Riksdagens protokoll 1990/91:84

Fredagen den 22 mars

Kl. 9.00–11.08

Protokoll 1990/91:84

1 § Svar på interpellation 1990/91:152 om bilindustrin

Svar på interpellationer

Anf. 1 Industriminister RUNE MOLIN (s):

Herr talman! Rolf Nilson har frågat mig dels om de insatser som gjorts är tillräckliga för att stödja utvecklingen av alternativ produktion i de orter som drabbas av bilindustrins kris, dels om regeringen kan tänka sig att nu tillsätta en snabbutredning av den svenska bilindustrin i enlighet med vad som skisseras i interpellationen.

Bakgrunden till frågorna är bl.a. den nedgång och omstrukturering som bilindustrin och dess underleverantörer genomgår.

Svensk bilindustri har genomgått flera upp- och nedgångar för sina huvudprodukter, senast med en kraftig nedgång under slutet av 70-talet. Många drog då paralleller med varvsindustrin och vissa förutspådde t.o.m. en nedläggning av svensk personvagnsindustri. Den faktiska utvecklingen blev emellertid den motsatta och medförde betydelsefulla framgångar under 80-talet för såväl personbils- som lastvagnsindustrin.

Under de senaste två åren har efterfrågan minskat kraftigt på de viktigaste marknaderna för svensk personbilsindustri. Lastvagnsmarknaden väntas också sjunka under de närmaste åren i bl.a. Europa.

Nedgången har föranlett minskningar av produktionen hos såväl bilföretagen som dess underleverantörer, detta för att anpassa tillverkningsresurserna till rådande efterfrågesituation.

För att möta en tilltagande konkurrens ökar samarbetet mellan världens bilföretag, vilket även varit fallet vad gäller de svenska bilföretagen. Samarbetet innebär lägre utvecklingskostnader. Det leder också till samordnade inköp och därmed en neddragning av antalet underleverantörer.

Underleverantörerna ställs inför ökade krav och får allt större ansvar för både produktutveckling och tillverkning. Det gäller bl.a. att förbättra kvaliteten och korta ner genomlopps- och ledtiderna i produktion och leveranser. Ovanpå kostnads- och produktivitetsproblemen tillkommer också att strukturer måste förnyas.

Världens bilindustri har, vilket också påpekas i interpellationen, en stor överkapacitet. Samtidigt nyetableras sammansättningsfabriker och underleverantörsföretag, som är effektivare än de gamla. I USA är detta sedan slutet av 70-talet en pågående process. Mycket talar för att Europa kommer att få ökade japanska nyetableringar inom bilindustriområdet och att de ja-

panska marknadsandelarna ökar. Samtidigt förutses totalt sett en ökad efterfrågan av fordon under 90-talet, bl.a. till följd av demokratiseringen i Östeuropa.

För att öka konkurrenskraften och höja teknikivån hos de svenska underleverantörsföretagen har riksdagen godkänt regeringens förslag om att inrätta den verkstadstekniska delegationen (prop. 1989/90:88) som anvisats 150 milj.kr. under tre år. Av hittills beslutade 25 miljoner har 21 gått till bilindustrins underleverantörer.

Genom delegationens insatser, som också koordineras med insatser från styrelsen för teknisk utveckling, statens industriverk, industrifonden, exportrådet och bilföretagen kommer satsningar att göras som stärker såväl de etablerade underleverantörerna som utvecklingen av nya produkter och system. Statens industriverk har ett samordningsuppdrag för de statliga insatserna och bedriver ett eget underleverantörsprogram. Projektförslag finns från samtliga de regioner som Rolf Nilson nämner i sin interpellation.

Industrifonden, som har i uppgift att stödja främst små och medelstora företag med finansiering av större projekt, har satsat ca 100 milj.kr. i projekt som är relaterade till förnyelse inom transportområdet, varav 20 miljoner under innevarande år. Regeringen har nyligen föreslagit att fondens möjligheter att ge stöd till industriella utvecklingsprojekt kompletteras med kreditgarantier.

Institutet för verkstadsteknisk forskning stöder underleverantörsföretagen med teknikutveckling både inom informations- och verkstadsteknik för att företagen i större utsträckning skall kunna svara upp mot kraven på bl.a. ökat ansvar i produktutvecklingen.

Inom ramen för energiforskningsprogrammet stöds vidare forskning och utveckling rörande motorer och drivsystem, alternativa drivmedel m.m. Riksdagen har anslagit 32 milj.kr. för detta ändamål under innevarande budgetår.

I den energipolitiska propositionen (1990/91:88) föreslår regeringen att 30 milj.kr. anslås årligen under fyra år för stöd till utvecklings- och demonstrationsprojekt rörande användning av motoralkoholer.

Medlen, som enligt förslaget skall disponeras av transportforskningsberedningen i samråd med den föreslagna nya näringspolitiska myndigheten och statens naturvårdsverk, skall användas för att stimulera utvecklingen av alternativa drivmedel och till att genomföra försök med fordon i tätortsmiljö.

Regeringen har nyligen i miljöpropositionen (1990/91:90) redovisat sin syn på produktion av mer miljöanpassade produkter. Vidare redovisas förslag som innebär nya och ytterligare skärpta miljökrav på samtliga fordonskategorier.

I propositionen om näringspolitik för tillväxt (1990/91:87) föreslår regeringen inom ramen för Europasamarbetet dessutom att 25 milj.kr. avsätts under budgetåret 1991/92 för fortsatt forsknings- och utvecklingsarbete av teknik för effektivare och miljövänligare trafik på väg, järnväg och i luften.

Regeringen har således tagit initiativ till en mångfald åtgärder för att stärka utvecklingen av företagen och därmed de regioner som drabbas av nedgången inom bilindustrin.

Förslagen tar också sikte på att stimulera utvecklingen av miljövänliga fordon. Genom den näringspolitiska myndigheten som föreslås i propositionen kommer samhällets möjligheter att bidra till en snabbare tekniskspridning och samordning av insatserna att ytterligare kunna förbättras.

Därutöver har arbetsmarknadspolitiska insatser och inom stödområdet regionalpolitiska medel ställts till förfogande i de orter som drabbats av nedläggningar eller kraftiga nedskärningar. Vidare har frisläppet av investeringsfonderna och investeringsreserverna gjort att 20 miljarder kronor nu blir tillgängliga för investeringar i svenskt näringsliv över hela landet.

Jag tycker de redovisade åtgärderna visar att regeringen aktivt medverkar till att främja utvecklingen för industrin i stort, inkl. bilindustrin och dess underleverantörer i drabbade regioner, samtidigt som insatser sker för att förbättra den framtida miljön.

Vad gäller kunskapsuppbyggnad och internationell medverkan deltar Sverige bl.a. i Eureka-projektet Prometheus och EG-projektet Drive för att göra det svenska vägsystemet mer effektivt, miljövänligt och trafiksäkert. Vidare utreds ett eventuellt framtida deltagande i ett nytt planerat forskningsprogram för järnvägs- och flygtrafik.

Med start under innevarande vår kommer även svenska småföretag att kunna delta i Business Co-operation Network (BC-net) som är ett databaserat system för att hitta affärskontakter och samarbetspartner i olika delar av Europa. Systemet är uppbyggt inom EGs småföretagsprogram.

Världens bilindustri avsätter betydande summor för att finna alternativa transportlösningar, utveckla miljövänliga motorer och alternativa bränslen m.m. Samarbeten finns, såväl mellan bilindustrin och andra utanförliggande branscher som inom dessa, om att finna ekologiskt bättre lösningar.

Inom ramen för nationella och internationella forsknings- och samarbetsorganisationer, bl.a. i det nyligen avslutade forskningsprojektet International Motor Vehicle Program, finns ett stort samlat kunnande om bilindustrin.

Vad som nu i första hand behövs är att regeringens olika förslag sätts i kraft och att de olika föreslagna åtgärderna genomförs med full styrka och inte att vi tillsätter en ny utredning.

Anf. 2 ROLF L NILSON (v):

Herr talman! Låt mig först tacka industriministern för ett omfattande och fylligt svar.

Rune Molin gjorde en presentation av många av de näringspolitiska initiativ som regeringen tagit de senaste åren. Flera av dem har givetvis betydelse för det problemområde som vi nu behandlar. Men det rör sig huvudsakligen om generellt verkande insatser för att främja utvecklingen inom industrin i stort och därmed också bilindustrin och dess underleverantörer i särskilt hårt drabbade regioner. Dessutom rör det sig om insatser för att förbättra den framtida miljön.

Detta är givetvis bra. Vänsterpartiet har medverkat i besluten om de flesta av dessa åtgärder. Men jag tycker inte att industriministern i sitt svar riktigt klargör bilindustrins speciella problem.

Rubriken på min interpellation är Den svenska bilindustrins kris. Industriministern talar om "den nedgång och omstrukturering som bilindustrin och

dess underleverantörer genomgår". Jag vill påpeka att denna nedgång och omstrukturering har inneburit att ca 7 500 jobb har försvunnit det senaste året. På relativt kort sikt hotas 20 000 arbeten.

Industriministern hänvisar till att bilindustrin tidigare har genomgått flera kraftiga upp- och nedgångar, och det är riktigt. I slutet av 70-talet förutspådde man en nedläggning av svensk personbilsproduktion, men 80-talet blev ändå strålande på detta område. Jag hävdar att 80-talets framgångar till stor del tillkom på konstgjord väg. Det var först devalveringen 1982 och senare en mycket gynnsam dollarkurs som låg bakom expansionen. Man byggde anläggningar som egentligen inte behövdes. Ett exempel på detta var Volvos Uddevallafabrik och den anläggning som Saab byggde på Kockumsområdet i Malmö.

Ledningarna för Volvo och Saab, men givetvis också regeringen, har ett tungt ansvar för detta. Arbetskraften hade kunnat göra större samhällsnytta inom andra verksamhetsområden än inom bilindustrin, och vi hade kanske sluppit en del av de svåra omställningsproblem som vi nu har framför oss om man hade varit mer framsynt under 80-talet.

Bilindustrin och regeringen måste nu ge upp hoppet om ett nytt uppsving för branschen. Man brukar hänvisa till den stora marknad som växer upp i Sydeuropa. Men både Sydeuropas transportproblem och, på litet längre sikt, Österuropas transportproblem får helt enkelt inte lösas med privatbilism i massor. Det kan låta förmätet och mästrande att säga så, men vi vet i dag tillräckligt mycket om bilismens nackdelar för att vara förpliktigade att använda vår kunskap till att avvärja en sådan utveckling.

Herr talman! Det är fråga om en reell kris för bilindustrin, en överkapacitetskris. Effektiva japanska företag planerar, som också Rune Molin sade, att öka produktionskapaciteten med cirka en miljon enheter, trots att det redan finns en lika stor överkapacitet.

Det är emellertid också en reell kris för produkten i fråga. Problemen med utsläpp av koldioxid, som man inte kommer åt med katalysatorer, har de senaste åren fått stor uppmärksamhet. Biltrafiken står för en stor del, ca 35 %, av dessa utsläpp, som är förödande för klimatet. Och den delen ökar. Det är nödvändigt att denna utveckling bryts och att vi minskar användningen av fossila bränsen.

Oljeberoendet, som är förknippat med bilismen, är givetvis ett problem i sig. Det har illustrerats av krisen i Irak och Persiska Gulfen.

För att lösa dagens och morgondagens transportproblem behövs en massiv satsning på nya, intelligenta och miljövänliga transportsystem. Jag tror inte att man kan få fram dessa genom att lita till branschens vilja till omställning. Inte heller tror jag att det räcker med enbart de generella åtgärder som Rune Molin redovisar i sitt interpellationssvar. Det är viktiga satsningar, som jag inte har något emot, men det behövs fler. Det behövs samordnade satsningar speciellt inriktade på bilindustrin.

Därför är den utredning som vi vill få till stånd nödvändig. Det är inte ett sätt att skjuta upp problemet och inget som vi vill göra i stället för de satsningar som industriministern nämner. Utredningens resultat kan utgöra en grund för de samordnade insatser som jag efterlyser. En utredning står givet-

vis inte heller i motsättning till andra satsningar. Bra och aktuella faktaunderlag underlättar den omställning som blir svår nog ändå.

I min första fråga vill jag veta om Rune Molin anser att insatserna är tillräckliga. Det görs stora infrastruktursatsningar, men konstigt nog görs dessa mest på vägar. I Malmö, mitt hemområde, finns inte ett enda spårbundet projekt av de många som man lokalt har tagit fram i den uppgörelse som Sven Hulterström har träffat med kommunledningen i Malmö. Däremot finns i uppgörelsen en bilbro på vilken också tågtrafik kan gå.

Rune Molin! Jag tycker inte att satsningarna är tillräckliga, och därför behövs en utredning.

Anf. 3 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Det svar som vi har mottagit av Rune Molin tyder knappast på ett nytänkande från regeringen på detta område.

När jag kom in i riksdagen väckte jag redan vid första möjliga tillfälle, i januari 1989, en motion om bilindustrins framtid. I den krävde jag ett nytänkande baserat på de fakta som förelåg, nämligen att bilismen på lång sikt inte var förenlig med hänsyn till energi och miljö. Massbilismen måste gradvis avvecklas, sade jag.

Vi har i dag kända oljereserver för 40 år framåt. Bara kunskapen om att detta är en ändlig energikälla borde ha väckt intresse för att utforma den framtida trafiken på ett annat sätt. Därtill kommer de utsläpp som Rolf L Nilson talat om, koldioxidproblemet och de övriga försmutsningsproblemen. Dessutom är bilismen en folksjukdom av rang med ungefär 800 hundra dödade i trafiken per år. En stor mängd invalider följer också i dess spår. Detta är tecken på att det är en felaktig verksamhet som bör omformas.

Bilindustrins kris var förutsebar 1989. Men riksdagen var inte intresserad av att försöka skåda in i framtiden eller att vidta åtgärder. Krisen var förutsebar på grund av konkurrenssituationen och på grund av att svensk bilindustri hade försatt sig i ett läge där den var enastående sårbar. Man hade nämligen satsat enbart på lyxbetonade bilar, som dessutom för sin försäljning i viss utsträckning, åtminstone i detta land, var beroende av gynnsamma skatteregler. Det är en ostadig grund att stå på för en industri.

