

1983/84:28

Måndagen den 21 november

Kl. 11.00

1 § Kompletteringsval till utskott

Anf. 1 TALMANNEN:

Socialdemokratiska riksdagsgruppen har som suppleant i konstitutions- och finansutskotten under Bo Söderstens ledighet anmält hans ersättare Bo Krogvig.

Centerpartiets partigrupp har som suppleant i justitie- och utrikesutskottet under Karin Söders ledighet anmält hennes ersättare Stina Andersson.

Talmannen förklarade valda till

suppleant i konstitutionsutskottet

Bo Krogvig (s)

suppleant i finansutskottet

Bo Krogvig (s)

suppleant i justieutskottet

Stina Andersson (c)

suppleant i utrikesutskottet

Stina Andersson (c)

2 § Justerades protokollet för den 11 innevarande månad.

3 § Talmannen meddelade att *Maj-Lis Lööv* (s) och *Rolf Wirtén* (fp) den 19 november samt *Anita Bråkenhielm* (m) och *Eric Hägelmark* (fp) denna dag återtagit sina platser i riksdagen, varigenom *Marita Bengtssons*, *Linnea Hörléns*, *Alvar Gunnarssons* och *Anna-Kerstin Larssons* uppdrag som ersättare upphört.

*Om prissättningen
vid det av SJ ägda
åkeriföretaget Sve-
last***4 § Svar på interpellation 1983/84:34 om prissättningen vid det av SJ ägda åkeriföretaget Svelast****Anf. 2** Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Wiggo Komstedt har frågat mig om jag avser undersöka om det av SJ ägda Svelast direkt eller indirekt subventionerar sin verksamhet genom att företaget har fått del av eller får del av det omfattande statliga stödet till SJ.

För det första vill jag säga att det är regeringens ambition att åstadkomma likvärdiga konkurrensförutsättningar mellan de olika trafikmedlen. Inom kommunikationsdepartementet pågår nu ett arbete som syftar till att belysa de olika trafikmedlens konkurrenssituation. Bakgrunden är bl. a. att snart sagt alla trafikgrenars företrädare framfört missnöje med just sin närings konkurrenssituation.

Utgångspunkten är alltså att subventioner som snedvrider konkurrensen skall avvecklas. Som ett led i detta genomfördes för SJ:s del en finansiell rekonstruktion den 1 juli i år. Syftet var att i fortsättningen bättre kunna skilja på vad som är SJ:s ansvarsområde som affärsföretag och vilka åtgärder som staten av samhällsekonomiska skäl skall ta ansvaret för.

När det gäller SJ:s styckeodstrafik så har frågan om dess framtid varit en följetong i den trafikpolitiska debatten under årens lopp. Under hela 1970-talet och början av 1980-talet förlorade SJ marknadsandelar. I samband med riksdagens beslut 1980 om en strukturplan för SJ uttalades att åtgärder snabbt måste vidtas för att åstadkomma effektivitet och lönsamhet i styckeodstrafiken. De nödvändiga förändringarna kunde ske genom t. ex. ökat samarbete mellan SJ och andra transportföretag. Detta slags samarbete på kommersiella villkor inom SJ-koncernen förespråkades också i 1979 års trafikpolitiska beslut i syfte att öka järnvägens konkurrenskraft.

Mot bl. a. denna bakgrund fattade SJ beslutet att tillsammans med Svelast försöka vända trenden. Ett system som bättre passar kundernas behov byggdes upp baserat på transport i s. k. C-samcontainrar, som distribueras och samlas upp av Svelast med lastbil och transporteras på järnväg mellan SJ:s olika styckeodsterminaler. Svelast sköter dessutom all marknadsföring och försäljning. Målet som SJ satte upp var att styckeodset inom en period på högst tre år skulle täcka sina särkostnader. Därefter skall verksamheten lämna bidrag till SJ:s gemensamma kostnader.

Utgångsläget när systemet startade var alltså ett mycket högt kostnadsläge, vilket berodde på den personalintensiva hanteringen av styckeod i SJ:s terminaler. Genom C-samtekniken har andelen gods som transporteras via SJ:s terminaler kunnat minska och är nu nere i ca en tredjedel. Personalantalet i terminalerna har reducerats kraftigt, vilket påverkat kostnadsnivån. Den här utvecklingen har givetvis också kommit kunderna till godo genom bättre service och lägre priser. Detta är den huvudsakliga orsaken till att prisnivån i dag ligger där den ligger.

C-samtekniken är alltså ett exempel på att SJ nu satsar hårt för att förbättra sin ekonomi. SJ:s styckeodstrafik bär ännu inte sina kostnader, än mindre

sin andel av förräntningskravet. Utvecklingen går emellertid i den riktning som bl. a. riksdagen uttalat, dvs. till minskat behov av underskottstäckning vid SJ. Fram t. o. m. innevarande budgetår räknar SJ med att resultatet i styckegodstrafiken skall ha förbättrats med i storleksordningen 100 milj. kr. När försöksperioden är slut kommer en utvärdering att göras av parterna, och då får vi se om det hela var värt satsningen. I dag finns emellertid inget som tyder på motsatsen.

Anf. 3 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret.

Nedgången i ekonomin under 1970-talet skapade stora svårigheter för transportnäringarna. Överetablering, pressad lönsamhet och nedläggning av företag blev följden. Ett flertal exempel visade samtidigt att små åkerier för att klara konkurrensen hade balanserat på, och i flera fall kommit över, den gräns som lagar och förordningar stadgar beträffande åkerinäringen.

De senaste åren har det inletts en sanering av branschen för att bl. a. uppnå en bättre balans mellan utbud och efterfrågan på åkeritjänster. Utgångspunkt för detta arbete har varit att ungefär 70 % av alla åkerier är enmansföretag. Saneringsarbetet försvåras nu allvarligt av statliga Svelasts inhop. Svelast, som i dag har ca 3 % av marknaden, har börjat ett priskrig för att kapa åt sig en marknadsandel på 6-7 %.

Svelast är ett av SJ helägt företag. Tillsammans med SJ drog Svelast i början av 1980-talet upp riktlinjerna för hur man skulle kunna effektivisera styckegodstransporterna, vilket kommunikationsministern också redovisar i sitt svar. För att skapa ett slagkraftigare alternativ för styckegodskunderna bildades en gemensam organisation med uppgift att ta hand om styckegods- trafik vid SJ. Dess mål är att inom en treårsperiod komma till rätta med de ekonomiska problem som SJ har på styckegodssidan. Den nya styckegods- verksamheten skall i hög grad bygga på den nya teknik som man nu har tagit i bruk.

SJ har under hela 1970-talet och även under 1980-talet gått med kraftiga förluster, inte minst på styckegodssidan. Det bekräftar också kommunikationsministern i sitt svar här i dag. Statens stöd till SJ via våra skattsedlar uppgår till ca 2 miljarder kronor per år.

Med vetskap om detta stora statliga stöd är det inte så konstigt att många seriösa, väletablerade och effektiva transportföretag reagerar när de möts av de fraktpriser som det av SJ helägda Svelast i dag offererar transportköparna. Det är sannerligen inte lätt för dem som försöker få verksamheten att gå ihop att möta vad som upplevs som osund konkurrens från ett statligt företag.

Den kritik som nu framförs mot Svelast kommer inte bara från de många åkeriföretagen, utan även från de fackliga representanterna inom Transportarbetareförbundet. Det är naturligtvis inte fullt eller fel av ett statligt företag att söka erövra nya marknadsandelar. Det är inte heller det som kritiken gäller, utan kritiken riktas mot det sätt på vilket dessa erövringsförsök sker. Det enda konkurrensmedel som används är priset, eller rättare sagt underpriser.

*Om prissättningen
vid det av SJ ägda
åkeriföretaget Sve-
last*

*Om prissättningen
vid det av SJ ägda
åkeriföretaget Sve-
last*

Som kommunikationsministern nämner i sitt svar bygger Svelast och SJ nu upp ett system med 3,4 meters containrar. C-sam kallas systemet. Namnet är hämtat från Tusen och en natt, och nog låter det som en saga när man hör hur det är tänkt att systemet skall kunna pressa fraktpriserna. Det finns de som tvivlar på att systemet är revolutionerande och på att det skall kunna gå att få ned prisnivån till det låga pris som i dag offereras.

ASG – ett av de stora företagen när det gäller landsvägstransporter och SJ-ägt till 75 % – har provat C-samsystemet under några år. Man tvingades dock konstatera att det inte alls gav den lönsamhet som krävdes och förväntades, varför man nu har lagt ned denna transportform. I sammanhanget förtjänar att nämnas att ASG är ett rationellt och skickligt skött företag. Transporterna utförs i de flesta fall för ASG:s räkning av ett stort antal privata åkeriföretag. Det finns alltså redan i dag en utomordentligt bra samverkan i branschen. De här företagen har verkligen under årens lopp fått lära sig att rationalisera och effektivisera.

ASG och Bilspedition är de helt dominerande företagen på landsvägstrafik vad gäller stycke gods. Med den stora erfarenhet som dessa två företag har av godstransporter på väg är det inte så konstigt att man blir mer än förvånad när man får reda på Svelasts prissättning. Jag har själv under det senaste halvåret fått ta del av offerter, som vissa kunder har visat upp, givna av Svelast, och det är högst anmärkningsvärda siffror som förekommer där. Jag skall ta ett aktuellt exempel. Det är alltid svårt att visa upp olika siffror i en debatt, men jag skall försöka att dels tala sakta, dels göra det någorlunda begripligt.

Låt oss säga att det gäller en transport mellan två orter på ett avstånd av 30 mil – ett ganska normalt avstånd i dag, enligt de på marknaden förekommande transportföretagen. Låt oss kalla avgångsorten A och mottagarorten B. Det handlar om containrar för samlastning, dvs. C-samsystemet. Hämtningen till avgångsorten A sker från en ort ca 6 mil därifrån – enligt uppgift också ett medeltal för avstånd in till huvudterminalen. Tur och retur blir sträckan 12 mil. För det behövs ett fordon, en lastbil, i ca fyra timmar för två containrar. Priset är uppskattningsvis 175 kr. per enhet, vilket alltså ger 350 kr. i hämtningskostnad.

Man får bedöma att det sker leverans dag 1 och retur av containrar dag 2. Det gör att fyra containrar är i omlopp för denna transport. En mycket försiktig uppskattning av hyran per container är 25 kr. per dygn, vilket skulle bli 100 kr. för fyra containrar.

Vid mottagarorten B sker distributionen av ett fordon med en tidsåtgång av två timmar per container, vid beräkningen att varje container skall distribueras till tre olika mottagare – också ett medeltal, enligt uppgift. Två timmar med två containrar ger kostnaden 175 kr., och gånger två blir det 350 kr. även i den ändan av transporten.

Nu har vi alltså kostnader för hämtning, distribution plus en blygsam hyra på totalt 800 kr. I juni 1983 ville SJ ha 248 kr. för att transportera dessa containerenheter 30 mil på järnväg, och det skall också tas med i bilden. Nu är vi uppe i 1 048 kr. Det kan också anses skäligt att terminal- och administrationskostnaderna uppgår till ca 150 kr. Då har vi en total

*Om prissättningen
vid det av SJ ägda
åkeriföretaget Sve-
last*

nettosumma på 1 198 kr. Detta är en siffra som även har gått igenom statens pris- och kartellnämnds granskning av de frakttaxor som gäller i dag.

