Det finns ingen anledning för mig att redovisa förslagets sakliga innehåll, eftersom flera debattörer här redan har gjort det. När det gäller uppföljningen tycker jag dock att det är extra viktigt att se hur man kommer att hantera företrädesrätten som SJ skall ha för godstransporter. Den bör hanteras på ett sådant sätt att man inte omöjliggör konkurrens, att man inte omöjliggör för andra aktörer att ge sig in på den här marknaden. Det handlar om trafikhuvudmännens utvidgade möjlighet till trafikering så att de kan köra persontrafik även utanför det egna länets gränser för att skapa effektiva trafiksystem.

Jag utgår ifrån att den prövning som regeringen skall göra sker i en väldigt positiv anda. Det är också ett område som är väldigt viktigt att följa upp och se så att myndigheter – i detta fall regeringen – inte använder sin prövningsrätt för att försvåra och förhindra utan verkligen för att underlätta.

Med detta, herr talman, yrkar vi från Centerns sida bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande nr 12.

Anf. 50 BO NILSSON (s)

Herr talman! Jag vet inte om det är symboliskt att rubriken på regeringens proposition har ändrats. På den utredning som gjordes stod det Nya möjligheter för järnvägstrafiken. Nu har det blivit Nya förutsättningar för järnvägstrafiken. Jag vet som sagt inte om det är symboliskt.

Oavsett detta är det enligt min mening och enligt väldigt många riksdagsmän, organisationer och företag en dålig lösning för godstrafiken på järnvägen. Förslaget blir inte bättre av att trafikutskottets majoritet har ställt sig bakom det.

Låt mig ta upp några skäl för min åsikt.

De avregleringar inom kommunikationsområdet som genomförts, framför allt av den borgerliga regeringen, har givit mycket dåliga resultat. Flygavregleringen har givit en regionalpolitiskt dålig effekt. Taxiavregleringen har lett till minst sagt absurda konkurrenssituationer.

För inte så länge sedan skrev Affärsvärlden – nu är det inte jag som säger detta – om Citymails situation så här: Citymail är likvidationsfärdigt.

Vi som är här vet hur det gick. Affärsvärlden fortsatte: Fallet Citymail visar tydligt på riskerna med snabba och illa genomtänkta avregleringar.

Med dessa exempel tycker jag att borgarnas ständiga resonemang om konkurrens och avreglering som skall lösa allt faller platt till marken. Jag skulle kunna ta många fler exempel.

När det gäller godstrafiken på järnväg skriver Kommunikationsdepartementet i sin stencil nr 33 följande: Förutsättningarna för att skapa en fungerande konkurrens på godstrafikmarknaden är sannolikt gynnsamma.

Detta är den analys som finns beskriven i utgångsförslaget. Man har backat i två omgångar. Frågan till Jarl Lander måste bli följande: Vilka analyser ligger till grund för det nu föreliggande förslaget?

Trots att man måste konstatera att Sverige på grund av relativt dåligt trafikunderlag knappast har underlag för flera operatörer på samma bana, och trots att man måste konstatera att godstrafik på järnväg i Sverige inte är ineffektiv utan snarare den mest effektiva i världen, och trots att det inte finns något exempel i världen på att olika godsoperatörer bedriver trafik på samma spår tror Jarl Lander och regeringen uppenbarligen att deras förslag skall ge mer godstrafik på järnväg.

Vad är det som kommer att ge ett annat och mer positivt resultat i Sverige i förhållande till övriga världen?

Låt mig tillägga att Affärsvärlden i samma artikel från den 22 november skrev följande: De länder som lyckats bäst med sin järnväg – USA och Frankrike – har ingen konkurrens på spåren.

Hjulet är redan uppfunnet, Jarl Lander!

I vår motion, T33, har vi under rubriken Godstrafik på järnväg beskrivit de risker som vi ser ligger i detta förslag. Om andra operatörer tillåts plocka ut de fåtal russin eller lönsamma transportuppdrag som finns kommer SJ:s resultat att riskera att försämrats avsevärt. Samtidigt är jag rädd för – jag kanske t.o.m. tror – att Jarl Lander, t.ex., står här i talarstolen framöver och kräver ytterligare lönsamhet av SJ.

Prot. 1995/96:38

14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Det finns enligt vår uppfattning en stor risk för att godstrafik flyttas från järnväg till väg – detta medverkar till en sämre miljö – att förslaget betyder sämre service för stora delar av landet, att det blir dyrare frakter för delar av näringslivet och att det landsomfattande nät som SJ i dag driver inte kan bibehållas. Vi anser att all trafik mellan SJ:s tågbindningsorter bör skötas av ett företag – SJ – för att säkra det landsomfattande nätet. Vi anser att det är bättre att konkurrensen ökas mellan vägtransporter och järnväg och inte mellan olika järnvägsföretag. Då kunde vi möjligtvis förbättra vår ansträngda miljö.

Min fråga till Jarl Lander blir följande: Ser han inga av de risker som vi beskriver i vår motion?

Så över till banfördelningen och trafikledning. Alla vet att SJ i dag sköter arbetet med tidtabeller och trafikledning. Även med de ändringar som nu tvingas igenom måste SJ utföra stora delar av detta arbete. Jag är övertygad om att den lösning som föreslås, med en självständig enhet inom Banverket, kommer att betyda ett omfattande dubbelarbete och därmed ökade kostnader för samhället eller för dem som fraktar gods på järnväg.

Frågan till Jarl Lander blir följande: Vad avser ni att göra om det visar sig att er lösning till banfördelning och trafikledning blir dyrare än i dag?

Jag måste också få säga något positivt. Det har flera andra också gjort. Trafikutskottet har varit positivt till förslaget om en snar utvärdering. Den bör kunna ske åtminstone delvis redan våren 1998. Det tycker jag är ett bra förslag.

Men tänk om det nu visar sig, Jarl Lander, att det blir fel och att detta förslag blir dyrare. Vad kan man göra för förändringar när detta system redan är uppbyggt?

Min sammanfattning, herr talman, blir följande: Jag tycker att förslaget är mindre lyckat. Det finns inga som helst analyser som visar att förslaget är väl underbyggt och har god kvalitet. Det finns inget annat exempel i världen på att fler operatörer konkurrerar på samma bana.

Stödet för förslaget är dåligt. Det är egentligen bara Rail Forum som klart har tagit ställning *för*. Men Woxna Express, som är ett matarbolag, har skrivit till Rail Forum och sagt följande: Vi förstår inte Rail Forums ensidigt dogmatiska inställning i frågan. Eftersom våra synpunkter tydligen inte fått gehör vill vi härmed anmäla att vi avbryter vårt samarbete med Rail Forum, vilket rent praktiskt innebär att jag personligen ber att få utträda ur Rail Forums arbetsgrupp för infrastrukturfrågor.

Jag behöver väl inte säga att varken de anställda, deras fackliga organisation SEKO eller SJ anser att förslaget är godtagbart. Det har tagits upp här. Jag skulle vilja fråga Jarl Lander hur SJ eller SEKO skulle kunna svara något annat än att man naturligtvis måste försöka.

Jag anser till sist att förslaget riskerar att betyda dyrare frakter, sämre ekonomi och sämre miljö.

Herr talman! Jag kommer vid voteringen att rösta för reservationerna 4 och 5.

Anf. 51 JARL LANDER (s) replik

Herr talman! Bo Nilsson började sitt anförande med att kommentera att det inte hade blivit den rubrik på regeringens proposition som han hade förutsatt. Det blev över huvud taget inte den proposition som Bo Nilsson hade förutsatt. Bo Nilsson argumenterade här utifrån ett förslag som var ute på remiss under sommaren och förhösten. Utifrån det hade han byggt upp ett stort kontaktnät för att få möjlighet att argumentera gentemot gamla utskottskamrater.

Men nu ligger på riksdagens bord, Bo Nilsson, ett förslag som är helt annorlunda. Jag skulle helst vilja be Bo Nilsson läsa det ordagrant. Då hade Bo Nilsson fått se att det förslag vi nu har att behandla inte går ut på att utsätta godstrafiken inom SJ för någon stenhård konkurrens, slå sönder någonting eller skapa förutsättningar för russinplockning osv. På riksdagens bord ligger ett förslag som skall ge förutsättningar för småskalig godstrafik på järnväg på de s.k. bi- och matarbanorna.

Anf. 52 BO NILSSON (s) replik

Herr talman! De efterslängar som Jarl Lander nu ägnar sig åt tänker jag inte besvara. Däremot vill jag läsa upp vad som står i propositionen: Rätten att bedriva godstrafik på det statliga bannätet öppnas för alla som uppfyller de av staten angivna kraven.

Det är inget tvivel om att det är en avreglering.

Jag måste ändå erkänna för Jarl Lander att det förslag som nu föreligger är betydligt bättre än det som fanns från början. Det vore ju konstigt annars. Men trots det är alla emot.

Jag har i dag fått ett fax från USA, där det står följande: Risker är uppenbar att vi får uppleva en totalt sett försämrade effektivitet och konkurrenskraft hos godsjärnvägen i Sverige. För den långväga lastbilstrafiken hägrar dock ytterligare 4–5 miljarder tonkilometer gods per år.

Även med det nya förslaget finns det risker för försämringar. Det finns risker för att konkurrensen sker mellan järnvägsföretag i stället för mellan väg och järnväg. Jag skulle hellre vilja se att vi prioriterar järnvägen i förhållande till vägarna, i stället för detta dåliga förslag.

Anf. 53 JARL LANDER (s) replik

Herr talman! Egentligen skulle jag behöva använda alla de argument som jag tidigare har använt, t.ex. när jag debatterade med Karl-Erik Persson från Vänstern. Han hade samma argumentation som Bo Nilsson, dvs. att vi slår sönder, ger utrymme för russinplockning osv. Jag kan bara hänvisa Bo Nilsson till protokollet eller att försöka minnas vad han hörde i debatten.

Vi öppnar icke för dessa förutsättningar, utan vi ger förutsättningar för andra, som inte har samma lönsamhetskrav på sig som SJ, att bedriva järnvägstrafik för gods på bi- och matarbanorna.

Herr talman! Jag vill också göra en kommentar till det Bo Nilsson säger om banfördelningen och trafikledningen. Han påstår krasst att det i princip kan bli mycket dyrare på grund av att samma verksamhet skall fortsätta som tidigare men under en annan myndighets verksamhetsom-

Prot. 1995/96:38

14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

råde. Vi säger ju att det är samma verksamhet som skall pågå inom den banfördelningsstab som i dag finns hos SJ, som senare bara skall finnas under Banverkets hatt. Jag förstår inte varifrån Bo Nilsson får sina siffror om att det här skall bli dyrare.

Att USA börjar lägga sig i vad Sveriges riksdag skall bestämma tycker jag också är att slänga med argumenten, Bo Nilsson.

Anf. 54 BO NILSSON (s) replik

Herr talman! När det gäller banledningen säger nu Jarl Lander att det skall göras precis samma jobb som tidigare, men att Banverket skall göra det i stället. Eftersom jag då säger att Banverket skall ta över detta arbete men att SJ ändå måste göra stora delar av det, är det inget tvivel om att det blir dubbelarbete och att det blir dyrare.

Jag skulle till sist vilja fråga Jarl Lander var i världen jag kan se på dessa avregleringar och hur bra det har blivit. Det kunde vara intressant att få den uppgiften. Jag kan få den efteråt, eftersom Jarl Lander nu inte har fler repliker.

Allra sist vill jag hålla vad med Jarl Lander. Jag tror inte att järnvägen ökar sin andel av transportarbetet med detta förslag. Jag är beredd att hålla vad: skall vi göra det efter debatten?

