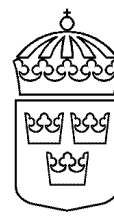


Riksdagens protokoll

1999/2000:119

Tisdagen den 30 maj



Protokoll
1999/2000:119

Kl. 12.00 – 16.23

18.00 – 19.49

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 24 maj.

2 § Anmälan om ersättare för statsråd

Tredje vice talmannen anmälde att *Anders Bengtsson* (s) skulle ersätta statsrådet Ingegerd Wärnersson fr.o.m. den 1 augusti 2000.

3 § Anmälan om inkommen faktagpromemoria om förslag från Europeiska kommissionen

Tredje vice talmannen anmälde att följande faktagpromemoria om förslag från Europeiska kommissionen inkommit och delats ut till kammarens ledamöter:

Förslag till rådets förordning om ändring av förordning (EEG) nr 2759/75 om den gemensamma organisationen av marknaden för griskött *KOM (2000) 193*

4 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Proposition
1999/2000:115 till finansutskottet

Skrivelse
1999/2000:150 till finansutskottet

5 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter
Socialutskottets betänkande 1999/2000:SoU14

6 § Beslut om utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 25 maj

AU7 Förnyad arbetsmarknadspolitik för delaktighet och tillväxt

Mom. 1 (mål och inriktning)

1. utskottet

2. res. 1 (c, m, kd, fp)

Votering:

157 för utskottet

134 för res. 1

58 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 19 s, 35 v, 13 mp

För res. 1: 69 m, 36 kd, 15 c, 14 fp

Frånvarande: 22 s, 13 m, 8 v, 6 kd, 3 c, 3 fp, 3 mp

Mom. 3 (9 § lagen om arbetslöshetsförsäkring)

1. utskottet

2. res. 3 (m, kd, fp)

Votering:

173 för utskottet

119 för res. 3

57 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 110 s, 35 v, 15 c, 13 mp

För res. 3: 69 m, 36 kd, 14 fp

Frånvarande: 21 s, 13 m, 8 v, 6 kd, 3 c, 3 fp, 3 mp

Mom. 5 (förändrad arbetslöshetsförsäkring)

1. utskottet

2. res. 5 (m)

Votering:

175 för utskottet

69 för res. 5

48 avstod

57 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 110 s, 35 v, 6 c, 11 fp, 13 mp

För res. 5: 69 m

Avstod: 36 kd, 9 c, 3 fp

Frånvarande: 21 s, 13 m, 8 v, 6 kd, 3 c, 3 fp, 3 mp

Mom. 7 (förutsättningar och villkor för aktivitetsgaranti m.m.)

1. utskottet

2. res. 9 (kd)

Votering:

238 för utskottet

36 för res. 9

18 avstod

57 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 110 s, 51 m, 35 v, 15 c, 14 fp, 13 mp

För res. 9: 36 kd

Avstod: 18 m

Frånvarande: 21 s, 13 m, 8 v, 6 kd, 3 c, 3 fp, 3 mp

Mom. 8 (äldres arbetsmarknad)

1. utskottet

2. res. 10 (fp)

Kammaren biföll utskottets hemställan med acklamation.

Mom. 13 (övergångsarbetsmarknader)

1. utskottet

2. res. 15 (c)

Votering:

277 för utskottet

15 för res. 15

57 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 110 s, 69 m, 35 v, 36 kd, 14 fp, 13 mp

För res. 15: 15 c

Frånvarande: 21 s, 13 m, 8 v, 6 kd, 3 c, 3 fp, 3 mp

Mom. 31 (validering)

1. utskottet

2. res. 31 (c, kd)

Votering:

241 för utskottet

51 för res. 31

57 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 110 s, 69 m, 35 v, 14 fp, 13 mp

För res. 31: 36 kd, 15 c

Frånvarande: 21 s, 13 m, 8 v, 6 kd, 3 c, 3 fp, 3 mp

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Prot.
1999/2000:119
30 maj

AU8 Obligatorisk mammaledighet

1. utskottet
2. res. 1 (c, kd, fp)
Votering:
224 för utskottet
66 för res. 1
59 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 19 s, 69 m, 35 v, 11 mp
För res. 1: 36 kd, 15 c, 13 fp, 2 mp
Frånvarande: 22 s, 13 m, 8 v, 6 kd, 3 c, 4 fp, 3 mp

7 § Beslut om utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 29 maj

UU10 Verksamheten i Europeiska unionen under 1999

Mom. 8 (säkerhetsfrågan i anslutning till utvidgningen)

1. utskottet
2. res. 3 (kd, c, fp)
Votering:
227 för utskottet
65 för res. 3
57 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 110 s, 69 m, 35 v, 13 mp
För res. 3: 36 kd, 15 c, 14 fp
Frånvarande: 21 s, 13 m, 8 v, 6 kd, 3 c, 3 fp, 3 mp

Mom. 10 (lokalisering av EU-organ)

1. utskottet
2. res. 4 (c, fp)
Votering:
260 för utskottet
30 för res. 4
59 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 19 s, 68 m, 35 v, 35 kd, 13 mp
För res. 4: 1 kd, 15 c, 14 fp
Frånvarande: 22 s, 14 m, 8 v, 6 kd, 3 c, 3 fp, 3 mp
Harald Bergström (kd) anmälde att han avsett att rösta ja men markerats ha röstat nej.

Mom. 11 (vissa institutionella frågor)

1. utskottet
2. res. 5 (v)
3. res. 7 (fp)
4. res. 8 (mp)

Förberedande votering 1:

16 för res. 7

13 för res. 8

263 avstod

57 frånvarande

Kammaren biträdde res. 7.

Förberedande votering 2:

37 för res. 5

14 för res. 7

240 avstod

58 frånvarande

Kammaren biträdde res. 5.

Huvudvotering:

194 för utskottet

35 för res. 5

63 avstod

57 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 110 s, 68 m, 15 c, 1 mp

För res. 5: 35 v

Avstod: 1 m, 36 kd, 14 fp, 12 mp

Frånvarande: 21 s, 13 m, 8 v, 6 kd, 3 c, 3 fp, 3 mp

Mom. 12 (folkomröstning vid ändringar i fördragen)

1. utskottet

2. res. 9 (v, mp)

Votering:

243 för utskottet

48 för res. 9

1 avstod

57 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 110 s, 68 m, 36 kd, 15 c, 14 fp

För res. 9: 1 m, 35 v, 12 mp

Avstod: 1 mp

Frånvarande: 21 s, 13 m, 8 v, 6 kd, 3 c, 3 fp, 3 mp

Kia Andreasson (mp) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats ha avstått från att rösta.

Mom. 14 (utträdesparagraf i unionens fördrag)

1. utskottet

2. res. 10 (v, mp)

Votering:

237 för utskottet

50 för res. 10

5 avstod

57 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 19 s, 68 m, 34 kd, 12 c, 14 fp
För res. 10: 34 v, 3 c, 13 mp
Avstod: 1 s, 1 m, 1 v, 2 kd
Frånvarande: 21 s, 13 m, 8 v, 6 kd, 3 c, 3 fp, 3 mp

Mom. 16 (närhetsprincipen)

1. utskottet
2. res. 11 (m)
3. res. 12 (c)
Förberedande votering:
70 för res. 11
15 för res. 12
207 avstod
57 frånvarande
Kammaren biträdde res. 11.

Huvudvotering:
183 för utskottet
68 för res. 11
40 avstod
58 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 110 s, 35 v, 35 kd, 3 mp
För res. 11: 68 m
Avstod: 1 m, 15 c, 14 fp, 10 mp
Frånvarande: 21 s, 13 m, 8 v, 7 kd, 3 c, 3 fp, 3 mp

Mom. 31 (internationellt samarbete som ett alternativ till EMU)

1. utskottet
2. res. 25 (v, mp)
Votering:
133 för utskottet
52 för res. 25
105 avstod
59 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 19 s, 3 m, 6 kd, 14 c, 1 fp
För res. 25: 1 s, 2 m, 35 v, 1 fp, 13 mp
Avstod: 63 m, 30 kd, 12 fp
Frånvarande: 21 s, 14 m, 8 v, 6 kd, 4 c, 3 fp, 3 mp
Anna Lilliehöök (m) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat nej.

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

JuU21 Fortsatt giltighet av 1952 års tvångsmedelslag och lagen om hemlig kameraövervakning

Kammaren biföll utskottets hemställan.

8 § Vissa frågor om det nya pensionssystemet samt efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn

*Vissa frågor om det
nya pensionssystemet
samt efterlevande-
pensioner och efter-
levandestöd till barn*

Föredrogs
socialförsäkringsutskottets betänkande 1999/2000:SfU8
Vissa frågor om det nya pensionssystemet och
socialförsäkringsutskottets betänkande 1999/2000:SfU13
Efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn (prop.
1999/2000:91).

Anf. 1 MARGIT GENNSER (m):

Fru talman! Vi ska debattera SfU8 och SfU13 i ett sammanhang. Jag tänker börja med SfU13, som handlar om efterlevandepensioner och efterlevandestöd till vuxna och barn.

Jag inleder med att yrka bifall till reservation 6 i SfU13.

Utformningen av efterlevandepensioner och efterlevandestöd har nära anknytning till de förmåner som utges och intjänas inom ålders- och förtidspensionssystemen. När nu dessa har ändrats på ett så omfattande sätt måste också efterlevandeförmånerna anpassas till det nya systemet.

Man måste observera att efterlevandeskyddet för både vuxna och barn har genomgått mycket stora förändringar, först under 60-talet och 70-talet och sedan genom det beslut som fattades 1989 och trädde i kraft 1990.

Efterlevandeskyddet för vuxna, dvs. främst änkor, utgjorde den tunga delen av detta skydd. Detta var naturligt. Först efter 1970 började kvinnor förvärvsarbета i verkligt stor utsträckning. Arbetstid och förvärvsinkomster var fortfarande betydligt lägre för kvinnor än för män. Det är först under det senaste decenniet som kvinnor börjar närma sig en förvärvstid som motsvarar männens.

Pensionssystem är mycket långsiktiga. De sträcker sig över perioder som omfattar en människas hela yrkesverksamma liv och pensionärstid. Detta innebär att pensionssystem måste förändras med försiktighet, dvs. att ändringarna måste ske med användning av omfattande övergångsregler. Detta gäller antingen man behåller en betydande del av inkomstanknuten pension eller om man skulle vidga grundpensionssystemet. Övergångsreglerna är helt enkelt till för att skydda den enskilda mot retroaktiva ingrepp.

Att alla pensionssystem blir komplicerade är alltså något som inte kan undvikas. Detsamma gäller kollektivavtal som rör pensioner.

Vid 1989 års ändringar av efterlevandeförmånerna föreslogs först en drastisk nedskärning av änkepensionen utan acceptabla övergångsregler.

Kritiken blev hård och utskottet förhandlade fram ett nytt förslag med nya övergångsregler. Det innehöll enligt mitt förmenande vissa principiella brister – där fanns ett slags embryo till inkomstprövning. Det var olyckligt, men alla partier som deltog i utskottsarbetet förband sig att inte ändra framförhandlade övergångsregler i framtiden. Vi var mycket få som inte röstade igenom förslaget.

Kritiken blev därför stor – och bitterheten bland änorna som drabbades enorm – när regeringen 1997 lade fram ett förslag i vilket vissa delar av övergångsreglerna ändrades genom att en inkomstprövning av folkpensionsdelen infördes. Den änkepension som kom från ATP-delen lämnades dock oförändrad.

I vår gemensamma motion från m, fp och kd begär vi ett tillkännagivande om att övergångsreglerna före den 1 april 1997 ska återställas, inte minst för de offentliga pensionssystemens trovärdighets skull. Ändringen ledde till slumpvisa rättsförluster för enskilda personer, och var ett brott mot de utfästelser som riksdag och regering tidigare har gjort. Det är just denna typ av åtgärder som pensionslöften inte får utsättas för.

Utskottets majoritet hävdar att förändringen var nödvändig av ekonomiska skäl. Det hade funnits andra, mindre känsliga, områden att spara på. Den kamerala exakthet som tyvärr kännetecknat vår statliga budgetering gör att man ofta fattar lite okloka beslut.

Jag yrkar bifall till reservation 6, och jag är faktiskt förvånad att inte fler partier har stött oss.

Efterlevandestödet till efterlämnade barn har fått en förbättrad utformning mot vad den hade tidigare. Det är bra och viktigt. Det är mycket tillfredsställande att efterlevandeskyddet för barn har kunnat förstärkas.

Omställningspensionen för efterlämnade vuxna, män eller kvinnor, har nästan återställts från den försämring som infördes 1997. Omställningstiden uppgick till minst tolv månader tidigare. Det är en minimitid för den efterlevande för att kunna anpassa sig till de drastiskt ändrade förhållandena, både ekonomiskt och känslomässigt, när man förlorar en livskamrat. Att regeringen vidhöll att det fulla återställandet skulle kunna ske först 2005 tycker vi reservanter var okänsligt och onödigt. Motiveringarna av ekonomisk natur är svaga, allra helst som Ekonomistyrningsverket i dag rapporterar 10 miljarders överskott i budgeten för 1999.

Jag yrkar inte bifall till reservationen, men jag ber kammaren att läsa våra synpunkter i reservation 3. Jag observerar att en del av dem som har tyckt illa om den här typen av förändringar faktiskt inte har vågat reservera sig.

Så har jag några korta reflexioner gällande SfU8 – fast först en liten utvidgning!

Det är få som har tänkt på att när Sverige fick sitt ATP-system så kom modellen från USA. 30-talets kraschade fackliga pensionssystem för vanliga amerikaner utgjorde nämligen bakgrunden till det nu 65-åriga *social security*-systemet. Både *social security* och ATP uppbyggdes som förmånsbaserade fördelningssystem, och har brottats med samma problem: växande pensionärsgrupper, tidvis låg tillväxt och demografiska obalanser. Sveriges problem kom snabbare, men förändringar måste också ske i USA. I förra veckan föreslog presidentkandidaten Bush i princip samma förändringar av *social security* som beslutats om i Sverige. Förslaget fick ett gott mottagande.