Vad ville då Svelast ha för detta relaterade uppdrag? Jo, hör och häpna, 613 kr. – dvs. ca halva priset! Om vi räknar bort administrations- och terminalkostnaderna helt och bara räknar med hämtningen och distributionen och en blygsam containerhyra, så blir det de 800 kronorna. Men det är ändå 200 kr. högre än vad Svelast vill ha för hela transporten.

Vid den debatt kommunikationsministern och jag hade i torsdags på en annan plats sade kommunikationsministern vid ett tillfälle om ett räknexempel att det var så enkelt att man bara behövde en sexveckorskurs i träslöjd för att räkna ut det. Jag tror att det räcker med tre veckor av den där träslöjds kursen för att räkna ut att Svelast med dessa fraktpriser inte kan få debet och kredit att gå ihop.

Kommunikationsministern hänvisar i sitt svar till att riksdagsbeslutet 1980 om en strukturplan för SJ innebar ett ökat samarbete med andra transportföretag. Detta förutspåddes också i 1979 års trafikpolitiska beslut. Man kan fråga sig varför detta samarbete inte kunde fortsätta med ett företag som är erkänt skickligt när det gäller godstransporter på väg, nämligen ASG, till 75 % SJ-ägt.

Kommunikationsministern säger också i sitt svar på min interpellation att Svelast sköter all marknadsföring och försäljning, och det är riktigt. Vad kommunikationsministern däremot inte nämner är att SJ sköter faktureringen, och det är sinnrikt. På detta sätt kan man se till att Svelast får full täckning för sina kostnader och visar ett bra bokslutsresultat, för det gör man. Men vad får SJ? Vad blir det över till detta företag, ett företag som hade gått i konkurs flera gånger om det hade varit ett privat företag och inte ett företag som får statligt stöd med ca 2 miljarder per år?

Vad SJ får över lär vi aldrig få veta. SJ får inte granskas offentligt. Där läggs locket på. Där har vi ett av de slutna rummens företag, och där finns det gott om sådana som statsminister Palme i debatten i torsdags angav som sitt nya jaktbyte, nämligen babianhannarna. De finns ju företrädesvis i de slutna rummen där de är fria från insyn, och SJ är ett sådant företag.

Min fråga till kommunikationsministern var rak och enkel, och den löd: Avser kommunikationsministern att undersöka ifall det av SJ ägda Svelast direkt eller indirekt subventionerar sin verksamhet genom att företaget har fått eller får del av det omfattande statliga stödet till SJ? Den frågan har inte kommunikationsministern svarat på. Jag vill därför upprepa den igen, och efter min redovisning här i dag vill jag fortsätta med att fråga kommunikationsministern: Finns det inte skäl att misstänka att verksamheten subventioneras, när man åtar sig uppdrag för ca halva priset i förhållande till konkurrentföretagen på en prislista godkänd av SPK, i en bransch som i dag verkligen är pressad och där konkurrensen är knivskarp redan tidigare.

Varför kan inte SJ fördjupa samarbetet med t. ex. ASG, sitt andra dotterföretag, som redan är etablerat och har ett uppbyggt system. Vem kommer att betala alla de tusentals containrar som nu byggs, och hur är det med avskrivningarna? Vad händer med dessa containrar, om man inte får

den lönsamhet som man hoppas och tror på? Vi är många som ställer oss frågande till detta.

Kommunikationsministern säger avslutningsvis i sitt svar att en utvärdering kommer att göras av parterna när försöksperioden är slut och att vi då får se om det hela har varit värt satsningen. Jag tycker faktiskt att det är ett litet för högt spel man spelar i det här sammanhanget. Det kostar otroligt mycket pengar att bygga upp systemet, inte minst när det gäller tillverkningen av containrar och annan utrustning. Jag tycker att det är litet lättsinnigt när kommunikationsministern säger att man först vid den tidpunkten får se om det har varit värt satsningen.

Anf. 4 Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Under många år har man inte minst i den här kammaren kritiserat SJ, därför att man saknat just en sådan samverkan inom SJ-koncernen som det här är fråga om. Med rätta – det vill jag gärna säga – har kritikerna menat att en koncern med transportresurser på både järnvägs- och landsvägsområdena borde kunna utnyttja resurserna i samverkan så effektivt som möjligt. Jag är alldeles övertygad om att också Wiggo Komstedt deltagit i denna kritik mot SJ, eftersom man här i kammaren haft att ta ställning till de extra pengar som har behövts för att täcka SJ:s förluster.

SJ har valt ut ett av sina dotterbolag – vilket av dessa dotterbolag som skulle väljas ut anser jag, Wiggo Komstedt, måste vara SJ:s sak att avgöra – för att effektivisera stycke godsstrafiken. Då tycker jag att det är rimligt att man från riksdagens sida uppmuntrar SJ i denna verksamhet. Men självfallet skall prissättningen ske på marknadsmässiga villkor. De bruttopriser som Svelast offererar enligt prislista utgör priser inkl. terminalhantering. Eftersom C-samtekniken i hög grad bygger på att containrarna transporeras förbi terminal innebär det att Svelast ofta kan erbjuda en högre rabatt på bruttopriset än vad konkurrenterna kan göra.

Jag tror också att det finns skäl att nämna att C-samtekniken medför kostnadsbesparingar även i övrigt, något som man vid sådana här tillfällen bör ta hänsyn till. Det finns risk för skador och svinn. Det är fråga om en balanserad trafik. Man inriktar trafikplaneringen på att utnyttja resurserna tur och retur. Det är fråga om väl utnyttjade järnvägsvagnar och mindre kostnader vid lastning.

Hittills har priserna varit tillräckliga för att vända den negativa resultatutvecklingen för SJ:s stycke godsstrafik. Därmed är inte sagt att priserna inte skulle kunna vara högre. Svelast har t. ex. haft svårt att i inledningsskedet prismässigt få ut de kvalitetsmässiga fördelarna med C-sam av kunderna. Jag skulle tro att det är rimligt att räkna med en höjning av prisnivån när kunderna är fast etablerade i systemet och till fullo insett dess fördelar.

Som Wiggo Komstedt sade har SJ och Svelast f. n. bara ca 3–4 % av stycke gods marknaden. C-samtekniken har utan tvivel möjligheter att konkurrera inte bara om traditionellt stycke gods utan också om partigods. Det är klart att konkurrenterna ser denna utveckling med stor oro. Faktum kvarstår emellertid att SJ och Svelast tillsammans har introducerat ett mycket

effektivt system, ett system som successivt innebär minskat behov av statliga underskottstäckningsbolag i SJ. Men man måste ge systemet viss tid att nå full lönsamhet. För att det ekonomiska målet för styckeogodshanteringen skall uppnås på några års sikt krävs fortsatta rationaliseringar. Personalstyrkan vid SJ:s terminaler måste minska ytterligare, vilket SJ och Svelast bedömer vara möjligt. Man räknar också med att arbetet skall kunna bedrivas effektivare bland den kvarvarande personalen. Det är uppgifter som SJ har lämnat oss på departementet vid en genomgång av den interpellation som Wiggo Komstedt ställt.

Även om det nu var så att Wiggo Komstedt talade sakta när han beskrev det här anbudsförfarandet – och det tackar jag för – är det ändå en omöjlighet, Wiggo Komstedt, att på rak arm göra en bedömning av ingivet anbud. Jag tror också att Wiggo Komstedt med sin bakgrund är på det klara med att så är fallet.

Det är mycket riktigt att jag i en tidigare debatt sade att man borde kunna göra beräkningar med en sjuveckors träslöjdskurs i stället för med en sexveckors. Den extra vecka som jag nu tar till ger mig ändå inte möjlighet att lämna ett närmare omdöme om detta anbuds riktighet. Det är helt enkelt så att man måste specialstudera varje enskilt anbud – Wiggo Komstedt har kanske haft möjlighet härtill – innan man kan avge ett omdöme om dess riktighet. Den chansen har inte jag nu.

Det tycks vara så att SJ nu börjar närma sig ett positivt driftsresultat. Den beskrivning som Wiggo Komstedt gav ger mig ändå anledning att säga att det inte alls är omöjligt att man får titta litet närmare på den totala intäktsfördelningen mellan SJ och Svelast.

Självfallet måste strävan vara – den inriktningen har riksdagsbeslutet – att man förutom särkostnader hos SJ även skall kunna ha ett täckningsbidrag eller deltäckningsbidrag i den hantering som man har tillsammans med Svelast.

Anf. 5 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Det är riktigt som kommunikationsministern säger att vi från olika håll här i riksdagen framfört kritik mot SJ. Den kritiken har naturligtvis i många fall varit riktig. I andra fall har den kanske varit överdimensionerad. Vi har nu i alla fall ett riksdagsbeslut som ligger till grund för arbetet. Vi vet att SJ har ett år på sig att bli lönsamt. Jag såg att man i det senaste numret av SJ-Nytt redovisade att det nästa budgetår skall bli ett litet plus – med det försiktiga tillägget: "om budgeten håller". Det är klart att den brasklappen kan man alltid skicka med.

När det gäller valet av dotterbolag är det naturligtvis riktigt att det är upp till SJ att självt avgöra det valet. Det är ändå litet konstigt att det företag man valt, nämligen Svelast, tidigare bara sysslat med distribution runt resp. tätort, medan man nu går in på de mera långväga landsvägstransporterna, där det andra SJ-företaget – ASG – är det dominerande. Med dess långa och rika erfarenhet vågar jag säga att ASG kan den branchen ganska bra och är mycket framgångsrikt i sin konkurrens gentemot andra stora etablerade

*Om prissättningen
vid det av SJ ägda
åkeriföretaget Sve-
last*

företag. Jag tror inte heller att det är någon nackdel att man använder sig av ett stort antal mindre transportföretag, som i sin tur utför transporter på åt ASG, i den mån ASG inte självt utför dem även på väg. Men ASG har när det gäller hanteringen av gods ett omvittnat stort förtroende bland kunderna.

Det är riktigt att C-samsystemet skall ge och ger mindre terminalkostnader. Det är kanske inte så lätt att i ett utbyggnadsskede få effekterna fullt ut – det är jag helt medveten om. Mitt räkneexempel gick ut på att man skulle slippa terminalen. Men man måste ju ta emot godset från kunden, där det är packat direkt i containrar, och transportera det in till järnvägen och vidare till den ort där samlastningen på järnvägsvagnar sker.

En ökning från 3 à 4 % till 6 à 7 % låter naturligtvis inte mycket, men man skall ha klart för sig att 3–4 % på fraktsidan är ganska mycket, framför allt i ett läge då totalmarknaderna är krympande och då ett otal företag slåss för sin existens.

Hur skall vi egentligen få veta hur det går med den här utvecklingen? Jag skulle vilja fråga kommunikationsministern om han inte tycker att det verkar litet underligt att Svelast offererar och har marknadsbearbetningen medan SJ fakturerar. Den ersättning som Svelast får från SJ är öppen, eftersom Svelast är ett dotterföretag. Svelasts årsbokslut har jag tagit del av. Det är SJ som inte vet hur man redovisar kostnaderna. Det finns naturligtvis en mängd olika vägar att gömma kostnader om man inte har täckning för sitt uppdrag. Jag vill inte beskylla någon och säga att det på något vis smusslas. Jag hävdar ändå bestämt att det verkar mer än underligt när de etablerade befintliga företagen har det besvärligt att få det att gå ihop med priser som ligger på nästan det dubbla jämfört med vad Svelast erbjuder.

Vem betalar de containrar som byggs upp i dag – är det Svelast eller SJ? På vilket sätt sker avskrivningen? Hur gör man med de administrativa kostnaderna, uppställningen osv.? Det är ganska dyrt med tomthyr vid terminaler i de större orterna – man måste ju ändå ha ett visst utrymme för att hantera containrarna.