Anf. 55 BARBRO HIETALA NORDLUND (s)

Herr talman! När vi nu avhandlar regeringens proposition om nya förutsättningar för järnvägstrafiken, kan jag konstatera att det av de allra ursprungligaste tankarna och förslagen om en långtgående avreglering bara bidde en tumme. Nu hörde jag att Curt Nicolin i Göteborgs-Posten den 28 november besviket har uttalat sig i den här saken, och sagt att det inte ens blev en tumme utan "bara ett lillfinger". Tack och lov, säger jag.

Det har varit mycket starka opinioner och ett framgångsrikt motståndarbete. Inte minst från representanter för glesbygds- och skogslän har det anförts såväl ideologiska argument som regionalpolitiska argument och starka miljöargument mot en total avreglering av järnvägstrafiken.

I trafikutskottets betänkande är det så som Lennart Fremling tidigare sade, att där klagas partiernas synsätt. De verkliga avregleringsanhängarna har reserverat sig, eftersom regeringens förslag – som får utskottets stöd till alla delar – "inte går tillräckligt långt".

Förväntningar och förhoppningar ställs till den fria konkurrensens möjligheter. Det resonemanget ser jag också som orealistiskt, bl.a. inför det faktum att det nu och även framgent kommer att handla om begränsade godsvolymer och på samma spår. Dessutom är järnvägen redan i dag utsatt för en rejäl konkurrens, från biltrafiken – lastbilstrafiken inte att förglömma –, flyget, sjöfarten och busstrafiken. I den konkurrensen kan ett starkt SJ vinna marknadsandelar, men inte ett söndervittrande SJ.

Herr talman! För tids vinnande – som jag har lärt mig att uttrycket lyder här i kammaren – vill jag säga att jag delar mycket av det som har anförts av Bo Nilsson, som även är min medmotionär i motion T33.

Därför kan jag så här i slutet av debatten begränsa mig till att kort göra tre markeringar.

För det första gäller det banfördelning och trafikledning. Vi pekar i vår motion på flera risker med förslaget i propositionen, och vi skissar också en modell som enligt vår uppfattning skulle vara effektivare och billigare. Den går ut på att SJ som största operatör utför banfördelning och trafikledning på entreprenad åt den självständiga enhet som föreslås i propositionen. Den idén är jag åtminstone beredd att arbeta vidare för; jag kan i varje fall inte släppa den i nuläget.

För det andra är det givetvis gott och väl att SJ får företrädesrätt – också med den tolkning som utskottet har markerat i betänkandet – på stora delar av stomnätet. Men ur mitt regionalpolitiska perspektiv har järnvägen en viktig funktion för utjämning av förutsättningarna att leva och verka i vårt land. Många viktiga terminalorter omfattas inte av förslaget. Jag vill peka på ett betydelsefullt godsstråk i Dalarna, nämligen banan mellan Borlänge och Mora, som har lämnats utanför förslaget om företrädesrätt för SJ.

För det tredje finns det ett krav i vår motion som vinner utskottets gillande, nämligen kravet på uppföljning och utvärdering. Utskottets skrivning i betänkandet är riktigt bra på den punkten.

Herr talman! Vi är flera här som hyser starka tvivel inför det som förestår i och med riksdagens beslut i dag om nya förutsättningar för järnvägstrafiken. En sak hoppas jag, och det är att kommande utvärdering och granskning inte skall ge oss anledning att säga ”vad var det vi sade?”. Alldeles för viktiga värden står på spel.

Herr talman! Avslutningsvis yrkar jag bifall till Miljöpartiets reservation 4 och Vänsterpartiets reservation 5.

Anf. 56 JARL LANDER (s) replik

Herr talman! Återigen vill jag säga några ord om detta med banfördelning och trafikledning. Bo Nilsson borde kanske också lyssna på det.

Det finns en väldig rädsla för att detta skall bli någonting kostbart och att SJ skall behöva ha en egen trafikledning på sidan om. Jag förstår inte varför man ser det på det sättet. Om jag tar exemplet att samma människor som i dag jobbar med banfördelning och trafikledning sitter kvar i samma byggnad och jobbar med samma saker efter den 1 juli 1996, men att deras anställning är under Banverket i stället för under SJ, förstår jag inte att det skall bli så mycket dyrare. Högre löner lär det inte bli på grund av att de flyttar mellan SJ och Banverket. Jag förstår inte den oron. Detta blir en bra lösning.

Dessutom skall sägas att regeringen också skall återkomma med detaljerna i fråga om reglemente för banfördelningen ute på nätet.

Anf. 57 BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik

Herr talman! Vad Jarl Lander nu säger är att samma personer skall utföra samma arbete som tidigare men att de skall få en ny arbetsgivare. Om det bara är så att man med en administrativ fint ger sig på ett problem som man upplever i dag, är det onödigt klåfingrigt.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 58 JARL LANDER (s) replik

Herr talman! Det som Barbro Hietala Nordlund tycker är klåfing-
righet gäller just det att den här enheten bör vara så fristående som
möjligt från samtliga operatörer på nätet. Det är därför som regeringen
har lagt fram förslaget och utskottsmajoriteten ställer sig bakom att det
läggs under Banverkets hatt i stället för under SJ:s hatt.

Anf. 59 BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik

Herr talman! Vi har läst och också förstått att det är det som avses.
Men i det förslag som vi skissade i motionen pekade vi på att den en-
heten kan finnas fristående, och skall ha funktionen att vara en fri-
stående granskare av det arbete som utförs.

Anf. 60 LARS BJÖRKMAN (m) replik

Herr talman! Det är ett ganska ovanligt skådespel vi bjuds här när
representanter för ett parti har så klart olika uppfattningar i frågan. Men
vi skall kanske ändå inte vara förvånade. Vi känner ju igen det från
tidningsdebatten och i hur tillståndet i det stora partiet beskrivs.

Låt mig litet grand symboliskt konstatera att det kanske är riktigt att
man i sådana här frågor, precis som i alla andra, använder sig av dub-
belspåret modell. Om inte den ena taktiken lyckas kanske det går med
den andra, och då finns det alltid något att åberopa i framtiden när man
skall studera hur systemets utfall kom att bli.

Det är ändå oroande när det stora partiets företrädare i den mäktiga
Kommunikationskommittén – eller Komkom, som den litet populärt
kallas – har en uppfattning och trafikutskottets majoritet på den social-
demokratiska sidan har en klart motsatt uppfattning. Hur skall det upp-
fattas bland aktörerna som tänker sig en etablering på det här området.
Vilken falang kommer för framtiden att vara den starkaste? Är det Bo
Nilsson och Barbro Hietala Nordlund som skall tala om hur spåren
skall utnyttjas, eller är majoriteten med företrädare för trafikutskottet
som skall få sitt genomslag?

Detta är inte ägnat att skapa trygghet på marknaden. Vi får hoppas
att klarsignaler kommer från den nye tågklararen Göran Persson, som
kan vifta med flaggan på rätt ställe.

Anf. 61 ULF BJÖRKLUND (kds)

Herr talman! Vi har från kristdemokraterna inte någon ordinarie le-
damot i trafikutskottet. Jag vill göra några klagöranden, eftersom vi
inte har gjort vår stämma hörd tidigare i dessa frågor. Vi har väckt en
motion som tar upp en del frågor, och jag vill redogöra för hur vi har
tänkt i det här sammanhanget.

Järnvägen har en nyckelroll i det framtida transportarbetet. Dels är
den mycket viktig för vårt näringsliv som förmedlare av gods, dels är
den jämfört med de flesta andra transportslag mindre miljöförstörande.
Järnvägen har stora miljöfördelar, främst när det gäller mycket låga
utsläpp till luft och vatten. Energieffektiviteten är hög liksom trafiksä-
kerheten. Det finns således många skäl för samhället att skapa förut-
sättningar för järnvägen att utveckla sin fulla potential.

Under efterkrigstiden har järnvägen ständigt tappat mark, främst till vägtrafiken. Politiskt ointresse har lett till åratals försyndelser i form av uteblivna investeringar i infrastruktur och rullande materiel. En ideologisk stelbenthet har hämmat järnvägens utvecklingskraft genom att man har slagit vakt om det nationella monopol. Monopol, oavsett om det är statligt eller privat, leder i längden till sämre effektivitet, sämre kvalitet och service.

Det trafikpolitiska beslutet 1988 inledde en positiv utveckling av järnvägstrafiken i Sverige. Uppdelningen av SJ och Banverket var en framsynt åtgärd men kan inte ses som en slutstation vad gäller förnyelse. Sedan 1988 har ändå ett positivt förnyelsearbete inletts. Det sägs t.o.m. att SJ i dag är Europas mest välskötta järnvägsföretag med mycket goda resultat.

Vi har dock bara sett början av de möjligheter som ligger framför oss om viljan finns. Inom en tioårsperiod borde järnvägen kunna fördubbla sitt trafikarbete både på gods- och personsidan om man är beredd att dra vidare och öppna för konkurrens på allvar. Innevarande stomnätsplan för åren 1994–2003 innehåller kraftfulla nyinvesteringar som kommer att ge möjligheter och förutsättningar till en markant förbättrad järnvägstrafik.

Satsningarna på infrastruktur och nya moderna lok och vagnar måste nu följas upp av förnyelse av organisationen. De första stegen som tagits mot ökad intern konkurrens talar sitt tydliga språk. Kostnader har sänkts, kvaliteten har höjts och järnvägen har starkt skärpt sin attraktionskraft gentemot andra transportslag. Positiva exempel finns från LKAB:s trafikeringsrätt på Malmbanan, statens köp av olönsam persontrafik och länstrafikhuvudmännens anbudsupphandlingar. Från Inlandsbanan har vi också fått intressanta erfarenheter av konkurrens även när det gäller banunderhåll

De farhågor som funnits vad gäller avreglering och konkurrens är ogrundade. Kristdemokraterna vill se ett fortsatt starkt, vitalt och framgångsrikt SJ – men företaget skall bygga på sin egen förmåga att leverera attraktiva tjänster, och inte på skydd från konkurrens.

Vi har under de senaste åren fått se ett antal regionala matarbolag växa fram. De har utvecklats positivt och ses numera som ett värdefullt tillskott för att befrämja spårburen godstrafik. Vi kristdemokrater har svårt att se varför etablerade operatörer skall ges rättigheter i första hand medan nya operatörer med nya friska idéer får komma efter. Vi ser det som logiskt att fortsätta på den inslagna vägen och vill avreglera godstrafiken på järnväg helt för att på så sätt ytterligare öka effektivitet och konkurrenskraft.

För att försäkra alla aktörer om konkurrensneutralitet måste trafikledning och banfördelning skötas av en opartisk och neutral part, och vi välkomnar därmed förslaget om en ny självständig enhet som administrativt kan inordnas i Banverket. Alla operatörer måste på lika villkor få del av de s.k. gemensamma funktionerna på ett icke-diskriminerande sätt och till kostnadsmässigt likvärdiga villkor.

De argument som gäller för en avreglering av godstrafiken gäller naturligtvis också för persontrafiken. Regeringens förslag när det gäller

Prot. 1995/96:38
14 december

*Nya förutsättningar för
järnvägstrafiken*

Prot. 1995/96:38
14 december

~~Följande förslagsställningar för
järnvägsstrafiken~~
**Nya förslagsställningar för
järnvägsstrafiken**

persontrafiken är helt otillräckliga för att göra det möjligt att ta vara på de fördelar som en fri konkurrens skulle ge. Det är därför önskvärt att regeringen snarast återkommer till riksdagen med ytterligare förslag som ger fri konkurrens inom persontrafiken. Regeringens förslag om att öka länstrafikhuvudmännens trafikeringsrätt är dock ett litet steg i rätt riktning, men det är ändå otillräckligt. Som vi vet är det länge sedan länsgränserna spelade ut sin roll.