Men vad som är intressant i samband med SfU8 och de beskyllningar som funnits i debatten, och även i vissa motioner, om hemlighetsmakeri och bristande debatt är vad Bush sade när han presenterade sitt förslag. Han sade: Samarbete är nödvändigt mellan olika partier när man ska ändra något så långsiktigt som ett pensionssystem. Stora reformer som är

nödvändiga på grund av demografiska förändringar måste få växa fram i samarbete mellan partierna.

Det är så den svenska pensionsreformen har kommit fram – i samarbete mellan de fem partierna, därför att de accepterade huvudprinciperna för systemet. De förstod också samtidigt att detta samarbete kräver både information och debatt. Och sådan har funnits! Gå igenom artikelindex och databaser om pensionsreformen, och se vilket stort antal kritiska artiklar som har besvarats av Genomförandegruppen i sin helhet eller av någon eller några av gruppens ledamöter. Debatten har varit livlig!

Vid ett samtal med Mats Svegfors för drygt ett år sedan om målkonflikter gällande öppenhet och konsensus i pensionsfrågan berömde han Genomförandegruppen för att den bemödat sig om att lyssna, besvara frågor och resonera kring den kritik som framförts.

Kritiken har också påverkat arbetet på många punkter. Adoptioner och barnår, som behandlas i SfU8 är ett exempel. Avtalspensionernas behandling utgör ett annat. Även de stora principerna; försäkringsmässigheten, livsinkomstprincipen och premiereservssystemet blev en realitet först efter betydande diskussioner, inte minst inom socialdemokratin. Men sedan låg huvudprinciperna fast. Det var nödvändigt. När sedan olika detaljer har arbetats fram successivt har alla haft möjlighet att ta del av utredningar och remissinstansernas synpunkter – och att man har gjort detta framgår av den livliga debatt som har ägt rum.

För att vara konkret: Adoptionsföräldrars rätt till barnår har verkligen belysts från många håll. Utskottets formulering, att Genomförandegruppen ytterligare överväger frågan i det fortsatta arbetet, är ingenting som kan viftas bort. Jag har suttit i många utredningar. Men jag tror knappast att någon beredning har varit mer öppen för att beakta olika synpunkter, att väga dem mot varandra och att lyssna och försöka vara konstruktiv.

Varför har vi fungerat så? Det är det enda sättet på vilket samarbete över blockgränserna kan nå legitimitet. Vi har ansträngt oss för att göra den berörda målkonflikten så liten som möjligt.

Nog har det känts jobbigt ibland. Ofta har jag önskat att jag hade sluppit skriva artiklar under lördag och söndag, och i stället fått gå ut och sola mig. Men pensionsartiklar har varit ett måste! Jag har besvarat stora mängder e-post, och jag är övertygad om att mina kolleger har gjort det samma. De har säkert varit mer pliktmedvetna och mer flitiga än jag.

Anf. 2 ULLA HOFFMANN (v):

Fru talman! På förekommen anledning vill jag börja mitt inlägg med att slå fast att Vänsterpartiet står bakom de budgetöverenskommelser som är resultatet av samarbetet mellan oss, Socialdemokraterna och Miljöpartiet.

Anledningen till att det känns viktigt för mig att säga detta är att man i dagstidningarna nu kan läsa att den svåraste uppgiften för ledande socialdemokrater tydligen är att få Vänsterpartiet att stå fast vid överenskommelser. Det är intressant särskilt med tanke på det vi ska debattera i dag, nämligen det nya pensionssystemet och efterlevandepensionerna.

Vad gäller det nya pensionssystemet finns det ingen överenskommelse mellan Vänsterpartiet och Socialdemokraterna. I stället finns det en överenskommelse mellan de fyra borgerliga partierna och Socialdemokraterna som innebär att de ska vårda det nya systemet och inte ensi-

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Vissa frågor om det nya pensionssystemet samt efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn

digt göra några förändringar i det. Och det är ju intressant med tanke på att det finns ett antal motioner från de borgerliga partierna, både enskilda och partimotioner, vad gäller både pensionssystemet och efterlevandepensionerna.

Fru talman! ”I stället för öppen redovisning och allmän debatt man-
glas nu uppgörelser fram i slutna rum, förhandlingar mellan Social- och
Finansdepartementet får ersätta analyser.”

Så skriver K G Scherman, tidigare generaldirektör och chef för Riks-
försäkringsverket, i Svenska Dagbladet i slutet på förra året. Detta ska
ställas mot det som Margit Gennser just sade om att man kan debattera
på datorn.

Genomförandegruppen har valt att arbeta bakom lyckta dörrar. De
promemior som presenteras skickas ut på remiss till de remissinstanser
som finns upptagna på Genomförandegruppens lista. Och där finns inte
folket i Sverige med. Detta har lett till att den offentliga debatten har
uteblivit.

Egentligen är det bara debatterna i denna kammare som är offentliga,
och det hade inte blivit någon debatt om inte Vänsterpartiet och Miljö-
partiet hade motionerat. Det är ett märkligt sätt att behandla demokratin,
tycker jag. Att fem partier gjort upp i en fråga innebär inte att frågan inte
ska utsättas för offentlighetens ljus och diskuteras öppet.

I stället för att strypa debatten borde Genomförandegruppen inbjuda
till offentlig debatt innan den lägger fram sina förslag. Att det hade fun-
nits tid för den breda remiss som Vänsterpartiet efterlyste i samband med
att Pensionsarbetsgruppen lade fram sitt förslag 1994 visas av att stora
och viktiga frågor som t.ex. bromsen, AP-fondernas ställning samt egen-
avgifterna och växlingen av dem ännu inte är lösta år 2000.

Jag är övertygad om att invånarna i Sverige hade kunnat presentera
en lösning för Genomförandegruppen om man bara vågat låta pensions-
frågan bli en fråga för väljarna att ta ställning till.

Vänsterpartiet anser att pensionsfrågan ska ägas av folket och hela
riksdagen och inte enbart av fem partier.

Fru talman! Vänsterpartiet hade även motionerat om att dagens pens-
ionärer i vårbudgeten skulle kompenseras för den uteblivna inkomstför-
stärkning som den övergångsvisa garantipensionen skulle inneburit. Vi
kan nu med tillfredsställelse konstatera att budgetsamarbetet mellan s, v
och mp inneburit att pensionärerna får kompensation för senareläggning-
en av den övergångsvisa garantipensionen, bl.a. i form av att den undre
gränsen vid 100 kr i bostadstillägget till pensionärer slopas och att den
övre gränsen höjs från 4 000 kr till 4 500 kr. Vänsterpartiet hade, i likhet
med PRO, helst sett att det blivit en nivåhöjning av bostadstillägget i
stället för en höjning av hyrestaket. En höjning av taket gynnar inte lika
många pensionärer, men med tanke på att hyrorna höjs över hela landet
kommer denna reform så småningom att gynna alltfler låginkomstpens-
ionärer.

Fru talman! Den fråga som har föranlett flest enskilda motioner och
en partimotion från Vänsterpartiet är adoptivföräldrarnas rätt till barnår.
Utskottsmajoriteten, i det här fallet s, m, kd, fp och c, föreslår att samt-
liga motioner avslås. Reglerna för barnår gör att endast en tredjedel av
alla adoptivföräldrar kan antas få rätt till fyra barnår och resterande får

rätt till tre år eller färre. Anledningen till det är att man bara får tillgodoräkna sig barnår för barnens första fyra levnadsår.

Barnåren kom till därför att den fördelning som automatiskt skedde i ATP-systemet inte sker i det nya systemet. De föräldrar som vårdar barn i hemmet ska därför kompenseras för utebliven pensionsrätt. Det är förstås lika nödvändigt att ett adopterat barn, oavsett ålder, får den tid och den stimulans som det behöver av sina föräldrar. Vi anser därför att riksdagen bör ge Genomförandegruppen i uppdrag att lyfta frågan och ge den en tillfredsställande lösning. Den bör åtminstone få samma behandling som gäller för föräldraförsäkringen.

Vi tycker att det är bra att Ingela Thalén nu tar tag i frågan om barnårsrätt för förfluten tid för adoptivföräldrar och ser till att Genomförandegruppen kommer med en lösning. Även detta är ett krav från Vänsterpartiet.

Fru talman! Den andra frågan som ska debatteras i dag är efterlevandepension och efterlevandestöd till barn. Det är ju så att även efterlevandepensionen måste anpassas till det nya pensionssystemet. Och där är det ju som bekant Genomförandegruppen som bestämmer och som ska vårda överenskommelsen och inte ensidigt bryta den. Överenskommelsen gäller tydligen inte efterlevandepensionen. Där har Moderaterna, Kristdemokraterna, Folkpartiet och Centern motionerat om omställningsperiodens längd. De vill att den ska förlängas till tolv månader fr.o.m. den 1 januari 2001. Det är ju ett förståeligt krav. Det är t.o.m. ett bra krav om det inte hade varit så att de lovat att vårda överenskommelsen och inte ensidigt bryta den.

Vänsterpartiet tycker alltså att detta är ett vettigt krav, eftersom det är svårt för den efterlevande att ställa om sin ekonomi på de sex månader som gäller i dag. Men då kommer nästa moment in, och det är att Vänsterpartiet har en budgetöverenskommelse med Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Enligt den finns det inga pengar att förlänga omställningspensionen redan den 1 januari 2001. Vi sitter inte i Genomförandegruppen och kan därför inte påverka besluten i den. Men vi har det ekonomiska ansvaret för de beslut som Genomförandegruppen kommer fram till, vilket är en mycket konstig situation.

Vi tycker att det är bra att regeringen föreslår att omställningspensionen för makar utan barn förlängs först till tio månader och sedan till tolv månader. Vänsterpartiet anser dock att detta är en så viktig fråga att vi i kommande budgetförhandlingar borde försöka hitta ett ekonomiskt utrymme för att återställa omställningsperiodens längd till tolv månader vid en tidigare tidpunkt än den som regeringen föreslår. Det blir visserligen inte lika snabbt som regeringens samarbetspartner i Genomförandegruppen föreslår, men det blir något snabbare än regeringens förslag.

Regeringen föreslår att inkomstprövningen av den övergångsvisa änkepensionen ska behandlas i en kommande proposition som kommer att behandla bostadstillägget till pensionärer. Inte heller här är Genomförandegruppen enig. Tre av partierna i Genomförandegruppen vill ta bort inkomstprövningen men vill inte berätta varifrån de ska ta de 900 miljoner kronor som det skulle kosta. Av motionerna till vårbudgeten kan vi dock förstå att man vill sänka nivåerna i socialförsäkringen till 75 % och införa ytterligare karensdagar för att kunna ta bort inkomstprövningen.

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Vissa frågor om det nya pensionssystemet samt efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn

Vänsterpartiet var emot inkomstprövningen när den infördes, och vi är fortfarande emot den. Det innebär inte att vi inte står bakom de budgetöverenskommelser som vi har gjort med Socialdemokraterna. Vi står bakom våra överenskommelser, men det behöver inte betyda att vi tycker att de är bra. Vi delar denna uppfattning om inkomstprövningen med många ledande socialdemokrater.

Lennart Klockare är ju anmäld senare som talare, och det skulle vara intressant att få höra hans synpunkter på inkomstprövningen. Tycker Lennart Klockare att inkomstprövningen av den övergångsvisa änke pensionen är bra? Tycker Lennart Klockare att inkomstprövningen har förstärkt förtroendet och tilliten för de generella systemen?

Att ta bort inkomstprövningen skulle kosta ca 900 miljoner kronor. Dessa pengar måste tas någonstans ifrån, och vi kan inte ställa upp på bl.a. ytterligare karensdagar och sänkta nivåer i sjukförsäkringen som Moderaterna, Kristdemokraterna och Folkpartiet föreslår för att kunna ta bort inkomstprövningen.

Att inkomstprövningen av de övergångsvisa änke pensionerna görs på samma sätt som beräkningen av bostadstillägg för pensionärer har inneburit att arbetslösa hemmaboende barn över 18 år indirekt påverkat änke pensionens storlek. Det finns därför skäl att se över vad som ligger till grund för inkomstberäkningen och likaså vilka effekter det blir om beräkningen görs på samma sätt som för bostadstillägget för pensionärerna. Det är därför bra att samarbetet mellan s, v och mp inneburit att vi avsatt 30 miljoner för nödvändiga korrigeringar.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 1 under mom. 1, reservation 2 under mom. 2 i SfU8 och reservation 4 under mom. 3 i SfU13.

Fru talman! Detta är min sista debatt innan sommaruppehållet. Jag vill därför passa på att önska personalen, talmännen och kollegerna en trevlig sommar.

Anf. 3 MARGIT GENNSER (m) replik:

Fru talman! Att jag tog upp historieskrivningen och beskyllningar för hemlighetsmakeri, slutna rum osv. beror på att det kan bli en långsiktig olycklig förvanskning av vad som verkligen hände. Ulla Hoffmann satt med i Pensionsarbetsgruppen. Hon ville över huvud taget inte diskutera de konstruktiva förslag vi hade. När vi andra var överens om de nya huvudprinciperna för modellen och beslut hade fattats, fann vi att det var väldigt viktigt att man fortsatte samarbetet och vårdade överenskommelsen.

Detta har faktiskt lett till att vi har fått in oerhört många fler synpunkter och att vi verkligen beaktat dem mycket mer än vad man brukar göra i vanliga utredningar som sedan behandlas av departementen. Där följer man oftast slaviskt utredningarna.

Jag beklagar faktiskt det här sättet att skildra verkligheten. Det var därför jag tog upp nuvarande landshövding Svegfors uttalande. Jag skulle vilja säga att han är objektiv. Samtalet började med att jag sade att det var jättejobbigt eftersom jag hade fått skriva så mycket i Svenska Dagbladet. Då sade han: Men Margit, detta är ju det som är väsentligt. Här har ni verkligen sett till att ni har kommit ut till folket och talat om hur ni har tänkt.