Jag skall gärna skicka över mitt räkneexempel till kommunikationsministern. Jag är helt medveten om – det sade jag också i mitt anförande – att det inte är lätt att handskas med siffror när man får dem plötsligt under debatten. Men dessa siffror är så pass riktiga och ärliga att jag inte finner någon som helst anledning att inte våga upprepa dem på papperet. Jag skall alltså be att få skicka över dem till kommunikationsministern. Det är möjligt att vi sedan kan komma tillbaka, för jag tycker inte att man så här lättvindigt kan släppa bekymret. Och bekymret är att vi i dag har väl etablerade företag som sköter sina transporter bra och som har anställd personal, som nu är oroad för sin framtid och sina jobb. Som jag sade är det inte bara enskilda företag som reagerat, utan även de anställda har genom sina fackliga organisationer uttalat att det här är en märklig hantering.

Min slutfråga i det här inlägget blir om kommunikationsministern kan och vill gå in och ta del av SJ:s bokslut, vilket ju är låst för oss andra.

Anf. 6 Kommunikationsminister CURT BOSTRÖM:

Herr talman! Låt mig först tacka Wiggo Komstedt för erbjudandet att lämna exemplet på anbud skriftligt.

Jag vill bara upprepa det jag sade tidigare, att det kanske i det här läget finns skäl att se över fördelningen av intäkterna mellan Svelast och SJ. Mina möjligheter känner Wiggo Komstedt till – de är i stort sett desamma som trafikutskottet har, om det skulle vilja begära informationer i de här frågorna. Man kan göra det via en utfrågning av den ansvarige inom SJ. Låt mig undersöka förutsättningarna för detta.

Som jag sade i mitt svar är jag oerhört angelägen att – det är också regeringens ambition – se till att olika transportmetoder har likvärdiga konkurrensförutsättningar. Det är ett arbete som vi också håller på med inom kommunikationsdepartementet.

Vem som offererar, vem som marknadsför och vem som skriver ut fakturor är frågor som parterna naturligtvis själva får avgöra. De har naturligtvis tagit hänsyn till vem som är bäst skickad att sköta dessa uppgifter. Det kan vara andra praktiska hänsynstaganden som gör att de har valt den här fördelningen. Jag vet inte vad som kan ha legat till grund för denna uppdelning av arbetsuppgifterna.

Jag tror att det också är angeläget, Wiggo Komstedt, att vi är överens om en sak. Vi klagar allt som oftast på SJ för att företaget skulle vara för ineffektivt. När SJ nu, på riksdagens uppmaning, tagit sig an uppgiften att på detta område försöka ta nya marknader och få det hela att gå ihop, har de utan tvivel med det här systemet kommit fram till ett mycket effektivt transportsystem.

Vi får inte helt bortse från att systemet som sådant är så pass effektivt, Wiggo Komstedt, att det är särskilt konkurrenskraftigt i det här avseendet. Jag hann i mitt förra inlägg framhålla vissa saker som klargör att SJ kan ligga steget före andra i den här hanteringen. Och jag vill gärna säga att det är på sin plats att även vi i riksdagen vid sådana här tillfällen försöker uppmuntra SJ till fortsatt verksamhet i den riktning som det här är fråga om.

Självfallet skulle man vid fördelningen av intäkterna se till att SJ får sin särkostnadstäckning. Och man får också se på i vilken mån SJ har fått andel i täckningsbidraget – som vi i andra sammanhang varit överens om. För dagen kan jag inte svara på annat sätt än att jag skall undersöka förutsättningarna för detta. Det finns anledning att titta även på dessa frågor, särskilt i en situation då vi vet att SJ börjar närma sig ett positivt driftsresultat.

Anf. 7 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Det positiva resultatet är naturligtvis, som kommunikationsministern väl vet, också beroende av en mycket välvillig avskrivningsmetodik som riksdagen har tillämpat gentemot SJ, och skall vi plocka fram alla de pengarna blir resultatet inte alltför imponerande.

Jag är glad över att kommunikationsministern är beredd att se över bestämmelserna. Kommunikationsministern säger att möjligheterna att göra någonting åt dessa är desamma här som i riksdagens trafikutskott, men jag

Nr 28

Måndagen den
21 november 1983

*Om prissättningen
vid det av SJ ägda
åkeriföretaget Sve-
last*

*Om prissättningen
vid det av SJ ägda
åkeriföretaget Sve-
last*

vet – efter 13 år i utskottet – att de är mycket begränsade. Jag minns mycket väl när LKAB för ett par tre år sedan klagade högljutt över att transportkostnaderna för malmen var alldeles för höga och att bolaget inte kunde hävda sig på exportsidan på grund av att frakten var för dyr. När utskottet då bad SJ att lägga papperen på bordet för att vi skulle kunna ta del av dem och se om LKAB hade rätt i sin kritik, så vägrade SJ att göra detta. Det var ett mycket märkligt förhållande. Nu vet vi att det ligger ett förslag på riksdagens bord om att ge riksdagens revisorer möjlighet att se över detta. Dess värre skall det bli en utredning först, som väl kommer att ta sin lilla tid. Jag tycker det hade varit önskvärt att det beslutet kommit till stånd så fort som möjligt.

Jag tar upp det här ärendet för att vi om möjligt skall kunna stämma i bäcken. Jag vill erinra om kommunikationsministerns uttalande i slutet av interpellationssvaret, att vi efter försöksperioden får se hur det har gått. Jag är rädd för att det kommer att gå illa under den långa tid som förflyter och att man gör investeringar som kanske inte är alldeles nödvändiga. Som jag har nämnt tidigare har ju ASG provat C-samsystemet men inte kunnat få någon lönsamhet. Jag har svårt att tro att den som hoppar in utan någon erfarenhet skall kunna göra det bättre än den som har lång erfarenhet av transporter.

Kommunikationsministern säger att vi klagat på SJ osv. Ja, det gör vi, men det är ju inte säkert att SJ bör spanna över hela fältet – det är inte säkert att SJ är bäst på att bedriva styckegodstrafik. Likaså tror jag det är fel att transportera gods på landsväg mellan Malmö och Luleå – sådana transporter skall gå på järnväg. Detta gäller styckegods och framför allt massgods. Man kanske borde konstatera att man inte behärskar alla specialiteter och att det kanske inte är så alldeles självklart att man skall vara med på alla gårdar och leka.

När det gäller faktureringen kan det naturligtvis som kommunikationsministern säger vara så, att den ene väljer att göra den ena biten och den andre den andra. Men jag måste ändå säga att jag är beredd att hålla med de människor som är drabbade av det här, att det finns anledning till en viss misstänksamhet. Varför skulle man inte sköta den speciella biten av faktureringen? Den som utför transporten är ändå bäst skickad att veta vad som skall faktureras i både hämtnings- och distributionsledet, och det är lättare att Svelast debiterar den som gör bara den lilla biten av hela transportarbetet på järnvägen, nämligen SJ. Men jag är som sagt våldsamt rädd för att komma med några som helst beskyllningar. Samtidigt är jag beredd att hålla med dem som misstänker att det här inte sker på ett riktigt sätt. Det är detta som jag är angelägen om att få utklarat. Vårt lands ekonomi är icke i behov av investeringar som är felaktiga och ej heller av subventioner som bakvägen undanhålls Sveriges skattebetalare. Det är det som den här debatten handlar om.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 1983/84:14 om skärpt lagstiftning mot investeringar i Sydafrika och Namibia

Nr 28

Måndagen den
21 november 1983

Anf. 8 Statsrådet MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Bertil Måbrink har frågat mig om jag anser att den vidmakthållna apartheidpolitiken och Sydafrikas upptrappade krigsföring mot befrielseströrelser och grannländer motiverar en skärpt restriktivitet i tillämpningen av Sydafrikalagen och om jag avser att ta initiativ till en skärpt lagstiftning mot investeringar i Sydafrika och Namibia.

Inledningsvis vill jag framhålla att regeringen ser med stor oro på Sydafrikas apartheidpolitik och landets aggression mot grannstaterna. Regeringen har också vid flera tillfällen uttalat sitt fördömande härav.

Den 1 juli 1979 trädde lagen (1979:487) om förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia i kraft. Genom lagen begränsas den svenska näringsverksamheten i Sydafrika och Namibia i syfte att öka det internationella trycket på den sydafrikanska regimen och påverka dess raspolitik.

Lagen förbjuder svenska juridiska personer att köpa företag, aktier eller andelar i sydafrikanska eller namibiska företag. Förbudet gäller även förvärv av obligationer och liknande värdepapper som sådana företag utfärdar. Det är inte heller tillåtet att ge ett sydafrikanskt eller namibiskt företag tillskott av pengar eller annan egendom för dess verksamhet eller att ställa säkerhet för företagets långfristiga skulder. Genom dessa åtgärder begränsas kapitaltillförseln.

Vidare innebär lagen att svenska juridiska personer inte får anskaffa nya anläggningstillgångar till sina dotterföretag i Sydafrika eller Namibia. Detta innebär ett förbud mot nyinvesteringar där.

De svenska moderföretag som har dotterföretag i Sydafrika och Namibia är skyldiga att upprätta en investeringsplan varje år. Detta innebär att moderbolaget skall övervaka att dotterbolaget inte vidtar åtgärder som strider mot investeringsförbudet. Den offentliga kontrollen möjliggörs genom att företagen varje år är skyldiga att till regeringen via kommerskollegium redovisa hur verksamheten i Sydafrika och Namibia utvecklas.

Regeringen kan medge undantag från investeringsförbudet. Av förarbetena till lagen (prop. 1978/79:196 s. 38 ff.) framgår bl. a. att man i princip bör godta att företagen får fortsätta att investera i sådan utsträckning som är absolut nödvändig för att de efter hand skall kunna ersätta försliten utrustning. Regeringen har emellertid alltid rätt att avslå en ansökan om undantag från förbudet. Endast företag som har etablerats i Sydafrika eller Namibia före lagens ikraftträdande kan medges undantag. Ett undantag från förbudet får inte göra det möjligt för företagen att utvidga sin verksamhet i Sydafrika eller Namibia.

Beklagligtvis är Sverige hittills det enda land som har infört en lag om förbud mot investeringar i Sydafrika och Namibia. Inte något annat land har infört en lagstiftning motsvarande den svenska.

Den 16 september 1982 avslog den dåvarande regeringen – efter utrikesnämndens hörande – två ansökningar om undantag från investeringsförbu-

Om skärpt lagstiftning mot investeringar i Sydafrika och Namibia

Måndagen den
21 november 1983

Om skärpt lagstiftning mot investeringar i Sydafrika och Namibia

det. Den ena gällde AB SKF och den andra Sandvik AB. Socialdemokraterna ställde sig bakom besluten eftersom även vi ansåg de begärda undantagen vara alltför omfattande.

Efter regeringsskiftet år 1982 återkom AB SKF med en ny, nedbantad ansökan om undantag. Regeringen beviljade undantag för investeringar motsvarande endast en halvering av det belopp den tidigare avslagna ansökningen avsåg. Även Sandvik AB återkom med en ny nedbantad ansökan, vilken tillstyrktes av kommerskollegium. Efter förnyat yttrande av kollegiet beslöt regeringen att göra en ytterligare nedskärning och beviljade undantag innebärande en reell minskning med drygt 50 % i förhållande till den ursprungliga ansökningen från Sandvik AB.

En ansökan av Fagersta AB beviljades i sin helhet, med hänsyn till att det rörde sig om en ersättningsinvestering för försliten utrustning till ett mindre belopp.