Det finns sedan tidigare en tydligt uttryckt vilja till förnyelse av järnvägen inom EU. Sverige bör aktivt ge sitt stöd för en förnyad järnvägstrafik på internationell nivå. Avesta-Sheffields avbrutna försök med en stålpendel från Avesta till England visar tydligt vilka svårigheter som finns för den gränsöverskridande järnvägstrafiken. Här finns stort utrymme till förbättringar.

När det gäller SJ i framtiden föreslår vi vidare att man mer aktivt bör koncentrera sig på den rena spårburna kärnverksamheten. Man kan inte splittra upp sig och ägna sig åt allt samtidigt om man skall vara effektiv. Från kristdemokraterna föreslår vi därför att SJ bör bolagiseras och verksamheter som inte är knutna till kärnverksamheten säljas ut i en takt som givetvis måste vara ekonomiskt försvarbar. Det skulle sannolikt ge ett nödvändigt kapitaltillskott att investera bl.a. i framtida rullande materiel.

Herr talman! Med detta vill vi ansluta oss till reservationerna 1, 2, 7, 8, 11 och 12. Men jag nöjer mig här med att yrka bifall till reservationerna 1, 2 och 12.

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

KU15 Riksdagens förvaltningskontors redogörelse för verksamhetsåret 1994/95

Kammaren biföll utskottets hemställan.

KU17 Justitieombudsmännens redovisning av sin verksamhet till 1995/96 års riksmöte

Kammaren biföll utskottets hemställan.

FöU2 Muskö örlogsvarvs framtid, m.m.

Kammaren biföll utskottets hemställan.

JoU16 Skyddsåtgärder för den svenska äggproduktionen

Kammaren biföll utskottets hemställan.

JoU15 Åtgärder för att främja företagens deltagande i system för miljöstyrning och miljörevision, m.m.

Mom. 2 (obligatorisk miljörevision)

1. utskottet

2. res. (mp)

Votering:
262 för utskottet
35 för res.
52 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 139 s, 72 m, 19 c, 21 fp, 11 kds
För res. 18 v, 17 mp
Frånvarande: 22 s, 8 m, 8 c, 5 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Övriga moment
Kammaren biföll utskottets hemställan.

TU12 Nya förutsättningar för järnvägstrafiken

Mom. 1 (persontrafik)

1. utskottet
2. res. 1 (m, fp)
Votering:
193 för utskottet
103 för res. 1
53 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 138 s, 1 m, 19 c, 18 v, 17 mp
För res. 1: 71 m, 21 fp, 11 kds
Frånvarande: 23 s, 8 m, 8 c, 5 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Mom. 2 (godstrafik)

1. utskottet
2. res. 2 (m, fp)
3. res. 4 (mp)
Förberedande votering:
107 för res. 2
19 för res. 4
169 avstod
54 frånvarande
Kammaren biträdde res. 2.
Huvudvotering:
155 för utskottet
104 för res. 2
37 avstod
53 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 136 s, 19 c
För res. 2: 72 m, 21 fp, 11 kds
Avstod: 2 s, 18 v, 17 mp
Frånvarande: 23 s, 8 m, 8 c, 5 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Prot. 1995/96:38
14 december

***Fel! Okänt
växelargument.***

Prot. 1995/96:38
14 december

Mom. 3 (ansvaret för banfördelning och trafikledning)

1. utskottet

2. res. 5 (v)

Votering:

272 för utskottet

20 för res. 5

4 avstod

53 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 132 s, 72 m, 19 c, 21 fp, 17 mp, 11 kds

För res. 5: 2 s, 18 v

Avstod: 4 s

Frånvarande: 23 s, 8 m, 8 c, 5 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Mom. 13 (bolagisering av SJ m.m.)

1. utskottet

2. res. 12 (m)

Votering:

215 för utskottet

81 för res. 12

53 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 138 s, 3 m, 19 c, 20 fp, 18 v, 17 mp

För res. 12: 69 m, 1 fp, 11 kds

Frånvarande: 23 s, 8 m, 8 c, 5 fp, 4 v, 1 mp, 4 kds

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Ajournering

Kammaren beslöt kl. 12.25 på förslag av förste vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 14.30 då den muntliga frågestunden skulle börja.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl 14.30.

*Muntliga frågor till
regeringen*

11 § Muntliga frågor till regeringen

Anf. 62 TALMANNEN

Regeringen företräds i dag av statsråden Jan Nygren, justitieminister Laila Freivalds, kommunikationsminister Ines Uusmann, utbild-

ningsminister Carl Tham och arbetsmarknadsminister Anders Sundström. Statsrådet Jan Nygren svarar på övergripande och allmänpolitiska frågor. Övriga statsråd svarar på frågor var och en inom sitt ansvarsområde.

Jag får påminna om att det också är möjligt att ställa anslutande frågor för andra ledamöter än den ursprungliga frågeställaren. För att det skall vara möjligt att se vem som vill ställa en anslutande fråga vill jag be vederbörande att resa sig upp snabbt när det blir tillfälle till eventuella kompletterande frågor, och andra att vänta till dess att jag har givit ordet för ny fråga.

Export av krigsmateriel till Chile

Anf. 63 EVA ZETTERBERG (v)

Fru talman! Jag har en fråga till Jan Nygren.

Det har nyligen företagits regeringsbesök i Latinamerika, vilket jag tycker var mycket välkommet. Det var länge sedan sist. I samband med besöket i Chile var även representanter för Kockums med. I Svenska Dagbladet har jag tagit del av att man från Kockums sida har intresse av och förhoppningar om att kunna exportera krigsmateriel till Chile.

Därför är min fråga till statsrådet Jan Nygren följande: Anser den svenska regeringen att det skulle vara lämpligt att ge exporttillstånd för krigsmateriel till Chile?

Anf. 64 Statsrådet JAN NYGREN (s)

Fru talman! Som vanligt innebär den typen av frågor att det inte går att lämna något svar. Vi har inte någon möjlighet att diskutera den typen av enskilda ärenden eller nationer i kammaren.

Låt mig uttrycka det så här: Det faktum att det deltog representanter från Kockums och möjligen också andra industrier är i sig inte någon indikation på att regeringen, om ärendet skulle komma upp, skulle fatta ett jakande beslut. Det vill jag gärna understryka.

Anf. 65 EVA ZETTERBERG (v)

Fru talman! Får jag då fråga om Jan Nygren anser att den typen av ärende bör bli föremål för överläggning i den nyinrättade nämnd som skall finnas i den nyinrättade myndigheten för export av strategiskt känsliga produkter.

Anf. 66 Statsrådet JAN NYGREN (s)

Fru talman! Ja, och inte bara det: Ärenden som exempelvis handlar om eventuell export till nya länder skall inte bara bli föremål för behandling i den nya nämnden, utan de skall bli föremål för behandling i den rådgivande nämnd som nu finns och som arbetar oförtrutet.

Prot. 1995/96:38

14 december

Fel! Okänt

växelargument.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Flygande inspektioner

Anf. 67 LENNART FREMLING (fp)

Fru talman! Jag skulle vilja ställa en fråga till kommunikationsminister Ines Uusmann.

Flygande inspektion har vi i många år ansett vara en utomordentligt effektiv form för att kontrollera bilarnas tekniska skick. För kalenderåret 1994 siktade man på att öka till ca 120 000 fordonskontroller på våra vägar, men dessa mål uppfylls inte. Vi är dåliga på att följa upp att planerad verksamhet verkligen genomförs.

Delar kommunikationsministern min uppfattning att flygande inspektion är en effektiv åtgärd för att öka trafiksäkerheten? Är kommunikationsministern i så fall beredd att göra någon lämplig uppföljning av pågående verksamhet, så att den bedrivs i tillräcklig omfattning över hela landet?

Anf. 68 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Jag delar Lennart Fremlings uppfattning att det är effektivt med flygande inspektioner. Jag tycker också att det är att beklaga att man inte har kunnat nå de mål som är uppsatta. Det handlar dels om resurser, dels om att man måste förändra organisationen på ASB, bl.a.

Frågan är aktuell för oss. Jag är också övertygad om att vi tar upp den i den diskussion vi har med de verk, myndigheter och bolag som ligger under Kommunikationsdepartementets domvärjo. Vi kallar det mål- och resultatdialog när det gäller verk och myndigheter. Det kallas någonting annat när det gäller bolagen, men det handlar om uppföljning av de mål som man har.

Respekt för konkurrenslagstiftningen

Anf. 69 PER WESTERBERG (m)

Fru talman! Jag skulle vilja ställa en fråga till kommunikationsministern.

Posten, Telia, SJ och Luftfartsverket toppar nu listan på anmälningar och fällningar i Konkurrensverket. I Postens fall har man blivit fälld elva gånger de senaste tre åren. Flera fall är mycket näraliggande. Det sker ett trixande runt lagen. Hade detta gällt en bank hade nog ledning och bankkrotr varit hotade.

Jag skulle vilja fråga kommunikationsministern om hon kommer att vidta några åtgärder för att i egenskap av ägare tillse att dessa verk och bolag etiskt och moraliskt respekterar gällande lag lika mycket som andra bolag.

Anf. 70 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Självfallet skall de statsägda verken och bolagen följa lagstiftningen som alla andra bolag.

Jag vill bara göra en liten korrigering: Det har inte varit elva fällningar. Det har varit elva mål för Posten den senaste tiden. Alla är inte

avslutade, och alla har inte lett till fällningar. Det är allvarligt nog, och det spelar egentligen ingen roll.

Vi skall också komma ihåg att dessa områden har varit monopol-skyddade. Även om det inte har varit formellt har det tidigare varit de-facto-monopol. Det är en ny marknadssituation. Jag välkomnar den nya marknadssituationen. Vi har också en ny konkurrenslagstiftning. Den behöver följas upp och utvärderas. Vi sysslar bl.a. med det som ägare. Vi gör det också tillsammans med andra departement som arbetar med frågorna om konkurrenslagstiftningen.

Anf. 71 PER WESTERBERG (m)

Fru talman! Jag tackar för det svaret. Samtidigt vill jag säga att ägaransvaret inte bara är passivt, utan också måste vara aktivt.

Jag noterar att det bl.a. i det fall som har rört Posten och Citymail har florerat beskyllningar om lögner. Horder av advokater har varit inblandade. Det är pågående eller nystartade rättsprocesser. Detta sker inför några hundra mycket unga anställda, som måste få en mycket underlig uppfattning om svensk rättstillämpning.

Jag skulle vilja fråga kommunikationsministern om hon kommer att vidta några åtgärder för att försöka få ett slut på spektaklet – kanske även för att utifrån statens och rättskipningens synvinkel få ett värdigt slut på det.

Anf. 72 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Jag delar uppfattningen att det har florerat beskyllningar fram och tillbaka. Det är naturligtvis inte bra att det hanteras på ett sätt inför offentligheten som kan göra näst intill hela branschen till åtlöje.

Frågorna hanteras enligt den bolagsordning som vi har fastställt och den lagstiftning som finns. Det är dels konkurrenslagstiftning, dels postlagen som styr detta.

Sysselsättningen i verkstadsindustrin

Anf. 73 BJÖRN SAMUELSON (v)

Fru talman! Jag vill ställa en fråga till arbetsmarknadsminister Anders Sundström

På senare tid har jag nåtts av oroande rapporter när det gäller delar av verkstadsindustrin. Volvo i Arvika, som tillverkar lastmaskiner, varslar om permitteringar och uppsägningar.