Jag höll med honom, och jag skämdes över att jag hade gnölat.

Anf. 4 ULLA HOFFMANN (v) replik:

Fru talman! Jag tycker inte att det är olyckligt. Jag delar inte Margit Gennsers uppfattning om att det har varit en offentlig debatt. Det beror kanske på att vi har olika verkligheter, att vi bor på olika ställen t.ex. Där jag bor har inte människor tillgång till datorer. De kan alltså inte delta i debatten på det viset.

Även vi i Vänsterpartiet och andra inom fackföreningsrörelsen som inte tycker att den här överenskommelsen är bra, som inte tycker att pensionssystemet är bra, har skrivit debattartiklar och försökt att delta i debatten på det sätt som vi har kunnat. Om folk hade kunnat påverka så som Margit Gennser säger, hade kanske inte så många människor blivit så fruktansvärt förvånade över resultaten i de orange kuverten.

Det betänkande som Pensionsarbetsgruppen lade fram hade en remisstid på ungefär två månader. Det var ett stort komplicerat system. Jag kommer inte ihåg vad betänkandet kostade, men det kostade kanske ett par hundra kronor. Det tar tid att föra ned den här remissen i en organisation, t.ex. inom ett fackförbund. Likadant om man vill ha diskussionscirklar osv. Därför anser jag inte att det är förankrat. Jag menar att om man hade velat förankra systemet hos folket hade det kunnat genomföras. Dessutom tror jag att man hade fått ett mycket bättre pensionssystem som hade varit förankrat. Då hade vi t.ex. inte behövt de här debatterna i kammaren.

Anf. 5 MARGIT GENNSER (m) replik:

Fru talman! Först angående fackliga företrädare och folk från andra organisationer. Det är just med dem som debatten har förts. Avtalspensionerna är ett sådant exempel där man lyssnade och faktiskt insåg att man hade tänkt fel.

Sedan skulle jag nog vilja säga att har det funnits något som det rätt missförstånd om så har det varit ATP-systemet. Folk har verkligen varit dåligt informerade. En av de väsentligaste punkterna i det nya systemet är att folk får besked om sina insatser varje år. Det är klart att man då också kan bli missnöjd därför att man får information. Men den samlade informationen kommer i längden att ge större trygghet, och man förstår hur pensioner växer fram. Det är bra för tänkande människor. Jag anser att svenska folket består av tänkande, ansvarsfulla, reflekterande människor. ATP-systemet fick man, och ofta kom folk till mig när de blev pensionerade och sade: Aldrig visste jag att jag skulle få så lite pension.

Anf. 6 ULLA HOFFMANN (v) replik:

Fru talman! Säg vad man vill om ATP-systemet, men nog hade det en lång förankringsperiod. Jag tror att det var fem år eller något sådant. Tage Erlander sade att han tyckte att det skulle vara bra om svenska folket gick i studiecirklar för att sätta sig in i pensionssystemet. Man hade alltså lång tid på sig för att förstå vad som hände.

Margit Gennser vet mycket väl vad jag tycker om ATP-systemet och om vad som hade varit nödvändigt att göra i det nya pensionssystemet för att se till att vi hade fått ett stabilt, robust system som följde den ekonomiska utvecklingen i landet.

Jag tror att det stora problemet för Genomförandegruppen är att när man började med det här gick man ut med information till medborgarna

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Vissa frågor om det nya pensionssystemet samt efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn

om att inte någon skulle förlora på det nya systemet. Tvärtom skulle det bli bättre för en hel del människor. Man har också sagt att t.ex. den övergångsvisa garantipensionen skulle genomföras år 2001. Det finns bevis för att det var så man sade. Man gick alltså ut för tidigt och sade fel saker.

Det här har förstås lett till att när människor i dag får ett orange kuvert är det inte så kul. Jag skulle ju heller inte förlora. Tvärtom skulle jag som är fyrtiotalist bli en av de stora vinnarna. Jag bad försäkringskassan räkna ut, utifrån hur pensionsläget ser ut i dag, vad jag skulle ha fått med ATP-systemet. Jag förlorar 1 700 kr i månaden på det nya systemet. Det är inte heller kul när jag av Margit Gennser och resten av Genomförandegruppen får reda på att alla blir vinnare och att framför allt fyrtiotalisterna blir vinnare.

Anf. 7 KENNETH LANTZ (kd):

Fru talman! Kristdemokraterna vill med anledning av dagens debatt om SfU8, som bl.a. berör barnår och pensionsrätt vid adoption, samt SfU13 angående omställningspension, göra följande viljeyttring.

Inledningsvis vill jag förklara att vi står bakom framlagda motioner, men för tids vinnande yrkar jag här bifall endast till reservation 6 under mom. 5, betänkande SfU13, *Efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn*.

Låt mig av ordningsskäl gå tillbaka till SfU8, som bl.a. berör pensionsrätt för barnår. Som företrädare för Kristdemokraterna vill jag klart deklarerat att barnen måste prioriteras, oavsett om de är födda inom den egna familjen eller om de är adopterade. Det får på detta område under inga omständigheter råda någon skillnad dem emellan.

En av grundpelarna i den kristdemokratiska ideologin är alla människors lika rätt och värde. Jag minns med stor glädje partiledardebatten i januari månad i år, då flertalet partiledare betonade vikten av att erkänna och se människan och individen. Jag tror inte att mänskligheten haft större behov av detta någonsin tidigare än vad vi har i dag. Barn i Sverige har behov av beröring, av att få möta kärleksfulla ögon och mänsklig värme. Vi svenskar lever egentligen på gränsen till att ge våra barn alltför lite tid och beröring.

Det är med anledning av barnens situation som kristdemokraterna gång på gång vill påtala och agera för att föräldrar, adoptivföräldrar likställda, ska känna stöd och uppmuntran att vara med sina barn så mycket som möjligt.

I utskottstexten beskrivs regeringens uppfattning att adoptivbarn upp till tio års ålder inte skulle kunna erhålla pensionsrätt för barnår. Kanske är det just adoptivbarnen, som ska adopteras in i den svenska familjen, som mer än andra barn behöver sina adoptivföräldrar på plats i början i bostaden. Det gäller att bygga upp familjebanden.

Många av adoptivbarnen kommer från miljöer som har mycket att önska. Jag har i min bekantskapskrets och även i mina syskons familjer adoptivbarn som kommit från miljöer som krävt stora och beundransvärda insatser av barnens nya föräldrar. Det skulle vara en stor hjälp för dem som vill adoptera och i framtiden fortsätta detta arbete att känna ett samhälleligt stöd. Det får under inga omständigheter råda några ålders-

gränser som kommer att resultera i att några barn missgynnas. Barnens rätt till en bra start i livet måste gälla även en bra start i den nya familjen.

För övrigt vill jag referera till de olika partiernas inlämnade motioner i det här ämnet. Jag är övertygad om att Genomförandegruppen har till uppgift att se över dessa regler och nöjer mig med att lyfta fram frågan och redogöra för kristdemokraternas synpunkt i ärendet. Jag är helt övertygad om att vår representant tillsammans med övriga partiers representanter kommer att se till att adoptivbarnens och deras föräldrars bästa kommer att tillgodoses.

Fru talman! Så vill jag gå över till betänkande SfU13, om efterlevandepension och efterlevandestöd till barn.

Kristdemokraterna har under flera år i olika sammanhang nästan till leda tjatat om omställningspensionens längd och inkomstprövning av änkepensionen.

Jag trodde för ett år sedan att den här debatten år 2000 skulle vara överspeland. Men beklagligt nog, även om utskottsbetänkandet andas hopp och tillfredsställelse, måste vi återigen höja rösten till förmån för efterlevande som drabbats av sorg. Inte nog med att sorgen ska bearbetas. Det är beklagligt att regeringen 1997 dessutom förändrade lagtexten så att folkpensionen i änkepensionen skulle inkomstprövas. Detta var kanske från regeringens håll rätt beslut. Men kristdemokraterna delar inte den uppfattningen. Hade man dessutom låtit bli att gå retroaktivt hade frågan om möjligt i någon liten mån varit mindre svår att förstå och förklara. Men nu togs allt över en kant. Retroaktiv lagstiftning är inte bra. Det är inte rätt emot människor, som har byggt upp en ekonomisk förtrostan bl.a. på folkpensionssystemet, att frånta dem deras sedan lång tid både lovade och via skattsedeln finansierade försäkringsförmån.

Man kanske ska börja med omställningspensionens längd. Det är märkligt att folkvalda av ekonomiska skäl kan korta en försäkringsförmån som man så väl behöver när man drabbas av att ensamheten slår till. Nu efter cirka tre års prövotid börjar regeringen inse det orimliga i att endast sex månaders omställningstid ska gälla. Det är bra att man kommit till insikt. Men varför ska det då ta tre år? Är det av stolthet eller okunskap som man inte vill gå oss till mötes och redan nu besluta om att återgå till tidigare tolv månaders omställningspension?

Det kommer att uppfattas som märkligt att vi ska ha en anpassningstid fram till 2005, då vi åter ska nå målsnöret med tolv månaders omställningspension. Varför denna lärotyd? Varför inte besluta redan efter denna debatt om att införa tolv månader när vi ändå har i stort sett en gemensam uppfattning om att tolv månader är det riktiga.

Fru talman! Jag vill även säga något till förmån för alla de änkor som fråntagits en rättighet som de själva tillsammans med sina män, så länge de levde, aktivt finansierat genom skatten. 1997 fråntogs dessa kvinnor ett ekonomiskt stöd som inte är obetydligt. Beslutet är regelvidrigt och är ett avtalsbrott. Det kändes märkligt för mig som försäkringstjänsteman att förklara detta för kunder som hörde av sig. Folk i allmänhet har ett visst förtroende, även om det ibland uppfattas som allt mindre, för riksdag och regering. Man vet mycket väl att den politiska processen kan vara långsam. Men i vissa lägen kan det gå fort och enkelt. Ett exempel är uttalanden från näringsministern i dagarna om Teliaktien, som värderas alltför lågt. Då ska det inte bli någon utförsäljning, säger ministern.

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Vissa frågor om det nya pensionssystemet samt efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn

Detta är ett exempel på att regeringen kan besluta om snabba åtgärder. Varför kan då inte detta komma folk till gagn som är i behov av att återgå till sin änkepension i folkpensionen? Hur länge ska vi vänta på att få svar på denna fråga?

Jag lovar att Kristdemokraterna kommer att agera så länge frågan ej är löst. Vi kommer inte att nöja oss med märkliga bortförklaringar att man ska spara pengar. Det gäller att använda skattemedel på ett ärligt och rättvist sätt. Folk har betalat in folkpensionsavgifter, och dessa ska också återgå till dem det berör. Kristdemokraterna har finansierat detta i sitt budgetalternativ, med en återgång till änkepension i folkpensionsdelen.

Här finns, fru talman, en grupp kvinnor som regelbundet har demonstrerat bl.a. ute på Mynttorget, inte endast för sig själva utan för kvinnor från hela landet. Jag trodde att de skulle få uppleva ett resultat i det svenska socialförsäkringssystemet.

Nu är frågan om vi ska svika dem ännu en gång. Ska de ännu en gång gå hem från denna kammars åskådarläktare utan ett beslut där vi rättar till begångna misstag, eller ska vi tvinga ut dem på barrikaderna med skyltar och rop om rättvisa och trygghet i socialförsäkringssystemet?

Anf. 8 BIRGITTA CARLSSON (c):

Fru talman! Med jämna mellanrum debatterar vi här i riksdagen ett av våra viktigaste grundtrygghetssystem, pensionssystemet. Pensionssystemet svarar för alltför svenskars ekonomiska försörjning. Andelen personer som varje månad erhåller sin försörjning via pension ökar, och som befolkning blir vi allt äldre. När 40-talisterna nu närmar sig pensionsåldern vet vi att det kommer att bli ännu fler. Med tanke på hur stor andel av vårt lands befolkning som är beroende av detta trygghetssystem är det väldigt viktigt att detta system är långsiktigt och hållbart över tiden.

För sex år sedan tog vi beslutet om riktlinjerna för det nya pensionssystemet, och för två år sedan tog vi beslutet, och nu är arbetet med det nya systemet i gång. Det har ju varit en del inkörnings- och dataproblem under resans gång, men enligt uppgift till socialförsäkringsutskottet från Riksförsäkringsverkets generaldirektör Anna Hedborg vid hennes senaste besök i utskottet går det nu som på räls. Vi har alla nu fått våra orange kuvert där vi kan ta del av hur vår egen pension kommer att se ut.

I höstas sköt regeringen upp införandet av garantipensionen. Alla låginkomstpensionärer skulle ha fått en förbättring om garantipensionen införts som planerat. Regeringens passivitet medförde att pensionärernas berättigade krav på kompensation uteblev. Den nu föreslagna höjningen av bostadstillägget för pensionärer kan inte betraktas som en kompensation för den fördröjda garantipensionen. Höjningen ger inte heller kompensation till alla pensionärer.

Vi i Centerpartiet anser att alla pensionärer har drabbats av fördröjningen av garantipensionen, och därför bör de pensionärer som skulle fått en ekonomisk förbättring via garantipensionen kompenseras. Centerpartiet har föreslagit en höjning av pensionstillskottet med 3 000 kr om året i stället för regelförändringar inom BTP.

När vi i dag debatterar betänkandet SfU8, *Vissa frågor om det nya pensionssystemet*, är det ett antal motioner från den allmänna motionstiden som avstyrks. Jag vill kommentera några motioner från Centerpartiet.

Vi har i en motion lyft fram frågan om flexibel pensionsålder. Den frågan ingår i det nya pensionssystemet, och de ekonomiska förutsättningarna för detta är reglerade där. Men det finns ingen arbetsrättslig rätt att för den som så önskar använda flexibiliteten i det nya pensionssystemet. Attityden till äldre arbetstagares medverkan på arbetsmarknaden måste förändras, så att möjligheten att senarelägga pensioneringen, för den som så önskar, blir en realitet.