Dessa tre beslut som den socialdemokratiska regeringen har fattat om undantag är ett uttryck för en mycket restriktiv tillämpning av lagen. De medför inte att företagen kan utvidga sin verksamhet på marknaden. Detta är helt i enlighet med lagens intentioner.

Jag konstaterar med tillfredsställelse att den svenska lagen har välkomnats i t. ex. länderna i södra Afrika och av befrielseströrelser som ett betydelsefullt inslag i internationella åtgärder mot Sydafrika.

Av den redovisning som kommerskollegium den 15 oktober 1983 har överlämnat till regeringen beträffande de svenska företagens verksamhet i Sydafrika och Namibia framgår att de rörelsedrivande företagen i volym har minskat sin omsättning med ca 10 %. Lagen har sålunda med hänsyn till den korta tid den varit i kraft haft vissa positiva effekter.

Sydafrikalagen är ett uttryck för svenskt avståndstagande till det sydafrikanska apartheidsystemet i dess helhet. Lagen bör också ses som ett led i regeringens övriga åtgärder mot apartheidregimen: ökat humanitärt bistånd till befrielseströrelserna och apartheidpolitikens offer, ökat bistånd till de drabbade grannländerna, skärpta s. k. isoleringsåtgärder riktade mot kontakter med Sydafrika inom bl. a. sportens och kulturens område samt initiativ till att skärpa FN:s vapenembargo.

Sydafrikakommittén arbetar f. n. med en översyn av lagen. Kommittén har till uppgift att göra en genomgång för att belysa hittillsvarande erfarenheter och effekter av lagen, bl. a. i syfte att konstatera eventuella luckor i bestämmelserna. Kommittén skall vidare med utgångspunkt i denna genomgång kartlägga möjligheterna för Sverige att även på andra områden vidta åtgärder, exempelvis vid överföring av teknologi.

Det är min förhoppning att regeringen på grundval av utredningens betänkande, som beräknas vara klart under första halvåret 1984, kan komma med förslag till riksdagen som innebär en utvidgning av åtgärderna riktade mot den sydafrikanska regimen och dess raspolitik.

Anf. 9 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag vill först tacka utrikeshandelsministern för svaret på min interpellation. Det må vara mig förlåtet att jag säger att jag inte riktigt känner igen Mats Hellström från den tid då han befann sig i opposition, för då var det litet andra tongångar. Men jag har väl inte förstått mig på den skillnad som inträder för vissa partier när de från att ha varit i opposition kommer i regeringsställning. Det är tydligen någonting annat.

Situationen i Sydafrika för de icke vita invånarna har dramatiskt försämrats. Apartheidsystemet är i dag än mer raffinerat grymt än någonsin.

Den senaste folkomröstningen och införandet av en tredje kammare i det sydafrikanska parlamentet är inslag som ytterligare befäster apartheidssystemet.

Bildandet av Bantustans är andra tidigare åtgärder. I och med folkomröstningen är nu apartheid befäst i de vita rasisternas lagstiftning.

En överväldigande majoritet av Sydafrikas invånare är fråntagna rätten att vistas var som helst i sitt hemland. De är alltså förvisade till de s. k. Bantustans.

Amnestys rapport, som kom för några veckor sedan, över tortyr och avrättningar i Sydafrika och Namibia är en skrämmande läsning. Dessa avskyvärda metoder har inte minskat i omfattning utan snarare ökat. Vi vet också att den sydafrikanska regimen ökat terrorn mot grannstaterna, Angola, Moçambique, Zambia och Zimbabwe. Det förekommer ständigt terroraktioner mot dessa länder från Sydafrikas krigsmakt. Det är civila människor som drabbas, och det sker en enorm skadegörelse på städer och byar. Förföljda sydafrikanska svarta har funnit en fristad i dessa länder, som systematiskt bombas och förföljs av de sydafrikanska rasisterna.

Ett annat land som befinner sig i en mycket svår situation ju nu är Lesotho. Av detta land försöker Sydafrika pressa fram erkännande av det avskyvärda Bantustans-systemet. Man försöker tvinga Lesothos regering att kasta ut ANC-flyktingarna. För dessa ändamål används alla de brutala medel som står till förfogande för en topprustad och aggressiv militärmakt.

Lesothos regering och folk behöver allt det stöd som nu kan ges. Detta gäller inte minst med tanke på vilken roll bl. a. USA spelar i södra Afrika och mot frontstaterna. Det är ingen hemlighet att just USA:s massiva stöd för rasisterna i Sydafrika gör det möjligt för Sydafrika att attackera länderna omkring Sydafrika.

Sverige framstår med all rätt som det land som ger befrielseörelserna i södra Afrika ett massivt humanitärt stöd. Sverige har ett väl utvecklat bistånds- och handelssamarbete med de självständiga länderna i södra Afrika. Det är viktigt att detta fortsätter och också utvecklas vidare. Därom tror jag Mats Hellström och jag är helt ense.

Men Sverige har också en annan sida, eller rättare sagt ett annat ansikte i södra Afrika. Det är de svenska företagens verksamhet i Sydafrika och Namibia.

Vi har den s. k. Sydafrikalagen som förbjuder nyinvesteringar i nämnda två länder. När de tillkom 1979 var detta en stor framgång för alla dem som

Nr 28

**Måndagen den
21 november 1983**

Om skärpt lagstiftning mot investeringar i Sydafrika och Namibia

Om skärpt lagstiftning mot investeringar i Sydafrika och Namibia

arbetat för sanktionsåtgärder mot Sydafrika. Men lagen har i dag visat sig läcka som ett säll. Det är alltså nödvändigt med ytterligare åtgärder, vilket också utrikeshandelsministern gav besked om i sitt svar.

Det finns, som ni känner till, också en utredning som nu arbetar med en översyn av lagen. Frågan är vad den utredningen kommer att utmynna i för förslag. Kan lagen tätas så att alla kryphål blir omöjliga i fortsättningen, eller kommer man att dra slutsatsen att det enda återstående alternativet nu är en total bojkott av Sydafrika på alla plan?

Jag skall nämna några olika saker som visar på hur bl. a. svenska företag i Sydafrika stöder den sydafrikanska förtryckarapparaten och kringgår 1979 års lag:

– Man tvingas sätta upp privatarméer för att försvara sina fabriker och kontor mot den svarta befolkningen, arbetarna eller mot den majoritet i Sydafrika som rasisterna kallar terrorister.

– De svenska företagen betalar en del av lönen för sina vita anställda under militär s. k. repetitionstjänstgöring, t. ex. i attackerna mot frontstaterna i Namibia, mot de icke vita sydafrikanska medborgarna. 75 % av lönen betalas ut, och detta gör svenska företag trots att det är frivilligt. Det finns alltså ingen lag som ålägger dem det. Sandvik AB har erkänt att man betalar ut 75 % av lönen till sina vita, sydafrikanska arbetare som gör militärtjänst. Det är helt klart att också alla de andra svenska företagen gör på liknande sätt.

– Företagen betalar skatter som till mer än 23 % går till militären och den övriga statliga förtryckarapparaten.

– Man rekryterar svenskar och andra vita utlänningar som bl. a. frigör vita sydafrikaner för krigstjänstgöring m. m.

– De svenska företagen tvingas producera, importera eller distribuera strategiska varor och tjänster för krigsmakten eller totalförsvaret.

– De svenska företagen kan kringgå nyinvesteringsförbudslagen genom leasing och licensförsäljningar. Man kan inte heller utesluta att en dispens innebär en viss kapacitetshöjning, vilket också har erkänts av svenska företagsrepresentanter.

Skall dessa kryphål åtgärdas? Är det över huvud taget möjligt att åtgärda dem med mindre än att man inför en total bojkott mot Sydafrika? Det är frågor som jag vill ställa till utrikeshandelsministern.

Utrikeshandelsministern är såvitt jag förstår väl medveten om att flera svenska företag bistått Sydafrika med avancerad teknologi. Alfa-Laval har varit behjälplig med en forskningsanläggning för att få fram etanol. Svenska företag har medverkat till att Sydafrika nu kan framställa olja från kol. Jag tror säkert att man kunde rada upp andra exempel på sådana här teknologiöverföringar från svenska företag till Sydafrikas regim, om man forskade och trängde in i material. Mats Hellström säger också att den pågående utredningen skall se över just teknologiöverföring.

Utrikeshandelsministern nämner i sitt interpellationssvar den offentliga kontrollen över svenska företags investeringar i Sydafrika. Men Mats Hellström vet mycket väl att den offentliga kontrollen inte är så värst

Om skärpt lagstiftning mot investeringar i Sydafrika och Namibia

lysande. När organisationer och partier vill ha material från regeringen och kommerskollegium om svenska företags investeringar och verksamhet i Sydafrika, så är de flesta sidor de får vita, alltså hemligstämplade.

Vi vet också att svenska företags investeringsplaner och verksamhet i Sydafrika är mycket bristfälligt redovisade. Jag har nämnt licenser och leasing. De investeringar som görs för s. k. försvarsändamål och som det enligt sydafrikansk lag icke får lämnas ut uppgifter om till ett annat land redovisas inte. Vad säger utrikeshandelsministern om detta – skall de svenska företagen bryta mot sydafrikansk eller svensk lag?

I sitt interpellations svar säger utrikeshandelsministern också att Sydafrikalagen haft effekt, så att rörelsedrivande företag i Sydafrika i volym har minskat sin omsättning med 10 %. Han tar detta till intäkt för att lagen har varit till viss del effektiv. Men hur är det med detta påstående egentligen? Det finns andra uppgifter från Sydafrika, som säger att de svenska företagen ökat sin omsättning med 25 % och i vissa fall upp till 50 %. Detta har också bekräftats av vissa svenska företags representanter. Vad är det som är sanning?

Dessa kryphål – leasing, licenser, investeringar för försvarsändamål osv. – finns efter vad jag förstår inte med i de svenska företagens redovisningar över investeringarna. Finns de med i de redogörelser som lämnas från kommerskollegium och regeringen? Det är också en fråga.

Till sist, herr talman, vill jag peka på att de två dispenser som regeringen i september medgav SKF och Sandvik trots allt är något märkliga. Jag ställer frågan: Varför var ni socialdemokrater med om att avslå motsvarande dispensansökningar i september 1982? Jag har inte riktigt klart för mig om Mats Hellström då var ledamot av utrikesnämnden, men om så inte var fallet, får utrikeshandelsministern rätta mig. I september 1983 beviljade ni alltså dessa dispenser. Det skedde då visserligen med reducerat belopp, men det var fråga om samma dispensansökningar, som Sandvik och SKF kom tillbaka med. Såvitt jag förstår hade ni precis samma tillgång till uppgifter i september 1982 som ni hade i september 1983. Vad är anledningen till den våldsamma omsvängningen?

Anf. 10 Statsrådet MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Bertil Måbrink vevar vidare på en mytbildning som jag trodde att han inte skulle fortsätta med efter de ganska tydliga klarlägganden som vi har gjort. Den går ut på att socialdemokraterna skulle ha ändrat sig sedan de var i opposition, så att man inte skulle känna igen dem, som Måbrink sade.