Lastbilsindustrin är naturligtvis en säkrare industri. Jag skall inte kommentera den mer än att säga att den naturligtvis måste dras ned med hänsyn till miljö och resurser. Det måste ske en omställning till andra transportsystem.

Rune Molin satsar i stor utsträckning på att hålla bilindustrin under armarna, och han hoppas att den, med viss statlig hjälp, skall ägna sig åt nytänkande. Jag har i likhet med Lars Engqvist inget större förtroende för bilindustrins förmåga till nytänkande. Ett nytänkande måste i ett fall som detta framtvingas. Jag har själv stått nära varvskrisen och upplevt hur omöjligt det varit med ett nytänkande hos ledningarna för de stora varven. De kunde inte inse vad framtiden verkligen bar i sitt sköte när krisen kom.

Jag tror alltså att staten måste tvinga fram ett nytänkande inom bilindustrin. Det har staten redan gjort i ett avseende, nämligen genom införandet av koldioxidskatten. Den bör naturligtvis framtvinga ett nytänkande när det gäller att få fram bensinsnålare motorer. Man kan med sorg konstatera att

de svenska biltillverkarna har gått åt fel håll på det området. Volvo har exempelvis från Canada fått besked om att man ligger över den acceptabla gränsen för bensinförbrukning. År 1989 vände medelförbrukningen uppåt igen för bilar som såldes på marknaden.

Staten borde enligt vår uppfattning, mot den bakgrund jag just beskrev, utöver att tillsätta en långsiktig utredning om strukturen och problemen, göra en utredning om vad vi i det här landet skall satsa på i stället för bilindustrin, när denna har misslyckats. Staten har också stora möjligheter att, om man vill ta sitt miljöansvar, stå som beställare för ny teknik. Vi har pekat på att det behövs satsningar på miljövänlig teknik, på vindkraft, biogas och biobränsleanläggningar med de tekniska anordningar som där behövs. Det behövs stora insatser i fråga om kollektivtrafiken, satsningar på tåg, spårvagnar, trådbussar och spårbilar. Vi måste ställa om både energisystem och transportsystem, och jag tycker inte att några av de åtgärder som Rune Molin har pekat på verkar särskilt effektiva i det avseendet.

Det som har visat sig vara effektivt i fråga om statens samarbete med industrin har varit de tillfällen när staten har fungerat som beställare av ny teknik och tagit risker för satsningar på nya anläggningar. Vi från miljöpartiet vill naturligtvis att den modellen skall användas för att främja miljövänlig teknik. Därför anser vi att det krävs en utredning. Ingenting av det som Rune Molin har sagt tyder på något nytänkande på miljösidan, utan man går tvärtom i samma spår som bilindustrins direktörer.

Anf. 4 HADAR CARS (fp):

Herr talman! Det grundläggande problemet är naturligtvis den bristande konkurrenskraft inom svenskt näringsliv, och denna har minsann inte förstärkts under senare tid.

Jag hade för nästan exakt ett år sedan, den 16 mars 1990, en interpellationsdebatt med den då förhållandevis nytillträdde ministern Molin om just konsekvenserna av utvecklingen i Sverige för underleverantörsindustrin. Rune Molin gjorde då i sitt svar på vissa punkter en analys som jag kan instämma i och som jag instämde i redan då. Han sade att de olika förändringarna ställer krav på förnyelse om underleverantörsindustrin skall kunna bevara sin konkurrenskraft. Han underströk att den allt starkare internationaliseringen är ofrånkomlig och nödvändig för en på sikt gynnsam ekonomisk utveckling i Sverige. På dessa punkter var vi då överens.

Vi var också i princip överens om att problemet var den höga inflationen i Sverige. Rune Molin sade då att ett av Sveriges stora problem i dag är inflationen, som är alltför hög i förhållande till den i konkurrentländerna. Det var ingenting att invända emot. Vad hade han den gången för förslag? Jo, regeringen skulle tillsätta en delegation med uppdrag att utreda orsakerna till den låga produktivitetstillväxten. Vidare skulle regeringen återkomma med förslag som syftade till att dämpa den snabba kostnadsutvecklingen.

Därefter har vi haft en inflation som har varit exempellöst hög i jämförelse med den i vår omvärld. Vad som därutöver har hänt står heller inte i överensstämmelse med vad Rune Molin sade i sitt svar för ett år sedan. Han sade då att vi inte skulle lösa problemen så som man har gjort på kontinenten, dvs. genom att tillåta arbetslösheten att öka för att därigenom få ned inflationen.

Det är en metod som svensk arbetarrörelse inte accepterar, sade Rune Molin. I dag har vi en fortsatt hög inflation och en mycket snabbt växande arbetslöshet. Det är konsekvensen av den politik som arbetarrörelsens regering accepterar och driver fram.

Nu försöker man lösa problemet genom att dela ut småskvättar av statliga anslag, litet hit och litet dit. Det är inte alls någon generell politik, som Rolf Nilson sade. Det är tvärtom i hög grad en politik inriktad på att spilla ut småslantar här och där för att på så sätt försöka sätta en plåsterlapp över de grundläggande misslyckandena i svensk politik.

Vilka var förslagen för ett år sedan? Redan då gick de ut på att man skulle tillföra riskkapital. Genom s.k. regionala riskkapitalbolag skulle man ge den offentliga sektorn ett ökat ägarinflytande i småföretagen. Ja visst innebär den typen av konstruktioner en stor risk för småföretagen. Kanske är det därför de kallas riskbolag?

Vad föreslår man då nu? Jo, det är fråga om ytterligare socialiseringar. Nu skall man med hjälp av löntagarfonderna, förstärkta med pengar från de stora, allmänna pensionsfonderna, förstatliga stora delar av det svenska näringslivet.

Det är dessa grundläggande, strukturoriktiga metoderna som används av den socialdemokratiska regeringen vilka skapar de problem som svensk industri har och som i särskilt hög grad drabbar underleverantörsindustrin. Det är regeringens brist på förståelse för vad som verkligen behövs för att åstadkomma en förändring, för att skapa tillväxt och tilltro hos de människor som vill satsa på svenskt näringsliv, som är problemet. Det problemet kan vi inte lösa i kammaren här i dag, men det finns möjligen en förhoppning att svenska väljare kan hjälpa oss att lösa det i valet i höst.

Anf. 5 Industriminister RUNE MOLIN (s):

Herr talman! Det grundläggande problemet för den svenska industrins situation, och det gäller också bilindustrin, är i dagsläget av två slag. För det första har vi nu en lågkonjunktur som gör att efterfrågan på bilar både internationellt – framför allt på de marknader där Volvo och Saab är stora, dvs. USA och Storbritannien – och hemma har avtagit markant under det senaste året. Det leder naturligtvis till problem för produktionen, med neddragningar som följd.

För det andra har vi vårt eget kostnadsproblem, som vi diskuterade för ett år sedan. Jag har inte i dag någon annan uppfattning än vad jag hade då. Vi har haft en för hög inflation i Sverige i förhållande till våra konkurrentländer. Detta har försämrat vår konkurrenskraft, och det har naturligtvis också haft effekter för bilindustrin.

Hadar Cars säger att ingenting har gjorts. Det är närmast anmärkningsvärt att Hadar Cars inte har sett vad som har gjorts. Vi har inom budgetpolitiken vidtagit ganska dramatiska åtgärder, både genom de förslag som lades fram i riksdagen i höstas och genom en budget som är utomordentligt stram och där vi har omprioriterat från konsumtion till investeringar för att den vägen stimulera utvecklingen och förstärka konkurrenskraften.

Sedan budgetpropositionen lades fram i januari har räntorna gått ned med

ungefär 2 %, och det har naturligtvis en stor betydelse för konkurrenskraften, eftersom det påverkar kapitalkostnaderna.

Vi har också fått ett stabiliseringsavtal som nu håller på att förverkligas. Jag är ganska övertygad om att det inte blir fråga om några avtal som avviker från stabiliseringsavtalet. Vi kommer genom detta avtal att kunna nedbringa inflationen i Sverige under resten av året till en nivå på ungefär 3 %. Jag såg att Nordbanken i går bedömde inflationsutvecklingen för 1992 till 3,5 %. Den kan t.o.m. bli lägre.

Så nog har det gjorts någonting, men den som inte ser verkligheten och inte vill se den kan naturligtvis diskutera på det sätt som Hadar Cars gjorde.

Vi löser inte industrins problem genom småslantar till olika projekt, sade Hadar Cars. Nej, det har jag aldrig hävdat heller. Det är naturligtvis den generella ekonomiska politiken, näringspolitiken och åtgärder för att förstärka konkurrenskraften som är det viktiga. Där görs också huvudansträngningarna i den ekonomiska politiken och näringspolitiken. Men vi måste också vidta en rad andra åtgärder för att lösa specifika problem.

Underleverantörerna står inför stora omställningsproblem i den strukturförändring och internationalisering som bilindustrin nu genomgår. Man måste då finna olika former för att utveckla underleverantörerna och få deras medverkan i strukturrationaliseringar, teknikutveckling osv.

Småföretagen och underleverantörerna har mottagit programmen på detta område med en positiv attityd. De är utomordentligt nöjda med att insatser görs för att de skall kunna medverka i den omställning som är nödvändig. Det förakt som Hadar Cars uttryckte för det verkstadstekniska programmet noterar jag, men jag konstaterar också att det inte återfinns ute i verkligheten, bland de företag som står inför de här svåra problemen.

Riskkapitalbolagen har ju ännu inte kommit i gång, men avsikten med dem är naturligtvis att tillföra de små och medelstora företagen riskkapital för att de skall kunna utveckla sina företag när den privata marknaden icke är beredd att gå in med riskkapital för deras expansion; det är helt enkelt för stor risk, för dålig avkastning och avkastning på för lång sikt. Därför får de företagen inte det riskkapital som de behöver. Jag har då sett det som ett alternativ att skapa den här möjligheten med de pengar som samhället redan tidigare avsatt för detta ändamål och på så sätt försöka medverka till en lösning.

Förslagen när det gäller AP-fonderna och placeringspolitiken där har ju framlagts för att höja avkastningen på det kapitalet genom att ge fonderna samma placeringsmöjligheter som försäkringsbolagen har. Jag förstår inte vad det har med det här att göra.

Sedan vänder jag mig till Rolf Nilson, som tycker att det viktigaste är att få till stånd en utredning. Jag tror inte att flera utredningar löser några problem. Det görs stora utredningar runt om i världen. Det kom en stor utredning häromdagen där man går igenom bilindustrins situation och framtida problem. Det har också getts ut en bok som handlar om Saab och dess framtid.

Vad som här behövs är att bilindustrin själv får ett tryck på sig att medverka till den förändring som både Lars Norberg och Rolf Nilsson talade om. Hur får man till stånd det trycket? Det uppstår från olika håll runt om i värl-

den. Det är genom att ställa krav på bilarna när det gäller avgasrening osv. som vi kan få till stånd en teknisk utveckling, bättre motorer osv. Där medverkar också den svenska riksdagen.

Anf. 6 KJELL DAHLSTRÖM (mp):

Herr talman! Jag begärde ordet när jag lyssnade till Hadar Cars i den här debatten. Han förde ned den till en traditionell vänster–höger-nivå när han tog upp alla de ekonomiska problemen kring bilindustrin. Det problem som både Rolf Nilson och Lars Norberg har berört och som Rune Molin i viss mån tog upp en diskussion om är ett fysiskt problem, inte ett ekonomiskt. Man inser världen över att bilen är en omöjlighet i den typ av stora stadssamhällen som vi har skapat och som genom den fortgående koncentrationen tyvärr fortsätter att uppstå i olika områden. Då måste man åstadkomma transportstrukturer av en helt annan typ, och det problemet löser man inte genom ekonomiska incitament till den gamla, låt mig säga förstockade, bilindustrin.

I det här fallet föreligger det, tycker jag ändå, en stor passivitet från regeringens sida. Man har fått signaler om att Sverige skulle kunna satsa på helt nya transportsystem. Det gladde mig att i förra veckan kunna konstatera att trafikutskottet i ett betänkande har skrivit ganska positivt om transportforskning. Man framhåller där att en typ av spårbilslösningar skulle behöva utvecklas i Sverige. Det finns tekniskt och ekologiskt intresserade ingenjörer och andra som har velat utveckla detta, men de får inget stöd – inte från Rune Molin och ännu mindre från bilindustrin. Bilindustrin vill stampa ut mer av samma typ av bilar och är inte förändringsbenägen.

Detta skall ses i det perspektiv som industriministern tog upp i inledningen av svaret: Bilindustrin världen över har en överkapacitet. Sverige kan inte med ekonomiska medel korrigera det, tror jag. Men vi skulle kunna utveckla det nisch-tänkande som svensk bilindustri har talat om – den har tyvärr satsat på mycket stora och luxuösa bilmodeller, som säljer världen över – och ändra det nisch-tänkandet till att satsa på helt nya trafiklösningar, alternativa kollektiva lösningar, som tar in de eventuella fördelarna med bilen.

Jag vill fråga varför Rune Molin inte är mer lyhörd för den typen av helt nya trafiklösningar och transportkoncept. De står beredda att prövas i fullskala. Där hjälper varken fler utredningar eller akademisk forskning – där krävs bara en prototyputveckling och fullskaleförsök.

Anf. 7 ROLF L NILSON (v):

Herr talman! Den svenska bilindustrin är ett hot mot det svenska samhället och det ekonomiska livet i landet genom sin storlek, genom sin dominans på orter och regioner och genom det beroende som är skapat genom systemet med underleverantörer och individer som för sin försörjning är beroende av den industrigrenen. Det gör landet mer sårbart än vad som är nödvändigt. Det som krävs är då givetvis en så smärtfri och intelligent neddragning av den svenska bilindustrin som möjligt. Storleken är alltså ett problem i sig.

I likhet med Rune Molin men till skillnad från Hadar Cars tycker jag att riskkapitalbolag – som gör det möjligt för små företag att utveckla sin pro-

duktion, att satsa på annat än bilproduktion eller annat än att vara underleverantörer till bilindustrin – är nödvändiga satsningar; det är viktigt att de kommer i gång så snabbt som möjligt.

Det är viktigt att industrifonden kan förse företagen med kapital. Där tycker jag att regeringen ger motsägelsefulla signaler. Å ena sidan inför man nya former för stöd men å andra sidan minskar man stiftelsekapitalet och därmed också möjligheterna att gå in med kapital direkt i verksamheterna.