Jag vill därför fråga arbetsmarknadsministern om han särskilt studerar och analyserar delar av verkstadsindustrin, som i övrigt visar en positiv utveckling, och om han planerar några särskilda åtgärder, som utbildnings- och utvecklingsåtgärder, för denna sektor inom verkstadsindustrin. Det gäller för övrigt flera delar inom verkstadsindustrin än denna lastvagnstillverkning.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 74 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)

Fru talman! Vi har en väldigt god uppföljning och en enormt bra statistik när det gäller vad som händer på arbetsmarknaden. Just inom verkstadsindustrin är det en fortsatt uppgång, även om den inte är lika kraftig. Det sker också en fortsatt nyanställning på det området. Vi planerar inga särskilda åtgärder på det området.

Det som vi oroas mest av är den svaga efterfrågan inom tjänstesektorn och hemmamarknaden, som fortfarande står stilla. Därför inriktar vi de arbetsmarknadspolitiska insatserna, när det gäller att upprätthålla människors vilja att få jobb och kunna skaffa jobb, på att satsa på utbildning inom det området. Inom verkstadsindustrin gäller det framför allt att förhindra flaskhalsar, för att se till att tillväxten håller i sig.

Anf. 75 BJÖRN SAMUELSON (v)

Fru talman! Vi får också rapporter om växande lager hos en del verkstadsföretag, och jag tycker att det är oroande när jag sedan får de här signalerna, just att man minskar beställningarna på entreprenadsidan. Vi vet ju hur kedjan ser ut. Vilka slutsatser drar arbetsmarknadsministern, utifrån sina goda analysinstrument, när detta händer inom denna industrisektor?

Anf. 76 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)

Fru talman! Jag tycker egentligen att det är en rätt naturlig konjunkturfas som vi genomgår just nu. När konjunkturuppgången har börjat i exportindustrin rullar den så småningom över till hemmamarknadsindustrin. Uppgången är självfallet inte lika kraftig i exportindustrin under hela konjunkturfasen, utan konjunkturförloppet är precis så som jag tycker att det skall vara. Det man känner oro för är att de andra delarna av ekonomin dröjer med en uppgång, och det sammanhänger med det fortfarande väldigt dyra kapital vi har i Sverige, dvs. de höga räntorna.

Universitetsstatus för högskolor

Anf. 77 ANDREAS CARLGREN (c)

Fru talman! Jag vill ställa en fråga till utbildningsminister Carl Tham.

Man har från högskolorna i Karlstad, Växjö och Örebro engagerat sig för frågan att få prövning för att få beteckningen universitet. Också vid Mitthögskolan pågår ett intensivt förberedelsearbete för att göra detta möjligt. Högskoleverket har nyligen lämnat ett yttrande i frågan.

Kommer utbildningsministern att vidta några åtgärder för att göra det möjligt för fler högskolor att få beteckningen universitet?

Anf. 78 Utbildningsminister CARL THAM (s)

Fru talman! Det är helt riktigt att dessa högskolor har lämnat in en sådan propå. Vi har också överlämnat den till Högskoleverket för yttrande. Högskoleverket har gjort en utredning, som dock inte är full-

ständig, enligt vårt förmenande, utan det krävs vissa kompletterande studier.

I princip går Höskoleverkets utredning ut på att det som avgör om en högskola skall utvecklas till ett universitet är framför allt forskningen, kapaciteten på forskningen, möjligheterna att ge forskarutbildning och rätt till allmän examination och doktorsexamination. På vissa punkter krävs fortfarande utredningar. När dessa utredningar är klara avser jag att redovisa för riksdagen hur läget är när det gäller högskolorna i de här avseendena, och det kommer närmast att ske i budgetpropositionen i september 1996.

Anf. 79 ANDREAS CARLGREN (c)

Fru talman! Är utbildningsministern beredd att bedriva det här arbetet så att det i riksdagens forskningspolitiska beslut, som beräknas fattas nästa höst, också skall kunna ingå frågan om möjlighet att söka beteckningen universitet?

Anf. 80 Utbildningsminister CARL THAM (s)

Fru talman! Som jag sade, kommer vi att redovisa de kriterier som Höskoleverket har föreslagit och som regeringen också då naturligen har tagit ställning till. Om det då är en högskola eller flera högskolor som uppfyller de kriterierna kommer vi givetvis att dra slutsatser av detta. Om så är fallet är det för tidigt att säga i dag.

Självförvaltning av bostäder

Anf. 81 INGER LUNDBERG (s)

Fru talman! Jag skulle vilja ställa en fråga till statsrådet Jan Nygren.

Boinflytande och självförvaltning är viktiga instrument för att bryta maktlöshet och ensamhet i de stora bostadsområdena. Ett viktigt instrument i det sammanhanget är möjligheterna att ge hyresrabatter till hyresgäster som engagerar sig i självförvaltning. Nu har de kommunala bostadsföretagen fått svårigheter, beroende på att skatteförvaltningen på några ställen tolkar de här hyresrabatterna som skattepliktiga inkomster. Det här är djupt olyckligt.

Jag vill fråga statsrådet Nygren om regeringen är beredd att verka för sådana ändringar i lagstiftningen att det blir möjligt att driva arbetet med boinflytande och självförvaltning vidare.

Anf. 82 Statsrådet JAN NYGREN (s)

Fru talman! Jag tvingas konstatera att detta nog är en fråga som inte är att betrakta som övergripande, utan den borde ställas till statsrådet Jörgen Andersson, som ansvarar för bostadsfrågorna. Det kan väl göras vid något tillfälle då han är närvarande i kammaren.

Anf. 83 INGER LUNDBERG (s)

Fru talman! Det är möjligt att det är svårt för statsrådet Nygren att nu svara i detalj på en fråga som är komplex, men jag vill ändå föra med statsrådet hem till regeringskansliet och kollegerna att det är

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

mycket viktigt att Näringsdepartementet, Finansdepartementet och Justitiedepartementet verkligen tar den här frågan på allvar. Boinflytande och självförvaltning är nämligen mycket viktigt för människorna ute i de stora bostadsområdena.

Stiftelser

Anf. 84 ARNE KJÖRNSBERG (s)

Fru talman! De sista veckorna före valet 1994 fattade den dåvarande borgerliga regeringen ett antal beslut som har väckt uppseende. Jag tänker på Arlandabanan, men den frågan skall jag inte ta upp i dag.

Jag tänker på de privata stiftelserna. Jag har förstått av medierna att utbildningsministern – kanske som en tidigare statsminister – sliter med frågan.

Min korta och enkla fråga är: Ser utbildningsministern i dag möjligheter att återföra inflytandet och beslutanderätten över dessa miljarder, som togs från löntagarfonderna och sattes i privata stiftelser, till demokratiskt valda organ?

Anf. 85 Utbildningsminister CARL THAM (s)

Fru talman! Det är helt riktigt att det var mycket uppseendeväckande beslut. De grundade sig på kanske ännu mer uppseendeväckande beslut, när man överförde ännu större andelar av offentliga medel till vad som i praktiken är privata händer.

Regeringen har arbetat med denna fråga från olika utgångspunkter. Syftet är att vinna någon form av demokratisk kontroll över dessa offentliga medel, och likaså att få till stånd en ordning där dessa medel också kan samordnas med forskning och undervisning inom högskolan. I det ekonomiska läge vi nu befinner oss i är en sådan samordning av högsta vikt, för att möjliggöra en utbyggnad av högskolan.

Justitiedepartementet har nyligen lagt fram en promemoria som innehåller vissa förslag. Den är på remiss, och regeringen kommer att redovisa sitt ställningstagande i början på 1996, när remisstiden har gått ut.

Krigsmaterielexport till Indonesien

Anf. 86 LENNART ROHDIN (fp)

Fru talman! Jag har en fråga till statsrådet Nygren.

Vi har de senaste veckorna i medierna kunnat följa frågan om en eventuell export av kanoner till Indonesien. Det är inte helt lätt att få några klara besked, så jag skulle vilja fråga statsrådet Nygren om han i dag kan svara på frågan om en sådan ansökan har kommit in till KMI eller är på väg.

Jag vill också fråga om ett sådant ärende, om en ansökan kommer in, enligt statsrådets bedömning bör dras inför den rådgivande nämnden. Det handlar ju om kanoner, och vi vet hur situationen är när det gäller demokrati och mänskliga rättigheter i Indonesien och Östtimor.

Anf. 87 Statsrådet JAN NYGREN (s)

Fru talman! Jag har vid ett par tillfällen här i kammaren besvarat likartade frågor. Jag har då faktiskt valt att göra undantag från regeln att inte diskutera enskilda ärenden här av det skälet att det från olika håll har påståtts att en export av fyra stycken kanoner skulle ha ägt rum. Detta påstående skulle grunda sig på uppgifter i internationella publikationer som anses ha kunskap om detta.

Jag har då sagt följande:

Någon sådan export har inte ägt rum.

Frågan finns inte på regeringens bord.

Vad gäller vad som skulle hända om detta ärende skulle hamna på regeringens bord har jag sagt att vi inte svarar på hypotetiska frågor. Skulle frågan komma till regeringen behandlas den i vederbörlig ordning. Innan dess har jag inga kommentarer.

Anf. 88 LENNART ROHDIN (fp)

Fru talman! Jag konstaterar att statsrådet inte *i dag* är beredd att svara på om han *i dag* känner till om det har kommit in någon ansökan.

Jag vill också fråga statsrådet Nygren om han känner till den rapport som FN:s människorättskommissarie José Ayala Lasso lämnade i går i Genève från sitt senaste besök i Indonesien. Han redovisade där iakttagelser från Östtimor av mycket allvarliga brott mot de mänskliga rättigheterna.

Anf. 89 Statsrådet JAN NYGREN (s)

Fru talman! Jag vill gärna understryka att det inte är regeringens uppgift att hålla ordning på vilka ansökningar som har kommit till Krigsmaterielinspektören. Svaret på den frågan är sålunda: Vet ej.

Den intressanta frågan är naturligtvis huruvida detta är ett ärende för regeringen. Jag har sagt att det inte finns någon sådan fråga på mitt eller regeringens bord. Det är det jag kan säga. Detta är en viktig distinktion. Krigsmaterielinspektören svarar så att säga för sitt fögderi.

Regeringen är fullkomligt medveten om läget i Indonesien. Det förändras egentligen inte av den rapport som har lämnats till FN. Jag vill gärna understryka att det för samtliga de länderbedömningar som KMI och regeringen har att göra är av största vikt att vi håller oss underrättade om vad olika institutioner och organisationer har för uppfattningar i ärendet.

Deltidsarbetslösa

Anf. 90 INGRID BURMAN (v)

Fru talman! Jag vill ställa en fråga till arbetsmarknadsminister Anders Sundström.

I dag är 149 000 personer deltidarbetslösa. Det är ett faktum att arbetsgivarna inte räknar med de deltidanställda när de tillsätter nya tjänster. På arbetsförmedlingen är de deltidarbetslösa en stor, bortglömd grupp. De är undanträngda av de heltidsarbetslösa. Den regel förändring som träder i kraft den 1 januari innebär att utfyllnadsersätt-

Prot. 1995/96:38

14 december

*Muntliga frågor till
regeringen*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

ningen från a-kassan upphör efter 300 dagar om man är tillsvidareanställd deltidare. Lägg sedan till den regelförändring som föreslås i tillväxtpropositionen, att man inte får någon ersättning om man avvisar ett anvisat arbete, vilket torde innefatta även deltidsanställning.