Lagen tillkom efter det att en socialdemokratisk motion hade antagits av en utom i vad avser moderata samlingspartiets ledamöter enig riksdag. Lagen har utarbetats i utrikesutskottet av socialdemokrater, folkpartister och centerpartister. Uppläggningslagen och syftena med investeringsförbudet har socialdemokraterna hela tiden stått bakom. Vi har också i kammaren framhållit att vi tycker att mittenregeringen i stort sett har skött Sydafrikafrågan i enlighet med de intentioner som har utarbetats i utrikesutskottet av

Måndagen den
21 november 1983

Om skärpt lagstiftning mot investeringar i Sydafrika och Namibia

bl. a. socialdemokraterna: Jag vill också, eftersom Måbrink hänvisade till mig, peka på att även jag själv understrukit att så varit fallet:

Det handlar alltså inte om någon omsvängning eller om att socialdemokraterna som regeringsparti intar en annan hållning. Vi har hela tiden ställt upp för Sydafrikalagen – av naturliga skäl, eftersom vi själva var tillskyndare till den och lade fram det ursprungliga lagförslaget – och menat att den har den för svenska förhållanden rimliga uppläggningsen.

Nu säger Måbrink att läget har skärpts och att man därför borde ha en annan tillämpning. Tyvärr, Bertil Måbrink, måste man väl konstatera att apartheidssystemet mycket länge har varit utomordentligt brutalt. Jag skulle nästan vilja säga att Bertil Måbrink underskattar kontinuiteten i förtrycket när han uttrycker sig så som han nyss gjorde.

Lagen är helt färsk, och den är mycket restriktiv. Den har också, som jag har sagt, under den korta tid den fungerat visat sig ha vissa positiva effekter. Att nu under pågående utredning, som skall bli färdig första halvåret 1984, och efter det att vi nyligen fått en lag som lett till att den omsättning som de svenska företagen har i Sydafrika faktiskt visat sig minska – i enlighet med lagens syften – ändra praxis vore utomordentligt egendomligt. Det skulle vara lättare att förstå Måbrinks argumentering, om omsättningen i de svenska företagen i Sydafrika ökat kraftigt, så att man kunde säga att lagen inte givit någon påvisbar effekt.

Självfallet är det på denna punkt fråga om den totala omsättningen, och uppgifter härom kommer också helt öppet att läggas fram i de redovisningar som skall göras för riksdagen. I sådana sammanhang är, i enlighet med den lagstiftning som vi har i Sverige, alltid en del uppgifter om företag föremål för sekretess, vilket tar sig uttryck i de vita sidor som Måbrink talar om.

Å andra sidan har regeringen velat gå längre när det gäller Sydafrika just för att kunna ge en så öppen redovisning som möjligt till riksdagen. Regeringen försöker därför offentliggöra så många uppgifter som det kan vara riktigt att lämna ut för att den offentliga debatten skall föras vidare. En sådan redovisning kommer f. ö. också att lämnas av regeringen till riksdagen i slutet av det här året.

I övrigt tror jag att alla kan instämma i Bertil Måbrinks beskrivning av utvecklingen i Sydafrika. Bertil Måbrink tog speciellt upp Lesotho. Lesothos utrikesminister valde nyligen att besöka Sverige för att här få det politiska stöd som han ansåg vara nödvändigt i den situation som Bertil Måbrink beskrivit. Jag kan försäkra Bertil Måbrink att han vid sitt besök i Sverige fick stöd av den svenska regeringen.

Beträffande de övriga punkter som Bertil Måbrink tog upp – licenser och leasing – vill jag säga att detta ju är frågor som socialdemokraterna uppmärksammat för länge sedan. Vi yrkade ju på den statliga utredning som nu sitter och arbetar med de här frågorna. Det gäller bl. a. leasing som skulle kunna medföra att vederbörande kan kringgå investeringsförbudet. Detta är alltså frågor som finns med i direktiven till utredningen. Man arbetar alltså f. n. med frågorna.

Systemet att företagen betalar pengar till vita anställda för repetitionsöv-

Om skärpt lagstiftning mot investeringar i Sydafrika och Namibia

ningar är också någonting som utredningen, såvitt jag förstår, ser över.

Slutligen Bertil Måbrinks indignationsnummer att socialdemokraterna skulle ha ändrat sig. Såväl i förarbetena till lagen som i propositionen står det att företagen i princip skall få göra investeringar som enbart är ersättning för rent försliten utrustning och vissa arbetsmiljöförbättringar. Ersättningsinvesteringarna granskas var och en för sig utomordentligt noga av kommerskollegium. Granskningen är mycket grannlaga. Man prövar mycket noga att det inte rör sig om maskiner som kan öka kapaciteten. Detta begränsar självfallet i högsta grad företagens möjligheter att göra investeringar av det här slaget, eftersom modern teknik ju ofta innebär att kapaciteten ökar. Men då får de inte göra några investeringar. Det här står helt tydligt i förarbetena till lagen och i propositionen, och detta är den utgångspunkt som hela tiden har gällt. I de fall då socialdemokraterna har tillstyrkt Sandvikens och SKF:s ersättningsinvesteringar rör det sig, efter våra mycket hårda nedbantningar, om belopp som ligger utomordentligt väl inom ramen för den praxis som har utvecklats under den tid lagen har funnits. Det är ingalunda de största ersättningsinvesteringstillstånden, utan det hela ligger inom ramen för den praxis som har utvecklats. Det rör sig alltså inte om någon ny praxis.

Anf. 11 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag har inte fräntagit socialdemokraterna äran av att ha medverkat till att Sydafrikalagen kom till 1979, men jag vägrar absolut att gå med på att det enbart var den socialdemokratiska motionen som låg bakom. Det var den starka opinionen i landet, från bl. a. de religiösa organisationerna och Afrikagrupperna, som drev fram lagstiftningen. Naturligtvis låg inte minst vårt parti bakom. Även folkpartiet var engagerat i denna fråga. Här har inte det socialdemokratiska partiet något slags monopol, det får jag verkligen säga.

Jag kan förstå att det måste finnas företagssekretess, och det är inte heller någonting som jag har motsatt mig. Men när regeringen sätter hemligstämpel på sida efter sida och företagen sedan själva lämnar ut uppgifter – eftersom de anser att det går att göra så – tycker jag att regeringen har gått för långt med hemligstämplandet. Det här har varit ett problem, men jag hoppas att det kan rättas till. Jag ville ta upp det som ett exempel. Enligt min mening skönmålade Mats Hellström litet för mycket beträffande den offentliga redovisningen.

Sedan vill jag komma tillbaka till de här investeringarna. Jag förmodar att också den borgelige regering som vi hade i september 1982 kunde läsa Sydafrikalagen. Regeringen kom fram till slutsatsen att den inte kunde godkänna Sandviks och SKF:s investeringsansökningar. Frågan behandlades sedan i utrikesnämnden – där också socialdemokraterna är representerade – och där gjordes tydligen samma bedömning, nämligen att man inte kunde godkänna ansökningarna, eftersom det i så fall skulle bli fråga om en utvidgning av företagens verksamhet. Jag kommer inte ifrån frågan om vad det var för nytt som tillkom och som gjorde att ni ett år senare – 1983, när ni fått regeringsmakten – helt plötsligt tvärsvängde. Var det någonting i lagen

Om skärpt lagstiftning mot investeringar i Sydafrika och Namibia

som man inte hade upptäckt ett år tidigare som gjorde att ni godkände investeringarna?

Jag tror inte, Mats Hellström, att det är så fruktbart att hävda att det inte blir någon effektivisering genom en ersättningsinvestering, t. ex. genom att man byter ut en maskin. Låt oss säga att man vill byta ut en maskin som är 20 år gammal. Då kan man ju inte sätta in en maskin som är lika gammal, utan man ersätter naturligtvis maskinen med en som är ny. Det är väl helt klart att det innebär en effektivisering, för tekniken har ju inte stått stilla. Jag tycker att vi kan vara överens om att en ersättningsinvestering i ett sådant fall medför effektivisering.

Jag frågade också Mats Hellström om den nationella nyckellagen – jag har inte fått helt klart för mig om han svarade på detta – som förbjuder svenska företag verksamma i Sydafrika att rapportera till annat land om en investering som har med försvaret att göra. Har den svenska regeringen kontrollerat hur de svenska företagen gör i sådana fall? Det är en viktig fråga, som faktiskt är så central att man bör få besked om hur det förhåller sig. Vet utrikeshandelsministern hur stora dessa investeringar är? Har de rapporterats till Sverige? Anser utrikeshandelsministern att de svenska företagen här skall följa den svenska lagen, såsom den är utformad efter beslut i Sveriges riksdag, eller skall de följa den sydafrikanska lagen?

Jag får slutligen tacka för beskedet i fråga om den begäran som framfördes av Lesothos utrikesminister vid besöket i Sverige och som gällde ett ökat svenskt stöd. Jag ser detta som positivt.

Anf. 12 Statsrådet MATS HELLSTRÖM:

Herr talman! Bertil Måbrink återkommer till indignationsnummret om de beslut som fattats när det gäller Sandvik och SKF. Han säger: Hur kan man komma tillbaka och godkänna vad man en gång sagt nej till?

När den borgerliga regeringen avslag ansökningarna från SKF och Sandvik gjordes detta på endast en grund, nämligen investeringarnas storlek. Det fanns ingen invändning i fråga om karaktären på investeringarna. Det var inte så att man ifrågasatte huruvida det handlade om ersättningsinvesteringar. Man ifrågasatte inte om det gällde några nya maskiner eller liknande som skulle kunna öka kapaciteten. Avslaget baserades på en grund, och det var investeringarnas storlek. De tillstånd som den socialdemokratiska regeringen gav gällde en halvering av investeringarna enligt de ursprungliga ansökningarna. Denna halvering innebar att de tillstånd som företagen fick väl rymdes inom den praxis som har utvecklats av de olika regeringarna.

De här frågorna avgörs inte på sådana lösliga grunder som Bertil Måbrink vill göra gällande när han framställer det hela som att det är fråga om modernare maskiner som gör att företagen producerar mera, och då skulle det inte handla om någon begränsning. Men det är inte så enkelt. I ett fall tvingades ett företag, just därför att det var fråga om en modern maskin som möjliggjorde högre kapacitet, att flytta en gammal maskin från ett annat land till Sydafrika. Företaget tvingades göra detta just därför att man icke fick utnyttja en modernare maskin som gav högre teknik. Frågorna behandlas

alltså inte så lösligt som Bertil Måbrink vill framställa det, utan tvärtom är investeringsansökningarna utomordentligt grannlaga prövade.

Bertil Måbrink tog också upp frågan om hemligstämpling och liknande. Det är frågor som inte alls är berörda i interpellationen. Om Bertil Måbrink menar att beslut som regeringen skulle ha fattat om att hemligstämpla material på någon punkt skulle vara felaktiga, eftersom företagen för sin del offentliggjort de aktuella uppgifterna, utgår jag från att Bertil Måbrink anhängiggör sådana frågor. I varje fall under min tid som utrikeshandelsminister har det inte förekommit några överklaganden i sådana fall. Det har inte rört sig om den typ av uppgifter som Bertil Måbrink nämner. De frågor som Bertil Måbrink här tar upp har som sagt inte berörts i interpellationen, och de får därför behandlas i annat sammanhang.

Beträffande frågan om vilken lag som skall följas i det fall Bertil Måbrink nämnde vill jag säga att det självfallet är den svenska lagen som skall följas. Det vi nu har diskuterat är lagen mot investeringar i Sydafrika. Dessutom har vi en lag om vapenembargo mot Sydafrika i enlighet med FN:s vapenembargo, som är mycket strikt och som innebär att man inte får utföra militär materiel till Sydafrika.