Det har från branschen själv betonats behovet av stöd för nätverk, samarbete mellan småföretag. Det har uppmärksammats av många. Till skillnad från liberalerna, som sjunger konkurrensens lov – vilken innebär att den svagare slås ut – betonar de små företagen att de behöver lära sig att samarbeta och att lita på varandra. De behöver vänja sig av med de liberala ideologiska begränsningar och fördomar som hindrar dem i deras utveckling.

Drömmen om de stora nya marknaderna ute i Europa i öst och i syd kan lätt bli en mardröm genom att den föranleder branschen att försöka ta ut nya vinster på gamla produkter. Det kan bli en vitaliserande utmaning, eftersom behov finns av intelligenta lösningar på kollektiva transportsystem.

Anf. 8 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Det grundläggande problemet är kanske att regeringen har umgåtts för mycket med bilindustrins företrädare. De s.k. Uddevalla-paketen och Malmö-paketen tyder starkt på det. Inom en stor och mäktig industri som bilindustrin existerar två synsätt som brukar betecknas som dynamisk konservatism resp. paraprax. Det senare synsättet innebär att man vill fortsätta att syssla med det man kan och att andra lösningar som ligger vid sidan om huvudlinjen motverkas. Umgås man för mycket med dessa personer fångas man i deras tankevärld och argumentering. Jag är rädd för att så har skett. Jag har därför inte något som helst hopp om att ett regimskifte med en moderatledd regering skulle innebära någon väsentlig förbättring på området, eftersom företrädare för en sådan regering skulle tendera att alltför intimt umgås med representanter för den existerande makt- och teknikstrukturen. Det vore önskvärt, vilken som än sitter vid makten, att regeringen stod fri i förhållande till dessa strukturer och tänkte på egen hand. Det hindrar inte att man kan samarbeta. Som jag påpekade i mitt förra anförande har vi goda exempel på hur staten som beställare har inspirerat svensk industri under många år, t.ex. Vattenfall och ASEA. Andra exempel inom kraftverksindustrin är televerket och L M Ericsson.

Jag menar att staten bör hålla en linje som skulle innebära att man går före och beställer den teknik som behövs om vi vill ha ett miljöriktigt, miljövänligt och resursbevarande samhälle. Tyvärr finns det väldigt litet som tyder på att socialdemokratin är eller vill vara ett miljöparti.

De senaste propositionerna vi har fått från energi- och det s.k. tillväxtområdet visar, tvärtom, på reträtter och stopp för miljövänliga initiativ. Regeringen vågar inte satsa på t.ex. miljöskatter. Det satsas på en felaktig trafikutveckling, där 70 % går till bilismen och 30 % till järnvägen i stället för tvärtom.

Anf. 9 HADAR CARS (fp):

Herr talman! Tillåt mig först lyckönska regeringen till det stöd den fått av miljöpartisten Kjell Dahlström, som anser att problemet för svensk underleverantörsindustri inte är ekonomiskt, och från kommunisten Rolf L Nilson, som tycker att det är bra med mera socialism och vill befria industrin från liberala ideologiska begränsningar.

Herr talman! Grundproblemet är naturligtvis bristen på tilltro inom den exportinriktade stora verkstadsindustrin till Sverige som ett bra land att investera i. Det sammanhänger med den politik som regeringen alldeles för länge förde både när det gäller Europapolitiken och energipolitiken. Det har skett förbättringar, men alltjämt är regeringen kvar i sitt invanda mönster när det gäller synen på offentliga monopol och socialiseringar och när det gäller oförmågan att undanröja faktorer som begränsar tillväxten, t.ex. löneskatten och förmögenhetsskatten på arbetande kapital.

Vad säger då industriministern? Han skyller på lågkonjunkturen. Visst finns det en tendens till lågkonjunktur; men i inget land är den så markerad som i Sverige.

Vad är det då som har gjorts? Det är sant att – som industriministern antydde, i varje fall som jag tolkar honom – regeringen har pressat upp arbetslösheten i syfte att dämpa inflationen. Men alltjämt har vi en högre inflation än vår omvärld, och vi har ingen tillväxt utan tvärtom en sjunkande produktivitet. Svenska industriarbetare har i dag en väsentligt lägre lön än industriarbetare i flertalet konkurrentländer som är viktiga för Sverige.

Jag noterar att ett av våra problem är att vi har alldeles för få nya företag som växer upp och ger meningsfulla arbetstillfällen i stället för dem som nu är på väg att ta slut. Klimatet i Sverige för exportinriktat nyföretagande måste förbättras. Sverige behöver mångdubbelt fler nya högteknologiska företag, inriktade på produktion som kan bära höga löner.

De som drabbas av den tredje vägens fiasko är i första hand de många mindre företag som varit underleverantörer till de exportinriktade svenska företagen. Det är dessa och deras anställda som nu sitter fast i det socialdemokratiska klistret.

Anf. 10 Industriminister RUNE MOLIN (s):

Herr talman! Det är flera parallella debatter som nu pågår – om den ekonomiska politiken, om miljöpolitiken och om bilindustrin. Jag skall försöka sortera upp det litet grand.

Bilindustrins specifika problem är att det just nu är den svaga efterfrågan som medfört problem med varsel både inom bilindustrin och hos underleverantörerna.

En annan viktig fråga är vilken utvecklingsnivå man befinner sig på när det gäller produkterna. Det är alldeles klart att Volvo har hävdat sig väl i det avseendet. Man har tagit fram de nya modellerna, bl.a. en modell som ersätter 200-serien redan i år. Det är naturligtvis viktigt att en sådan förnyelse pågår, och det har funnits resurser för ett sådant utvecklingsarbete. Det samarbete som har ingåtts med Renault har naturligtvis gjort att man får ännu större möjligheter att vara med i den snabba utveckling av nya produkter som är nödvändig om man skall kunna hävda sig på marknaden. Utveck-

lingskostnaderna är i dag så omfattande att det krävs ett samarbete för att man skall få tillräckliga resurser för den nödvändiga utvecklingen.

Det finns ett tryck på bilindustrin att vidta åtgärder för att man skall komma till rätta med miljöproblemen. Vad som hänt i Los Angeles, där man har ställt krav på bilmotorerna för framtiden, gör att det pågår ett omfattande utvecklingsarbete. Även de krav som ställs genom den svenska miljölagstiftningen pressar fram utvecklingsprojekt i den svenska bilindustrin för att denna skall kunna vara med för att få fram t.ex. bilar av hybridkaraktär och med elmotorer. Det pågår många sådana utvecklingsprojekt inom bilindustrin, inom styrelsen för teknisk utveckling, osv.

Vad som gör mig litet bekymrad i diskussionen om bilindustrin är att Rolf L Nilson tycker att vi har en för stor bilindustri och att Lars Norberg talar om att massbilismen måste avvecklas med hänsyn till alla de problem som finns. Vad är det ni egentligen vill? Är det en avveckling av Volvo och Saab ni förespråkar med alla de konsekvenser det skulle få för det svenska näringslivet och sysselsättningen? Jag kan inte gärna tro att det är på allvar som ni gör dessa antydningar härifrån talarstolen. Jag tycker att det är viktigt att vi tillsammans med bilindustrin kan hitta lösningar på de problem som finns – det gäller såväl lösningar av ekonomisk–politisk karaktär som lösningar på de speciella problem som branschen upplever – för att få en utveckling så att produkterna blir acceptabla för framtiden. Detta är det tryck som vi från samhällets sida kan sätta på bilindustrin genom bl.a. miljölagstiftningen, men också genom att öppna nya möjligheter till samarbete för att få till stånd en utveckling.

Jag har inget emot att vi försöker finna vägar för en upphandling från staten för att stimulera utvecklingen, men jag har litet svårt att se hur det skall gå till på personbilssidan. Det var lättare när det gällde att köpa lok till SJ än när det handlade om att konstruera energianläggningar till Vattenfall. Då går det, men det är svårare när det gäller enstaka konsumentprodukter. Det tror jag att man måste inse.

Kjell Dahlström! Det pågår fullskaleprojekt när det gäller att utveckla nya metoder och system. Etanolbussförsöket i Stockholm är ett sådant exempel, men det finns också andra.

Det låter på Hadar Cars som om alla problem skulle försvinna om vi bara fick en borgerlig regering. Vi hade ju en sådan under sex år. Under den perioden diskuterade man faktiskt om bilindustrin hade samma problem som varvsindustrin och därför skulle avvecklas. Under den perioden sjönk reallönerna för industriarbetarna med en månadslön. Under den tiden steg arbetslösheten till rekordnivåer. Det var ingen lösning på de problem som vi kan se framför oss i dag.

Under 80-talet har man tagit sig ur den situationen med hjälp av en förstärkt industri, både tekniskt och ekonomiskt. Sedan 1982 har man fördubblat investeringarna i svensk industri i reala termer. Man har blivit så stark att man också kan förbereda sig inför den stora marknaden genom olika uppköp för att komma åt marknadsandelar.

Visst har vi en del problem, men jag vill hävda att svensk industri konkurrensmässigt står sig ganska väl internationellt sett, även om vi har haft en hög inflation. När det gäller utvecklingen i dag kan vi bara konstatera att

lågkonjunkturen sätter sina spår överallt. Produktionsutvecklingen är lägre både i England, som redovisade minus häromdagen, och i Japan, som jag nyss besökte. I Japan redovisade man endast en halv procents tillväxt under det tredje kvartalet.

Produktiviteten i Sverige är lägre än den var på 60-talet. Denna situation delar vi dock med Tyskland och många andra industriländer. Produktionsutvecklingen är dock hög i Japan. Jag tycker att vi borde studera varför och se om det kan stimulera svensk och internationell industri att ta till vara vad japanerna har uppnått.

Det finns mycket att göra, men jag tror inte att man löser problemet med slagord och tal om ideologiska kopplingar.

Andre vice talmannen anmälde att Hadar Cars anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Anf. 11 ROLF L NILSON (v):

Herr talman! Jag tyckte nog att jag uttryckte mig ganska klart i frågan om neddragningen av i första hand svensk personbilsindustri. Beroendet av ett fåtal företag med en osäker exportmarknad är olyckligt och ger en sårbarhet. Därför räcker det inte med att hoppas på nya modeller – på en 900-serie, en 800-serie, på en 1000-serie eller vad det nu kan vara. Det är produktionen som måste ställas om till nya produkter, till stor del säkerligen för transportsektorn. Nya modeller av personbilar behöver produceras. Vi behöver få resurssnålare bilar, bättre motorer, och nya drivmedel. Produkterna skall dessutom som helhet vara lättare att återvinna. Det behövs kollektiva transportsystem, men det behövs också en omställning till produkter inom andra områden än transportsektorn. Jag tycker att det är självklart.

Trots att jag vet att Hadar Cars inte har möjlighet att bemöta mig vill jag rikta några ord till honom. Jag har hört Hadar Cars tårdrypande anföranden om det miljöhot som kommer från koldioxiden. Detta problem är enligt Hadar Cars en effekt av den höga inflationen och det höga kostnadsläget i Sverige. En borgerlig regering i Sverige skulle lösa alla problem. Den kommer att kunna lösa miljöproblemen och bl.a. komma till rätta med koldioxidutsläppen.

Vad Hadar Cars säger är i själva verket ett uppkast av liberala floskler som bygger på en föreställningsvärld som har två poler: en god pol – det privata kapitalet och den fria marknaden – och en ond pol, där den socialdemokratiska regeringen ingår som en beståndsdel. Fortfarande hotar tydligen kommunismen, trots att den är slutgiltigt besegrad. Socialismen är ett hot.

Men finns det inget ansvar hos det fria kapitalet och hos företagsledarna för de misslyckanden som sker? Är de brickor i händerna på regeringar och styrda av regler? Har de inga handlingsmöjligheter? Den världsbild jag har är en helt annan: Man agerar ganska fritt och ofta på tvärs mot regeringars uppfattningar och önskningar. Det är produktiviteten som är ett intrikat problem. Till de utredningar som tillsatts får vi väl återkomma vid något annat tillfälle.

Anf. 12 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! När jag hörde Hadar Cars kom jag att tänka på Birger Sjöberg: "Släpp fångarna loss, det är vår!" Hadar Cars vill släppa loss alla de dynamiska krafterna. Man skall då få hjulen att rulla, det skall tillverkas, det skall investeras och det skall förnyas. Detta låter väldigt bra, men jag instämmer med Frida som uttryckte sin tvekan till om det var så bra att släppa fångarna loss så där generellt. Hon ansåg att det var riskabelt av sociala skäl. Jag tror alltså att staten har en uppgift att i viss mån styra utvecklingen i landet och ta ett ansvar, som marknadskrafterna inte är mäktiga att ta. Men det gäller då för staten att utöva detta ansvar i samarbete med marknadskrafterna och inte genom tvångsmetoder.

Vad jag har föreslagit på detta område är att staten i första hand skall stödja dessa industrier och de människor som arbetar där genom att uppträda som förnyare och beställa sådan teknik som enligt vår uppfattning verkligen behövs. Vår bestämda uppfattning är att bilismen måste minska i omfattning. Vi skall ha färre bilar och i stället en mycket bättre kollektivtrafik. Det kommer vi att tvingas till om vi skall vara miljömässigt ansvarsfulla. Där borde staten kunna hjälpa till. Man måste komma bort från antalet 800 döda per år. Trafikskadorna är en av våra värsta folksjukdomar. Koldioxidutsläppen måste minska kraftigt. Det behövs därför utredningar som tar reda på hur det skall gå till.

Jag har alltså pekat på möjligheterna, men socialdemokratin är tydligen inte något miljöparti. När man ser till de praktiska handlingarna, finner man att det inte förhåller sig så. Tyvärr har vi inte heller några större förhoppningar beträffande Hadar Cars, och än mindre beträffande moderaterna.

Kollektivtrafiken kan stödjas genom att staten står som beställare av trådbussanläggningar, spårvagnar och tåg. Tekniken finns redan. På sikt bör man satsa även på spårbilar. Vidare bör man satsa på energiteknik: vindkraftverk, biogasanläggningar, biobränsleutrustningar och solvärmeanläggningar. Industrin kan ställa om. Den är flexibel och dynamisk, om den bara får de rätta impulserna.