Jag vill därför fråga arbetsmarknadsministern: Vad skall alla de här kvinnorna göra? De kan inte försörja sig på sin deltidsanställning, de avstängs från rätten till utfyllnadsersättning, och de är en lågprioriterad grupp. Planerar arbetsmarknadsministern att vidta några åtgärder för att underlätta för alla dessa kvinnor, som befinner sig i en Moment-22-situation?

Anf. 91 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)

Fru talman! Jag vill först säga att regeringen inte genomför försämringar – för det är vad det handlar om – i arbetslöshetsförsäkringen därför att regeringen tycker att det är roligt eller därför att vi anser att människor inte sköter sig. Orsaken är i stället framför allt att den här riksdagen under 20 års tid på en viktig punkt inte har skött sig. Vi har nämligen under väldigt lång tid lånat pengar till välfärd, och en väldigt stor del av skatteinkomsterna går därför nu åt till att betala räntor till de redan rika. Det är skälet till att vi genomför detta.

Vad kan vi då göra när vi inte längre kan låna pengar för att finansiera välfärdssystemet? Vi måste då försöka hitta regler som också hjälper de deltidsarbetslösa. På ett område har det träffats ett avtal som i mycket är ett resultat av den här förändringen, och det är på det kommunala området. De kommunala arbetsgivarna och de fackliga organisationerna har kommit överens om avtal som ger den deltidsarbetslöse rätt till mertid. Vi har också föreslagit att Arbetsrättskommissionen skall undersöka om det går att stifta en lag som ökar möjligheterna för den deltidsarbetslöse att få mertid på sin arbetsplats.

Postservice i glesbygd

Anf. 92 BIRGITTA HAMBRAEUS (c)

Fru talman! Jag har en fråga till Ines Uusmann. Det gäller Postens möjligheter att kombinera verksamhet i butik och bibliotek.

Vi hade en diskussion om detta tidigare i år, och då betonade Ines Uusmann hur viktigt det är att Posten kan leva upp till kraven i lagen att verksamheten är täckande över landet. Nu har Finansinspektionen förbjudit vissa bra lösningar. Man har på sex platser i Dalarna inte längre någon ordentlig postservice i kombination med butik, bibliotek, osv.

I morgon kommer vi att ta ställning till näringsutskottets betänkande nr 9, om ökad bankkonkurrens. Näringsutskottet har inte haft något att invända mot propositionen, där det hävdas att det inte skall vara nödvändigt med ett glesbygds-kriterium för den här sortens satsningar. Innebär det att Finansinspektionens förbud nu kan upphävas och att Dalarnas kombinerade postkontor, butiker och bibliotek återigen kan få ha en fullständig service?

Anf. 93 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)
Fru talman! Svaret är ja.

Prot. 1995/96:38
14 december

Anf. 94 BIRGITTA HAMBRAEUS (c)

Fru talman! Jag tackar så mycket för detta mycket entydiga svar. I näringsutskottets betänkande står det inte ett ord om det här, och det fanns heller inte i propositionen någon särskild rubrik som hänvisade till detta. Det kanske därför inte är allmänt känt att vi nu ännu en gång kommer att kunna få den här utmärkta kombinationen, dvs. att post, butik och bibliotek kan kombineras när Posten inte kan ha ett kontor för sig. Jag ber verkligen att få tacka för svaret.

*Muntliga frågor till
regeringen*

Anf. 95 BARBRO JOHANSSON (mp)

Fru talman! Också jag vill ställa en fråga till kommunikationsministern, som också tangerar Anders Sundströms område. Jag undrar om man skulle kunna tänka sig att ändra ägardirektiven, eftersom verksamheten med post-i-butik inte har gått så bra. Alla berörda postkassörskor mister sina jobb, och många ute i landet är mycket oroliga. Jag vet att också kommunikationsministern har arbetat som postkassörska. Eftersom servicen fungerar dåligt i post-i-butik-verksamheten undrar jag om man inte kan gå tillbaka till de små postkontoren. Det är annars en stor grupp kvinnor som mister sina jobb – av postkassörskorna är 200 kvinnor och en är man.

Anf. 96 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Tyvärr kan jag inte lämna ett lika kortfattat svar på den här frågan. Det instrument som riksdag och regering har i det här sammanhanget är postlagen, och där och i avtalet mellan Posten och staten är det reglerat hur Postens service skall utformas över hela landet och i socialt acceptabla former. Hur Posten sedan arrangerar och organiserar detta är dels en arbetsorganisationsfråga, dels en fråga för den lokala marknaden. Det är därför viktigt att det finns förutsättningar för bl.a. post-i-butik.

Anf. 97 BARBRO JOHANSSON (mp)

Fru talman! Jag vet att Posten har frihet att rationalisera på det sätt som man gör i sin verksamhet med post-i-butik. Men jag tycker då att vi borde kunna få en utvärdering av verksamheten. Vi ser att en del viktiga posttjänster försvinner. Man kan nu inte få samma tjänster utförda som tidigare, utan det är en anställd i en vanlig affär som tar hand om posten, och postkassörskorna mister sina jobb. Jag skulle vilja se en utvärdering av detta och eventuellt också en ändring av verksamheten.

Anf. 98 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Precis som jag sade i mitt tidigare frågesvar råder det en ny situation på de f.d. monopolmarknaderna. För närvarande bedriver vi inom departementet ett arbete som går ut på att vi skall förbereda en översyn av postlagen och telelagen för att anpassa oss till den nya

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

situationen. Denna lagstiftning har varit i kraft ett par år, och det är viktigt med en översyn av den.

Denna översyn kommer dock inte att gå in på den nu aktuella detaljnivån, men servicemål och hur styrningen skall gå till kommer att finnas med i den översynen.

Investeringsbidrag till miljöomställning

Anf. 99 HANNA ZETTERBERG (v)

Fru talman! Jag har en fråga till arbetsmarknadsministern. För en tid sedan beviljades 100 miljoner kronor till investeringsbidrag för miljöomställning, och detta har visat sig falla mycket väl ut. Det har kommit in ansökningar om 1 800 miljoner avseende de anslagna 100 miljonerna. Jag vill jämföra detta med RAS-projektet, en mycket stor satsning som visade sig ge ganska få jobb. Detta är en liten satsning, som har visat sig ge ganska fasta och säkra jobb.

Jag undrar: Är regeringen beredd att vidta åtgärder för att öka volymen av pengar till investeringsbidrag för miljöomställning?

Anf. 100 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)

Fru talman! Vi har en sammantagen ram för investeringar, och riksdagen har angivit hur stor del av investeringarna som skall användas för just det här ändamålet. Regeringen har för dagen inga planer på att öka det anslaget.

Anf. 101 HANNA ZETTERBERG (v)

Fru talman! Jag tycker att det är mycket olyckligt att man inte har det. Det här är ett utmärkt tillfälle för regeringen att visa att den vill jobba positivt både med arbetsmarknadsfrågor och med miljöfrågor. Det gäller för det mesta konkreta miljösatningar ute i kommunerna, och jag tror att det är precis den typen av satsningar som vi bör göra i framtiden.

Jag ser beskedet som mycket olyckligt, och jag önskar att arbetsmarknadsministern åtminstone framöver kunde ha min fråga i åtanke.

Anf. 102 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)

Fru talman! Jag har egentligen samma svar som förra gången. Jag delar uppfattningen att investeringar i ny miljöteknik och i ny och bättre miljö är väl använda pengar, och det är också anledningen till att vi har anslagit pengar för detta ändamål. Jag kan dock inte i dag säga att vi kan ta fram nya pengar. Det är en bristvara i Sverige och för den svenska staten.

Rättegång bakom stängda dörrar

Anf. 103 BENGT HARDING OLSON (fp)

Fru talman! Jag har en fråga till justitieministern, bl.a. för att hon inte skall behöva känna sig diskriminerad i den här frågestunden.

Jag vill ta upp rättegångarna i mål om brott med rasistiska inslag, som tyvärr ökar i vårt samhälle.

Det har, som alla väl känner till, riktats allvarlig kritik mot våra domstolar för att de inte följer lagen och kanske inte förstår att på rätt sätt beakta sådana här inslag. Min fråga gäller offentligheten vid sådana här rättegångar.

Vi har i dag fått besked om att man beslutat om lyckta dörrar i ett uppmärksammat mål i Skåne. Jag skall mot bakgrund av det ställa en fråga till justitieministern. Jag skall inte fråga vad justitieministern tycker om det beslutet, för jag vill inte ha svaret att vi inte skall diskutera enskilda ärenden. Jag ställer i stället frågan så här:

Ser justitieministern någon risk för ökad kritik mot våra domstolar med anledning av sådana här hemliga rättegångar i en situation där rättsstaten är i ett mycket känsligt läge?

Anf. 104 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s)

Fru talman! Först vill jag tacka Bengt Harding Olson för att han har givit mig möjlighet att svara på en fråga. Jag tycker att det var mycket omtänksamt.

När det gäller möjligheterna att genomföra en rättegång inför, som det heter, lyckta dörrar har vi en mycket noggrant övervägd lagstiftning. I lagstiftningen finns angivet de situationer där det finns möjlighet för en domstol att besluta om att rättegången inte skall vara tillgänglig för offentligheten.

Det har gjorts mycket noggranna avvägningar i lagstiftningen, eftersom utgångspunkten i vår rättegångsordning är att rättegångar skall vara offentliga. Enbart när mycket specifika kriterier är uppfyllda, till skydd för själva processen eller för de på något sätt inblandade parterna, kan lyckta dörrar förekomma.

Jag tror att det är mycket viktigt att våra rättegångar som huvudregel är offentliga. Jag tror att det är mycket nyttigt att i den allmänna debatten en granskning och diskussion sker kring bl.a. den typen av beslut i domstolarna. För egen del avser jag inte att vidta några åtgärder.

Enskilda vägar

Anf. 105 TORSTEN GAVELIN (fp)

Fru talman! Jag skulle vilja fråga kommunikationsministern om de enskilda vägarna.

Jag ställde den 17 oktober en fråga till kommunikationsministern om vad hon avsåg att göra för att förhindra att ett antal allmänna vägar stängs för allmän trafik efter den 1 januari 1996, när statsanslagen till dessa enskilda vägar halveras. Låt mig citera ur kommunikationsministerns svar: "Så snart Vägverket redovisat sina överväganden och förslag för regeringen kommer vi att ta ställning till vilka åtgärder som bör vidtas."

Prot. 1995/96:38

14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Muntliga frågor till
regeringen*

Den analys som regering och riksdag begärde av Vägverket lades fram för en tid sedan. Jag upprepar min fråga: Vad avser regeringen att göra?

Anf. 106 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Halveringen av anslaget till enskilda vägar var en del av den kraftiga budgetsanering som riksdag och regering tog ansvar för under våren. Vägverkets utvärderingsrapport har kommit i dagarna, och den analyseras för närvarande på mitt departement. Jag har bl.a. under den vecka som gått varit i Västernorrland och diskuterat just dessa problem med länsborna där.

Arbetet kommer att bedrivas så att den korrigering som eventuellt behöver ske på detta anslag läggs in i nästa års budgetproposition. Exakt hur den korrigeringen kommer att se ut kan jag för närvarande inte uttala mig om.

Praktikplatser för invandrare

Anf. 107 BRITT-MARIE DANESTIG-OLOFSSON (v)

Fru talman! Jag har en fråga till arbetsmarknadsminister Anders Sundström.