I den ekonomiska vårpropositionen anges i finansplanen att regeringen under året avser att föreslå en lagstiftning som innebär att ingen ska tvingas sluta sin anställning före 67 års ålder. Och med det löftet avvaktar vi detta förslag.

Det är också några frågor i det här betänkandet som vi har utgått från att Genomförandegruppen kommer att jobba vidare med. En av de frågorna är att adoptivföräldrar ska ha större möjlighet än i dag att få rätt till pensionsgrundande belopp för barnaår.

I ett uppsamlingsbetänkande som detta är det ganska stor variation mellan motionsyrkandena. I en av Centerpartiets motioner från allmänna motionstiden som handlar om arbetsmarknadspolitik har vi ett yrkande som hamnat just i det här betänkandet. Där beskriver vi vikten av att även mitt i livet kunna satsa på utbildning. För att kunna finansiera detta har vi föreslagit att man från premiereserven skulle kunna låna pengar för detta ändamål.

Utskottet är tveksamt till detta. Anledningen till att jag inte reserverat mig till förmån för vår motion är att det sedan motionen skrevs har hänt en del på det här området. Bl.a. har regeringen i sitt budgetförslag avsatt 3 miljarder för reducerad skatt vid kompetensutveckling i arbetslivet under perioden 2000–2002. Syftet är att stimulera till kontinuerlig kompetensutveckling i arbetslivet, vilket kan öka individens möjligheter att välja och byta arbete. Ett system för individuell kompetensutveckling i arbetslivet som vi i Centerpartiet förordar kommer nu att utredas, och därför nöjer jag mig med ett särskilt yttrande.

Fru talman! Nästa motion handlar om lagen om inkomstgrundad ålderspension, där rätt till pension inte tjänas in före det år då den försäkrade fyller 16 år. Det vi i denna motion anser felaktigt är att den som är under 16 år är skyldig att erlägga egenavgift för inkomst från förvärvsarbete utan att förmånsrätt erhålls. Det kan upplevas som orättvist att betala in avgift till pensionssystemet utan att detta senare kan räknas in i livsinkomsten. Jag utgår från att Genomförandegruppen också beaktar denna fråga i senare ställningstagande.

Fru talman! Så går jag över till nästa betänkande, SfU13, *Efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn*. I betänkandet behandlas förslag till förändringar av efterlevandepensionen med anledning av flerpartioöverenskommelsen om det reformerade pensionssystemet.

Fru talman! Änkepensionen infördes ursprungligen för att ge kvinnor möjlighet till ekonomisk försörjning om mannen avled innan hon hade rätt till egen ålderspension. Den tillkom i en tid då det var ovanligt att kvinnor förvärvsarbetade och då mannen oftast var ensam familjeförsörjare. I slutet av 1980-talet beslöt riksdagen att avveckla änkepensionen och införa en efterlevandepension. Övergångsbestämmelserna för den gamla änkepensionen innebär att det gamla systemet kommer att finnas kvar många år framöver.

Prot.
1999/2000:119
30 maj

Vissa frågor om det nya pensionssystemet samt efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn

Efterlevandepensionerna måste anpassas till det reformerade ålderspensionssystemet. I det nya pensionssystemet blir pensionen baserad på livsinkomst, och dagens folkpension och ATP ersätts av en inkomstpension och premiepension. Pensionstillskottet och det särskilda grundavdraget ersätts med garantipension.

Den 1 januari 1990 infördes den s.k. efterlevandepensionen, som innebär att kvinnor och män får samma stöd. Det består av en omställningspension under sex månader som kan förlängas under vissa förutsättningar. Regeringen föreslår i propositionen att omställningsperioden ska förlängas till tio månader den 1 januari 2003. Vi i Centerpartiet har vid ett flertal tillfällen motionerat om att omställningsperioden är för kort och att den måste förlängas. Vi anser att perioden bör vara tolv månader och att förlängningen ska ske nu och träda i kraft senast den 1 januari 2001.

Anf. 9 BO KÖNBERG (fp):

Fru talman! Det nya pensionssystemet har vi diskuterat många gånger i riksdagen, och det kommer vi säkert att fortsätta att göra. Det är på intet sätt något fel i det, eftersom det är ett stort och viktigt system – den viktigaste socialförsäkringen – och handlar om den ekonomiska tryggheten på äldre dagar.

Två grundtankar fanns i samband med det nya pensionssystemet när det konstruerades. Den ena var förstås att skapa ett hållbart och uthålligt pensionssystem som kunde hantera sin huvuduppgift att se till att de äldre fick en ekonomisk trygghet på gamla dagar. Det andra inslaget har kanske inte diskuterats lika ofta. Det handlade om att se till att pensionssystemet i sig i största möjliga utsträckning utformades så att drivkrafterna gick åt rätt håll. De drivkrafter som var bra för samhällets utveckling skulle också vara bra för den enskilde, och därför skulle sannolikheten för en bra samhällsekonomisk utveckling öka.

Några exempel på det är de s.k. raka rören, dvs. att det skulle finnas ett bra samband mellan de avgifter man betalar och de förmåner man får, men också inslag som att den som stannar lite längre tid på arbetsmarknaden får mer i årlig pension än den som stannar kortare tid.

Dessa frågor diskuteras just nu i alla länder av vår typ. Debatten blir bara mer och mer intensiv för varje år som går. Det har förstås att göra med förändringar i våra samhällen. Det har att göra med demografin. I nästan alla länder av vår typ är det glädjande nog så att medellivslängden bara fortsätter att öka – på många håll, liksom i Sverige, snabbare än vad man har trott. Det är också så, vilket inte är lika glädjande, att den faktiska ålder när människor lämnar yrkesarbetet förefaller att sjunka, dvs. att gå åt motsatt håll än vad som gäller för medellivslängden.

Till detta kommer med stor kraft i många av våra länder att födelsetalen går ned mycket kraftigt. I vårt land är vi nu nere i de lägsta födelsetalen vi har haft sedan statistiken infördes 1749. Det finns flera länder i Europa som har ännu lägre födelsetal. Som många känner till behövs det lite drygt två barn per kvinna för att man på lång sikt ska kunna behålla folkmängden – annars kommer den att sjunka.

Bland de betänkanden som vi diskuterar under denna punkt finns betänkandet om vissa frågor om det nya pensionssystemet. I det sammanhanget har vi valt att i ett särskilt yttrande kommentera en motion som vi

har väckt och som handlar om pensionsmedel för kompetensutveckling. Det gäller inte huvudfrågan i pensionssystemet, men det handlar om en tankegång som vi väckte för tre fyra år sedan, nämligen att vi som medborgare skulle kunna få välja att någon gång mitt i livet ta ut delar av såväl privata pensionsförsäkringar, i den mån man har sådana, som avtalspensionsförsäkringar, vilket 90 % eller kanske t.o.m. mer av de yrkesarbetande har. Man skulle också få en ökad möjlighet att med hjälp av det allmänna pensionssystemet ta ut ett kompetensutvecklingsår mitt i livet. Självfallet skulle det påverka behållningen och den framtida pensionen.

Vi har arbetat för det i flera års tid, bl.a. genom denna motion. Vi har ännu inte lyckats övertyga kamraterna som har varit med oss om att reformera det svenska pensionssystemet, och därför har vi valt att inte skriva en reservation, vilket hade varit det naturliga, utan ett särskilt yttrande som avrundas med att vi hoppas att på sikt kunna övertyga våra kamrater på denna punkt om att vi ska skapa ett bättre system.

På den punkten har det så sent som i går kommit en enmansutredning, som såvitt vi kan förstå av pressmeddelande och annat går åt rätt håll. Det handlar om ökade möjligheter för medborgare att spara för framtida kompetensutveckling med samma enkla tanke som gäller pensionsförsäkringar. Man slipper skatten nu, när man sätter in pengarna, men den dag man tar ut dem får man beskatta dem. Jag hoppas alltså att det som kom fram i går är ett tecken på att dessa tankar väcker ökat intresse i vårt samhälle och att de sedan också kommer att kunna förverkligas.

Om jag går över till frågan om det nya pensionssystemet i allmänhet kan jag säga att det är så att vi har, som redan har nämnts flera gånger i dagens debatt, en genomförandegrupp som har i uppgift att genomföra och vårda pensionsöverenskommelsen. Det har kritiserats många gånger – senast i dag – av de partier som inte ville vara med om att genomföra ett nytt pensionssystem. Det var ju så att Vänsterpartiet och på den tiden Ny demokrati, som fanns med i Pensionsarbetsgruppen åren 1991–1994, fick samma möjligheter som de andra fem partierna att ställa upp bakom huvudprinciperna. Det gällde inte varje kommatecken eller semikolon inledningsvis, utan huvudprinciperna för en fortsatt diskussion. Såväl Ny demokrati som Vänsterpartiet valde att ställa sig utanför det arbetet.

Genomförandegruppen är till för att genomföra det som fanns med i den ursprungliga pensionsuppgörelsen och några angränsande frågor. Den enda större nya fråga som har dykt upp under resans gång kan vi konstatera är frågan om den automatiska balanseringen, som har att göra med att vi på några punkter har genomfört, jämfört med ett försäkringsmässigt system, mot pensionstagarna generösa regler som gör att man har anledning att fundera över uthålligheten på sikt.

En följd av detta nya pensionssystem är förstås att ett antal angränsande system behöver anpassas till det nya systemet. Det är huvudsakligen fråga om en teknisk anpassning. Jag kan ta ett exempel. Det säger sig självt att man, om man går från en i praktiken obeskattad folkpension till en beskattad folkpension, kommer att få ändra reglerna för pensionärers rätt att få bostadsbidrag. Det är också så att vi behöver anpassa det som är uppe på dagens dagordning – frågan om efterlevandepensionerna – till det nya systemet. Det har nästan helt och hållet handlat om en teknisk anpassning till det nya pensionssystemet.

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Vissa frågor om det nya pensionssystemet samt efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn

Men tyvärr tvingas vi också diskutera några andra frågor som har med änkepensionen att göra. Det beror på att några av partierna år 1996/97 valde att försäkra villkoren för änkepensionen jämfört med dem som utarbetades av riksdagen i slutet på 80-talet och början på 90-talet. Det har vi många gånger diskuterat i denna kammare. De partier som är emot har väckt motioner, nu senast i samband med vårbudgeten och i samband med dagens betänkande.

Det gäller två saker. Det ena är den s.k. inkomstprövningen av folkpensionsdelen av änkepensionen som genomfördes våren 1997 och som har drabbat många människor med stor kraft. Det rör sig om tiotusentals änkor som har fått sin ekonomiska situation väsentligen försämrade. Jag ska återkomma till det om ett ögonblick, men jag vill innan jag går vidare yrka bifall till den reservation nr 6 som finns i betänkande 13, där Moderaterna, Kristdemokraterna och Folkpartiet nu kräver ett tillkännagivande till regeringen om att man ska återgå till de gamla reglerna så fort som möjligt – i praktiken från den 1 januari nästa år – och att man ska ta tillbaka de regler som gällde före den 1 april 1997.

En annan del av den försämringen var att man försämrade den s.k. omställningspensionen från tolv månader till sex månader. Det gäller alltså tiden efter det att man har blivit änka eller änklings, ibland utan någon som helst varsel genom olycka eller på annat sätt. Man skulle ha en viss garanti för sin ekonomiska standard, och tiden för den krymptes från tolv månader till sex månader. Vi och många andra tyckte att det var mycket upprörande och att det finns all anledning i världen att återgå till den gamla regeln om tolv månader.

Vi har därför motionerat om det tillsammans med andra partier. I utskottet har det visat sig att Vänsterpartiet har en liknande uppfattning, som man har uttryckt i en reservation nr 4. Det finns en reservation nr 3 från Folkpartiet, Moderaterna, Kristdemokraterna och Centerpartiet. Skillnaderna mellan dem är att Vänsterpartiets synpunkter gäller på längre sikt, såvitt jag förstår.

Det är beklagligt, vill jag än en gång upprepa i denna kammare, att Vänsterpartiet, som så aktivt när beslutet togs i kammaren 1996/97 och i valrörelsen 1998 talade om detta och mycket hårt kritiserade dessa försämringar, antingen inte har ansträngt sig tillräckligt i samtalen med socialdemokraterna eller av Lennart Klockares partivänner mött ett så benhårt motstånd att man har haft att välja mellan att ge upp samarbetet helt och hållet eller att få någon förbättring för änkor till stånd.

Den förbättring som har presenterats i årets vårproposition innebär, om jag har förstått det rätt, en satsning på ungefär 30 miljoner kronor. Den har kommit efter tre år. Med den takten, Ulla Hoffmann, har ni återställt änkoras regler från före den 1 april 1997 om ca 90 år. Det är klart att det är bättre än ingenting alls, men det är knappast det intryck ni gav väljarna i valrörelsen förra gången.

Jag vill i det sammanhanget ställa en fråga till Lennart Klockare. Detta inslag i saneringen av statsfinanserna har angripits mycket hårt av flera människor. Bl.a. Joakim Palme, som ju leder den av regeringen tillsatta utredningen om välfärdsbokslut, har i flera artiklar påpekat att detta är den största avvikelser från traditionell svensk välfärdspolitik som har genomförts på senare år och därför varit mycket kritisk mot den. Min fråga till Lennart Klockare är vad det är som gör att ni är så oerhört

angelägna att stå fast vid de stora försämringar som änkor drabbades av.

Anf. 10 ULLA HOFFMANN (v) replik:

Fru talman! Bo Könberg ställde ett par direkta frågor till mig. Dessutom sade han när det gäller det nya pensionssystemet och Genomförandegruppen att Vänsterpartiet inte ville vara med, men det var inte riktigt så, utan Vänsterpartiet fick faktiskt inte vara med eftersom vi inte till hundra procent ställde oss bakom det nya pensionssystemet.

Jag tycker att Pensionsarbetsgruppen i många stycken hade bra diskussioner, men vi kunde t.ex. inte ställa oss bakom att man övergår från ett stort offentligt sparande till premiereserv. Det fanns också andra sådana frågor.