Slutligen talade Bertil Måbrink om möjligheterna att i Sydafrika kontrollera vad som sker när det gäller svenska företags verksamhet i landet. Här finns utan tvivel en svårighet – inte när det gäller de uppgifter som har redovisats här, men i andra avseenden. Därför ingår det i Sydafrikakommitténs uppdrag i enlighet med de direktiv som har givits att se över också den frågan. De flesta av de frågor som Bertil Måbrink har berört är just sådana som Sydafrikakommittén arbetar med, och här ingår också frågan om kontrollfunktionen. Det är rimligt att vi i vanlig ordning avvaktar vad kommittén kommer fram till. Den skall ju lämna förslag i fråga om de allra flesta av de punkter som Bertil Måbrink har tagit upp här. Jag vill upprepa det jag sade i mitt inledningsanförande, nämligen att det är min förhoppning att regeringen på grundval av Sydafrikakommitténs förslag och den remissdebatt som följer skall kunna lägga fram ett förslag till riksdagen nästa år om en utvidgning av de åtgärder som begränsar svenska företags verksamhet i Sydafrika.

Anf. 13 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Jag tycker att utrikeshandelsministern skall vara litet försiktig när han talar om indignationsnummer. Både utrikeshandelsministern och jag, liksom säkert även andra ledamöter här i riksdagen, anser att läget i södra Afrika faktiskt är mycket allvarligt. Det är allvarligt för den stora majoriteten icke-vita i Sydafrika. De drabbas nu av att man trappar upp förtrycket och brutaliteten, vilket jag nämnde i mitt inledningsanförande. Man trappar upp krigföringen mot fronstaterna och ökar förstörelsen av dem. Man pressar Lesothos regering oerhört hårt.

Nog har jag mot den bakgrunden rätt att reagera mot de två dispenser som regeringen givit till Sandvik och SKF efter att ett år tidigare ha sagt nej till dem. Jag reagerar mot detta mot bakgrund av vad jag sagt om läget i södra

Måndagen den
21 november 1983

*Om rutinerna vid
tullkontroll av im-
portgods*

Afrika, och jag undanber mig beskyllningar för att ha uppfört indignationsnummer.

Utrikeshandelsministern gav exempel på företag som fått avslag på ansökningar som gällt maskiner som skulle ha ökat kapaciteten. Jag tror att det är undantagsfall.

Jag är glad och tacksam för att regeringen vill skärpa lagen. Jag har ingenting emot det, och det har inte heller den svenska opinion som kräver att man skall ingripa hårdare. Det finns ju en mängd brister i den nuvarande lagen. Det har vi konstaterat, och det kommer också översynsutredningen att kunna konstatera.

Men jag är tveksam till om en skärpning av lagen är tillräcklig och om det är möjligt att åstadkomma en sådan. Jag har också stöd för mina uppfattningar. Jag tror att det var Svenska ekumeniska nämnden som för några veckor sedan hävdade att den enda vettiga åtgärden nu är en total bojkott på alla plan av den sydafrikanska rasistregimen. Även Afrikagrupperna har ställt det kravet. Jag tror att en bred svensk opinion ställer sig bakom detta krav i dag. Det har ju skett upptrappningar, och det finns så många kryphål.

Vi får väl se vad utredningen kommer med i början av nästa år, vad den täcker upp.

Om jag tolkade utrikeshandelsministern rätt, får jag väl dra den slutsatsen att de svenska företagen inte följer den nationella nyckellagen, som förbjuder i Sydafrika verksamma företag att lämna uppgifter till annat land. Det är i så fall bra. Då har jag fått ett svar på den frågan, vilket jag är tacksam för.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på interpellation 1983/84:44 och fråga 1983/84:140 om rutinerna vid tullkontroll av importgods

Anf. 14 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Herr talman! Mot bakgrund av att generaltullstyrelsen fr. o. m. den 1 januari 1984 kommer att införa nya regler för tullkontrollen av s. k. samlastningsgods har Sonja Rembo frågat mig vilka åtgärder jag avser vidta för att inom tullverkets arbetsområde främja den pågående utvecklingen mot rationellare godshantering i de svenska hamnarna. Wiggo Komstedt har frågat mig om jag är beredd att vidta åtgärder för att förhindra negativa effekter i form av kaos i hamnarna och ökade kostnader i miljardklass för näringslivet med anledning av tullens beslutade nya kontrollrutiner.

Jag besvarar interpellationen och frågan i ett sammanhang.

Generaltullstyrelsen har beslutat skärpa tullkontrollen av s. k. samlastningsgods, dvs. gods som befordras gemensamt till mer än en mottagare i samma vägfordon, container eller järnvägsvagn. Beslutet har fattats inom ramen för de befogenheter som styrelsen har när det gäller tullkontrollens konkreta inriktning och omfattning. Anledningen till att tullverket vill

genomföra skärpta kontrollrutiner för samlastningsleveranserna är att tullmyndigheterna i ökande utsträckning har kunnat konstatera att gods kommit in i landet utan att det har anmälts för tullmyndighet och att lastförteckningar och frakthandlingar ofta visat sig vara ofullständiga eller felaktiga.

Generaltullstyrelsen har framhållit att man är införstådd med att det är angeläget att de uppstramade kontrollrutinerna genomförs så att minsta möjliga olägenhet uppkommer för utrikestrafiken och att det blir en mjuk övergång med tanke på olika informations- och anpassningsproblem. Styrelsen har därför beslutat att flytta fram ikraftträdandet tre månader till den 1 januari 1984 samt genomföra den ökade kontrollen stegvis för olika slag av samlast och medge undantag från de skärpta reglerna i vissa fall.

De ökade kostnader för näringslivet som omläggningen medför har enligt tullen klart överdrivits, då belopp på en miljard kronor och däröver har nämnts.

Det är min förhoppning – mot bakgrund av vad jag nu sagt – att de nya reglerna för tullkontrollen av samlastningsgoods kommer att genomföras och tillämpas på ett sätt som så långt möjligt begränsar de praktiska och ekonomiska verkningarna för näringslivet och den utrikes trafiken.

*Om rutinerna vid
tullkontroll av im-
portgoods*

Anf. 15 SONJA REMBO (m):

Herr talman! Jag tackar finansministern för svaret, även om det inte var mycket till svar.

Den här frågan har betydligt större räckvidd än vad man vid första påseende kan tycka.

Under senare år har svensk industri i ökande utsträckning uppmärksammat de mycket stora rationaliseringsvinster som kan göras genom en effektivare materialhantering. Genom att minska lagerhållningen kan kapital frigöras och förräntningen ökas. Inte mindre än 160 miljarder kronor beräknas vara bundet i lager. Härav uppskattar man att det är möjligt att frigöra 70 miljarder kronor.

Som en konsekvens av denna filosofi ställs ökande krav på hela varuflödet. Det krävs ett väl utvecklat samarbete mellan den svenske producenten och dennes underleverantörer, såväl inom som utom landet. Godsflödet måste gå i en jämn ström genom hela kedjan från råvara till färdig produkt.

För att garantera en störningsfri produktion måste varje led noga planeras och uppgjorda tidsplaner innehållas exakt. Utrymmet för förseningar är marginellt. Störningar kostar alltför mycket och kan inte accepteras.

Detta ställer hårda krav på hela transportkedjan. Transportbranschen har hållit på och håller på att anpassa sig till dessa krav. De senaste decenniernas utveckling mot en ökande andel enhetslast och dörr-till-dörr-leveranser har inneburit ett helt nytt transporttänkande och utgör en förutsättning för den pågående effektiviseringen av hela materialhanteringen.

Denna utveckling är givetvis gynnsam inte bara för de enskilda företagen utan för svensk ekonomi över huvud taget och för vår konkurrenskraft på världsmarknaden. Det är en gemensam angelägenhet för alla berörda parter

*Om rutinerna vid
tullkontroll av im-
portgoods*

att på bästa sätt medverka till en fortsatt utveckling mot rationellare materialadministration.

En konsekvens av denna utveckling är förändrade transportströmmar. Bl. a. har mängden samlastningsgoods som passerar våra gränser ökat.

Tullverket anser nu att trafiken har fått en sådan omfattning att verket inte längre på ett nöjaktigt sätt kan fullgöra sina åligganden med det regelsystem som hittills varit gällande.

Det finns också enligt generaltullstyrelsen skäl att misstänka att ökande godsmängder införs i landet utan att ha genomgått tullkontroll. Någon analys av omfattningen av denna verksamhet tycks emellertid inte ha gjorts. Jag betvivlar inte att det kan ligga till på detta sätt. Det vore hyckleri att påstå att det inte finns sådana som orättmätigt utnyttjar de möjligheter som bjuds. Men också här finns ett gemensamt intresse att förhindra olaglig införsel av gods.

Generaltullstyrelsen vill nu förändra det smidiga hemtagningssystem som hittills tillämpats och införa regler som innebär att samlastningsgoods i stor utsträckning i stället måste lossas och läggas upp på tullupplag före förtullning.

Detta får omfattande konsekvenser. Genomströmningshastigheten för gods kommer att minska, lastbilar och trailrar och andra lastbärare får lägre utnyttjandegrad, och befintliga tullupplag kommer i många fall inte att räcka till. Det finns berättigade farhågor för en betydande anhopning av gods och långa väntetider i importhamnarna. Allt detta leder till minskad effektivitet och höga kostnader, som i sista hand drabbar konsumenterna. Enligt den kalkyl som gjorts av berörda intressenter skulle merkostnaden för näringslivet totalt belöpa sig till 1,4 miljarder kronor per år. Denna siffra baserar sig på en detaljerad och genomarbetad kalkyl. Tullverket underkänner den men har, vad jag vet, inte gjort någon liknande analys.

Vi rör oss här i de stora talens värld, och jag vill bara för att ge en uppfattning om vilka volymer det handlar om nämna att av de ca 3 miljoner ton styckegods som importerades över Göteborgs hamn 1982 utgjorde merparten enhetslaster. Antalet trailrar, lastbilar etc. som totalt passerade hamnen uppgick till i runda tal 230 000, antalet containrar till 215 000 och antalet flak till 50 000.

Ett annat mått på den ekonomiska betydelsen av effektiv materialhantering är en uppgift från en av våra storindustrier att en enda dags längre framförhållning vid en enda division skulle medföra en årskostnad på över 2 milj. kr.

Den kalkyl på 1,4 miljarder som jag hänvisade till har baserats på ca 300 000 enheter, vilket motsvarar endast 0,5 % av den import som beräknas bli påverkad.

Jag tycker att det är lättvindigt att bara vifta undan de beräkningar som har gjorts och att utan en ingående granskning beteckna dem som överdrivna.

Här finns en uppenbar intressekonflikt mellan å ena sidan näringslivets och konsumenternas berättigade krav på snabba och effektiva transporter och å andra sidan tullverkets lika berättigade krav på kontrollmöjligheter.

*Om rutinerna vid
tullkontroll av im-
portgoods*

Det ligger i sakens natur att tullens verksamhet utgör ett hinder för en obruten transportström. Men detta är någonting som alla accepterar. Vem älskar tullen? Men vi måste ha den. Vi har alla ett gemensamt intresse av att olaglig införsel av gods förhindras. Inte minst av konkurrensskäl finns ett sådant intresse. Tullverket har också, såvitt jag kan bedöma, utformat sin verksamhet på ett sådant sätt att förtullningsarbetet skall ske smidigt och orsaka så liten olägenhet som möjligt. Men de nu föreslagna åtgärderna bryter detta mönster.

Sverige är starkt beroende av sin utrikeshandel, av import lika väl som av export. Det är därför av vital betydelse att handeln över gränserna löper smidigt och effektivt och att de effektiviseringsmöjligheter som ligger i rationellare godshantering kan tas till vara. Det är mot den bakgrunden jag har ställt min interpellation till finansministern, och jag vill fråga finansministern hur han ser på tullverkets uppgift i detta helhetsperspektiv.

Anf. 16 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på frågan.