Det finns många invandrare i vårt land som har hög utbildning men som trots det inte kommer ut i arbetslivet. Det är mycket svårt att skaffa praktikplatser och jobb åt invandrare. Arbetsgivarna tar inte sitt sociala ansvar.

Arbetsgivarna behöver på olika sätt förmås att ge fler invandrare med god utbildning praktik- och aspirantplatser. Inte minst borde exportindustrin med behov av språkkunniga medarbetare vara intresserad av detta.

Min fråga till arbetsmarknadsministern är: Tänker regeringen ta några initiativ för att förmå näringslivet att ta fram fler praktikplatser och jobb till denna grupp av invandrare?

Anf. 108 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)

Fru talman! Riksdagen har rätt nyligen givit AMS de verktyg som vi i dag kan använda för att bistå de människor som behöver hjälp med praktik eller utbildning via arbetsmarknadspolitiken. För närvarande arbetar dels Arbetsmarknadspolitiska kommittén, dels Invandrapolitiska kommittén med idéer som berör arbetsmarknaden.

Vi har i tillväxtpropositionen angivit att vi avser att under nästa år i en särskild proposition komma tillbaka med förslag till ett nytt och utvidgat sätt att jobba med arbetsmarknadspolitiken. Just den här gruppen är naturligtvis en kategori som vi måste ägna särskilt stor uppmärksamhet åt.

Anf. 109 BRITT-MARIE DANESTIG-OLOFSSON (v)

Fru talman! Jag tackar arbetsmarknadsministern för svaret, som till en del är tillfredsställande. Jag tror att det här i mycket är en fråga om attityder till invandrare som arbetskraft. Det är mycket viktigt att på

bred front gå ut för att försöka bearbeta dessa attityder. Man kan ge ökade kunskaper om vad invandrarna faktiskt kan. Tänker arbetsmarknadsministern på något sätt initiera samtal kring detta med representanter för näringslivet, handelskammaren osv.?

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 110 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)

Fru talman! Jag vill understryka att det till stor del handlar om värderingar och attityder. Regeringen har i sin instruktion till AMS sagt att invandrarna är en prioriterad grupp som skall ägnas särskild uppmärksamhet.

Jag, liksom många kolleger i regeringen, deltar i ett antal olika aktiviteter där vi försöker lyfta fram problemet och peka på just det ni pratar om, nämligen de attityder och värderingar som finns när det gäller invandragrupper. I just den gruppen finns det faktiskt många människor med mycket lång utbildning och god erfarenhet av att driva företag. Många av dem som har kommit till Sverige som flyktingar är entreprenörer. De kan göra stora insatser för att skapa jobb i vårt land.

Lönebidrag till föreningar

Anf. 111 LENNART BRUNANDER (c)

Fru talman! Jag vill ställa en fråga till arbetsmarknadsministern.

Beslutet att sänka procentandelen till föreningar som har lönebidrag är bekymmersamt. Det leder i många fall till att föreningar inte orkar fortsätta att ha anställda. De som har lönebidrag blir på det sättet arbetslösa. Detta innebär inte någon besparing för samhället. Det är ett dåligt sätt att spara pengar till stort men för den verksamhet man arbetat i.

Avser arbetsmarknadsministern att göra något åt detta?

Anf. 112 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)

Fru talman! I den budgetsanering som vi håller på med ingår bl.a. att minska anslaget när det gäller lönebidragen. Man kan göra det på två sätt. Dels genom att minska antalet personer som får del av lönebidraget, dels genom att minska det bidrag som arbetsgivaren får och behålla volymen av människor som får möjlighet till ett jobb via lönebidraget.

Jag anser att lönebidraget skall vara ett stöd till den arbetshandikappade och inte ett organisationsstöd. Organisationsstödet bör i första hand kommunerna ha ansvar för.

Anf. 113 LENNART BRUNANDER (c)

Fru talman! Det är naturligtvis rätt att det är ett stöd till de handikappade. Men det löser inte problemet. Det handlar ofta om ideellt arbetande föreningar som då skall få ihop de extra pengarna till den anställda. Det klarar de inte. Den som är lönebidragsanställd blir då arbetslös.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Muntliga frågor till
regeringen*

Det innebär ingen besparing för samhället, men det innebär stora bekymmer för den som blir arbetslös. Därför borde det finnas anledning till en ändrad syn på detta. Det är ingen besparing.

Anf. 114 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)

Fru talman! Det resonemanget håller under förutsättning att det inte finns andra arbetsgivare som är beredda att anställa den arbetshandikappade med 80 % i bidrag. Den bedömning som jag, liksom AMS och de flesta jag har varit i kontakt med, gör är att det finns arbetsgivare som är beredda att anställa arbetshandikappade om man får upp till 80 % av lönekostnaden betald via staten.

Däremot är det säkert så att ett antal föreningar kan ha problem att klara av det. Då är frågan inte att klara volymen, dvs. att ge lika många människor möjlighet till anställning utan då handlar det om en diskussion mellan föreningen och kommunen om hur organisationsstödet skall se ut i kommunen. Jag har ganska lång erfarenhet av just den diskussionen.

Svenska sjömän som omkommit under andra världskriget

Anf. 115 KARL-ERIK PERSSON (v)

Fru talman! Jag har en fråga till kommunikationsministern.

Omkring 1 400 sjömän i den svenska handelsflottan miste livet under andra världskriget. I flera länder i Europa har man firat 50-årsminnet av andra världskrigets slut. Nu är det väl för sent att göra något. Men jag undrar om inte den svenska regeringen borde göra något för de anhöriga som miste någon under andra världskriget.

Det skulle vara bra både för de anhöriga och för att det skulle bli uppmärksammat i den svenska historien. På många ställen kan man läsa att vi inte deltog, och det gjorde vi verkligen inte, men det var ändå många svenskar som fick sätta till livet.

Anf. 116 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)

Fru talman! Vi har för avsikt att göra någonting. Vi har just diskuterat detta med handelsflottans kultur- och fritidsråd som har fått i uppdrag att göra en aktivitet. Jag kan inte exakt berätta hur den kommer att utformas. Vi kommer att uppmärksamma dessa sjömän och deras familjer. Många av de anhöriga är ju döda nu.

Jag hade möjlighet att också skriva till de anhöriga i samband med minneshögtiden i Bohuslän i höstas.

De berörda känner till att vi tänker uppmärksamma detta.

Anf. 117 KARL-ERIK PERSSON (v)

Fru talman! Jag hoppas bara att det kommer till stånd och att det blir stor uppmärksamhet omkring det. Jag tror att det vore bra att få ett historiskt perspektiv på detta. Jag tackar kommunikationsministern för att man påbörjat arbetet.

Anf. 118 MARIANNE SAMUELSSON (mp)

Fru talman! Jag har en fråga till justitieministern. Det gäller den dom som man i Norge har fastställt och som berör svensk television. Det gäller en film som sänts i Sverige om salfångst. Från norskt håll menar man att Sveriges Television skall betala en bötessumma till Norges salfångare.

Kan den domen träda i kraft? Vad får det i så fall för konsekvenser för de utlandssändningar som vi har via vår radio och public service-företag?

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 119 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s)

Fru talman! Jag tror att Marianne Samuelsson bör ställa denna fråga till kulturminister Margot Wallström. I vilken utsträckning hon kommer att besvara frågan i alla dess delar kan jag inte bedöma. Hon skulle i varje fall kunna redogöra för skyldigheter och rättigheter och vilket regelverk som styr Sveriges Television.

Jag kan inte bidra till något meningsfullt svar.

Stöd till vuxenutbildning

Anf. 120 ROSE-MARIE FREBRAN (kds)

Fru talman! Från Metall kommer alarmerande uppgifter om att antalet kvinnliga medlemmar som studerar med svux och svuxa har minskat med 70 % sedan vuxenstudiestödet försämrats bl.a. genom borttagandet av barntillägget.

Jag vill därför fråga utbildningsministern vad regeringen ämnar göra för att uttala ambitioner med vuxenutbildningen inte skall stanna vid vackra ord som stämmer allt sämre med verkligheten.

Anf. 121 Utbildningsminister CARL THAM (s)

Fru talman! Vi har diskuterat den här frågan tidigare i riksdagen. Jag har samma svar som tidigare. Vi följer naturligtvis utvecklingen uppmärksam och avvaktar två utredningar av betydelse i sammanhanget. Den ena är den studiesociala utredningen som kanske är den allra viktigaste, där det handlar om att hitta ett studiesocialt system som ger det största stödet till dem som har den sämsta utgångspunkten, den sämsta utbildningen. Den andra är den särskilda arbetsgruppen rörande ensamstående som socialministern har tillsatt.

I avvaktan på de utredningarna finns det för dagen ingen åtgärd som vi avser att vidta.

Anf. 122 ROSE-MARIE FREBRAN (kds)

Fru talman! Jag konstaterar att när jämställdhetsministern förra veckan uttalade sig i medierna om just den här uppgiften fann hon anledning att speciellt titta på detta. Det gör uppenbarligen inte utbildningsministern.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Muntliga frågor till
regeringen*

När det gäller barntillägget skulle jag vilja ställa följdfrågan: I tidigare frågedebatter har utbildningsministern sagt att det som är bra med att barntillägget är borttaget är att anslaget räcker till fler studerande. Vad är det i dag som är bra med borttagandet, när CSN kommer att skicka tillbaka 750 miljoner bara av svuxa-anslaget till statskassan?

Anf. 123 Utbildningsminister CARL THAM (s)

Fru talman! Som jag tidigare har redovisat betyder inte siffrorna att det är färre som studerar på svux. Däremot är det färre som löser själva svux-stödet.

För en växande kategori har det blivit mer fördelaktigt att i stället finansiera sina studier med studiemedel. Det betyder alltså inte att det är färre som studerar. Det är möjligen andra som studerar än vad som annars skulle ha varit fallet. Det är omöjligt att veta i dagsläget.

Vad själva frågan beträffar är det två saker som gäller. Det ena är att det märks om man skall spara över hela statsbudgeten, och det märks för alla.

Det andra är att just det här stödet var så utformat att ju fler barn man hade, desto större stöd fick man. Det betyder ju att inom en given ram blir det färre som över huvud taget får chansen att få något studie-socialt stöd för vuxenstudier. Jag tycker inte att det är ett riktigt system.

Studiefinansiering

Anf. 124 BENGT HURTIG (v)

Fru talman! Jag tror att min fråga närmast är till arbetsmarknadsministern. Det finns många som är arbetslösa och i dag har a-kassa men som skulle vilja studera på universitet. Om de börjar där får de livnära sig på studielån. De är rädda för att dra på sig höga studieskulder när de har kommit en bit upp i åren. Detta är en blockering som gör att en hel del människor som skulle vilja studera inte gör det.

Har man några tankar på möjliga lösningar på problemen för dessa människor, t.ex. att bli liberalare när det gäller synen på arbetslösa med a-kassa som studerar på högskolan?

Anf. 125 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)

Fru talman! Det som ligger närmast till hands är att den studiesoci-ala utredning, som Carl Tham hänvisade till i den förra frågan, också funderar på detta. Vi har ju ett bekymmer i den meningen att olika människor som går samma utbildning i högskolan, gymnasiet eller folkhögskolan kan ha mycket olika sätt att finansiera sina studier. Det kan vara allt från utbildningsbidrag via arbetsmarknadspolitiken till särskilt vuxenstudiestöd och studiemedel. Nu försöker vi se om det går att hitta regler som är mer enhetliga. Det är den ena delen av svaret.

När det gäller den andra delen av svaret skulle jag vilja säga att det är naturligt att arbetsmarknadspolitiken i framtiden också investerar i utbildning och kunnande på högskolenivå i större omfattning. Jag tror att vi går mot den utvecklingen. Utvecklingen mot ett kunskapssam-

hälle leder ju också till att arbetsmarknadspolitiken måste arbeta inom det området.