Däremot ställde vi oss bakom det som vi tyckte var viktigast, nämligen en anpassning av pensionerna till nationalekonomin, alltså till nationalbudgeten, och det var vad som behövdes för att det skulle bli ett stabilt system.

Jag vill dessutom säga att Bo Könberg annars alltid har varit hederlig när det gäller sammankopplingen med Ny demokrati, men för att lägga saker och ting till rätta vill jag nu tala om att Ny demokrati och Vänsterpartiet reserverade sig på helt skilda grunder.

När det sedan gäller inkomstprövningen av änkepensionerna tycker jag att jag ganska noggrant har redogjort för vårt ställningstagande. Vi har ett budgetsamarbete med Socialdemokraterna och Miljöpartiet, och där har vi inte hittat 900 miljoner kronor för att kunna ta bort inkomstprövningen. Folkpartiet och de andra finansierar ju inkomstprövningen med att sänka nivåerna i sjukförsäkringen, lägga över på trafikförsäkring, införa fler karensdagar osv.

Jag håller med om att det kanske hade varit önskvärt att förlänga omställningsperioden, men återigen: Vi har en budgetöverenskommelse som vi står fast vid. Vi tycker att man borde kunna försöka hitta pengar tidigare än 2005, som regeringen har föreslagit. Det är därför som vi har avgivit reservationen 4 under mom. 3.

Anf. 11 BO KÖNBERG (fp) replik:

Fru talman! Det var väl en ganska betydande underdrift när Ulla Hoffmann nyss sade att Vänsterpartiet inte var berett att ställa sig bakom det nya pensionssystemet till hundra procent. Det är alldeles klart att man inte var det. Vänsterpartiet ville inte ställa sig bakom huvuddragen i reformeringen. Med "huvuddragen" menar jag sådana saker som livsinkomstprincipen, att det skulle finnas ett fonderat inslag m.m.

För att återgå till historieskrivningen vill jag säga att inget av de andra fyra partierna den där hösten svor på var och en av de kanske 17–20 punkter som ordföranden presenterade som underlag för en bred uppgörelse. Däremot förväntades man ställa sig bakom huvudinriktningen.

Jag kan vidare gärna bekräfta att Vänsterpartiets och Ny demokratis invändningar var olika till sin karaktär. Det räcker att läsa reservationerna för att se att de har utgått från olika grunder.

Ulla Hoffmann har fel – jag förmodar att det är oavsiktligt – när hon säger att det i vårt budgetförslag i år ingår sänkta nivåer i sjukförsäkring-

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Vissa frågor om det
nya pensionssystemet
samt efterlevande-
pensioner och efter-
levandestöd till barn*

en eller flera karensdagar. Det har vi faktiskt inte tagit med. Däremot ingår punkten om trafikförsäkringen.

Det är väl efter att ha hört Ulla Hoffmanns replik bara att konstatera att Vänsterpartiet, att döma av resultatet, uppenbarligen antingen inte tillräckligt mycket har prioriterat frågan om att hjälpa till med efterlevandepensionen eller har misslyckats mycket grovt. Att nu förlänga omställningsperioden från sex till tolv månader innebär, om jag minns rätt, utgifter i storleksordningen 70–80 miljoner kronor. Hade ni varit tillräckligt tydliga mot samarbetspartnerna om att det här var en oerhört viktig fråga för er, förmodar väl vi utomstående att det här skulle ha gått att få igenom.

Anf. 12 ULLA HOFFMANN (v) replik:

Fru talman! Jag vill korrigera det som Bo Könberg sade. Det är alldeles riktigt att Folkpartiet inte har föreslagit finansieringen av inkomstprövningen, men samtidigt har ni en gemensam reservation med partier som föreslår sänkta nivåer i socialförsäkringen och vill införa ytterligare karensdagar. Bo Könberg har helt rätt, och det finns inte någon anledning att påstå någonting annat.

Men när det sedan gäller omställningsperiodens längd vill jag säga att det faktiskt är en fråga för Genomförandegruppen, och ni tillhör de fyra partier som vill införa den här längre perioden redan den 1 januari 2001. Jag måste då undra hur det kan komma sig att fyra så stora, starka och tuffa partier som de fyra borgerliga partierna inte har lyckats övertyga socialdemokraterna i Genomförandegruppen.

Anf. 13 BO KÖNBERG (fp) replik:

Fru talman! Då är vi överens om innehållet i de olika budgetförslagen. Det stämmer också att vi på den här punkten har en gemensam reservation tillsammans med partier som i övrigt kan ha synpunkter som vi inte delar. Det framgår klart och tydligt av trycket.

Det är lite grann en missuppfattning från Ulla Hoffmann att frågan om efterlevandepensionen vad gäller dels omställningsperiodens längd, dels inkomstprövningen skulle vara en fråga för Genomförandegruppen och de fem partierna. Hade det varit så, hade det inte gått att genomföra den, av det enkla skälet att vi fem partier har en uppgörelse med ett materiellt innehåll och även om att vi ska lyssna på varandra, om någon kommer med kloka idéer liksom om att vi ska ändra saker om alla fem är överens. Som Ulla Hoffmann mycket väl vet var kammaren inte överens om de här förslagen om de kraftiga försämringarna för änkorna på någon av de två punkter som diskuterades. Det är skälet till att fyra så starka partier inte har lyckats påverka socialdemokraterna i det samarbete som vi har i Genomförandegruppen och som gäller en mycket stor del av pensionssystemet och angränsande frågor.

Det finns två saker som är mera intressanta än detta. Den ena är hur det kan komma sig att Vänsterpartiet, som jag nyss nämnde, inte har lyckats få gehör för sina synpunkter i detta sammanhang i ett samarbete som rör hela budgeten. Den andra är vad det är som gör att socialdemokraterna är så oerhört angelägna om att behålla de här försämringarna.

Anf. 14 KERSTIN-MARIA STALIN (mp):

Fru talman, åhörare! Det sades här att det här ämnet har diskuterats många gånger här i riksdagen. Det är en liten överdrift jämfört med alla de andra diskussioner som förs om detta på andra ställen. Pensionerna diskuteras mest på datorer, av banker och av försäkringsbolag.

Jag tänker börja med att beröra socialförsäkringsutskottets betänkande nr 8, som handlar om vissa frågor om det nya pensionssystemet. Jag yrkar bifall till reservationerna 1 och 2.

Jag ska nämna lite grann om adoptivföräldrar. Jag hävdar att dessa ska ges rätt till barnår från den dag när de har barnet i sin vård, oavsett barnets ålder. Naturligtvis ska samma regler som i övriga föräldraförsäkringar gälla. Vi kommer att bevaka och följa upp detta.

Vad gäller socialförsäkringsutskottets betänkande 13 om efterlevandepensioner som anpassning till det nya pensionssystemet yrkar jag bifall till reservation 1.

I betänkandet berörs inte bara efterlevandepensionerna utan även pensionssystemet över huvud taget, och även jag avser att göra det. Det har sagts att pensionssystemet ska vara långsiktigt och ska skydda mot retroaktiva ingrepp. Det har på sätt och vis redan blivit kortsiktigt, eftersom det i så mycket är avhängigt av att Sverige går så bra. Även om det inte blir retroaktiva ingrepp kommer det ändå till den milda grad att bli ingrepp. Vad är det om inte ett ingrepp att hela pensionssystemet bygger på en ekonomisk tillväxt om minst 2 %, och vad händer om en sådan inte inträffar?

Man har i debatten här lagt jättestor vikt vid änkepensionerna, och det är en viktig fråga. Jag är änka, och jag drabbades av att allting ändrades över en natt. Det som jag var mest upprörd över var inte inkomstprövningen – den var ändå någorlunda rättvis i jämförelse med utfallet för många andra änkor som jag kände – utan sättet som det infördes på. Det var fruktanvärt. Det känns alltså alldeles riktigt.

Jag har i detta sammanhang gjort en ekonomisk avvägning. Det är alltid bättre att satsa på andra saker. Det har här talats om svek. Den stora grupp som vi har framför oss är de kommande pensionärerna, de som måste jobba hela livet på heltid och som blivit lovade att varje krona som de tjänar ska öka deras pension. Man bortser från att för varje krona som de inte tjänar blir det avdrag på pensionen. För varje timme av obetalt arbete minskar pensionen.

Pensionärerna ska få ersättning för fyra år av passning av egna barn, men det finns många andra saker som man skulle vilja göra. Man skulle t.ex. kanske vilja vara hemma hos de äldre barnen om de behöver det eller för att sköta åldrade föräldrar. Det får man inte pension för. Det stabila i det nya pensionssystemet står de blivande pensionärerna för.

Beträffande efterlevandepensionen har vi några reservationer. Jag yrkade bifall till en av dem. Här har jag koncentrerat mig på att se till just barnen. Vi i Miljöpartiet menar att barn inte ska behöva välja föräldrar. Men som det är nu ska de helst vara två, rika, absolut inte homosexuella, inte studera och inte arbeta deltid. Jag kommer att varna för detta – inte så lite heller.

Det är många av oss i utskottet som har känt oro inför en eventuell harmonisering av socialförsäkringar. Jag vill varna för pensionssystemet. Jag var inte med på den tiden när Genomförandegruppen började sitt

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Vissa frågor om det nya pensionssystemet samt efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn

arbete. Jag har lite svårt att diskutera just det arbetet. Men jag skulle gärna vilja vara med på något nytt och försöka göra något mycket bättre.

Jag är rädd för att nästa generation kommer att försöka riva upp detta. Då kanske det vore bättre att vi gör någonting nu. Det barkar i väg åt det hållet att många bara kommer att få garantipension. På sätt och vis är det inte så himla tokigt. Det ska vi miljöpartister kanske tacka för. Vi vill ha en grundtrygghet, men på ett lättare, billigare och bättre sätt.

Jag avslutar med följande: Gärna en medalj, men hellre en rejäl pension.

Anf. 15 BO KÖNBERG (fp) replik:

Fru talman! Det finns flera punkter i det som Kerstin-Maria Stalin tar upp som jag har invändningar mot, men de har redovisats många gånger tidigare i kammaren. Jag tänkte kommentera en sak Kerstin-Maria Stalin sade på sluttampen, nämligen hennes beskrivning av det nya pensionssystemet där det ser ut som om att många bara kommer att få garantipension.

Det där är mycket missvisande. Jag ska inte säga att det är felaktigt i ordets egentliga mening eftersom jag brukar vara varsam med de orden. Men detta är missvisande i den meningen att – som de flesta vet som har studerat det nya pensionssystemet – den nya garantipensionen ska ersätta både folkpensionen, pensionstillskottet och dessutom de särskilda skattereglerna. När man jämför att vi i det nya systemet har försökt att se till att få en nivå som inte är sämre än den nuvarande utan för många människor något bättre, innebär det förstås att i utgångsläget blir det ungefär lika många som i dagsläget omfattas av de tre sakerna, både folkpensionen, pensionstillskottet och de särskilda skattereglerna, dvs. det särskilda grundavdraget för pensionärer som försvinner i det nya systemet.

Jag stryker under detta därför att den typ av formuleringar som Kerstin-Maria Stalin använde har ofta använts för att ge läsarna en känsla av att i det nya systemet ges bara garantipension till skillnad från det gamla systemet där inte så många hade folkpension. Då glömmar man bort att det är tre bitar i det gamla som ersätts i det nya.

Anf. 16 KERSTIN-MARIA STALIN (mp) replik:

Fru talman! Ja, det är alldeles riktigt. Men det är i alla fall missvisande. Allt bygger på att tillväxten i Sverige ska vara så bra. Det bygger på att man måste jobba heltid hela livet och absolut inte ägna sig åt t.ex. livslångt lärande – som det samtidigt görs så mycket reklam för. Sedan kostar allt mycket pengar, och vi har ingen garanti för att pengarna kommer att räcka. I värsta fall kan det bli garantipensionen kvar för många. Det räcker inte. Det är inte det som är utlovat från början.

Anf. 17 BO KÖNBERG (fp) replik:

Fru talman! Det är alldeles korrekt att i det nya systemet är det viktigt hur tillväxten blir och hur det går för Sverige. Det är klart att det var så i det gamla systemet också även om det inte var lika tydligt. I alla pensionssystem måste det finnas en ekonomisk utveckling i samhället – annars havererar systemet. Det var det som hände med ATP-systemet. Olika regeringar, både socialdemokratiska och borgerliga, genomförde under kriser försämringar av reglerna. När vi tittade närmare på detta i

början av 90-talet såg vi att det inte skulle hålla för att bära upp t.ex. den stora 40-talistgenerationens pensioner under 10-talet och framåt. Det är självklart att tillväxten spelar en roll.

Mitt parti – till skillnad från Kerstin-Maria Stalins parti – är mycket angeläget om att ha en god tillväxt i landet för välståndet och tycker inte att tillväxt är någonting negativt.

Sedan blir det missvisande när Kerstin-Maria Stalin talar om att man måste jobba heltid och att det skulle vara bättre att få vara hemma och ändå få mycket pension. Det är ju inte möjligt i den verkliga världen. Det som har hänt i det nya pensionssystemet är att fördelningspolitiken för första gången sedan ATP skapades blir tydlig. De pengarna, betalade med allmänna skattemedel för att ge pensionsrätt även när man inte har lönearbetat, är ju tydliga, t.ex. barnåren, pliktåren och högre studier. Man kan tycka att det är för mycket, och man kan tycka att det är för litet. Men det är tydligt, till skillnad från det gamla systemet.

Anf. 18 KERSTIN-MARIA STALIN (mp) replik:

Fru talman! Jag menar inte att man ska få göra precis vad man vill och ändå få en stor pension. Jag menar att det ska finnas någon rim och reson, rättvisa, grundtrygghet, solidaritet, och det ska finnas ett välfärds-samhälle som det går att luta sig bakåt mot.