Företag och enskilda kan ofta ha annan uppfattning än statliga myndigheter när det gäller handläggning och kostnader vid införande av nya rutiner. Så är det uppenbarligen när det gäller näringslivets uppfattning om införande av nya behandlingsrutiner vid våra tullstationer vid kontroll av samlastat gods och vad detta kommer att kosta.

I sitt svar förlitar sig finansministern helt på tullens uppfattning att de farhågor som framförs är överdrivna. Jag är inte så säker på att farhågorna är överdrivna, för från alla dem som kommer att drabbas finns det en samstämmig uppfattning om att detta blir ytterst besvärligt och kostnadskrävande. Det framgår också av de remissvar som lämnats till finansdepartementet av bl. a. Sveriges industriförbund, Sveriges grossistförbund, Sveriges redarförening och Sveriges speditörförbund.

Vi vet redan i dag att det tar tid i tullen, och eftersom tullen inte har fått – och uppenbarligen inte heller får – några nya tjänster och resurser kommer väntetiderna självfallet att bli längre.

Sonja Rembo har ingående tagit upp en mängd av de sakargument som finns att anföra i frågan, och jag skall inte förlänga debatten genom att upprepa dem. Finansministern har inte svarat på den fråga som jag ställde genom att vidta åtgärder, utan han har uttryckt en förhoppning. Han har sagt att så långt det är möjligt är det hans förhoppning att de nya rutinerna tillämpas på ett sådant sätt att de bedöms ha praktiska och ekonomiska verkningar för näringslivet och utrikestrafiken.

Det är klart att det alltid går att uttrycka förhoppningar om att det inte skall bli så farligt som det kan tyckas bli. Men om det nu trots allt skulle bli så att näringslivets företrädare har rätt och att vi efter den 1 januari finner att det blivit mer eller mindre kaos, vill jag fråga om finansministern kan lova att han snabbt kommer att vidta de åtgärder som kan erfordras.

Måndagen den
21 november 1983

*Om rutinerna vid
tullkontroll av im-
portgods*

Anf. 17 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Det förslag till åtgärd som här diskuteras skulle, om det genomfördes från den 1 januari, komma att få allvarliga konsekvenser, inte minst för de svenska färjerederierna. Nu kan man kanske ändå hysa vissa förhoppningar om att förnuftet så småningom skall tas till fånga. De nya tullbestämmelserna om samlastningsgods skulle ursprungligen ha trätt i kraft den 1 april 1983, därefter gällde den 1 oktober och nu talas det om start den 1 januari 1984. Om finansministern inte är beredd att ge något positivt besked i dag, är det min förhoppning att han skall kunna göra det vid den uppvaktning som berörda parter gör om någon vecka. Det finns nämligen, som jag ser det, och som tidigare talare också har framhållit, skäl för finansministern att se positivt på frågan.

Alla är säkert överens om att här finns problem, vilket också framgår av finansministerns svar, men till att av detta dra slutsatsen att allt samlastningsgods, dvs. allt gods som skall till mer än en importör, skall föras till tullupplag för att kontrolleras är steget mycket långt. Den arbetsgrupp med representanter även för näringslivet som nu har tillsatts, och som arbetar med frågan, diskuterar i stället bättre lasthandlingar, att det skall finnas en ansvarig för lastbilen samt förbättring av stickprovskontrollen. Detta torde vara en klart bättre väg som både generaltullstyrelsen och regeringen borde kunna acceptera.

I ett pressmeddelande menar generaltullstyrelsen att kostnaderna för åtgärderna understiger 200 milj. kr. Enligt uträkningar som näringslivet har gjort räcker inte detta på långa vägar. De siffror som man där har räknat fram – vilket i och för sig gjorts före generaltullstyrelsens något reviderade bestämmelser den 11 november – tyder i stället, som tidigare har nämnts, på merkostnader på uppemot en och en halv miljard kronor. Då har man ändå bara räknat in hanteringskostnaderna, dvs. omlastning, lossning och liknande. Om man uppskattar att sanningen förmodligen ligger någonstans mellan vad generaltullstyrelsen och industrin säger, blir det ändå en merkostnad på kanske en miljard kronor.

En mycket stor del av samlastningsgodset kommer in i hamnar i Öresund, inte minst via den redan hårt drabbade färjetrafiken. Ju fler gånger företrädare för regeringen säger nej till positiva åtgärder, desto svårare blir situationen. Det finns en gräns för hur många nej från finansministern och andra statsråd som trafiken över Öresund klarar. För någon månad sedan gällde det nya fyravgifter. Det kostade en miljon. I dag gäller det samlastningsgodset. Det kostar mångdubbelt mer. Någonstans går en smärigräns, och det kan finnas risk för att den gränsen överskrids en dag. Det vore allvarligt, för utan färjetrafiken riskerar vi att Öresundsregionen stagnerar. Det är därför min förhoppning att finansministern skall kunna ge ett positivt besked vid den uppvaktning som kommer att äga rum om någon vecka.

Anf. 18 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Herr talman! Sverige torde ha ett av de mest liberala systemen i världen i vad gäller kontrollen av varuinförsel och varuutförsel. Det har bl. a. lett till att vi under 1970-talet i stor skala har kunnat minska antalet befattningshavare inom tullverket. Det bygger i hög grad på exportörers och importörers trovärdighet och tilltron till deras vilja att själva leva upp till lagens bestämmelser. Rutiner har automatiserats och datoriserats, och det förekommer mycket litet av det man i andra länder upplever som tullkontroll.

Detta har haft stora fördelar för det svenska näringslivet. Det är också uppenbart. Men som vanligt är detta näringsliv kluvet i sin inställning till lagar och förordningar. Vi har nämligen under ett antal år upplevt att just det näringsliv som tydligen tänker uppvakta mig för att klaga över skärpningen av tullkontrollen i årtal har hävdats att vi genom en alltför slapp kontroll har tillåtit införsel av varor som i varje fall inte skulle införas tullfritt i landet eller av varor som omfattas av kvantitativa regleringar och över huvud taget inte skulle ha kommit in och som har stört konkurrensen. Tullverkets studier av bakgrunden till de här klagomålen, som har varit ganska frekventa under tidigare år, har visat att det framför allt är samlastningsgodset som har orsakat att det antagligen finns grund för de klagomål som näringslivet har fört fram. Det är inte bara näringslivet som har klagat, utan klagomål har också kommit från annat håll, t. ex. från de anställda i företag som ansett sig ha utsatts för felaktig konkurrens på det här sättet.

Det gläder mig i någon mån att Sonja Rembo, som den enda av de tre moderata deltagarna i den här debatten, ändå erkänner att här finns ett problem. Vi har ett gemensamt intresse av att förhindra oloylig varuinförsel, säger de. Ja, det intresset skulle då vägas mot det andra intresset, nämligen så smidig och enkel behandling som möjligt av inpasserande, och för den delen även utpasserande, gods.

Läget är nu att generaltullstyrelsen, sin instruktion likmätigt, har försökt att åstadkomma en effektivare kontroll med hjälp av åtgärder, vilka man, efter den kritik som har riktats mot det första förslaget, har försökt anpassa så att de lättare skall kunna genomföras utan större kostnader. Jag vill nog se närmare på den här kostnadskalkylen på 1,5 miljarder kronor som detta skulle leda till. Jag tror att tullverket må ha minst lika goda skäl för sin bedömning, nämligen att det är fråga om ett par hundra miljoner kronor. Det skall då ställas i relation till en total varuimport i dag på över 150 miljarder kronor.

Om vi nu här i riksdagen säger, att om det blir kaos i hamnarna, måste någonting göras, så utgår jag från att tullverket i ett sådant fall med snabbhet kommer att ingripa, därför att den som minst av allt önskar sig kaos i hamnarna är faktiskt tullen själv.

Däremot vet jag inte vilka åtgärder Wiggo Komstedt menar att regeringen skall vidta. Det enda som vi skulle kunna göra är att införa en ny lagstiftning, där vi helt enkelt säger att man inte skall kontrollera, att man skall avstå från att undersöka om varor införs olovligt i landet.

Det regeringen kan göra om det uppstår problem är att gå till riksdagen och

Nr 28

Måndagen den
21 november 1983

*Om rutinerna vid
tullkontroll av im-
portgods*

*Om rutinerna vid
tullkontroll av im-
portgoods*

be riksdagen att väsentligt ändra innehållet i våra tullförfattningar.

Jag vill betona att den här kontrollen som den är upplagd inte är ett uttryck för något onödigt, någon kitslighet eller för någon avancerad byråkrati. Den svenska tullen är känd för att hantera sina uppgifter på ett mycket smidigt sätt, och jag är övertygad om att den kommer att göra det i det här fallet också.

Sedan skall jag naturligtvis lyssna till vad man från näringslivets sida har att säga mig, när man kommer och uppvaktar. Men jag anser att även näringslivet i detta läge måste bestämma sig huruvida det vill acceptera ett läge där konkurrensen allvarligt störs av olovlig varuinförsel, där tilltron till allvaret i riksdagens lagstiftningsbeslut skadas samtidigt som det i och för sig mycket berättigade kravet att ha en så smidig och enkel hantering av varuinförseln och varuutförseln som möjligt beaktas. Man måste bestämma sig, man kan inte kräva båda sakerna. Tullen måste få vissa möjligheter att granska även samlastningsgodset. Och jag hoppas, som jag sade, att generaltullstyrelsen nu har hittat en lösning som tillfredsställer de här båda kraven, som vi måste ställa på vårt tullverk.

Anf. 19 SONJA REMBO (m):

Herr talman! Självfallet skall tullverket ha rimliga möjligheter att utföra sitt arbete. Men det är hela tiden fråga om en avvägning – hur mycket resurser som tullverket skall få så att transporter och godsflödet sker smidigt. Det handlar alltså inte minst om resurser till tullverket.

Huruvida Sverige är ett av de liberalaste länderna i detta sammanhang vågar jag inte ha någon uppfattning om. Det är möjligt att det är på det sättet. Vi har ju levt lyckliga i Sverige tack vare att vi har kunnat lita på människor och människors hederlighet – det har vi gjort även i detta fall. Men som i alla livets sammanhang finns det alltid människor som går vid sidan av gällande regler. Då får man göra en avvägning när det gäller hur mycket kontroll man skall sätta in, hur mycket kontrollen får kosta och hur mycket hederliga människor – i detta fall transportörer och importörer – skall behöva lida av den kontrollen. Nu är man från näringsens sida beredd att ställa upp. Man erkänner att problemet finns och har positiva förslag till hur det skall kunna lösas. Det har, som det har sagts här tidigare, nyligen tillsatts en arbetsgrupp. Det talas t. ex. om förbättrat underlag för kontroll av lastlistor och om en tätare stickprovskontroll. Det är kanske möjligt att genomföra med hjälp av den utökade databehandling inom tullhanteringen som håller på att utvecklas.

Det är här som finansministern kan ha en uppgift att fylla. Finansministern kan nämligen medverka till att denna arbetsgrupp får arbeta i lugn och ro genom att man skjuter på ikraftträdandet av dessa regler till dess att gruppen har kommit fram till en gemensam, godtagbar lösning. Jag tror att det är fullt möjligt att komma fram till en sådan. Kanske bör man från finansdepartementets sida också konsultera kollegerna i utrikeshandelsdepartementet och kommunikationsdepartementet. Där är man fullt medveten om dessa frågor, och jag tror att det finns goda möjligheter att hitta en lösning som inte kostar

så orimligt mycket som denna åtgärd uppenbarligen gör.