Anf. 13 Industriminister RUNE MOLIN (s):

Herr talman! Rolf L Nilson anser tydligen att Sveriges bilindustri är av den storleken att den skapar en sårbarhet i vårt land, som bör föranleda till att bilindustrin reduceras. Jag delar inte denna uppfattning. Jag tror att bilindustrin har en framtid i Sverige, och jag kan inte heller se att Sveriges bilindustri är särskilt stor i förhållande till andra länders bilindustri. Vårt lands bilindustri utgör inte större andel relativt sett av tillverkningsindustrin än vad Västtysklands eller Frankrikes bilindustri utgör.

Det behövs naturligtvis en förnyelse av produkterna, så att vi kan konkurrera på världsmarknaden. Som jag tidigare var inne på sker det en förnyelse när det gäller såväl Volvo som Saab. Jag utgår ifrån att Saabs båda ägare nu kommer att skjuta till kapital till de företag som kan täcka de tidigare förlusterna och de förluster som kan väntas under det här året. Då blir det möjligt att ta fram en ny modell som kan ersätta 900-serien. På så sätt kan Saab bli konkurrenskraftigare.

Vi får inte kasta yxan i sjön. Det var många som ville göra det på 70-talet.

Sedan visade det sig att 80-talet ändå innebar att bilindustrin kunde bidra till att hålla sysselsättningen och levnadsstandarden uppe. Jag är fullständigt övertygad om att det med de rätta åtgärderna kommer att bli likadant på 90-talet. Men det är klart att det då krävs en utveckling. Vi i Sverige kan inte ensamma ta ansvar för den, eftersom bilindustrin är en gigantisk industri, där många är inblandade när det gäller de villkor som skall gälla.

Om Sveriges bilindustri skall kunna klara sig måste vi i första hand samarbeta med andra länder för att åstadkomma det tryck på bilindustrin som är nödvändigt för att det skall ske en produktutveckling. Det ligger då närmast till hands att samarbeta med EG. När vi blir en del av EG-marknaden, kan vi inte ha särskilt mycket annorlunda villkor än de som gäller för EG-området, om vi skall kunna hävda Sveriges bilindustri. Därför är det viktigt att dessa internationella överenskommelser kommer till stånd, så att det blir ett tryck på bilindustrin att utveckla mer miljövänliga produkter, såväl när det gäller materialet i produkterna som när det gäller utsläppen.

Man kan ändå se en hel del hoppfulla tecken också inom bilindustrin, även om jag är medveten om att den måste ha ett starkt tryck på sig för att den skall få i gång en nödvändig utveckling av bilmodellerna, som svarar emot de miljökrav som ställs – krav som också finns inom socialdemokraterna. Men det räcker inte bara med munväder. Man måste också kunna se till att miljökraven kan förenas med övriga mål. Man kan inte bara driva en enda fråga. Det ställs krav på en ekonomisk utveckling och full sysselsättning. Dessa krav måste man också ta hänsyn till, även om miljökravet naturligtvis är oerhört viktigt.

Andre vice talmannen anmälde att Rolf L Nilson och Lars Norberg anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Överläggningen var härmed avslutad.

2 § Svar på interpellationerna 1990/91:153 och 161 om de statliga basindustrierna i Norrbotten

Anf. 14 Industriminister RUNE MOLIN (s):

Herr talman! Sten-Ove Sundström har frågat mig om vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att trygga sysselsättningen vid ASSI Karlsborgsverken och om jag är beredd att vidta åtgärder för att säkra utbyggnaden av metallurgin vid Svenskt Stål i Luleå. Bengt Hurtig har frågat mig vilka initiativ regeringen avser att vidta för att säkra utvecklingen vid de statliga basindustrierna i Norrbotten. Jag besvarar interpellationerna i ett sammanhang.

De statliga företagen, och då inte minst ASSI och SSAB, har en betydande del av sin verksamhet i Norrbotten. Dessa basindustrier har genom mycket stora investeringar under hela 1980-talet i hög grad moderniserat sina anläggningar och därmed stärkt sin konkurrenskraft. Detta arbete fortsätter. Investeringar i ASSI och SSAB – liksom i andra företag – måste givetvis baseras på en bedömning av projektens långsiktiga konkurrenskraft. Regeringen har de senaste tio åren genom olika insatser bidragit till att offensivt

främja utvecklingen och stärka konkurrenskraften för de statliga basindustrierna i Norrbotten. Åtgärderna har utförligt beskrivits i regeringens proposition (1987/88:86) om särskilda insatser i Norrbottens län m.m.

För utvecklingen av svensk industri i allmänhet och basindustrierna i synnerhet behövs en offensiv ekonomisk politik och näringspolitik som syftar till att skapa gynnsamma ekonomiska förutsättningar för industrins tillväxt.

Regeringen har också på senare tid föreslagit olika åtgärder för att stimulera den ekonomiska tillväxten. I regeringens proposition om näringspolitik för tillväxt (prop. 1990/91:87), som för närvarande behandlas i riksdagen, har regeringen föreslagit olika åtgärder inom näringspolitiken för att främja den strukturomvandling som krävs för att möta bl.a. ändrade efterfrågemönster, ökad internationell integration och konkurrens från nya konkurrentländer. Åtgärder för ekonomisk tillväxt måste också ses i ett geografiskt perspektiv, eftersom förutsättningarna för näringslivets utveckling varierar mellan olika delar av landet. De förslag till åtgärder som lämnas i tillväxtpropositionen har också utformats med hänsyn till kraven på en balanserad regional tillväxt. Satsningar på kommunikation kommer t.ex. att göras bl.a. i norra Sverige och det är uppenbart att inte minst företag inom basindustrin med sina tunga transporter har mycket stor nytta av satsningar inom kommunikationsområdet. Förstärkningen av högskoleutbildningen ges vidare en kraftig regionalpolitisk profil. Därutöver finns de ordinarie regionalpolitiska medlen för insatser i prioriterade regioner. Dessa medel – drygt 2 miljarder kronor – som anvisas över de regionalpolitiska anslagen medverkar också till ekonomisk tillväxt på flera sätt.

En annan åtgärd som regeringen nyligen vidtagit för att främja investeringarna i svenskt näringsliv är frisläppandet av investeringsfonderna och investeringsreserverna. Regeringens beslut innebär i princip att investeringsfonderna släpps fria för byggnads- och markarbeten samt inventarieanskaffningar som görs före utgången av mars 1992. Investeringsreserverna – som är egenföretagarnas motsvarighet till investeringsfonderna – har också släppts fria för investeringar såväl i byggnader och markanläggningar som i inventarier. Genom regeringens beslut har uppemot 20 miljarder kronor gjorts tillgängliga för investeringar i svenskt näringsliv.

Jag tycker att de åtgärder som jag nu redovisat visar att regeringen aktivt medverkar till att stärka förutsättningarna för industrins utveckling i allmänhet liksom för utvecklingen av de statliga basindustrierna i Norrbotten och deras sysselsättning. Det är företagens uppgift att utnyttja de olika möjligheter som finns till gagn för sig själva och sina anställda och därmed också för svensk ekonomi.

Avslutningsvis vill jag påpeka följande.

För de statliga företagen, liksom för andra företag, är det de berörda företagsstyrelserna som har ansvaret för att sörja för de enskilda företagens utveckling och att ta ställning till enskilda investeringsbeslut. Statens aktier i ASSI och SSAB ägs numera – efter riksdagsbeslut våren 1990 – av Förvaltningsaktiebolaget Fortia. Det är Fortia som utövar det direkta ägaransvaret för staten i dessa företag. Jag vill dock understryka att både jag och regeringen i övrigt mycket noggrant följer utvecklingen i Norrbotten.

Då Bengt Hurtig, som framställt interpellation 161, anmält att han var förhindrad att närvara vid sammanträdet, medgav andre vice talmannen att Rolf L Nilson fick delta i överläggningen i stället för interpellanten.

Anf. 15 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Jag tackar industriministern för svaret på min interpellation. Svaret var ordrikt, men i relation till mina frågor var innehållet inte särskilt konkret.

Den första delen av svaret är en historisk beskrivning över utvecklingen inom de statliga basindustrierna. Det är en riktig beskrivning. Om det inte hade varit socialdemokratiska regeringar under början av 70-talet och 80-talet, är det klart att dessa industrier förmodligen inte hade levat kvar i den omfattning som de i dag gör.

Den historiska beskrivningen är bra och jag kan ställa mig bakom den. Men det är inte en sådan som jag har efterlyst i min interpellation.

De generella förslagen om ökad tillväxt är också bra. Dessa förslag behandlas för närvarande här i riksdagen. Förslagen är bra, men inte heller detta har jag efterfrågat i min interpellation.

Industriministern sade att det är företagsstyrelserna som skall ta ställning till enskilda investeringsbeslut samt att statens företag numera ägs av förvaltningsbolaget Fortia. Det är riktigt att det förhåller sig så. I och för sig finns det mycket att säga när det gäller Fortias roll i denna process, en roll som ju ännu inte är helt klarlagd. Eftersom det pågår diskussioner, skall jag inte fördjupa mig i den delen.

Jag vill börja med att slå fast att statens företag naturligtvis ägs av staten, oavsett vad mellanhänderna kallas. Industriministern är politiskt ytterst ansvarig. Det är naturligtvis därför som jag har ställt mina frågor, och jag förväntar mig ett svar på dem.

I dessa tider har de borgerliga partierna här i riksdagen redan börjat utplacera de pengar som de har intecknat vid en planerad utförsäljning av de statliga företagen i Norrbotten, LKAB, ASSI och SSAB. Framtiden ter sig mycket osäker för de anställda, en framtid som – om de borgerliga får chansen – kan innebära massarbetslöshet i Norrbotten. Det är därför viktigt att klargöra vad socialdemokraterna vill göra och på vilket sätt vi vill säkra utvecklingen. Här finns det utan tvivel stora utvecklingsmöjligheter för de statliga basindustrierna.

För LKAB finns det ett långsiktigt investeringsbehov på nära 9 miljarder.

För Kirunas del gäller den nya huvudnivån kujtusen, nytt pelletsverk och förberedning av brytning av den s.k. sjömalmen under sjön Luossajärvi.

För Malmberget gäller det kapacitetsutbyggnad av pelletsverk, reinvesteringar av maskinpark, logistikinvesteringar och mycket annat. Det finns pengar i LKABs kassa. Frågan är bara, industriministern, vad ägaren egentligen vill.

För SSAB i Luleå gäller investeringar i en ny RH-ugn. Det gäller vamadinutvinning ur slagget, ett projekt som verkligen har lidit av beslutsvånda. Men det gäller också framtidsinvesteringar i direktgjutning av band samt byggande av en ny masugn som ersätter den gamla M1-an, som byggdes 1943 i Tyskland och som snart inte går att modernisera längre.

Det hänger alltså på en rad konkreta, tunga och principiellt viktiga investeringsbeslut om dessa företag skall ha en chans att leva vidare. Jag vill nu veta om det finns stöd från ägarens sida för dessa framtidsinvesteringar och när de kan komma i gång. Sådana här stora och viktiga oklarheter för företagens framtid är till för att redas ut, industriministern.

Anf. 16 ROLF L NILSON (v):

Herr talman! Det har av olyckliga omständigheter blivit så märkligt att det är en skåning som skall tala om utvecklingen av de statliga basindustrierna i Norrbotten. Men det får vi väl leva med.

Det är riktigt att de statliga basindustrierna i Norrbotten har fått möjligheter att investera och också haft en del goda vinstår. Vi kan i dag i Svenska Dagbladet se en redovisning av LKABs resultat för 1990 som ett exempel på detta. Idén med dessa satsningar har varit att företagen skulle stå på egna ben.

Från vänsterpartiet har vi drivit frågan att vinster från vattenkraften, som produceras i bl.a. Norrbotten, skall återföras till länet och ge bidrag till en stark kapitalförsörjning som skall klara näringslivet och de statliga företagen över svackor som kan uppträda under kortare eller längre perioder. Något konkret förslag att återföra vattenkraftens vinster till länet har regeringen ännu inte presenterat. Det väntar vi på.

Vi delar den oro som Sten-Ove Sundström uttryckte för vilka idéer som den nya ledningen för Fortia har när det gäller verksamheten i de statliga bolagen. Det finns tecken som tyder på att Fortias ledning tolkar sin uppgift på ett sådant sätt att de investeringsmedel som man har intjänat inom t.ex. LKAB skall dras in till Förvaltningsbolaget och att beslutsrätten för de enskilda företagen skall krympas.

Detta strider mot det uttalande som industriministern gjorde i debatten vid beslutet om tillkomsten av Fortia. Det strider också mot det uttalande som industriministern gör i interpellationssvaret när han säger att det är de berörda företagsstyrelserna som har ansvaret för att sörja för företagens utveckling.

Jag hoppas att vi ganska snart får ett klarläggande av hur relationerna mellan de helägda statliga företagen och Förvaltningsbolaget kommer att se ut och att det resulterar i att man inte inskränker företagens beslutsrätt.

Risken är att om beslutsrätten inskränks i de statliga bolagen kommer det att bli svårigheter att rekrytera kompetenta ledningar till de olika bolagen. Vi har i och för sig inget emot att överskott som uppstår inom den staliga företagssektorn används i andra statliga bolag eller används för att utveckla hela sektorn. Men det får inte gå ut över de enskilda bolagen. Det får inte ske genom en konfrontation med ledningarna. Målet måste vara att hela den statliga företagsgruppen skall dra åt samma håll.

Långa transporter, besvärliga klimatförhållanden och andra strukturförhållanden gör att industriell verksamhet i Norrbotten under vissa perioder inte kan ge lika hög kapitalavkastning som i andra delar av landet eller i andra delar av Europa. Vi tror inte att det är en hållbar och vettig utveckling att man avvecklar eller lägger ned företag av sådana skäl. Det finns betydande samhällsekonomiska fördelar att driva verksamhet vidare i Norrbot-

ten. Företagen kan på sikt vara betydelsefulla för att man skall rädda ett nationellt sammanhållet produktionssystem. Det blir då ett samhälleligt intresse att se till att de drivs vidare, bl.a. som ett led i en aktiv regionalpolitik.

Industriministerns svar är litet oklart när det gäller hur detta skall ske, hur man skall kunna överbrygga konjunktursvackor och rädda och utveckla basindustrierna i Norrbotten.