Allt detta kamoufleras i det nya premiepensionssystemet, där man glittrigt berättar om alla fonderna. Uppmärksamheten riktas åt det hållet, så att man glömmer bort den stora, rejäla grundtryggheten som vi i vårt solidariska välfärdssamhälle borde ha. Vi ska inte spela om pensioner.

Anf. 19 LENNART KLOCKARE (s):

Fru talman! Vi ska ju diskutera betänkandena 8 och 13 i dag, som flera talare har berört. De behandlar bl.a. frågan om efterlevandepensionen. Jag har för avsikt att börja mitt anförande med betänkande 13, och jag återkommer sedan till betänkande 8.

Det kan vara på sin plats att först redogöra för vad som ingår i efterlevandepensionen. Där ingår den inkomstgrundande efterlevandepensionen, dvs. barnpension, omställningspension, särskild efterlevandepension och änkepension. För de fall där den avlidne inte har tjänat in någon inkomstgrundad pension, eller tjänat in en låg sådan pension, ingår garantipension och efterlevandestöd till barn.

Det har även gjorts en hel del förbättringar inom efterlevandepensionen. Det känns väldigt bra att vi nu kan åstadkomma förbättringar efter den svåra period när statens finanser sanerades. Under saneringen gjordes besparingar på alla områden – så även inom efterlevandepensionen.

Bl.a. förkortades omställningsperioden till sex månader från januari 1997. Åtgärden var en del av saneringen av ekonomin. Den förkortade omställningsperioden berörde dock inte efterlevande med barn under 12 år.

Regeringen har ansett att omställningsperioden på sex månader i de flesta fall är för kort tid för att man ska hinna anpassa sig till en sådan förändring av familjesituationen som ett dödsfall innebär. En bred majoritet av utskottets ledamöter delar denna uppfattning – vilket jag har framfört från denna talarstol.

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Vissa frågor om det
nya pensionssystemet
samt efterlevande-
pensioner och efter-
levandestöd till barn*

Därför är det glädjande att regeringen nu föreslår att omställningsperioden ska förlängas i två steg, dels från januari 2003 till tio månader, dels från 2005 till tolv månader. Den senare förlängningen, från tio till tolv månader, avser regeringen att senare återkomma med förslag om.

För efterlevande med barn under tolv år kommer omställningspensionen att utgå till dess yngsta barnet uppnått tolv års ålder – precis som i dag.

För efterlevande med barn mellan 12 och 18 år föreslår regeringen att omställningsperioden ska förlängas med ytterligare ett år efter den inledande omställningsperioden. Det innebär att omställningsperioden förlängs till 22 månader från 2003 och till 24 månader från 2005.

Utskottet har även framfört i betänkandet att vi förutsätter att regeringen återkommer med förslag till riksdagen, om det visar sig ekonomiskt möjligt att tidigarelägga den aviserade förlängningen av omställningspensionen.

Regeringen har även i propositionen uttalat att barnpension i ett anpassat system för efterlevandepension ska utges oberoende av om det samtidigt utges efterlevandepension till vuxna. Regeringen föreslår därför att den barnpension som enligt dagens övergångsregler utges med 15 % av den avlidnes egenpension ska höjas till 30 %. Jag upplever att denna förbättring av barnpensionen inte har uppmärksamats i så stor utsträckning.

Fru talman! I motion Sf19, yrkande 4, framhåller Miljöpartiet att det allmänna försäkringssystemet bör inrikta sig på att ge människor en grundtrygghet och inte säkra uppnådd levnadsstandard. Miljöpartiet pekar även på att barnpensionen kommer att vara olika stor beroende på föräldrarnas inkomst.

Jag vill framhålla att det anpassade efterlevandepensionssystemet innehåller både en inkomstgrundande efterlevandepension och ett grundskydd i de fall den avlidne inte har tjänat in någon inkomstgrundad pension eller har en låg sådan.

Ett system som enbart bygger på grundtrygghet riskerar att leda till att efterlevande i många fall får en kraftigt försämrad levnadsstandard i händelse av ett dödsfall. Efterlevandepensionssystemet, liksom ålderspensionssystemet, bör vara inkomstrelaterat samtidigt som det måste innehålla ett grundskydd. Efterlevandepensionen bör ge ersättning för de inkomstbortfall som dödsfallet har inneburit för familjeekonomin.

Ett dödsfall innebär en stor sorg för familjen, men det skulle ytterligare försvåra för familjen om man hastigt måste byta bostad på grund av att man inte skulle kunna fortsätta att leva i den invanda miljön. Detta skulle drabba barnen mycket hårt. Det är en trygghet att kunna bo kvar i en invand miljö nära anhöriga och vänner.

I samma motion från Miljöpartiet framhåller motionären i yrkande 6 att beräkningen av inkomstunderlaget kan slå hårt mot den som av någon anledning inte har arbetat närmaste tiden före dödsfallet.

Fru talman! Underlaget för beräkningen av efterlevandepensionen utgörs av den pensionsbehållning som registrerats i det nya ålderspensionssystemet. I detta underlag inräknas såväl pensionsgrundande inkomster som pensionsgrundande belopp för barnår, studier med studiemedel samt antagandeinkomst på samma sätt som för förtidspensionärer. Som pensionsgrundande inkomst räknas även ersättningar som utges vid sjukdom,

föräldraledighet och arbetslöshet m.m. Dessa ersättningar beräknas även för förfluten tid, fr.o.m. 1960 utom när det gäller studier som räknas från 1995.

När inkomsten ska fastställas för framtiden, alltså den s.k. antagandeinkomsten, ligger de fem senaste årens inkomster som underlag. Det lägsta och det högsta inkomståret räknas bort. Detta ger, i de flesta fall, en rättvisande bild av genomsnittsinkomsten.

Fru talman! Änkepensionen har varit en fråga för olika partiers engagemang sedan inkomstprövningen av folkpensionsbeloppet infördes i april 1997. Beslutet om att man skulle avskaffa änkepensionen fattades i riksdagen långt före detta, redan 1989 med en giltighet från 1990. Det skulle ha varit oskäligt att avveckla änkepensionen på en gång. Därför infördes omfattande övergångsregler som innebär att änkepension kommer att beviljas och betalas ut under en lång tid, kanske 20–30 år.

När riksdagen behandlade förslaget om inkomstprövning av folkpensionsdelen i änkepensionen i december 1996 ansåg utskottet med hänsyn till nödvändigheten av att få statens utgifter i balans att den föreslagna inkomstprövningen av änkepensionen var en del av saneringen av statens finanser.

Som framgår av propositionen finns det inte nu några förslag eller bestämmelser om inkomstprövning av änkepension eller garantipension till änkepension. Skälet är att frågan bereds hos regeringen och att avsikten är att man ska återkomma i samband med att frågan om bostadstillägg till pensionärer prövas under hösten. Det finns som kammarens ledamöter vet ett nära samband mellan dessa frågor.

Fru talman! Regeringen har i vårpropositionen anmält att man har för avsikt att i budgetpropositionen till hösten lägga fram förslag som får betydelse för den inkomstprövade änkepensionen. Bl.a. föreslås att bostadstillägget till pensionärerna förbättras så att den undre gränsen på 100 kr slopas och att den övre gränsen på 4 000 kr höjs till 4 500 kr. Detta kan innebära en förbättring för änkorna med drygt 4 000 kr per år. Utöver detta har regeringen aviserat att 30 miljoner ska tillföras åtgärder inom änkepensionen.

När det gäller änkepensionen har de borgerliga partierna m, kd och fp en gemensam reservation. Alla reservanter står bakom yrkandet att änkepensionen ska återställas till det som gällde före april 1997. Detta föreslås ska gälla från år 2001. Det är då intressant att ta del av partiernas yrkanden i det yttrande som vi i utskottet lämnade till finansutskottet över vårpropositionen. Man kan konstatera att partierna inte är överens om kostnaden för att återinföra änkepensionen. Man har inte kommit fram till likartade siffror. Det skiljer ganska mycket, skulle jag vilja säga.

När det gäller socialförsäkringsutskottets betänkande nr 8 är det en stor majoritet bakom utskottets ställningstagande. Det finns två reservationer, båda från v och mp.

Reservanterna anser att Genomförandegruppen har arbetat bakom lyckta dörrar. Jag delar inte riktigt den uppfattning som reservanterna har framfört. Ett så omfattande arbete som att ta fram ett nytt ålderspensions-system är inget som man kan klara av på en kort tid. Det är fem partier som har stått bakom uppgörelsen, och det är självklart att en principöverenskommelse som ska vårdas också innebär ett grannliga arbete som måste få ta sin tid.

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Vissa frågor om det
nya pensionssystemet
samt efterlevande-
pensioner och efter-
levandestöd till barn*

Jag tycker att arbetet har präglats av en vilja att komma fram till en lösning, och jag delar inte reservanternas uppfattning att frågan inte har kunnat diskuteras öppet. Det har redovisats vilka frågor som har varit utestående, och då har dessa frågor kunnat diskuteras. De som står bakom överenskommelsen har naturligtvis kunnat framföra synpunkterna till representanter i Genomförandegruppen. Andra som har stått utanför har naturligtvis kunnat bedriva opinion.

Jag vet inte hur reservanterna skulle ha hanterat en fråga som olika partier ska enas om, men det får vi kanske veta.

Den andra reservationen berör barnår för förfluten tid. Utskottet har tidigare behandlat liknande motioner, och då liksom nu anför utskottet att det i första hand är föräldrar till små barn som bör komma i fråga för barnår. Jag vill ändå säga att jag kan ha förståelse för den uppfattning som framförs i motionerna. Man kanske kan hävda att föräldrar till ett adoptivbarn, som när det kommer till Sverige är mellan fem och tio år, inte har samma behov av att ta hand om barnet som föräldrar till ett yngre barn. Men det kan i vissa fall finnas traumatiska upplevelser som fordrar större insatser från adoptivföräldrarna.

Utskottet anser att de påfrestningar för både barn och föräldrar som en adoptivsituation innebär och som kan leda till bortfall av förvärvsinkomst för föräldrarna motiverar att frågan övervägs på nytt. Majoriteten i utskottet anser att detta i första hand är en uppgift för Genomförandegruppen och förutsätter att Genomförandegruppen utan något särskilt påpekande på nytt ska pröva frågan om adoptivföräldrarnas rätt till pensionsgrundande belopp för barnår i dessa fall.

Fru talman! Det har förts en debatt också om den övergångsvisa garantipensionen. Den planerades att införas år 2001, men i och med de tekniska svårigheterna är det inte möjligt att införa den förrän år 2003.

Om reformen skulle ha genomförts 2001 skulle den ha inneburit en liten ökning av pensionen för pensionärerna. Men, fru talman, regeringen lägger i dag fram en proposition om att ATP-delen i ålderspensionen ska följsamhetsindexeras fr.o.m. år 2002. I det framtida ålderspensionssystemet ska ju pensionen räknas om med ett inkomstindex på 1,6 %.

I den nu framlagda propositionen föreslås att en lägre norm ska användas för år 2002, bl.a. för att den allmänna pensionsavgiften dras ifrån innan den pensionsgrundande inkomsten fastställs. För att inte detta ska få genomslag i pensionerna för år 2002 ska normen vara minus 0,4. Det innebär att pensionerna kommer att räknas upp med hänsyn till den ekonomiska utvecklingen. Och som vi vet så är den ekonomiska utvecklingen god, vilket innebär att pensionärerna kommer att få ett tillskott.

Vi får säkert anledning att återkomma till denna proposition, men det kändes angeläget att kunna lämna dessa upplysningar som även berör de frågor som vi behandlar i dag.

Fru talman! Med dessa positiva besked som gäller efterlevandepensionen i betänkande 13 liksom den enighet som finns när det gäller betänkande 8 yrkar jag bifall till hemställan i båda betänkandena och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 20 KERSTIN-MARIA STALIN (mp) replik:

Fru talman! Jag skrev upp några "sanningar". Lennart Klockare sade att den bör vara inkomstgrundande. Detta är lite värderingar. Vem säger

att den bör vara det? Han säger vidare att beräkningar ska ske, t.ex. om studiemedel. Men det innebär ju att om man gör beräkningar när det gäller pensioner är det mycket betydelsefullt om man har haft en inkomst tidigare eller inte. Man kan alltså diskutera hur beräkningarna görs. Lennart Klockare säger också att detta ger en rättvisande bild. Då funderar jag på vem det är som säger att det är rättvist? Barnet kanske säger att det inte är rättvist.

Anf. 21 LENNART KLOCKARE (s) replik:

Fru talman! Jag sade att den bör vara inkomstprövad. Jag kanske ska säga att den naturligtvis ska vara inkomstprövad, så att den speglar den inkomst som man har haft under livet. Men jag vet ju att man i Miljöpartiet har en annan uppfattning. Man vill att det bara ska vara ett grundtrygghetssystem. Sedan ska man lösa pensionsfrågan genom privata pensionsförsäkringar, vilket också framgår av Miljöpartiets motion.

Jag tycker att vi ska ha ett pensionssystem som är så stabilt att man kan minimera behovet av privata pensionsförsäkringar. När det gäller om den beräkningsmodell som man nu tillämpar ger en rättvisande bild, så vill jag säga att ett enstaka år med en lägre inkomst inte behöver påverka slutresultatet, utan det kan bli en någorlunda rättvis bild. Det är en uppfattning som jag trots allt vill stå kvar vid.

Anf. 22 KERSTIN-MARIA STALIN (mp) replik:

Fru talman! Jag tackar för reklamen för vårt grundtrygghetssystem.

Lennart Klockare sade nu att detta gav en någorlunda rättvis bild, inte bara en rättvis bild.

Anf. 23 LENNART KLOCKARE (s) replik:

Fru talman! Det är väl bra om det blir en rättvis bild. Jag märker ju att Kerstin-Maria Stalin väger orden, och det ska jag komma ihåg till ett annat tillfälle när vi ska diskutera. Då får jag kanske lägga ännu större vikt vid de exakta formuleringarna.