Det är rätt betecknande att vi är tre ledamöter som deltar i denna debatt. Det är något av ett bevis på den oro som man känner ut i landet. Två av oss kommer från hamnstäder, och två är ledamöter av trafikutskottet. Man är ute i landet allvarligt oroad för denna utveckling. Här kan departementet helt klart göra en insats genom att medverka till att få till stånd de underhandlingar som behövs för att man skall komma fram till en gemensam uppfattning.

Nr 28

Måndagen den
21 november 1983

*Om rutinerna vid
tullkontroll av im-
portgods*

Anf. 20 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Finansministern tyckte att det var konstigt att vi inte hade tagit upp problemet med att det olagligt införs gods som inte är förtullat. Jag tog inte upp det eftersom jag tycker att det är en självklarhet att lagar och förordningar skall gälla och att man ordentligt skall sätta åt dem som tillämpar denna otillåtna metod, så att de inte får möjlighet att föra in gods som inte är förtullat. Ett bra sätt är att skärpa straffen för dem som syndar.

Finansministern sade att Sverige är ett av de mest liberala länderna i världen. Jag tycker att det är bra och att vi skall fortsätta att vara det. Förhållandena i andra länder i Europa är inte något att efterlikna. I framför allt öststaterna kan man ibland bli fast i tullen i flera dygn. Det är sannerligen inte något att eftersträva. Vi hörde från många talarstolar i torsdags att Sverige inte skall bli något öststatsland.

Man bollar här med summor på 1,5 miljarder och 200 miljoner. Oberoende av vilket belopp som är rätt – sanningen ligger förmodligen någonstans mittemellan – är det viktigt att slå fast att det ändå rör sig om ganska mycket pengar. Vi är, för våra gemensamma intressens skull när det gäller svensk ekonomi, betjänta av att vi inte drar på oss några extra kostnader över huvud taget. Vi vet att vi i slutskedet skall konkurrera på världsmarknaden. Det är bra om vi kan hålla vårt kostnadsläge på en så låg nivå som möjligt.

Jag frågade vad regeringen gör om det blir kaos. Finansministern sade att det regeringen kan göra är att gå till riksdagen och föreslå en ändring i lagen. Det får man väl göra i så fall. Det är faktiskt en regerings uppgift att se till att samhället fungerar. Då får man vidta de åtgärder som behövs – även gå tillbaka till riksdagen och ändra lagstiftningen.

Ett skäl för att vi kan misstänka att införandet av de nya rutinerna inte kommer att ske helt smärtfritt och att arbetet inte kommer att flyta så som finansministern tror är helt enkelt att tullen – såvitt jag förstått – inte kommer att få några nya resurser. Då är det inte lätt för dem som skall handlägga ärendena att undvika att det blir långa väntetider.

Vi kan också se denna fråga i ett annat perspektiv. Vi vet att vi har ett fruktansvärt bekymmer med att det flödar in narkotika och annat av den sortens otyg över vårt land. Tullen har inte ordentliga resurser för att ta itu med detta. Då är det kanske synd att tullens knappa resurser används för sådant som, i varje fall från mina utgångspunkter, inte är helt jämförbart med narkotikabekämpning.

Anf. 21 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Jag sade redan i inledningen av mitt anförande att vi förmodligen alla är medvetna om att här finns ett problem och att det måste lösas. Men det är alltid bättre om man kan lösa problem i samförstånd och till en lägre kostnad än vad som uppenbarligen här blir fallet. Man har nu tillsatt en arbetsgrupp för att jobba med detta, där tullen och näringslivet finns med. Låt dem komma fram till en lösning först. Det finns säkert bättre lösningar än de jag här har talat om – bättre lasthandlingar, förbättrad stickprovskontroll m. m. Vi skulle kunna nå en samförstånds lösning, och vi skulle förmodligen kunna göra det till en lägre kostnad. Det är därför som finansministern bör ta initiativet till att detta förslag inte genomförs från den 1 januari.

Låt mig citera det sista stycket i finansministerns svar på interpellationen:

”Det är min förhoppning – – – att de nya reglerna för tullkontrollen av samlastningsgods kommer att genomföras och tillämpas på ett sätt som så långt möjligt begränsar de praktiska och ekonomiska verkningarna för näringslivet och den utrikes trafiken.”

Jag tror att detta sker bäst om näringslivet och tullen i samråd får lösa problemet inom ramen för den arbetsgrupp som har tillsatts. Jag upprepar min förhoppning om att finansministern skall kunna ge ett positivt besked till dem som är berörda av frågan. Det tror jag kan ske, om finansministern utvecklar den tankegång som uppenbarligen har legat bakom detta sista stycke i interpellationssvaret.

Anf. 22 Finansminister KJELL-OLOF FELDT:

Herr talman! Jag har slutligen bara två saker att säga. För det första skall jag naturligtvis lyssna till vad näringslivet nu kan ha kommit fram till som en alternativ lösning till den som generaltullstyrelsen har arbetat fram. Men jag måste konstatera att man är mycket sent ute. Den här frågan har varit aktuell länge, och det ter sig inte särskilt tilltalande att än en gång skjuta på genomförandet av denna åtgärd. Men jag skall lyssna till vad de har att säga.

För det andra vill jag säga till Wiggo Komstedt – för att det intryck man kan ha fått inte skall kvarstå – att det definitivt icke är meningen att flytta några resurser från kontrollen vad gäller införsel av narkotika till granskningen av samlastningsgods. Tvärtom – tullen kommer att få ökade resurser för sin kamp mot narkotikasmuggling.

Anf. 23 SONJA REMBO (m):

Herr talman! Jag tackar finansministern för detta, som jag i alla fall tolkar som en vilja att lyssna på parterna och se vad som kan göras. Jag vill bara nämna att finansdepartementet redan i juli månad fick ett brev från de berörda organisationerna. Sveriges industriförbund, Sveriges grossistförbund, Sveriges redareförening och Sveriges speditörförbund skrev redan den 5 juli till finansdepartementet, så dessa organisationer har varit ute i ganska god tid. Det finns alltså inte något skäl att vara kallsinnig mot dem i detta sammanhang.

Anf. 24 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Jag hoppas verkligen att det inte är tal om att flytta några tjänster från narkotikaspaningen till kontrollen av införselgods. Men det var inte det jag åsyftade. Jag menade att det utöver de samlade resurserna inte blev några nya resurser. Skall man lägga på ett större arbete inom ett visst område, finns det alltid skäl att misstänka att det går ut över något annat. Men jag förstår nu av finansministerns senaste inlägg att här kommer att tillföras resurser – förmodligen i budgetpropositionen i januari. Det känns skönt att man får förstärkta resurser på detta område.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Föredrogs och hänvisades
Proposition
1983/84:65 till trafikutskottet

8 § Föredrogs och hänvisades
Motionerna
1983/84:161 till trafikutskottet
1983/84:162 och 163 till arbetsmarknadsutskottet

9 § Föredrogs men bordlades åter
Finansutskottets betänkanden 1983/84:5, 11 och 12
Skatteutskottets betänkanden 1983/84:4 och 8
Justitieutskottets betänkande 1983/84:4
Lagutskottets betänkanden 1983/84:3 och 4
Utrikesutskottets betänkande 1983/84:2
Försvarsutskottets betänkande 1983/84:3
Socialförsäkringsutskottets betänkanden 1983/84:4–7
Socialutskottets betänkanden 1983/84:6 och 7
Kulturutskottets betänkanden 1983/84:3–5
Utbildningsutskottets betänkanden 1983/84:1–5
Trafikutskottets betänkanden 1983/84:2 och 3
Jordbruksutskottets betänkanden 1983/84:1–6
Arbetsmarknadsutskottets betänkanden 1983/84:3–5
Bostadsutskottets betänkanden 1983/84:1–5

10 § Anmäldes och bordlades
Skrivelse
1983/84:72 Redogörelse för verksamheten inom Europarådets ministerkommitté under år 1982

11 § Anmäldes och bordlades
Redogörelse
1983/84:10 Riksdagens revisorers berättelse över granskningen av riksgäldskontorets verksamhet under budgetåret 1982/83

Nr 28

Måndagen den
21 november 1983

*Om rutinerna vid
tullkontroll av im-
portgods*

Nr 28

Måndagen den
21 november 1983

*Meddelande om
frågor*

12 § Anmäldes och bordlades
Motion
1983/84:164 av *Allan Ekström*
Löntagarfonder (prop. 1983/84:50)

13 § Anmäldes och bordlades
Skatteutskottets betänkande
1983/84:6 Dubbelbeskattningsavtal mellan Sverige, Danmark, Finland,
Island och Norge (prop. 1983/84:19) m. m.

Socialutskottets betänkanden
1983/84:8 Kost och hälsa
1983/84:9 Vissa läkemedelsfrågor

14 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställts

den 18 november

1983/84:167 av *Lars Werner* (vpk) till statsministern om skattepolitiken:

Föranleder aktuella lånetransaktioner, i syfte att sänka inkomstskatten, några åtgärder inom skattepolitiken?

1983/84:168 av *Per-Ola Eriksson* (c) till civilministern om åtgärderna för att minska antalet centrala anvisningar:

Statens naturvårdsverk och socialstyrelsen har utsänt en enkät till kommunerna angående miljö- och hälsoskydds nämndernas arbete. Med hänvisning till de båda verkens roll som centrala tillsynsmyndigheter inom hälsoskyddslagens tillsynsområden efterlyser de båda verken kommunernas behov av ytterligare allmänna råd och information inom hälsoskyddet.

Mot denna bakgrund ber jag att till civilministern få ställa följande frågor:

1. Anser civilministern att centrala verk skall omfattas av civilministerns försäkran att minska centrala anvisningar?

2. Tror civilministern att det finns ett behov hos kommunerna av ytterligare råd och information från centrala tillsynsmyndigheter?

den 21 november

1983/84:169 av *Margit Gennser* (m) till utbildningsministern om planerna på ett hälsouniversitet i Linköping:

Enligt tidningsuppgifter har UHÄ utrett möjligheterna att flytta teoretisk – preklinisk – läkarutbildning från Uppsala till Linköping. Utredningsarbetet

hänger samman med tidigare planer att bygga upp ett s. k. Hälsouniversitet i Linköping. Enligt tidningsuppgifterna skulle en flyttning av läkarutbildning från Uppsala till Linköping kräva 50 milj. kr. i investeringar och 15 milj. kr. i ökade driftkostnader per år.

I propositionen Vissa ekonomisk-politiska åtgärder, m. m. (1983/84:40) föreslås ett nedläggande av den kliniska läkarutbildningen vid Malmö Allmänna Sjukhus, dels för att minska antalet nyutbildade läkare, dels för att åstadkomma besparingar. I första hand gäller besparingarna indragning av forskningsmedel.

Mot denna bakgrund ber jag att få ställa följande frågor till statsrådet:

Har de från utbildningsdepartementet föreslagna besparingsåtgärderna inom medicinsk utbildning och forskning gjort att alla planer gällande ett hälsouniversitet i Linköping skrinlagts?

Har det utredningsarbete avseende ett eventuellt hälsouniversitet som bedrivits inom UHÄ lagts ner, eller finns planer att avsluta nu nämnda utredningsprojekt inom utbildningsdepartementet?

1983/84:170 av *Lars Tobisson* (m) till finansministern om PK-bankens handläggning av vissa låneärenden:

Vilka åtgärder avser regeringen som företrädare för ägaren vidta med anledning av den kritik som bankinspektionen nyligen riktat mot den statliga PK-bankens handläggning av låneärenden rörande styrelseledamot i banken?

15 § Kammaren åtskildes kl. 12.55.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert

Nr 28

Måndagen den
21 november 1983

*Meddelande om
frågor*