De infrastruktursatsningar som presenteras i tilläggspropositionen är i och för sig bra, men de är knappast tillräckliga. Det är oroväckande om man ställer för höga krav på avkastning på de statliga företagen. Om man gör det är det knappast möjligt att driva dem vidare, trots att man förbättrar järnvägssträckor eller inrättar några nya professurer. Givetvis skall det göras ordentliga satsningar inom företagen på forskning och utveckling. Och det skall göras rejäla satsningar på högskolorna i Norrland.

Det råder även oklarheter när det gäller hur det skall gå till när staten bedriver regionalpolitik med sina bolag, hur man skall köpa samhällstjänster, regionalpolitiska insatser, från sina egna företag. Det skulle vara intressant att höra några exempel på hur Rune Molin tänker sig att detta skall gå till.

Jag vill avsluta med att säga att vi delar Sten-Ove Sundströms uppfattning att samhället, staten och regeringen, har ansvaret för att de värdefulla norrländska basindustrierna utvecklas, att man slår vakt om sysselsättningen och att man gör Norrbotten mindre sårbart för konjunktursvackor än i dag.

Anf. 17 MONICA ÖHMAN (s):

Herr talman! Jag måste säga att det var positivt så här på fredagsmorgonen att en skåning talar om utvecklingen i Norrbotten. Det kanske betyder att även Skåne börjar inse att Norrbotten kan ha problem.

Eftersom jag är kalixbo vill jag speciellt ta upp frågan om ASSI Karlsborgsverken och den oro som jag och, vågar jag nog påstå, hela kommunen känner för industrins framtid.

Jag måste tyvärr säga att industriministerns svar till interpellanterna inte har gjort mig så mycket lugnare.

Ministern pekar i sitt svar på de insatser som har gjorts i länet, bl.a. genom propositionen om särskilda insatser i Norrbottens län m.m. Det är riktigt att detta har varit en bra och nödvändig insats för länet. Det var nog bl.a. tack vare den som vi lyckades vända pessimismen i länet och som gjorde att befolkningen nu åter tror på framtiden.

Dessutom pekar ministern på den proposition om näringspolitik för tillväxt som just nu behandlas av riksdagens näringsutskott. Jag är den första att stryka under att det är infrastruktur som är nödvändig för olika regioners möjligheter att utvecklas.

Men vi i Kalixbygden har ännu inte kommit över de problem som vi drabbades av när sågverket i Karlsborgsverken lades ned. Detta var ett hårt slag för kommunen men, framför allt för de människor som då blev arbetslösa.

Nu kan vi se att problemen har flyttats över till massafabriken och pappersbruket som ligger bara några hundra meter från sågverksområdet, där man nu har aviserat om personalnedskärningar på ca 75 man.

När sågen lades ned fick jag i denna kammare vid en interpellationsdebatt med den dåvarande industriministern några tröstande ord. Han sade bl.a.

att detta är en nödvändig åtgärd för att man verkligen skall kunna satsa på pappers- och massasidan. Jag inser naturligtvis att strukturella åtgärder kan vara nödvändiga, men då måste man också klart markera vilken avsikt man har för framtiden.

Vårt krav är att ASSI nu tar sitt ansvar för en utveckling i Karlsborgsverken. Jag vill påstå att vi aldrig har fått en rejäl chans till detta. Insatserna har under årens lopp varit litet halvdana. Det har inte gjorts speciellt offensiva satsningar maskinellt för framtiden.

För att massafabriken, som i dag fungerar ganska bra, skall fungera ännu bättre behövs pappersbruket, det är där som det stora problemet ligger. Det är ändå det som ger möjligheter till vidareförädling och utveckling och därmed trygghet.

Därför behöver vi nu snabbt få till stånd en utredning om framtiden för hela anläggningen ASSI Karlsborgsverken. Därefter behövs beslut om vilka investeringar som behöver göras och inom vilken tidsram dessa investeringar skall göras. Vad vi absolut inte vill ha är någon översyn som leder till nya pappersdokument. Det tror jag att det finns nog av sedan tidigare.

Jag är medveten om, precis som ministern säger i sitt svar, att det är företagsstyrelserna som har ansvaret för de enskilda företagens utveckling. Men jag kan inte låta bli att tycka att ägaren – i detta fall staten – ändå måste ha en uppfattning om vad man vill med sina företag.

Min fråga till ministern blir alltså: Är industriministern beredd att medverka till att denna utredning kommer till stånd och att det sedan blir en positiv utveckling av ASSI Karlsborgsverken?

Anf. 18 HADAR CARS (fp):

Herr talman! Till styrelsers viktigaste uppgifter hör att fatta beslut om investeringar. Det är i investeringsbesluten som framtiden ligger. Satsar man rätt kan det gå bra för företaget. Satsar man inte alls eller satsar man fel, går det dåligt.

Nu har regeringen föreslagit att man skall ta ifrån styrelserna för de statliga bolagen, däribland LKAB och andra Norrlandsföretag, rätten att själva fatta beslut om sina investeringar och i stället lägga den rätten hos Fortia. Det är ett förvaltningsbolag där den kompakta majoriteten av styrelsen består av förutvarande eller nuvarande fackföreningsrepresentanter och byråkrater. Dessutom är styrelsen starkt koncentrerad till Stockholm, vilket jag kanske inte borde säga, eftersom jag kommer därifrån. Det kan i och för sig vara ett gott tecken, men i princip tror jag att det är bra om beslut fattas i närheten av de människor som är mest berörda.

Därför vill jag fråga industriministern: På vilket sätt gynnas Norrland av att man tar ifrån LKABs styrelse och styrelserna i de andra bolagen deras kanske viktigaste uppgift, att fatta beslut om sina företags framtid och sina företags investeringar?

Anf. 19 Industriminister RUNE MOLIN (s):

Herr talman! Jag vill först göra klart, eftersom flera av talarna har varit inne på Fortias roll, att Fortias roll fastlades av riksdagen i fjol. Den är att förvalta statens aktier i dessa kommersiellt inriktade företag på bästa möj-

liga sätt och se till att det blir en expansiv verksamhet i förvaltningsbolaget. Detta har utvecklats i den bolagsordning som har antagits för Fortia. Det finns ingen som helst ändring i reglerna för Fortia. Det finns inget som helst underlag för det påstående som Hadar Cars gjorde, nämligen att regeringen har föreslagit att man skulle ta ifrån företagsstyrelserna för de företag som ingår i förvaltningsbolaget Fortia deras beslutanderätt när det gäller investeringar. Regeringen har över huvud taget inte vidtagit några andra åtgärder än dem som riksdagen har beslutat om. Sedan har Fortia diskuterat hur de skall utforma sin finansförvaltning. Där har, såvitt jag förstår, inte heller några slutgiltiga beslut fattats. Det pågår en dialog mellan de ingående företagen och Fortia. Fortia kom till för att vi skulle aktivera den statliga företagsverksamheten, utnyttja det kapital som finns i dessa företag på bästa möjliga sätt och med ett enklare system än det vi hade tidigare komma till beslut i strukturfrågor m.m. Den uppgiften kvarstår alltjämt.

Det pågår också en hel del inom Fortiaområdet som rör investeringarna. ASSI fullföljer under 1991 ett tidigare fattat beslut om ett investeringsprogram om totalt 680 milj.kr. ASSI utreder för närvarande också möjligheterna till en kapacitetsökning vid ASSI Kraftliner i Piteå. Vidare pågår löpande investeringar inom LKAB av stor omfattning. Bl.a. har styrelsen fattat beslut om en första etapp för anläggningsarbeten på en ny huvudnivå i Kiruna. I den nya huvudnivån i Malmberget, som invigdes 1989, har drygt 500 milj.kr. investerats. Beträffande SSAB kan nämnas att företaget i Luleå på senare år har gjort stora investeringar i kolinjektion och i en ny slabsmaskin och är i dag en av Europas bästa metallurgier. Totalt uppgår dessa investeringar till i storleksordningen 500 milj.kr. Det görs alltså en hel del investeringar.

Får jag med anledning av alla de konkreta projekt som Sten-Ove Sundström redovisade säga, att det är utomordentlig bra att det i de olika företagen kartläggs vilka förutsättningar som finns. Det är nödvändigt att sådana utredningar pågår kontinuerligt. Det gäller naturligtivis också för ASSIs del. Jag ställer naturligtvis gärna upp på att man skall göra tillräckliga utredningar för att klargöra förutsättningarna för investeringar i Karlsborgsverken. Men rörande alla dessa konkreta projekt har jag icke möjlighet att redovisa någon uppfattning eller ge min värdering till känna. Det jag kan säga är att det är angeläget att olika investeringar kommer till stånd, som gör dessa företag konkurrenskraftiga för framtiden och medverkar till att slå vakt om och utvidga sysselsättningen.

Det jag kan försäkra från ägarsidan är att alla ansträngningar kommer att göras för att skaffa de resuser, det kapital, som behövs för att få till stånd de investeringar som företagsstyrelserna anser vara av den kvaliteten att de ger förutsättningar för lönsamhet. Ägarens uppgift är naturligtvis att vara med och stimulera företagen till denna utveckling, att satsa på framtiden, men också att skaffa det kapital som behövs. Vi har nu, via Fortia, möjligheter att på ett helt annat sätt än tidigare skaffa kapital. Dels ges möjligheter genom de ingående företagens likviditet, dels har vi möjligheter att utöka kapitalet i Fortia genom konvertibla förlagslån, i enlighet med riksdagsbeslutet. Ägarens uppgift är att stödja företagsstyrelserna när de har bra projekt. Jag hoppas att de arbetar intensivt med att få fram sådana. Det är angeläget att

det kommer till stånd nya investeringar i den statliga företagssektorn och i Norrbotten. När de kommer och man får problem med att skaffa kapital för att finansiera dem, kan jag garantera att jag skall medverka med all den kraft jag kan från ägarsidan för att lösa de problemen.

Generellt sett är det naturligtvis viktigt med satsningar i Norrbotten med hänsyn till sysselsättningsläget där och med hänsyn till de speciella problem som finns i de norra delarna av landet. Jag kan informera om att insatser från statens sida under 1980-talet har gjorts med totalt 6,2 miljarder. Det är ingen dålig satsning. Det finns ingen anledning att misstänka att det inte också skulle vara satsningar som kan göras i fortsättningen för att klara de problem som gäller sysselsättningen och den framtida utkomsten för människor som bor i den delen av landet.

Anf. 20 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Jag håller naturligtvis helt med industriministern om det han tidigare har sagt, att det inte kan vara ägarens uppgift att försöka överta företagsledningarnas roll. Självklart kan man inte begära att ägaren skall ta del av alla investeringsbeslut och värdera dem. Det är inte heller det som är meningen. Det vi hela tiden talar om, och som jag har försökt att lyfta fram gång på gång, är de stora, tunga, principiella beslut som måste till för att investeringsprojekten skall komma i gång.

Det finns vissa nödvändiga saker som ägaren måste driva på och ta ställning till om inte företagen skall stagnera. Vi är inne i en sådan period där investeringarna ser ut att stagnera. Jag har räknat upp några av de projekt som är principiellt viktiga för LKAB och SSAB i Luleå. Här måste det vara ägarens uppgift att driva på. Man får inte ständigt köra metallurgin i Luleå, även om den fortfarande kan anses vara den modernaste i Europa, för full fart utan att nyinvestera. Då går man obönhörligt mot en gräns och när man har passerat den har man kört ner hela anläggningen. Därför måste stora och viktiga investeringar till. Det räcker inte bara att förlita sig på att företagsledningarna skall vara beredda att fatta dessa beslut. När det gäller att driva på utvecklingen har ägaren en mycket viktig uppgift. I fråga om LKAB saknas det inte heller pengar. I det här sammanhanget måste anledningen vara att ägaren saknar engagemanget att sätta sig in i problemen. Det är därför jag genom interpellationen vill påpeka för industriministern att det krävs ett bättre engagemang i de frågor som berör basindustrierna. Norrbottens beroende av de statliga basindustrierna är fortfarande mycket stort. De anställda och de som är beroende av dessa företags utveckling har rätt att få veta om ägaren verkligen har intresset att utveckla företagen och i så fall hur. Nu sker faktiskt en neddragning av antalet anställda, och oron ökar.

Konjunkturmässigt kan man aldrig hindra ett företag från att effektivisera sin produktion, rationalisera och ibland, vid sådana här tillfällen, minska något på personalen. Då måste man se till att bredda basen. Industriministern har nyligen kommit hem från en resa under vilken han studerat hur man gör i t.ex. Japans stålindustrier, om man skall tro artiklar i massmedia. Där finns konkreta exempel på hur man gör för att utveckla och bredda basen för produktionen. Fortsätter man på samma sätt som nu sker vid SSAB i Luleå, kommer det företaget att rationalisera bort sig självt inom loppet av några

år. Därför måste jag upprepa frågan: Är industriministern nu beredd att trycka på knappen för att ge stöd och driva på de finansiellt stora investeringarna i basindustrierna i Norrbotten?

Anf. 21 ROLF L NILSON (v):

Herr talman! Vi i vänsterpartiet har som enda parti utöver socialdemokraterna medverkat vid tillkomsten av Fortia. Vi har gjort det därför att vi trodde att det var en god idé. Vi tror fortfarande att det är en god idé, ett sätt att bättre utöva det statliga ägandet, att effektivisera det och att öka ägarengagemanget.

Mot den bakgrunden är det viktigt att undanröja alla eventuella missuppfattningar eller oklarheter när det gäller Fortias ledning å ena sidan och ledningen i dotterbolagen å andra sidan.

I Svenska Dagbladet i dag redovisas LKABs resultat och även en del tankar som inger förhoppningar när det gäller denna utveckling. LKABs ordförande säger att man nog skall kunna resonera sig samman och komma överens om hur saker och ting skall hanteras. Jag tycker att det är positivt. Jag tycker också att det är positivt att Rune Molin säger att man inte skall beskära styrelsernas befogenheter och att styrelserna givetvis skall ta ansvar för de företag som de har att styra.

Bl.a. Sten-Ove Sundström har sagt att det finns intressanta investeringsobjekt. I fråga om LKAB finns det också ett "intjänat kapital" vad gäller de här objekten. Då är det också nödvändigt med markeringar från ägarens sida om att sådana investeringar önskas.