Anf. 24 KENNETH LANTZ (kd) replik:

Fru talman! Lennart Klockare talar med stora ord om att statens finanser saneras. Då framstår ju kostnaderna för en omställningspension som felräkningspengar, åtminstone om man lyssnar på näringsministern som har dubier om huruvida han ska stoppa Teliaaffären eller låta den fortsätta, och den berör ju 20 miljarder. Jag undrar om inte Lennart Klockare har några möjligheter att flytta medel från andra konton till just omställningspensionen, så att vi kan få rätsida på detta. Jag tycker att det egentligen handlar om felräkningspengar. Det var min ena fråga.

Den andra frågan som jag vill ställa rör änkepensionen. Med tanke på att statens finanser håller på att saneras undrar jag varför inte regeringspartiet med bihang kan gå oss motionärer till mötes och låta oss uppleva en rättning av omställningspensionen omgående.

Anf. 25 LENNART KLOCKARE (s) replik:

Fru talman! Omställningspensionen kommer ju att förlängas, även om det kommer att ske i två etapper. Det är riktigt att den socialdemokra-

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Vissa frågor om det nya pensionssystemet samt efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn

tiska regeringen med stöd av andra partier har sanerat ekonomin. Det går bra för Sverige. Men, Kenneth Lantz, pengarna räcker inte till allt som vi skulle vilja göra och som kanske skulle behöva göras. Det tror jag att även kristdemokraterna är varse. Jag har tittat på ert förslag när det gäller utgiftsområde 10, och såvitt jag kan konstatera så tycker ni tydligen inte att pengarna räcker till de åtgärder som finns med där, eftersom ni vill införa ytterligare försäkringar i sjukförsäkringen med lägre nivåer och fler karensdagar.

Anf. 26 KENNETH LANTZ (kd) replik:

Fru talman! Jag måste gå i polemik mot detta direkt. Fler karensdagar kommer inte att drabba de människor som Lennart Klockare förmodligen är rädd för ska drabbas. Det finns ju ett högkostnadsskydd även på det området. Det vill jag därför direkt avföra från Lennart Klockares uppfattning. Detta har vi försvarat genom att vi inför ett högkostnadsskydd på tio karensdagar per år. Det drabbar alltså inte den grupp människor som jag tror att Lennart Klockare är rädd för ska drabbas.

Återigen tror jag att det finns en möjlighet för oss att uppleva en rättelse till förmån för änorna. Och jag hoppas att vi ska kunna få uppleva detta inom en ännu snarare framtid än vad regeringen utgår ifrån.

Anf. 27 LENNART KLOCKARE (s) replik:

Fru talman! Det har ju skett en del förbättringar för änorna som gör att effekterna av inkomstprövningen har minskat, vilket är positivt.

Som jag sade i mitt anförande är ju frågan under beredning, och eftersom den så nära hänger ihop med frågan om bostadstillägget till pensionärerna så måste dessa frågor avgöras i ett sammanhang. Och hur ett sådant förslag, som förmodligen kommer till hösten, kommer att se ut kan jag inte svara på nu. Men vi får vänta och se.

Jag måste ändå kommentera det som Kenneth Lantz sade om ett högkostnadsskydd på tio dagar. Ja visst, det har man. Men det innebär tio karensdagar, och de som har låga inkomster och dålig ekonomi drabbas ju hårt vid sjukdom.

Anf. 28 BO KÖNBERG (fp) replik:

Fru talman! Jag ska ta upp två punkter. Den ena är Lennart Klockare och jag helt överens om, och den andra är vi djupt oense om.

Den första gäller det som Lennart Klockare sade om frågan om adoption och adoptionsföräldrar, att Genomförandegruppen förväntas se över den frågan en gång till och lyssna på de argument som har framförts. Syftet är förstås att få så bra regler som möjligt, och vi ska ha en förnyad diskussion om detta.

Det andra gäller försäkringarna för änorna, inkomstprövningen för dem som redan är änkor och för dem som kommer att bli det, omställningspensionen för de kvinnor och män som i dag förhoppningsvis inte har en aning om att de inom några år kommer att bli änkor eller änklings och att det ovanpå den tragedi som det innebär att mista en make eller livskamrat ska läggas stora ekonomiska belastningar.

Såvitt jag har förstått har ju Socialdemokraterna lyckats klavbinda Vänsterpartiet och Miljöpartiet i dessa förhandlingar. Jag säger medvetet

inte, fru talman, att de har låtit sig klavbindas, eftersom repliken gäller Lennart Klockare och jag inte vill bli avklubbad.

Den fråga som jag har till Lennart Klockare är närmast frågan om det är några som har drabbats värre under saneringsprocessen under 90-talet än flera av de änkor som vi nu talar om. Och om det nu är så, varför ska de i så fall ställas allra sist i eller t.o.m. bortom återställningskön?

Anf. 29 LENNART KLOCKARE (s) replik:

Fru talman! Jag kan väl börja med att svara på frågan om det är någon som har drabbats värre. Det beror lite grann på hur man ser på den frågan. Ska man se på den utifrån de ekonomiska förutsättningar som människorna hade, kan det ju finnas andra människor, t.ex. barnfamiljer, som drabbats väldigt hårt. Utredningar visar ju att det är barnfamiljerna som under saneringsarbetet har drabbats väldigt hårt. De hade kanske också mycket lägre inkomster än dem som drabbades av inkomstprövningen. Men i rena kronor är det kanske inte så många som har drabbats mer än dem som blev av med hela folkpensionen.

Anf. 30 BO KÖNBERG (fp) replik:

Fru talman! Vad gäller analysen har väl Lennart Klockare och jag närmat oss varandra i den meningen att vi båda gör bedömningen att det i alla fall är få som i kronor räknat har drabbats värre än den här gruppen.

Då återstår min andra fråga: Varför ska de ställas sist eller bortom kön av återställare?

Anf. 31 LENNART KLOCKARE (s) replik:

Fru talman! Det är inte så att de ställs sist, utan det är så – som Bo Könberg också har märkt – att vi har genomfört en del förbättringar. Några har jag nämnt i mina inlägg. Vi tillför 30 miljoner kronor som ska gå till det här området. Det är på precis samma sätt som Folkpartiet gör. Man gör ju prioriteringar och försöker naturligtvis se till att varje krona kan användas så rätt och riktigt och göra så stor nytta som möjligt när det gäller de människor som har största behovet av det.

Anf. 32 MARGIT GENNSER (m) replik:

Fru talman! Detta med änkepensionen och den förändring som genomfördes 1997 var inte ett ärende vilket som helst, för där fanns en utfästelse, ett löfte, om att här skulle reglerna icke ändras. Då kan man inte börja tala om prioriteringar. Risken är nämligen då att ingen kan tro på några utfästelser och några system. Men nu kommer väl det här att fortsätta den juridiska vägen.

Här i kammaren har det frågats hur det egentligen kommer sig att Socialdemokraterna alltid varit så lite intresserade av änkor. Jag tror att man får gå tillbaka till 70- och 80-talens familjepolitik. Man var inte särskilt intresserad av familjen, utan det var egentligen den enskilde och staten som skulle klara av problemen och försörjningen. Jag tror att detta fortfarande finns kvar, även om jag skulle vilja säga att familjepolitiken under årens lopp har ändrats, och då faktiskt till det bättre.

När det slutligen gäller karensdagarna påpekas det att Moderaterna har föreslagit lite andra regler i sjukförsäkringen, inklusive en karensdag

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Vissa frågor om det nya pensionssystemet samt efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn

till. Jag skulle vilja påpeka att detta måste ses i ett mycket större sammanhang. Även skatter måste ju räknas in. Där får familjerna i stort sett sina pengar på ett annat sätt men summa summarum blir det i de flesta fall detsamma. Man kan inte rycka ut en sak ur dess sammanhang.

Anf. 33 LENNART KLOCKARE (s) replik:

Fru talman! Jag vet att inkomstprövningen av änkepensionen är en fråga som också Moderaterna hårt har engagerat sig i. Jag blev ändå lite konfunderad när jag såg hur mycket man var beredd att skjuta till för att återställa änkepensionen. I utskottets yttrande till finansutskottet, som jag nämnt tidigare i mitt anförande, visar det sig att Moderaterna har ett ökat anslag på utgiftsområde 11 med 400 miljoner kronor, medan man på utgiftsområde 10, som gäller sjukdom osv., för nästa år har i det närmaste 10 ½ miljarder. Sedan ökar det, skulle jag vilja säga, kraftigt för de närmaste åren.

Jag förmodar att Moderaterna också gör sina prioriteringar. Men man kan fundera över de 400 miljonerna. Jag är helt övertygad om att Margit Gennser vet att det kostar ungefär 900 miljoner att återställa här – det saknas bara en halv miljard!

Anf. 34 MARGIT GENNSER (m) replik:

Fru talman! För Moderaterna betyder vissa principer faktiskt väldigt mycket. Oantastbarhet för pensionssystem är en utomordentligt väsentlig princip. Då är inte ekonomiska prioriteringar det väsentliga, utan det handlar om rättsliga principer som gör att folk liksom kan överblicka tillvaron från decennium till decennium.

Anf. 35 LENNART KLOCKARE (s) replik:

Fru talman! Jag har förståelse för det resonemanget, men som Margit Gennser är mycket väl medveten om krävdes det väldigt svåra beslut under saneringsperioden. Det här är ett av de beslut som bidragit till att vi nu har lyckats sanera ekonomin och till att det går bra för Sverige. Vi hade inte kunnat göra de förbättringar i välfärden som vi tycker är angelägna om vi inte hade klarat av det här.

Jag tycker att vi ska se framtiden an när det gäller inkomstprövningen. Den frågan kommer förmodligen tillbaka under hösten.

Anf. 36 ULLA HOFFMANN (v) replik:

Fru talman! Först: Som alla vet pågår det diskussioner om vad man ska kalla sig för osv. när man tillhör Vänsterpartiet. I dag har debatten tillförts någonting nytt. Det gäller ett nytt namn på oss: bihang.

Jag tänkte bemöta en del av det som Lennart Klockare har tagit upp. Han håller inte med mig om bilden av att Pensionsarbetsgruppen har arbetat inom lyckta dörrar utan tycker att folk har fått den information som man behöver. Jag vill då påminna Lennart Klockare om att det kanske beror på var man sitter, på vilken sida om den lyckta dörren man sitter – utanför eller innanför. Lennart Klockare sitter innanför och svenska folket utanför. Då har man kanske en något annan uppfattning om hur pass mycket information man får.

När det gäller SfU8 och barnårsrätt för adoptivföräldrar vill jag berättat att i betänkande 1997/98:SfU13 tyckte utskottet att det var en uppgift för Genomförandegruppen att se över frågan om adoptivföräldrars barnårsrätt. Nu fortsätter vi och säger samma sak, att vi ska lägga över detta på Genomförandegruppen och fortsatt titta på det – dvs. vad vi sade redan 1996/97. Det är i och för sig glädjande att både Lennart Klockare och Bo Könberg nu säger att Genomförandegruppen ska ta upp detta. Jag ska notera det i min dagbok så att jag kan påminna er om det senare.

Omställningsperiodens längd har ju diskuterats. Där har vi i Vänsterpartiet en reservation i SfU13, nämligen reservation 4 under mom. 3.

Lennart Klockare sade att det är viktigt att barnen får bo kvar i invand miljö tillsammans med anhöriga och vänner. Men varför skulle det inte gälla efterlevande utan barn? Har man mindre behov av att bo tillsammans med anhöriga och vänner om man förlorar sin livskamrat och inte har några barn?

Jag ställde tidigare ett par frågor om inkomstprövningen av änkepensionen och undrade vad Lennart Klockare tycker om den, om han tycker att den är bra och om han tycker att inkomstprövningen har förstärkt förtroendet för och tilliten till det generella systemet.

Anf. 37 LENNART KLOCKARE (s) replik:

Fru talman! Först detta med lyckta dörrar. Jag är ganska övertygad om att Ulla Hoffmann är en av dem som varit ute och debatterat det nya pensionssystemet generellt och haft stora uppfattningar om det. Jag upplever att i varje fall jag har kunnat diskutera det framtida ålderspensionssystemet i många olika sammanhang.

Jag kan erinra om att vårt parti vid två tillfällen har kongressbehandlat dessa frågor. Det tycker jag nog borgar för en öppenhet när det gäller att klara de här frågorna. Det är klart att man har kunnat föra en diskussion om helheten vad gäller ålderspensionssystemet och där tycka att det skulle göras förändringar eller förbättringar. Men det handlar, som sagt, om en uppgörelse mellan fem partier. Den produkt som nu har kommit och som vi ska jobba med i framtiden är ändå, tycker jag, ett bra pensionssystem som borgar för en trygghet för pensionären.

Anf. 38 ULLA HOFFMANN (v) replik:

Fru talman! Det var inte många frågor jag fick svar på, i varje fall inte vad gäller inkomstprövningen av änkepensionen.

Jag vill påminna Lennart Klockare om att alla människor i Sverige inte tillhör socialdemokratin och inte har varit ombud på Socialdemokraternas kongresser. Såvitt jag vet har Socialdemokraternas kongresser uttalat helt andra saker än det som nu genomförs i den s.k. Genomförandegruppen.

Jag delar inte uppfattningen att det här pensionssystemet är förankrat hos människor i Sverige. Där jag bor är det inte förankrat. Folk har inte förstått vad systemet innebär därför att man inte har fått tillräckligt med information. Är man inte fackligt ansluten och är man t.ex. inte socialdemokrat har man inte kunnat få den här informationen.

Det här är inte ett bra pensionssystem som kommer att ge oss människor den trygghet på ålderdomen som vi behöver.

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Vissa frågor om det nya pensionssystemet samt efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn

Anf. 39 LENNART KLOCKARE (s) replik:

Fru talman! Jag tror att det nya ålderspensionssystemet faktiskt kommer att ge en trygghet därför att det är stabilt i förhållande till utvecklingen i samhället. Det hade inte varit möjligt, och det vet Ulla Hoffmann mycket väl, att fortsätta med ATP-systemet. Då skulle Ulla Hoffmann och jag en bit in på 2000-talet kanske ha blivit utan pension. Därför tror jag att det var en nödvändig åtgärd att vidta.