Förbud mot nazistiska organisationer

Anf. 126 BIRGITTA HAMBRAEUS (c)

Fru talman! Jag skulle vilja ställa en fråga till justitieministern. Det har ju uppmärksammats att medlemmar i nazistiska organisationer har kommit in i Sverige från länder som inte tillåter nazistiska organisationer och haft möten. Det är väldigt få som är anslutna till dessa organisationer, och vi är mycket måna om föreningsfriheten. Jag är den första att verkligen vilja slå vakt om den.

Men jag undrar ändå om det inte är dags att förbjuda organisationer som på sitt program har direkta lagbrott, t.ex. hets mot folkgrupp och andra uppviglingstankar som är direkt lagstridiga. Är tiden mogen att överväga att förbjuda nazistiska organisationer också i Sverige?

Anf. 127 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s)

Fru talman! Under den borgerliga regeringen var frågan uppe, så den har nyligen behandlats av regeringen och riksdagen. Vid den genomgång som då skedde kunde man konstatera att det är mycket svårt att angripa nazistiska organisationer genom att förbjuda dem och därigenom komma åt deras verksamhet.

I samband med den regerings- och riksdagsbehandlingen konstaterades i stället att det viktigaste är att komma åt just de brottsliga handlingarna. Vår lagstiftning är ju sådan att varje yttring av rasism är kriminaliserad. Den ändring som då skedde i lagstiftningen innebär att varje yttring är kriminaliserad i alla sammanhang utom det ytterst privata. Det är alltså i praktiken icke möjligt för en organisation att bedriva sin verksamhet utan att bryta mot svensk lag.

Anf. 128 BIRGITTA HAMBRAEUS (c)

Fru talman! Vi har ju uppmärksammat att polisen på ett helt annat sätt har försökt att ingripa efter de lagliga möjligheter de har. Samtidigt har domstolarna funnit att det är mycket svårt att döma. Jag vet att justitieministern arbetar hårt med den här frågan. Jag vore tacksam för litet ytterligare belysning av vad man kan göra för att stoppa dessa vidrigheter.

Anf. 129 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s)

Fru talman! Det som har uppmärksammats under senare tid är vilka möjligheter vår lagstiftning ger att ingripa mot bärande av vissa rasistiska eller nazistiska symboler. Där har jag haft anledning att flera gånger tidigare i kammaren konstatera att lagstiftningen på det området är något otidsenlig. Visserligen har vi ändrat lagstiftningen om hets mot folkgrupp så att den numera även torde täcka mycket av symboler av olika slag.

Men lagen om politiska uniformer, som är från 30-talet, går inte att använda för de sammanhang där hets mot folkgrupp inte skulle vara

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
växelargument.*

tillämpligt. Därför anser jag att det är mycket viktigt att vi ser över lagen om politiska uniformer och ser till att reglerna om hets mot folkgrupp får en sådan utformning att de täcker alla sådana åtgärder och symboler som vi anser att vi inte skall acceptera i vårt samhälle.

Anf. 130 INGER LUNDBERG (s)

Fru talman! På senare tid har det också uppmärksamrats ett antal tidskrifter som har publicerat s.k. dödslistor på människor som har varit aktiva bl.a. i föreningar mot rasism. Polisen har, såvitt jag har förstått, haft mycket begränsade möjligheter att ingripa mot dem. I dessa tidskrifter har också ingått recept eller beskrivningar på olika våldsmetoder, mordmetoder etc.

Kommer justitieministern att också se över möjligheterna att ingripa i sådana fall?

Anf. 131 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s)

Fru talman! Jag tror att det är litet fel att säga att polisen har begränsade möjligheter att ingripa. Möjligheterna är obegränsade rent lagtekniskt, eftersom dödslistor av det här slaget och annat material som förekommer i den typen av tidskrifter och publikationer är ett klart brott mot svensk lag.

Problemet är att hitta de ansvariga. Detta är publikationer som inte följer de gängse reglerna om att t.ex. ha en ansvarig utgivare som lätt kan ställas till ansvar för brottslighet i det tryckta materialet. Här gäller det för polisen att hitta någon att fälla till ansvar.

Det man hittills har lyckats med, och det har man gjort i flera fall, är att fälla dem som sprider det tryckta materialet till ansvar.

Det är ett svårt och trögt arbete för polisen att kartlägga och hitta de personer som sysslar med detta. Men under senare tid har bl.a. Säkerhetspolisen inriktat sin verksamhet mycket på de högerextremistiska organisationerna. De har vid det här laget en ganska bra kontroll över vilka personer som är aktiva. Även kriminalpolisunderrättelseverksamheten är inkopplad på detta.

Jag räknar med att vi så småningom kan fänga in de mest aktiva personerna. Men detta är ett mycket svårarbetat och trögt område. Jag tror att vi skall ha mycket stor respekt för det arbete som polisen faktiskt lägger ned här och vara glada för varje gång de ändå lyckas att få någon fälld för den här typen av brott. Det är oerhört angeläget att samhället markerar sitt totala avståndstagande från den typen av tryckta skrifter.

Arbetslösa invandrare

Anf. 132 MARIANNE ANDERSSON (c)

Fru talman! Jag har en fråga till arbetsmarknadsministern. Den anknyter till den tidigare frågan om arbetslösheten för invandrare. Den kan ju betecknas som närmast katastrofal.

Invandrarpolitiska kommittén lade ett betänkande med en rad förslag i juni månad i år för att prioritera just invandrarnas situation på arbetsmarknaden.

I en debatt tidigare i höst sade arbetsmarknadsministern att detta skall samordnas med de andra utredningar som finns och som också jobbar med arbetsmarknadspolitiska frågor.

Det är en del ganska stora och besvärliga frågor, efter vad jag förstår. Det ser inte ut som om dessa kommittéer blir färdiga så tidigt att det kan bli enkelt att samordna detta och få fram en stor proposition, i alla fall inte tidigt i vår.

Då är min fråga: Avser regeringen att tidigt i vår lägga en särskild proposition för att underlätta för invandrarna på arbetsmarknaden? Det är viktigt att vi ger rätt signaler ute i samhället.

Anf. 133 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)

Fru talman! Invandrarpolitiska kommitténs förslag berör ett ganska brett område. Det är ganska litet som ligger inom arbetsmarknadspolitikens område. Det är framför allt inom näringspolitiken som förslagen finns. Dessa förslag remissbehandlas och går igenom på respektive departement. Regeringen har inte i dag sagt att vi skall lägga något förslag som berör arbetsmarknadspolitiken på just det specifika området till riksdagen i en tidigare etapp.

Vår avsikt när det gäller arbetsmarknadspolitiken är att lägga ett förslag som bör vara klart någon gång under sommaren 1996 som ett resultat av alla de utredningar som vi har berört här i dag.

Anf. 134 MARIANNE ANDERSSON (c)

Fru talman! Jag är ganska besviken över svaret att det inte kommer att hända någonting förrän tidigast sommaren 1996 på det här området. Det råder stor enighet i Invandrarpolitiska kommittén om att situationen är akut, och därför lade vi fram ett delbetänkande 1995. Det kommer att ha gått oacceptabelt lång tid innan riksdagen har fattat något beslut.

När det gäller några av förslagen – även om de hör till Näringsdepartementet – förutsätter jag att det sker ett samarbete, så att man visar att man tar de här frågorna på allvar. Det är oacceptabelt att det skall behöva ta så lång tid.

Anf. 135 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)

Fru talman! Först och främst vill jag understryka att de allra flesta av de här frågorna inte berör arbetsmarknadspolitiken. De berör naturligtvis tillväxtpolitiken, där man skall ta till vara invandrarnas resurser för att öka tillväxten. Men man skall också finna finansiering till alla förslag. Det är då fråga om olika typer av bidrag till arbetsgivare som anställer invandrare, och det är olika typer av stöd till invandrare som startar egna företag, för att nämna några exempel.

Det är inte så att regeringen har väldigt gott om pengar, och det har inte heller riksdagen. Problemet med alla dessa förslag är att de skall finansieras.

Prot. 1995/96:38
14 december

*Muntliga frågor till
regeringen*

Prot. 1995/96:38
14 december

*Fel! Okänt
Muntliga frågor till
växelsystemet.*

Riksdagen har nyligen tagit ställning till arbetsmarknadspolitikens utformning. Riksdagen får ytterligare en chans under sommaren nästa år. Just när det gäller arbetsmarknadspolitik har riksdagen faktiskt rätt ofta möjlighet att ta ställning till förslag från regeringen.

Anf. 136 MARIANNE ANDERSSON (c)

Fru talman! Jag vill bara ta ett exempel när vi talar om finansiering. Ett av förslagen, som i och för sig kanske inte så mycket berör Arbetsmarknadsdepartementet men som ändå är en viktig del, var förslaget om bankgaranti för invandrare som vill starta företag. En bankgaranti kostar ju egentligen ingenting förrän den utlöses. Invandrare har faktiskt mycket svårt att komma till banken och säga att de vill låna pengar. Det förslaget borde åtminstone kunna läggas fram, då det inte kostar särskilt mycket pengar.

Anf. 137 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s)

Fru talman! Så är det med nästan alla förslag: vart och ett kostar inte så mycket pengar. Men slutnotan är nu på 1 500 miljarder i stats-skuld. Allting tillsammans kostar ganska stora pengar.

Riksdagen har, som sagt var, möjlighet att ta ställning till arbetsmarknadspolitik minst en gång om året, oftast flera gånger. Jag tycker därför inte att jag kommer för sällan till riksdagen med förslag när det gäller arbetsmarknadspolitik.

Anf. 138 TALMANNEN

Därmed var riksdagens muntliga frågestund denna vecka avslutad. Jag tackar regeringens företrädare för deras medverkan.

12 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Propositioner

1995/96:39 Konventionen om tullbehandling av poolcontainrar i internationell trafik (poolcontainerkonventionen)

1995/96:68 Energistadgefördraget

Skrivelse

1995/96:15 Redogörelse för behandlingen av riksdagens skrivelser till regeringen

Finansutskottets betänkanden

1995/96:FiU5 Ett nytt utjämnningssystem för kommuner och landsting, m.m.

1995/96:FiU6 Registerbaserad folk- och bostadsräkning år 2000 m.m.

Justitieutskottets betänkande

1995/96:JuU11 Hemlig kameraövervakning

Socialutskottets betänkande
1995/96:SoU9 Spris fortsatta verksamhet

Prot. 1995/96:38
14 december

Trafikutskottets betänkanden
1995/96:TU8 Lag om byggande av järnväg
1995/96:TU9 Funktionshinder tillgång till teletjänster
1995/96:TU10 Vissa säkerhets- och miljökrav på fritidsbåtar
1995/96:TU11 Vägverkets produktionsdivision

Utrikesutskottets betänkande
1995/96:UU4 Svenskt deltagande i fredsstyrka i f.d. Jugoslavien

13 § Kammarerna åtskildes kl. 15.35.