Jag tycker också att det krävs markeringar om att investeringar, satsningar på forskning och utveckling behöver göras inom hela basindustrisektorn – framför allt med tonvikt på miljöinvesteringar och en omställning av produktionen, så att denna blir effektivare, mindre nedsmutsande och mera resurssnål. De stora basindustrierna i norra Sverige, jag tänker då på Norrbotten, kan bidra till ett minskat tryck beträffande koldioxidtaket genom en övergång till en mera miljövänlig produktion. Det här har vi i vänsterpartiet tagit upp i en motion till detta riksmöte.

Det finns säkert många områden där det kunnande som finns och de produktionsapparater som finns inom basindustrin kan användas för att göra vettiga miljösatsningar. Sprit som drivmedel behöver inte nödvändigtvis produceras av säd eller potatis, utan trä kan också användas som råvara.

Anf. 22 MONICA ÖHMAN (s):

Herr talman! Industriministern säger att 6,2 miljarder har satsats under 80-talet. Ja, det är säkert riktigt. Ingen av oss betvivlar riktigheten i det påståendet. Ingen av oss har heller gjort något som helst uttalande om att detta inte skulle vara bra. Det här har ju varit nödvändigt för Norrbotten. Men det är mot den bakgrunden som vi känner en osäkerhet. Man undrar ju. 6,2 miljarder har alltså satsats. Men sedan går det inte att fortsätta med den här utvecklingen. Det är alltså därför som vi känner oro.

Så något om pappersbruket i fråga. När jag var liten – också jag har varit liten – och började i skolan byggdes pappersbruket. Många av de maskiner som i dag finns i detta pappersbruk och som fortfarande så att säga rullar på

har alltså funnits där ända sedan min barndom. Jag har varit med om att det har kommit besked om att satsningar skulle göras. Jag kommer ihåg att det kom besked 1978 om att en halv miljard skulle satsas. Adress: Karlsborgsverken.

Men det blev bara drygt hälften av det som satsades som hamnade i Karlsborgsverken. Resten hamnade hos andra ASSI-anläggningar. Det värsta av allt var att det som kom till Karlsborg hamnade i balansräkningen, inte i maskiner. Vi känner oro. Men vi har så att säga varit med förr och vi vet att saker och ting har gått värdshuset förbi vid andra tillfällen.

Ministern nämner exempelvis Kraftliner i Piteå. Ja, det är bra. Där behövs det också sysselsättning. Men min fråga gällde Karlsborgsverken.

Om jag tolkar ministern rätt, innebär svaret att man är positiv till att det görs en utredning och till att det verkligen blir en översyn beträffande det som behöver göras. Till slut säger industriministern att ägaren skall göra allt som tänkas kan för att få fram pengar till nödvändiga investeringar. Om min tolkning av svaret är riktig är jag nöjd.

Anf. 23 HADAR CARS (fp):

Herr talman! Det är ordentliga örfilar som Sten-Ove Sundström och Monica Öhman ger industriministern när de kommer med sina anklagelser om bristande handlingskraft. Men ni tillhör väl alla tre samma parti. I varje fall är det samma partibeteckning efter era namn i riksdagens förteckning. Alla tre är ni alltså socialdemokrater. Jag skall inte lägga mig i ert interna gräl. Det är i varje fall intressant att notera detta gräl.

Fortia är industriministerns högra arm. På Fortias bolagsstämma utövas rösträtten över samtliga aktier av en tjänsteman från industridepartementet. Ordförande i Fortia är en tidigare statssekreterare hos industriministern. Jag ser att industriministern skakar på huvudet. Jag har uppenbarligen fel i det fallet. Men nog handlar det väl om en tidigare statssekreterare. Jag ber om ursäkt. Jag hör att industriministern gör en korrigering. Det gäller alltså verkställande direktören i Fortia. Genom styrelsens sammansättning råder det inte något som helst tvivel om att det är industriministern som har det fulla ansvaret för vad Fortia gör.

Fortia har, herr talman, fattat beslut om en centralisering av finansförvaltningen. Dessutom skall, såvitt vi här i riksdagen förstår, beslut om större investeringar inom den sektor som Fortia kontrollerar fattas av Fortias styrelse. Detta har föranlett en diskussion i pressen och även interpellationer här i kammaren, vilka ännu inte har besvarats.

Min fråga till industriministern är alltså på vilket sätt en sådan här centralisering av beslutsfattandet – dvs. styrelserna i de underställda bolagen fråntas ansvaret för investeringsbesluten – skulle gynna Norrland. Det svar industriministern har gett är att någonting sådant över huvud taget inte är aktuellt, att det hela inte är klart och att det råder osäkerhet. Vad som skall komma ut av de diskussioner som har förts i Fortia vet man inte.

Herr talman! Jag gör tolkningen att regeringen nu är beredd att slå till reträtt i fallet Fortia och att låta styrelserna i bolag som sorterar under Fortia själva bära ansvaret i fråga om investeringsbesluten. Har jag tolkat industriministern rätt, eller kommer vi att få se mer av industriministerns vinglande

fram och tillbaka i hans svar på denna min fråga? Dess värre har jag inte rätt till ytterligare inlägg i den här debatten.

Anf. 24 Industriminister RUNE MOLIN (s):

Herr talman! Regeringen kan rimligtvis inte slå till reträtt, eftersom något förslag av den innbörd som Hadar Cars här talar om inte har lagts fram. Det ankommer på Fortias styrelse att bestämma hur verksamheten skall organiseras för att de mål som riksdagen har satt upp för verksamheten skall kunna uppnås när det gäller att åstadkomma en effektiv förmögenhetsförvaltning av de statliga tillgångarna här. Någon reträtt från regeringens sida kan det alltså inte vara fråga om. Vi har bara fullföljt de beslut som riksdagen har fattat och som återfinns i bolagsordningen.

Fortias styrelse för diskussioner, och man är också ansvarig för den här verksamheten. Därest man icke skulle fullfölja de intentioner som finns, får vi naturligtvis titta på konsekvenserna i det sammanhanget.

Sten-Ove Sundström vill att jag skall trycka på knappen, som man säger, för principiella investeringar. Jag tror att det är en klok ordning att det är företagsledningarna som skall redovisa vilka investeringar som de anser vara nödvändiga och som trycker på knappen för dessa. I den mån det fattas kapital för att klara de investeringar som betraktas som nödvändiga och viktiga för den framtida utvecklingen har man naturligtvis att gå till ägaren, Fortia, som i sin tur har att försöka lösa problemet. Självfallet kan man då vara beroende av beslut från regeringens och riksdagens sida. Men det skall vi hantera på ett sådant sätt att vi klarar satsningar på de olika företagen så att dessa kan utvecklas.

Men att här, utan att det finns ett ordentligt underlag, deklarera ett ställningstagande beträffande enskilda investeringar – det må vara principiellt eller på något annat sätt – är något som jag inte tänker medverka till. Jag har den uppfattningen att en styrelse, om vi så att säga lägger ett förtroende i denna styrelses hand, skall med förtroende utöva ledningen för företaget. Detta inkluderar också att nödvändiga beslut fattas. Om någon kommer till ägaren och ber om råd, skall vi naturligtvis ge sådana. Och om någon kommer till ägaren och begär resurser för ett fullföljande här, får vi försöka klara det också. En förutsättning för att vi skall kunna få kompetenta styrelser och en bra utveckling i företaget är att man tar det fulla ansvaret för den verksamhet som man har ansvar för. Det är en ordning som jag tänker upprätthålla. Jag tänker icke gå in på en linje som innebär att vi från politisk sida uttalar oss om vilka investeringar som skall göras eller icke göras. I stället handlar det om hur marknaden ser ut, om bedömningar av framtida möjligheter för olika investeringar, om ekonomiska kalkyler osv. Företagsledningarna, företagsstyrelserna, har mycket bättre möjligheter att klara dessa saker än riksdagen eller regeringen.

Rolf L Nilson anser det angeläget att undanröja meningsskiljaktigheterna i Fortiabolagen. Det kan vi vara helt överens om. Jag tror inte heller man får lita för mycket på den tidningsdebatt som förs. Där finns mycket politiska förtecken. Det märker man inte minst av Hadar Cars inlägg tidigare här.

Jag kan inte tänka mig annat än att det är ett intresse från alla håll i den statliga företagssektorn att hitta regler som gör att det blir en bra utveckling,

bra kommunikationer mellan de olika delarna, och som leder till en bra utveckling för dessa företag. Det måste vara Fortias inställning, och naturligtvis också den inställning som de ingående bolagen har.

Anf. 25 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Jag skall inte upprepa mina frågor till industriministern om de stora och principiellt viktiga investeringarna. Anledningen till att jag ställde mina frågor i denna kammare var att jag trodde, eftersom dessa krav är så välkända i vårt län bland de anställda och dem som känner företagens bakgrund, att de också var välkända för industriministern. Jag noterar nu att så inte är fallet.

Det är naturligtvis riktigt som Rune Molin säger, att företagsledningen har det direkta ansvaret. Men ägaren har ändå ett huvudansvar. Man kan aldrig som ägare avsäga sig sitt ansvar för att företagen skall leva vidare och för att de skall kunna anpassa sig till den atmosfär som krävs för att internationellt kunna hävda sig. Vi vet att det är dags för ett nytt stort investeringskliv på hela den statliga företagssektorn i Norrbotten.

Tidigare har vi kunnat klara ut dessa saker. Det har varit angeläget att få raka besked från industriministern på vilket sätt det skall ske. Det har också skett, och därför har dessa industrier den ställning som de har i vårt nordligaste län. Det innebär en trygghet, och genom satsningarna av socialdemokratiska regeringar har vi kunnat se hur företagen har utvecklats. Därför är det dags att den oro som ökar i takt med lågkonjunkturer och i takt med de strukturella förändringarna stillas genom att ägaren åter uttalar sitt ansvar, att ägaren talar om att man är beredd att stödja den typen av stora och principiellt viktiga investeringar. Kan man inte göra det tycker jag att Rune Molin bör pröva att lämna över ansvaret till den som kan. Nu tror jag att industriministern kan. Eftersom Rune Molin inte har kunnat svara på mina frågor i dag och jag vet att han kommer upp till Norrbotten den 14 april för att där delta i vår distriktskongress, hoppas jag att han vid det tillfället kan ge ett konkret besked i dessa stora, viktiga och för oss i Norrbotten angelägna frågor. Den 14 april hoppas jag alltså att Rune Molin ger ett konkret besked på frågan vad som händer med basindustrierna. Kommer ägaren att stödja de stora och tunga kraven på investeringar för utvecklingen i framtiden i Norrbotten?

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Svar på interpellation 1990/91:157 om samarbetet mellan tull och polis

Anf. 26 Statsrådet ERIK ÅSBRINK (s):

Herr talman! Med utgångspunkt i ett konkret ärende angående samlokalisering och utökat samarbete mellan tull och polis vid tullstationen i Fiötningen och polisen i Idre har Leo Persson ställt följande frågor till mig om samarbetet mellan tull och polis.

1. På vilket sätt kan man stimulera till ökat sambruk inom tull och polis?
2. Hur ställer sig statsrådet till projekt av typ samlokalisering av tull och polis i Idre?
3. Hur kan man lösa frågan om gränsdragningen mellan att vara gränsuppsyningsman och passkontrollant?

Leo Persson har också frågat mig om skälen för vissa ställningstaganden som gjorts av tullens organisationsutredning beträffande Charlottenberg och Kristinehamn.

Som också Persson framhållit är frågan om samarbete i Flötningen och Idre föremål för generaltullstyrelsens prövning. Vidare är tullens organisation för närvarande föremål för riksdagens prövning. Jag är därför inte nu beredd att diskutera de speciella ärenden som Leo Persson tar upp. Från mer allmänna utgångspunkter vill jag dock framhålla följande om samarbetet mellan tull och polis.

Från statsmakternas sida har i flera olika sammanhang understrukits betydelsen av att möjligheterna till samarbete mellan tull och polis tas till vara för att få en så effektiv och rationell kontroll- och serviceverksamhet som möjligt. Detta sker också på flera sätt. Särskilt på narkotikabekämpningens område har det sedan länge funnits en väl fungerande samverkan mellan tull och polis i den praktiska verksamheten. Så har t.ex. tullens spaningsregister, SPADI, redan från början byggts upp och kopplats till polisens allmänna spaningsregister, ASP. För att stärka samarbetet finns också numera personal från polisen hos tullkriminalen och från tullen hos rikskriminalen.

Regeringens aktionsgrupp mot narkotika har i uppdrag att ta initiativ till att befintliga resurser hos myndigheterna utnyttjas effektivare och att samordningen stärks. I gruppen finns både tullen och polisen representerad. Aktionsgruppen väntas lämna sin rapport till sommaren 1991.

Ett fördjupat samarbete mellan tull och polis även på andra områden övervägs såväl inom regeringskansliet som mellan berörda myndigheter. Det gäller bl.a. sådana frågor som den internordiska passkontrollen och utökade befogenheter för tulltjänstemännen i samband med landgränsbevakningen i framför allt glesbygden.

Statsmakternas ställningstagande i EG-frågan kommer att innebära stora förändringar för bl.a. tullverksamheten. Ett omfattande analysarbete kommer att göras inom den närmaste tiden för att klarlägga de omedelbara effekter som ett medlemskap i EG skulle medföra för tullens verksamhet. Självfallet kommer i detta arbete, liksom i det generella arbetet som bedrivs såvitt gäller offentlig förvaltning, att övervägas vilka samordnings- och samverkansmöjligheter som finns.

Som jag nu redovisat är ett flertal projekt på gång som syftar till att stärka samarbetet mellan tull och polis och mera allmänt effektivisera den offentliga verksamheten. De av Persson aktualiserade frågorna kommer att tas upp i de nu beskrivna sammanhangen.

Anf. 27 LEO PERSSON (s):

Herr talman! Jag vill till statsrådet Erik Åsbrink framföra tack för det svar som jag erhållit och där han faktiskt beskriver att det finns ett stort intresse

för att arbeta för ett ökat samarbete mellan tull och polis. Jag vill dock ställa en följdfråga som berör det som statsrådet beskriver som ett fördjupat samarbete mellan tull och polis och då framför allt i glesbygden. På vilket sätt vill man från regeringens sida påskynda och stimulera samordningen eller samarbetet mellan tull och polis och i vissa fall naturvårdsverket och naturvårdsenheten på länsstyrelserna i arbetet med gränsbevakningsuppgifter, såsom jakt och fisketillsyn, skyddsområdestillsyn, tillsyn och skötsel av gränsmarkeringar, tillsyn inom naturvården samt deltagande i fjällräddning?

Det råder i dag oklarheter i vissa delar, bl.a. det som avser naturvårdstillsyn och terrängkörningslag och där direkta hänvisningar i lagtexter saknas.

Jag tycker att naturvårdslagen och terrängkörningslagen kunde ändras så, att en gränsbevakningsstjänsteman får samma befogenhet som en polisman att kontrollera rätten att uppehålla sig i och köra i terräng med motordrivet fordon samt rätt att ta egendom i beslag som har betydelse för utredning om brott mot naturvårdsföreskrifter.

Jag skulle också vilja lyfta fram en annan fråga, som har med de goda föresatserna att stimulera samarbetet mellan tull och polis att göra, nämligen det som statsrådet berör om passkontrollen i de nordiska länderna. Är det nödvändigt att anställa speciella passpoliser eller passkontrollanter i så stor omfattning som nu sker med anledning av att regeringen överväger att ge gränsbevakningstjänstemännen denna uppgift? Man borde kunna åstadkomma rationaliseringsvinster genom att ändra nuvarande regler och införa en generell regel om att tullpersonal med utbildning utför s.k. internordisk passkontroll.

Detta skulle faktiskt kunna bidra till besparingar, och den befintliga tullpersonalen skulle i större utsträckning kunna beredas arbetstillfällen vid den nu pågående omorganisationen, som bygger på ToR-utredningen.

Avslutningvis vill jag fråga statsrådet vad som avses med att de av mig aktualiserade frågorna kommer att "tas upp i de nu beskrivna sammanhangen", som statsrådet avslutar sitt svar med.

Jag förstår att det är svårt att ta ställning till enskilda projekt, men jag undrar om statsrådet har någon uppfattning om vad som bör vara skälig tidsram för rikspolisstyrelsen och generaltullstyrelsen att behandla ett så enkelt ärende som det omnämnda projektet avseende samarbete mellan tullen i Flötningen och polisen i Idre, där parterna lokalt är eniga om uppläggningen. Det aktuella projektet har nu handlagts sedan början av 1989.

Anf. 28 Statsrådet ERIK ÅSBRINK (s):

Herr talman! Leo Persson ställde i sin replik några nya frågor som jag skall försöka att besvara. Det gällde för det första ett utökat samarbete i gränsområdena mellan naturvårdsverket och naturvårdsenheterna på länsstyrelserna. För det andra gällde det passkontrollerna och i vilken mån man kan överföra uppgifter på det området till tullpersonalen. Och för det tredje gällde det vad som kan vara en skälig tidsram för att man skall kunna fatta beslut i den nu aktuella frågan om Flötningen och Idre.

På de två första frågorna har jag inte möjlighet att i dag ge något definitivt och konkret besked. Jag vill uttala mig mer allmänt och säga att vi naturligtvis i vårt fortsatta arbete tillsammans med de berörda myndigheterna skall

eftersträva en så rationell och effektiv verksamhet som möjligt och ta vara på de rationaliseringsmöjligheter som kan finnas.

I det sammanhanget kan ett utökat samarbete mellan olika myndigheter vara av värde. Det gäller, tror jag, framför allt i glesbygden. Eftersom samhället och myndigheter ofta har en förhållandevis liten bemanning är det ofta en fördel om man kan få till stånd ett samarbete. Det pågår redan på en rad olika håll, men jag är övertygad om att det kan byggas ut ytterligare. Jag är positiv till det och utgår från att vi kommer att se sådana resultat framöver.

När det gäller tidsramen för tullen och polisen att ta ställning till frågan om ett utökat samarbete i Flötningen och Idre, kan jag inte ge något definitivt besked av den anledningen att det inte är regeringen utan myndigheterna som har att fatta besluten. Jag har ändå anledning att förmoda att ett beslut kan fattas under våren, så att vi därför kan få besked om hur man ställer sig till detta.

Jag vill inte blanda mig i hanteringen, men jag kan säga så mycket att det finns fördelar som kan uppnås på området. Jag menar dock att man också bör beakta ett kommande EG-medlemskap och vilka konsekvenser ett sådant kan få för Sverige och Norge. De bör finnas med i bilden när man fattar besluten i frågan.

Anf. 29 LEO PERSSON (s):

Herr talman! Jag tackar Erik Åsbrink för dessa ytterligare synpunkter. Jag förstår att det är svårt för honom att gå in på detaljfrågor. Den viljeinriktning som uttalas från regeringen är att man skall eftersträva en bättre samverkan mellan tull och polis.

I svaret finns det ändå något jag skulle vilja fördjupa mig i ytterligare. Det gäller den genomförandegrupp som generaltullstyrelsen tillsatt med anledning av ToR-utredningen och dess förslag om frysning av organisationen i avvaktan på belysning av effekterna på tullverksamheten av en eventuell EG-ansökan.

Sammanfattningsvis skulle detta innebära att dagens organisation fryses med undantag för nedläggningen av tullmyndigheterna i Charlottenberg, Kristienhamn och några andra. Det finns också ett sparkrav i ToR-förslaget som har påförts Östersunds och Karlstads tulldistrikt. Jag upplever att man är i färd med att genomföra detta, trots att Erik Åsbrink säger att vissa delar av det är under behandling i riksdagen.

Jag menar att man hos tullmyndigheterna i Charlottenberg och Kristinehamn klart kan inse att dagens arbetsbelastningar inte överensstämmer med ToR-utredningens intentioner. Jag tycker att generaltullstyrelsen måste få i uppdrag att ytterligare belysa frågan om det verkligen föreligger behov av en nedläggning av verksamheterna i Charlottenberg och Kristinehamn.

Vad gäller enheten i Flötningen så föreslås neddragning från nuvarande fem grupper till tre trots att man i ToR talar om att det skall vara fem minigrupper för att de skall kunna arbeta effektivt.

Detta uppdrag till generaltullstyrelsen skulle också överensstämma med det som statsrådet säger om att ett omfattande analysarbete kommer att göras den närmaste tiden för att klarlägga de omedelbara effekterna som bl.a. ett medlemskap i EG skulle medföra för tullens verksamhet.

Jag skulle gärna vilja ha en kommentar till det sistnämnda.

Anf. 30 Statsrådet ERIK ÅSBRINK (s):

Herr talman! Jag vill först understryka att jag inte är beredd att diskutera enskilda ärenden som handläggs av berörda myndigheter. Jag menar att den ordning vi har fastställt har mycket som talar för sig. Vi har valt det sättet att arbeta. Inom de ramar som riksdag och regering fastställer är det sedan generaltullstyrelsens sak att mera i detalj utforma en ändamålsenlig organisation. Jag anser att vi skall behålla den ordningen också i framtiden.

Jag har dock inhämtat att beslutet beträffande tullmyndigheten i Charlottenberg, som har fattats av tulldirektionen, inte direkt är föranlett av ToR. Man samordnade verksamheten i Charlottenberg och Eda och kunde därigenom till följd av det nya tulldatasystemet uppnå vissa besparingseffekter.

När det gäller tullstationen Kristinehamn kan jag säga är också det en fråga som sammanhänger med tulldatasystemet. Där har man uppenbarligen från generaltullstyrelsen gjort bedömningen att detta är arbetsuppgifter som i framtiden kan utföras från Karlstad.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades

Proposition
1990/91:130 till justitieutskottet

Motionerna
1990/91:K37–K42 till konstitutionsutskottet
1990/91:Sf35–Sf42 till socialförsäkringsutskottet

5 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades

Propositionerna
1990/91:126 Följdlagstiftning med anledning av den nya summariska processen, m.m.
1990/91:129 Ändringar i rättegångsbalken m.m.

Finansutskottets betänkanden
1990/91:FiU13 Vissa anslag inom finansdepartementets verksamhetsområde
1990/91:FiU14 Anslag till civildepartementet

Skatteutskottets betänkanden
1990/91:SkU15 Anslag till tullen m.m.
1990/91:SkU16 Importrutiner i ett datoriserat tullförfarande, m.m.

Kulturutskottets betänkanden
1990/91:KrU15 Anslag på massmedieområdet

Arbetsmarknadsutskottets betänkanden
1990/91:AU11 Arbetsmarknadspolitiken
1990/91:AU12 Arbetslivsfrågor
1990/91:AU16 Arbetslivsforskningens organisation m.m.
1990/91:AU18 Statlig personalpolitik
1990/91:AU19 Anslag till arbetsmarknadsdepartementet m.m.

Bostadsutskottets betänkande
1990/91:BoU9 Vissa fastighetsrättsliga lagstiftningsfrågor

6 § Anmälan om interpellation

Anmäldes att följande interpellation framställts

den 21 mars

1990/91:174 av *Ove Karlsson* (s) till arbetsmarknadsministern om den befarade arbetslösheten i Kopparbergs län:

Efter flera år av positiv utveckling i Kopparbergs län med hög sysselsättning och nettoinflyttning märks nu en avmattning i konjunkturen. Mycket tyder på att arbetslösheten kommer att öka kraftigt. Utvecklingen är mycket oroande, i några kommuner dramatisk. Befintliga prognoser tyder på att det är glesbygdskommunerna samt Ludvika och Smedjebacken som kommer att drabbas allra värst.

Med en konjunkturdämpning, som nu börjat visa sig, har strukturförändringar aktualiserats, både personalminskningar och totala nedläggningar inom såväl industri som andra näringar. Ett antal större sådana strukturförändringar har aviserats i länet under den senaste tiden. I Malung uppgår t.ex. antalet varsel till 250. En aktuell jämförelse visar att dessa siffror svarar mot 5 000 varsel om de lagts i Malmö.

Under januari var antalet nyanmälda lediga platser i länet 30 % lägre än motsvarande tid i fjol. Under januari månad nyinskrevs drygt 2 500 personer som arbetssökande vid länets arbetsförmedlingar. Det är en ökning med 6 %. Vid januari månads utgång fanns 4 224 arbetslösa arbetssökande i Kopparbergs län. Detta motsvarar 2,4 % av länets befolkning i arbetsför ålder. Fördelningen på länets kommuner är emellertid mycket ojämn.

Det är viktigt att bygga upp en genomarbetad handlingsberedskap och att nu utnyttja erfarenheter från tidigare lågkonjunkturer. Vi måste klara såväl lågkonjunktur som aviserade strukturproblem.

Arbetslinjen bör hävdas starkt även under den kommande lågkonjunkturen. Då kan den direkt öppna arbetslösheten hållas nere. De arbetssökande, som inte får arbete på den ordinarie arbetsmarknaden, måste erbjudas möjligheter till utbildning eller någon form av tillfällig sysselsättning. Satsningarna måste inriktas på att vidga och stärka den enskildes position på arbetsmarknaden. Det behövs redan nu ytterligare beredskapsarbetsplatser.

I vissa kommuner drabbas ungdomen mycket hårt av den ökande arbetslösheten. För dessa behövs speciella insatser.

Med hänvisning till vad som redovisats ovan vill jag fråga arbetsmarknadsministern vilka åtgärder som planeras för att mildra den befarade ökningen av arbetslösheten i Kopparbergs län.

7 § Anmälan om frågor

Anmäldes att följande frågor framställts

den 21 mars

1990/91:477 av *Hugo Hegeland* (m) till statsrådet Erik Åsbrink om fyllnadsinbetalningen av preliminärskatt:

Till följd av de kraftigt och sent under 1990 höjda taxeringsvärdena på fastigheter kommer många villaägare att drabbas av klart högre skatt för inkomståret 1990 än vad som motsvarar den preliminära källskatten för detta år. De kan därför få problem med fyllnadsinbetalningen den 30 april i år. Med anledning härav vill jag fråga:

Är regeringen beredd att höja gränsen för fyllnadsinbetalning av preliminärskatt så att villaägare icke orättvist drabbas av en hög straffränta på överskjutande skattebelopp eller beredd att vidta annan åtgärd som kompenserar villaägarna för denna oförutsedda skattehöjnings konsekvenser?

1990/91:478 av *Arne Andersson* i Ljung (m) till försvarsministern om den framtida utrustningen av vissa armébrigader:

Regeringens hållning är att ett nytt långsiktigt försvarsbeslut skall fattas inom oförändrad ekonomisk ram.

För att åstadkomma detta har för arméns vidkommande en idé om en kärnmodell diskuterats. Kärnmodellen skulle innebära att av arméns nuvarande 21 brigader skulle cirka hälften "spetsas", dvs. ges fullgod utrustning medan den andra hälften inte skulle underhållas.

Den fråga som då naturligen måste ställas är: Vad avser regeringen föreslå att man tillför de prioriterade brigaderna för att den tänkta förbättringen skall komma till stånd?

Vill förvarsministern redogöra för hur de prioriterade brigaderna kommer att rustas/upprustas i händelse av ett beslut i enlighet med kärnmodellen?

1990/91:479 av *Knut Wachtmeister* (m) till statsrådet Erik Åsbrink om möjlighet för riksskatteverket att begära förhandsbesked:

Genom att skatterättsnämnden nu bryts ut ur riksskatteverket öppnas möjlighet för RSV att självt kunna begära förhandsbesked.

Genom att begära ett fiktivt förhandsbesked undviker man att behöva

föra ett enskilt ärende den långa vägen genom rättsinstanserna för att skapa ett önskvärt prejudikat.

Avser statsrådet förelägga riksdagen ett förslag som möjliggör ett sådant praktiskt förfarande?

1990/91:480 av *Bengt Harding Olson* (fp) till försvarsministern om Skånes pansarförband:

Försvarsdebatten böljar fram och tillbaka och just nu extra intensivt. Åsikterna varierar med stor spännvidd från att försvaret bör förstärkas till att försvaret helt skall läggas ned. Många debattörer inkl. överbefälhavaren och arméchefen har engagerat sig, och nu har t.o.m. försvarsministern uttalat sig.

Försvarsmaktens ställning blir alltmer oklar. Stor oro har också spritt sig till både folket och militären. Så har skett genom försvarsministerns tal den 3 februari 1991 i Lycksele och då särskilt genom hans uttalande om pansarvapnet i Sydsverige.