Förhandlingarna leddes
av tredje vice talmannen från sammanträdet början t.o.m. 10 § anf. 32
(delvis),
av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 12.25 och
av talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

LISBETH HANSING ENGSTRÖM

/Barbro Nordström

Innehållsförteckning

1 § Justering av protokoll	1
2 § Hänvisning av ärenden till utskott	1
3 § Förnyad bordläggning.....	1
4 § Beslut rörande utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 13 december	1
TU7 Gotlandstrafiken	1
JoU7 Finansiering av tilläggsavgift för mjölkkvoter, m.m.	4
BoU3 Ändringar i bostadsrättslagen m.m.	5
BoU4 Ansvaret för fastighetsbildningsverksamheten, m.m.	5
Meddelande om samlad votering.....	6
5 § Riksdagens förvaltningskontors redogörelse för verksamhetsåret 1994/95.....	6
Konstitutionsutskottets betänkande 1995/96:KU15	6
(Beslut fattades efter 10 §.)	6
6 § Justitieombudsmännens redovisning av sin verksamhet till 1995/96 års riksmöte	6
Konstitutionsutskottets betänkande 1995/96:KU17	6
(Beslut fattades efter 10 §.)	6
7 § Muskö örlogsvarvs framtid, m.m.	7
Försvarsutskottets betänkande 1995/96:FöU2	7
Anf. 1 CHRISTER SKOOG (s).....	7
Anf. 2 MARIETTA DE POURBAIX-LUNDIN (m).....	7
(Beslut fattades efter 10 §.)	9
8 § Skyddsåtgärder för den svenska äggproduktionen	9
Jordbruksutskottets betänkande 1995/96:JoU16	9
Anf. 3 LENNART DALÉUS (c)	9
Anf. 4 GUDRUN LINDVALL (mp)	10
Anf. 5 LENNART DALÉUS (c)	11
Anf. 6 GUDRUN LINDVALL (mp)	11
(Beslut fattades efter 10 §.)	12
9 § Åtgärder för att främja företagets deltagande i system för miljöstyrning och miljörevision, m.m.	12
Jordbruksutskottets betänkande 1995/96:JoU15	12
Anf. 7 KIA ANDREASSON (mp)	12

Anf. 8 ALF ERIKSSON (s)	14
Anf. 9 KIA ANDREASSON (mp) replik	15
Anf. 10 ALF ERIKSSON (s) replik	16
Anf. 11 KIA ANDREASSON (mp) replik	16
Anf. 12 ALF ERIKSSON (s) replik	16
Anf. 13 HANNA ZETTERBERG (v)	17
Anf. 14 LENNART DALÉUS (c)	18
Anf. 15 KIA ANDREASSON (mp)	18
Anf. 16 LENNART DALÉUS (c)	19
Anf. 17 KIA ANDREASSON (mp)	19
Anf. 18 LENNART DALÉUS (c)	20
Anf. 19 KIA ANDREASSON (mp)	20
(Beslut fattades efter 10 §.)	20

Prot. 1995/96:38
14 december

10 § Nya förutsättningar för järnvägstrafiken 21

Trafikutskottets betänkande 1995/96:TU12	21
Anf. 20 LARS BJÖRKMAN (m)	21
Anf. 21 LENNART FREMLING (fp)	22
Anf. 22 KARL-ERIK PERSSON (v)	24
Anf. 23 LARS BJÖRKMAN (m) replik	26
Anf. 24 KARL-ERIK PERSSON (v) replik	26
Anf. 25 LARS BJÖRKMAN (m) replik	27
Anf. 26 KARL-ERIK PERSSON (v) replik	27
Anf. 27 ELISA ABASCAL REYES (mp)	28
Anf. 28 LARS BJÖRKMAN (m) replik	29
Anf. 29 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik	30
Anf. 30 LARS BJÖRKMAN (m) replik	30
Anf. 31 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik	30
Anf. 32 JARL LANDER (s)	31
Anf. 33 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik	35
Anf. 34 JARL LANDER (s) replik	35
Anf. 35 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik	36
Anf. 36 JARL LANDER (s) replik	36
Anf. 37 LARS BJÖRKMAN (m) replik	36
Anf. 38 JARL LANDER (s) replik	37
Anf. 39 LARS BJÖRKMAN (m) replik	37
Anf. 40 JARL LANDER (s) replik	38
Anf. 41 KARL-ERIK PERSSON (v) replik	38
Anf. 42 JARL LANDER (s) replik	39
Anf. 43 KARL-ERIK PERSSON (v) replik	39
Anf. 44 JARL LANDER (s) replik	40
Anf. 45 LENNART FREMLING (fp) replik	40
Anf. 46 JARL LANDER (s) replik	41
Anf. 47 LENNART FREMLING (fp) replik	41
Anf. 48 JARL LANDER (s) replik	41
Anf. 49 ELVING ANDERSSON (c)	41
Anf. 50 BO NILSSON (s)	43

Prot. 1995/96:38
14 december

Anf. 51	JARL LANDER (s) replik.....	45
Anf. 52	BO NILSSON (s) replik.....	45
Anf. 53	JARL LANDER (s) replik.....	45
Anf. 54	BO NILSSON (s) replik.....	46
Anf. 55	BARBRO HIETALA NORDLUND (s).....	46
Anf. 56	JARL LANDER (s) replik.....	47
Anf. 57	BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik.....	47
Anf. 58	JARL LANDER (s) replik.....	48
Anf. 59	BARBRO HIETALA NORDLUND (s) replik.....	48
Anf. 60	LARS BJÖRKMAN (m) replik.....	48
Anf. 61	ULF BJÖRKLUND (kds).....	48
Beslut		50
	KU15 Riksdagens förvaltningskontors redogörelse för verksamhetsåret 1994/95	50
	KU17 Justitieombudsmännens redovisning av sin verksamhet till 1995/96 års riksmöte	50
	FöU2 Muskö örlogsvarvs framtid, m.m.....	50
	JoU16 Skyddsåtgärder för den svenska äggproduktionen	50
	JoU15 Åtgärder för att främja företagens deltagande i system för miljöstyrning och miljörevision, m.m.	50
	TU12 Nya förutsättningar för järnvägstrafiken	51
Ajournering		52
Återupptagna förhandlingar		52
11 § Muntliga frågor till regeringen		52
Anf. 62	TALMANNEN.....	52
	<i>Export av krigsmateriel till Chile</i>	53
Anf. 63	EVA ZETTERBERG (v).....	53
Anf. 64	Statsrådet JAN NYGREN (s)	53
Anf. 65	EVA ZETTERBERG (v).....	53
Anf. 66	Statsrådet JAN NYGREN (s)	53
	<i>Flygande inspektioner</i>	54
Anf. 67	LENNART FREMLING (fp).....	54
Anf. 68	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	54
	<i>Respekt för konkurrenslagstiftningen</i>	54
Anf. 69	PER WESTERBERG (m).....	54
Anf. 70	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	54
Anf. 71	PER WESTERBERG (m).....	55
Anf. 72	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	55
	<i>Sysselsättningen i verkstadsindustrin</i>	55
Anf. 73	BJÖRN SAMUELSON (v)	55
Anf. 74	Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s).....	56
Anf. 75	BJÖRN SAMUELSON (v)	56

Anf. 76 Arbetsmarknadsminister ANDERS	
SUNDSTRÖM (s).....	56
<i>Universitetsstatus för högskolor</i>	56
Anf. 77 ANDREAS CARLGREN (c).....	56
Anf. 78 Utbildningsminister CARL THAM (s)	56
Anf. 79 ANDREAS CARLGREN (c).....	57
Anf. 80 Utbildningsminister CARL THAM (s)	57
<i>Självförvaltning av bostäder</i>	57
Anf. 81 INGER LUNDBERG (s)	57
Anf. 82 Statsrådet JAN NYGREN (s).....	57
Anf. 83 INGER LUNDBERG (s)	57
<i>Stiftelser</i>	58
Anf. 84 ARNE KJÖRNSBERG (s).....	58
Anf. 85 Utbildningsminister CARL THAM (s)	58
<i>Krigsmaterielexport till Indonesien</i>	58
Anf. 86 LENNART ROHDIN (fp)	58
Anf. 87 Statsrådet JAN NYGREN (s).....	59
Anf. 88 LENNART ROHDIN (fp)	59
Anf. 89 Statsrådet JAN NYGREN (s).....	59
<i>Deltidsarbetslösa</i>	59
Anf. 90 INGRID BURMAN (v)	59
Anf. 91 Arbetsmarknadsminister ANDERS	
SUNDSTRÖM (s).....	60
<i>Postservice i glesbygd</i>	60
Anf. 92 BIRGITTA HAMBRAEUS (c)	60
Anf. 93 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)	61
Anf. 94 BIRGITTA HAMBRAEUS (c)	61
Anf. 95 BARBRO JOHANSSON (mp)	61
Anf. 96 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)	61
Anf. 97 BARBRO JOHANSSON (mp)	61
Anf. 98 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)	61
<i>Investeringsbidrag till miljöomställning</i>	62
Anf. 99 HANNA ZETTERBERG (v).....	62
Anf. 100 Arbetsmarknadsminister ANDERS	
SUNDSTRÖM (s).....	62
Anf. 101 HANNA ZETTERBERG (v).....	62
Anf. 102 Arbetsmarknadsminister ANDERS	
SUNDSTRÖM (s).....	62
<i>Rättegång bakom stängda dörrar</i>	62
Anf. 103 BENGT HARDING OLSON (fp).....	62
Anf. 104 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s).....	63
<i>Enskilda vägar</i>	63
Anf. 105 TORSTEN GAVELIN (fp).....	63
Anf. 106 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s) ..	64
<i>Praktikplatser för invandrare</i>	64
Anf. 107 BRITT-MARIE DANESTIG-OLOFSSON (v).....	64

Prot. 1995/96:38
14 december

Prot. 1995/96:38
14 december

Anf. 108 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s).....	64
Anf. 109 BRITT-MARIE DANESTIG-OLOFSSON (v).....	64
Anf. 110 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s).....	65
<i>Lönebidrag till föreningar</i>	65
Anf. 111 LENNART BRUNANDER (c).....	65
Anf. 112 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s).....	65
Anf. 113 LENNART BRUNANDER (c).....	65
Anf. 114 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s).....	66
<i>Svenska sjömän som omkommit under andra världskriget</i>	66
Anf. 115 KARL-ERIK PERSSON (v).....	66
Anf. 116 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	66
Anf. 117 KARL-ERIK PERSSON (v).....	66
<i>Dom i Norge mot Sveriges Television</i>	67
Anf. 118 MARIANNE SAMUELSSON (mp).....	67
Anf. 119 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s).....	67
<i>Stöd till vuxenutbildning</i>	67
Anf. 120 ROSE-MARIE FREBRAN (kds).....	67
Anf. 121 Utbildningsminister CARL THAM (s).....	67
Anf. 122 ROSE-MARIE FREBRAN (kds).....	67
Anf. 123 Utbildningsminister CARL THAM (s).....	68
<i>Studiefinansiering</i>	68
Anf. 124 BENGT HURTIG (v).....	68
Anf. 125 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s).....	68
<i>Förbud mot nazistiska organisationer</i>	69
Anf. 126 BIRGITTA HAMBRAEUS (c).....	69
Anf. 127 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s).....	69
Anf. 128 BIRGITTA HAMBRAEUS (c).....	69
Anf. 129 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s).....	69
Anf. 130 INGER LUNDBERG (s).....	70
Anf. 131 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s).....	70
<i>Arbetslösa invandrare</i>	70
Anf. 132 MARIANNE ANDERSSON (c).....	70
Anf. 133 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s).....	71
Anf. 134 MARIANNE ANDERSSON (c).....	71
Anf. 135 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s).....	71
Anf. 136 MARIANNE ANDERSSON (c).....	72
Anf. 137 Arbetsmarknadsminister ANDERS SUNDSTRÖM (s).....	72
Anf. 138 TALMANNEN.....	72

13 § Kammaren åtskildes kl. 15.35.73

Prot. 1995/96:38
14 december