Försvarsministerns mening tycks uppenbarligen vara att pansarvapnet inte har någon "framtid" i söder. Detta borde rimligen innebära att P 2 i Hässleholm, P 6 i Kristianstad och P 7 i Ystad/Revinge riskerar nedläggning, varefter samtliga stridsvagnar kan skickas norrut till bl.a. Mälardalen.

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

Är det försvarsministerns avsikt att avveckla pansarförband i Skåne?

1990/91:481 av *Barbro Sandberg* (fp) till socialministern om bilstöd till kortväxta:

Ett nytt och bättre bilstöd till handikappade genomfördes den 1 oktober 1988. Folkpartiet liberalerna har i flera motioner påpekat vissa brister som vi anser måste rättas till.

Bestämmelserna i 2 § första stycket i förordningen tillämpas mycket godtyckligt. Nu visar det sig t.ex. att personer som fått bilstöd enligt tidigare normer, alltså då förvärvsarbete eller studier var kriteriet för berättigande, inte längre får bilstöd. Vi vet i dag att socialförsäkringsnämnderna avslår ansökan från bl.a. kortvuxna. Bilen är oftast nödvändig för att dessa personer skall kunna arbeta. Skall de tvingas sluta sina arbeten?

Vad avser statsrådet vidta för åtgärder för att hjälpa människor i ovan nämnda situation?

1990/91:482 av *Birger Andersson* (c) till finansministern om nya åtgärder för primär- och landstingskommunerna:

I bil. 9 (finansdepartementet) till budgetpropositionen står bl.a.:

"Kommuner och landsting åläggs inte nya uppgifter utan att de samtidigt ges möjlighet att finansiera eventuella nya åtaganden med andra medel än höjda skatter."

Regeringen har därefter i rask takt lagt flera propositioner, som kommer att medföra stora ekonomiska påfrestningar för kommunerna.

Jag vill fråga finansministern:

Anser finansministern att finansieringen av de för kommunerna kostnadskrävande förslag, som läggs i olika propositioner, är i överensstämmelse med ovanstående citat ur bil. 9 till budgetpropositionen 1991?

1990/91:483 av *Görel Bohlin* (m) till kommunikationsministern om avreglering av den inrikes luftfarten:

I går, den 20 mars, träffades överenskommelse mellan de skandinaviska länderna och EG om avreglering av luftfarten, internationellt. Konkurrensutredningen föreslog en mycket längre gående avreglering än det parallellkoncessionssystem, som regeringen föreslår i proposition 87 vad gäller inrikesflyget.

Mot bakgrund av att en avreglering av internationell trafik nu kommer till stånd, vilket enligt resonemang i flera propositioner och betänkanden leder till ökad konkurrens och därmed stimulerar utvecklingen, vill jag fråga kommunikationsministern:

Vad är skälet till regeringens försiktighet vad gäller avreglering av den inrikes luftfarten?

1990/91:484 av *Görel Bohlin* (m) till statsrådet Maj-Lis Lööw om asyl för personer som förföljs på grund av sin religion:

En syriansk familj i Sigtuna vars hela släkt och familj numera bor i Sverige blev i februari i år utvisad från Sverige. Familjen gömmer sig nu i Istanbul. Familjen är, liksom tidigare alla släktingar, förföljd för sin kristna tro. Familjens namn är Karademir.

Jag vill fråga invandrarministern:

Är det mer motiverat att låta människor förföljda för sin politiska övertygelse få stanna i Sverige än att låta dem som förföljs för sin kristna tro stanna här?

den 22 mars

1990/91:485 av *Mona Saint Cyr* (m) till arbetsmarknadsministern om kommunernas ansvar för sysselsättningen:

Vid arbetsmarknadsministerns besök i Östergötland nyligen påstod hon, att det är kommunernas ansvar att ordna sysselsättningen, då företag läggs ner eller flyttar (Ödeshög, Horn i Kinda).

Är detta en ny policy från regeringens sida?

1990/91:486 av *Ragnhild Pohanka* (mp) till utrikesministern om demokratiseringen av den turkiska delen av Kurdistan:

Under den spontana frågestunden torsdagen den 21 mars ställde jag en fråga om utrikesministern och regeringen kunde tänka sig att stödja kur-

derna i deras frihetskamp. Svaret var i en positiv anda, dock utan konkreta förslag om vad Sverige är berett att göra. Tiden var också alltför kort för att ge något uttömmande svar. Men när vi återigen fick höra den gamla frasen om att en demokratisering pågår i turkiska delen av Kurdistan måste jag ställa en fråga till.

På vilka fakta stöder utrikesministern denna åsikt?

1990/91:487 av *Margareta Fogelberg* (fp) till utrikesministern om Sveriges relationer till Cuba:

Vartefter de kommunistiska regimerna i Östeuropa kollapsat har hoppet ökat om att ett mirakel skall inträffa också i Cuba. Både i och utanför republiken finns kubanska MR-grupper och demokratigrupper som hoppas att mer än 30 år av kommunistisk diktatur skall övergå i en folkvald, demokratisk ledning. Med fredliga medel vill man nå en förändring liknande den i Polen och Tjeckoslovakien.

I slutet av 1990 bildades Den Cubanska Demokratiska Plattformen. "Plattformen", som har sin bas i Madrid med förgreningar in i Cuba, är en partiövergripande organisation bestående av konservativa, liberaler, socialdemokrater och kristdemokrater.

Jag vill fråga utrikesministern:

Är den svenska regeringen beredd att ge politiskt och moraliskt stöd till den framväxande kubanska demokratirörelsen, Den Demokratiska Plattformen?

1990/91:488 av *Berndt Ekholm* (s) till utrikesministern om spänningarna mellan olika folkgrupper i Mellanöstern:

Konflikten Irak–Kuwait och kriget mellan Irak och FN-alliansen har skapat nya spänningar mellan olika folkgrupper i Mellanöstern.

Inne i Irak har utbrutit regelrätta strider mellan irakier trogna Saddam Hussein och hans motståndare. Också etniska strider rasar.

I skuggan av det kaos, som råder i Irak, utspelas fortsatta övergrepp i Kuwait. Dessa är orsakade av de spänningar, som främst kriget medfört. Tidigare övergrepp mot kuwaitier har nu följts av hämndaktioner riktade mot de många palestinier, som lever och arbetar i detta land.

Rapporterna är många om blodig hämnd, som drabbar oskyldiga palestinier med hänvisning till att palestinska organisationer givit Saddam Hussein stöd under Gulfkonflikten.

Vilka åtgärder är regeringen beredd att medverka till för att förhindra mer blodspillan i Kuwait samt öka palestiniernas säkerhet i området?

1990/91:489 av *Håkan Holmberg* (fp) till justitieministern om möjligheterna att göra närradioprogram under pågående straffverkställighet m.m.:

Det väcker med rätta uppmärksamhet när personer som dömts till fängelsestraff ibland fortsätter att bedriva sin verksamhet, t.ex. narkotikahandel eller olika former av ekonomisk brottslighet, från fängelset. Inom kort kom-

mer Ahmed Rami, ansvarig utgivare för närradiostationen Radio Islam i Stockholm, att börja avtjäna fängelsestraff för hets mot folkgrupp. Rami dömdes först i Stockholms tingsrätt och därefter i Svea hovrätt på rekordmånga punkter för hets mot judar av omisskännligt nazistiskt slag och fick efter tingsrättens dom sitt sändningstillstånd indraget av närradionämnden i ett år. Nu har detta år gått till ända och Rami har börjat sända sin propaganda på nytt. Han har dessutom offentligt förklarat att han avser att spela in program i fängelset för uppspelning i Radio Islam.

Mot denna bakgrund vill jag fråga justitieministern:

1. Är det tillåtet för en person som dömts till fängelse för hets mot folkgrupp att från fängelset göra nya radioprogram av det slag som han fällts för?
2. Om svaret på första frågan är ja, är justitieministern beredd att överväga åtgärder för att minska möjligheterna för den som fällts för hets mot folkgrupp i närradion att nära nog omedelbart återuppta sin verksamhet?

1990/91:490 av *Kaj Nilsson* (mp) till kommunikationsministern om den nya motorvägen i Sölvesborgs kommun:

Den samhällsekonomiska kostnads- och intäktsanalysen (costbenefit-analysen) som används av vägverket vid val av alternativa vägsträckningar anser jag vara otillfredsställande. Positionsanalys är en del av den institutionella ekonomin där man tycker att det är lika viktigt att titta på sociala, ekologiska och miljömässiga effekter som att räkna om allt i pengar, vilket costbenefitanalysen gör. Den nuvarande miljökrisen bör mötas med en grundlig omprövning av metoder för att ta fram underlag för bl.a. vägprojekt.

Enligt förslaget till den nya vägsträckningen av E 66-an genom Sölvesborgs kommun har vägverket fastslagit att en motorväg skall dras tätt intill flera bostadsområden och närrekreationsområden för tusentals människor. Dessutom drabbas känslig och värdefull natur för alltid om planerna förverkligas.

Ett ekonomiskt jämförbart alternativ som skulle beröra betydligt färre människor och värdefull natur i mindre omfattning har utarbetats lokalt.

Avser statsrådet att verka för att det görs en s.k. positionsanalys beträffande nämnda beslutade vägbygge?

1990/91:491 av *Kaj Nilsson* (mp) till kommunikationsministern om vägsträckan E 66 genom Sölvesborgs kommun:

Enligt naturresurslagen (NRL) skall en miljökonsekvensbeskrivning göras vid större exploateringar såsom vägbyggen. En sådan saknades emellertid till en början då E 6-an skulle få en ny sträckning mellan Göteborg och Uddevalla. Den gången blev det en skarp konflikt mellan å ena sidan vägbyggare och beslutsfattare och å andra sidan boende och miljörörelsen. Frågan hamnade slutligen i regeringsrätten eftersom miljökonsekvensbeskrivning saknades. Någon ändring av beslutet blev det inte då vägbygget redan pågick för fullt.

Nu är en liknande konflikt på gång i samband med att E 66-an skall få en ny sträckning genom Sölvesborgs kommun. Enligt de planer som vägverket

presenterat (PB 20 88:1278) och sedermera fastslagit efter mer än ett halvt års behandling, skall en motorväg dras tätt intill flera bostadsområden och förstöra såväl boendemiljö för dessa som närrekreationsområden för tusentals människor. Dessutom drabbas känslig och värdefull natur oåterkalleligen om planerna blir verklighet.

Avser statsrådet att verka för en miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med NRLs krav?

1990/91:492 av *Annika Åhnberg* (v) till socialministern om rätten till akutvård:

En man, som akut uppsökt vårdcentral i Södertälje, skickades hem utan vård då han inte kunde betala vårdavgiften. Han protesterade och i detta fall fick vårdcentralen en tillrättavisning. Men diskussionerna kring det inträffade har visat att rutinerna på vårdcentralerna är mycket olika. Enligt min mening måste det göras alldeles klart att man inte någonstans i landet får avvisa vårdbehövande människor därför att de saknar pengar. Rätten till sjukvård är en av de grundläggande sociala rättigheter som decenniers politisk kamp resulterat i. Denna rättighet får absolut inte begränsas till att gälla dem som har råd att betala för sig. Enkla rutiner med inbetalningskort och eventuellt efterföljande kravsökning skall tillämpas.

Jag vill därför fråga socialministern:

Avser regeringen vidta åtgärder för att garantera människors rätt till akutvård oavsett deras ekonomiska resurser?

8 § Kammaren åtskildes kl. 11.08.

Förhandlingarna leddes av vice talmannen.

Vid protokollet

BENGT TÖRNELL

/Barbro Karlsson

Innehållsförteckning

Fredagen den 22 mars

1 § Svar på interpellation 1990/91:152 om bilindustrin 1
Industriminister Rune Molin (s)
Rolf L Nilson (v)
Lars Norberg (mp)
Hadar Cars (fp)
Kjell Dahlström (mp)
2 § Svar på interpellationerna 1990/91:153 och 161 om de statliga basindustrierna i Norrbotten 15
Industriminister Rune Molin (s)
Sten-Ove Sundström (s)
Rolf L Nilson (v)
Monica Öhman (s)
Hadar Cars (fp)
3 § Svar på interpellation 1990/91:157 om samarbetet mellan tull och polis 26
Statsrådet Erik Åsbrink (s)
Leo Persson (s)
4 § Hänvisning av ärenden till utskott 30
5 § Bordläggning 30
6 § Anmälan om interpellation
1990/91:174 av Ove Karlsson (s) om den befarade arbetslösheten i Kopparbergs län 31
7 § Anmälan om frågor
1990/91:477 av Hugo Hegeland (m) om fyllnadsinbetalningen av preliminärskatt 32
1990/91:478 av Arne Andersson i Ljung (m) om den framtida utrustningen av vissa armébrigader 32
1990/91:479 av Knut Wachtmeister (m) om möjlighet för riksskatteverket att begära förhandsbesked 32
1990/91:480 av Bengt Harding Olson (fp) om Skånes pansarförband 33
1990/91:481 av Barbro Sandberg (fp) om bilstöd till kortväxta 33
1990/91:482 av Birger Andersson (c) om nya åtgärder för primär- och landstingskommunerna 33
1990/91:483 av Görel Bohlin (m) om avreglering av den inrikes luftfarten 34
1990/91:484 av Görel Bohlin (m) om asyl för personer som förföljs på grund av sin religion 34
1990/91:485 av Mona Saint Cyr (m) om kommunernas ansvar för sysselsättningen 34
1990/91:486 av Ragnhild Pohanka (mp) om demokratiseringen av den turkiska delen av Kurdistan 34

1990/91:487 av Margareta Fogelberg (fp) om Sveriges relationer till Cuba 35
1990/91:488 av Berndt Ekholm (s) om spänningarna mellan olika folkgrupper i Mellanöstern 35
1990/91:489 av Håkan Holmberg (fp) om möjligheterna att göra närradioprogram under pågående straffverkställighet m.m. 35
1990/91:490 av Kaj Nilsson (mp) om den nya motorvägen i Sövesborgs kommun 36
1990/91:491 av Kaj Nilsson (mp) om vägsträckan E 66 genom Sölvesborgs kommun 36
1990/91:492 av Annika Åhnberg (v) om rätten till akutvård . . 37

gotab 98448, Stockholm 1991