Sedan frågar Ulla Hoffmann om inkomstprövningen för änkepensionen var bra. Jag säger så här: Det var absolut nödvändigt att göra de besparingar som vi gjorde för att få ekonomin i balans. Det har varit en del i den sanering som vi genomförde under den perioden, och sedan får man se vad som kan hända med den i framtiden. Vi har redan gjort lite förbättringar i inkomstprövningen för änkepensionerna. Vi får väl se vad som händer i framtiden.

Ulla Hoffmann säger att alla inte är socialdemokrater. Nej, då såg kammaren lite annorlunda ut och det kanske inte hade varit de här diskussionerna. Men en sak är säker: Vi kommer säkert att bli fler än vad vi är just för dagen.

Anf. 40 BO KÖNBERG (fp):

Fru talman! Jag noterade i det tidigare replikskiftet att Ulla Hoffmann inte tyckte att det var så trevligt att bli kallad bihang. Det är lätt att förstå. De flesta av oss vill väl inte det, även om många i likhet med mig hellre vill bli kallade bihang än kommunist. Men man kan förstå att Ulla Hoffmann är ledsen för detta.

Jag tänkte återkomma till frågan om omställningspension. På den punkten finns det två reservationer: en bra reservation från de borgerliga partierna, reservation 3, där man yrkar om ett tillkännagivande om att detta ska rättas till från den 1 januari, och en mindre bra reservation från Vänsterpartiet, reservation nr 4. Där pekar man med ungefär samma formuleringar som i den borgerliga reservationen på att man vill finna ekonomiskt utrymme tidigare än vad som annars är planerat.

I ett läge där Vänsterpartiet har låtit sig klavbindas av möjligheten att få vara bihang får vi andra fundera på hur vi bär oss åt för att hjälpa de människor som vi vill hjälpa. Då är det förstås så att Vänsterpartiets reservation 4 inte är den bästa. Men från de borgerliga partiernas sida avser vi att i omröstningen i morgon bitti ändå stödja den reservationen. Röstförklaringen från vår sida är att vi gör det, inte för att ändra vår uppfattning på minsta punkt – självfallet står vi bakom vår egen reservation 3 – och inte för att stödja Vänsterpartiet utan för att de människor som under kommande år kommer att drabbas av det grymma ödet att de blir av med sin maka, make eller livskamrat ska få en bättre ekonomisk situation än om vi hade fullföljt den voteringen i morgon.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 31 maj.)

Föredrogs
socialförsäkringsutskottets betänkande 1999/2000:SfU12
Vissa socialförsäkringsfrågor (prop. 1999/2000:95).

Prot.
1999/2000:119
30 maj

Vissa socialförsäkringsfrågor

Anf. 41 MARGARETA CEDERFELT (m):

Fru talman! I betänkandet om vissa socialförsäkringsfrågor behandlas flera väsentliga frågor. Jag ska här beröra det som gäller sjukpenning för intermittert anställda och forskning vid Försäkringsmedicinska centrum.

När det gäller regeringens förslag till ändrat beräkningssätt av tim- och dagberäknad sjukpenning anser vi moderater att förslaget ej tillgodoser den enskilde individens behov av rättstrygghet och möjlighet att förutsäga beräknad sjukpenning vid eventuell sjukdom. Förslaget innebär att sjukpenning ska utges som om den försäkrade skulle ha arbetat i jämför- lig omfattning under de närmast fjorton dagar som föregått bedömnings- perioden innan sjukdomen inträffade.

Det låter bra i ett perspektiv, men inte i ett annat. Ett stort antal per- soner med intermittert anställning arbetar intensivt under vissa perioder för att vara lediga andra perioder. Det innebär att fjortondagarsperioden inte är tillräcklig för att beräkna sjukpenningen. Vidare kan arbetet vara av skiftkaraktär, vilket innebär att periodens arbete fördelas ojämnt över tidsperioden. Detta är ett perspektiv som har förts fram av remissinstan- ser som TCO och SAF. Vi tycker att detta är viktigt att lyfta fram. Hur ska de som arbetar deltid med intensivt arbete vissa perioder och längre sammanhängande andra perioder behandlas? Vad kommer de att få för sjukpenning? Det finns en svårighet att beräkna ersättningen. I värsta fall kan dessa personer drabbas av en felaktig ersättning.

I den moderata motionen har vi fört fram att beräkningsperioden för sjukpenning vid intermittert anställning bör omfatta två år. Detta system har fördelen av att den enskilde individen får möjlighet att räkna ut vil- ken sjukpenning denne är berättigad till. Försäkringskassan får också ett lättare sätt att beräkna sjukpenningen genom att försäkringskassan kan använda sig av skattemyndigheternas beslut, som är baserade på inläm- nade uppgifter från individen.

Det förekommer naturligtvis att individer har en kortare arbetstid än två år. I så fall finns det två förslag från oss om hur sjukpenningen skulle kunna beräknas antingen utifrån den korta arbetsperioden eller utifrån den genomsnittliga lön som gäller inom branschen. Detta anser vi mode- rater skulle innebära en större rättstrygghet för den enskilde individen. Redan i dag råder olikheter mellan olika försäkringskassor när det gäller bedömning av sjukpenning för intermittert anställda personer. Det finns individer som får sjukpenning efter de uppgifter som de lämnar in, men det finns också individer som drabbas av att försäkringskassan har ett helt annat beräkningssystem. Detta är inte ett bra system, variationerna mellan kassorna är stora. Det kan t.o.m. vara så att försäkringskassor i samma stad har olika beräkningssystem. Med det moderata förslaget minskar dessa skiftningar.

Vår andra reservation angående propositionen rör Försäkringsmedi- cinska centrum. I propositionen föreslår regeringen att Försäkringsmedi- cinska centrum ska få bedriva forskning inom sitt ansvarsområde. Vi

moderater anser att den vetenskapliga kvaliteten inte kan tillgodoses. Regeringen anser att ett vetenskapligt råd ska knytas till Försäkringsmedicinska centrum, detta för att garantera en kvalificerad forskning. Från moderaterna kan vi inte se att detta är tillfyllest. För att en kvalificerad forskning ska kunna bedrivas anser vi att det behövs en ordentlig förankring i den akademiska världen, en förankring på ett helt annat sätt än vad ett vetenskapligt råd kan erbjuda. Försäkringsmedicinska centrum bör därför ingå i en universitetsfakultet, exempelvis en medicinsk fakultet eller en samhällsvetenskaplig fakultet. Det är enheter som redan i dag bedriver forskning inom det försäkringsmedicinska området.

Vad det handlar om är att få en löpande vetenskaplig kontakt med forskare inom närliggande områden, en stimulerande miljö för forskning, möjlighet att knyta till sig doktorander, utveckla nationella och internationella akademiska kontakter, helt enkelt en kreativ miljö som stimulerar till vetenskapligt tänkande och forskning. Vad är annars risken? Jo, att Försäkringsmedicinska centrum utvecklas till en B-institution med svårigheter att rekrytera kompetenta forskare, vilket i sin tur inte ger någon hög vetenskaplig trovärdighet. Det vetenskapliga arbetet stannar vid utredningar.

All erfarenhet inom den akademiska världen visar att just anknytningen till en fakultet är oerhört viktig när det gäller forskningen. Redan i dag bedrivs det forskning inom försäkringsmedicin. Ett exempel är Karolinska Institutet. Här skulle det passa utomordentligt väl om FMC i Nynäshamn kunde knytas till Huddinge sjukhus där Karolinska Institutet har en institution. På så sätt skulle den vetenskapliga förankringen bli tydlig.

Fru talman! Med det anförda yrkar jag bifall till de delar i hemställan som moderaterna står bakom, och jag yrkar speciellt bifall till reservation 2 under mom. 3.

Anf. 42 DESIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd):

Fru talman! Regeringens proposition *Vissa socialförsäkringsfrågor* är inte särskilt uppmärksammat, men den tar – som Margareta Cederfelt just sade – upp en hel del viktiga områden som behöver en lösning. Det gäller t.ex. frågan om när en arbetsgivare erbjuder en anställd taxi för att han eller hon ska kunna ta sig till jobbet i stället för att vara hemma och sjukskriven. Ska dessa dagar då räknas som sjuklönedagar?

Arbetsgivaren har ansvar för sjuklön de första 14 dagarna i sjuklöneperioden. När dessa dagar har gått tar försäkringskassan över ansvaret för utbetalning av sjukpenning. Det är viktigt att arbetsgivaren under dessa första dagar försöker sätta in så snabba åtgärder som möjligt för att få den anställda åter i arbete. Det kan röra sig om en anställd som opererat foten o.d. och som är fullt arbetsför förutom att personen har svårt att ta sig till jobbet. Med taxi kan personen komma och arbeta.

Regeringens förslag, att de dagar som arbetsgivaren betalar taxi ska anses motsvara sjuklönedagar, är bra. Detta stöder vi kristdemokrater.

En annan fråga i propositionen gäller de försäkrade som har korta anställningar och tillfälliga uppdrag. Ska de få sjuklön under de första 14 dagarna i sjukperioden, då det inte finns någon ansvarig arbetsgivare? Regeringen vill här med anledning av en kammarrättsdom försöka få klarhet i frågan och en likabehandling av dessa ärenden.

Vissa personer har tillfälliga anställningar som är mycket oregelbundna. Det kan vara personer som är uppdragstagare eller tillfälligt anställda. Om de blir sjuka finns det ingen arbetsgivare som betalar sjukpenning de första 14 dagarna. Dessa personer bör ha en rimlig chans att få ut sjukpenning dessa dagar. Som det är i dag behandlar olika försäkringskassor dessa personer olika. Vissa betalar ut sjukpenning, andra inte. I propositionen föreslås att det i det fall man inte kan utreda hur den försäkrade skulle ha förvärvsarbetat under de första fjorton dagarna i en sjukperiod, men man kan anta att personen skulle ha förvärvsarbetat, ska tim- eller dagberäknad sjukpenning utges, och så långt är det bra.

Men sedan kommer det som inte klargörs i propositionen. Man säger att sjukpenning ska utges i förhållande till hur mycket den försäkrade har arbetat under en viss tid som föregått sjukdomsfallet. Man använder uttrycket ”viss tid” utan att specificera vilken tidsperiod som ska vara kvalificerande. Detta öppnar för ett godtycke och tydliggör inte enhetliga regler för försäkringskassorna. En del försäkringskassor har utrett hur mycket personen har arbetat per vecka under de senaste månaderna och andra har använt sig av en längre tid tillbaka – alltså olika tidsperioder som jämförelsetid.

Vi kristdemokrater anser att man bör fastställa denna beräkningsgrundande tid till sex månader. Det skulle tillgodose kravet på en tillräckligt lång period för att ett mönster ska kunna ses, samtidigt som det skapar en aktuell bild av den försäkrades arbetsförhållanden och inkomst. Vi anser att det är viktigt att försäkringskassorna får så enkla och entydiga regler som möjligt. Detta tillvaratar enligt vår mening den försäkrades krav på en likvärdig och rättvis bedömning.

Jag vill också passa på att förtydliga vår ståndpunkt. Eftersom vi för andra anställda önskar två år som beräkningsgrundande tid för sjukpenning avser de sex månaderna enbart personer med den arbetssituation som vi talar om här, nämligen de som har tim- och dagberäknad sjukpenning.

Regeringens bedömning är att jämförelsetiden inte bör anges till en viss tidslängd utan att den bör variera från fall till fall. Som jag förstår det menar utskottsmajoriteten att det ligger i sakens natur att jämförelsetiden inte kan sträckas sig alltför lång tid tillbaka. Man tycker att en till tre månader är tillräckligt, men det uttalas inte som en fast och ny regel.

Vi kristdemokrater anser att sex månader bör vara en rimlig jämförelsetid och att den tiden bör fastställas för att skapa ett enhetligt och tydligt system.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 1 i betänkandet.

Anf. 43 GÖTE WAHLSTRÖM (s):

Fru talman! Det betänkande – Sfu12 *Vissa socialförsäkringsfrågor* – som vi i dag ska behandla visar på några av de möjligheter som nu har skapats genom en förbättrad samhällsekonomi.

Jag vill inledningsvis yrka bifall till hemställan i betänkandet och avslag på samtliga reservationer.

Förändrade och förbättrade behandlingsmetoder ger förutsättningar för den som står i begrepp att rehabiliteras att snabbare komma tillbaka till arbetslivet.

För egen del bröt jag benet för 25 år sedan och blev sjukskriven i tio veckor. I dag kan många efter endast någon dag återgå till vissa arbetsuppgifter. Den förändrade arbetsmarknaden ger möjligheter, men den skapar också behov av en snabbare återgång till arbete.

Ett sätt att möta denna nya situation är att ge möjlighet till ersättning för resor till och från arbetet för en anställd som skulle vara berättigad till sjuklön. Med detta synsätt är det också rimligt att en sådan dag anses motsvara en sjuklönedag när sjuklöneperioden beräknas. Trots att man formellt ej avhåller sig från arbete ingår man i sjukförsäkringssystemet.

Utskottet har utifrån vissa påtalanden gjort justeringar i de ursprungliga förslagen i propositionen. Justeringen har varit föremål för behandling av Lagrådet som anmäler att man inget har att erinra mot utskottets bedömning.

Den nya arbetsmarknaden har också skapat nya anställningsförhållanden och arbetstider. För en anställd kan stora oklarheter föreligga när det gäller arbetstiden under de första 14 dagarna av en sjukperiod – detta utifrån att man är s.k. intermittentanställd eller dag-för-dag-anställd.

I betänkandet slås fast att tim- och dagberäknad sjukersättning i dessa fall utges efter vad som kan anses skäligt med anledning av hur den försäkrade har förvärvsarbetat före sjukperioden.

Som en uppföljning av tidigare fattade beslut här i kammaren föreslås att Försäkringsmedicinska centrum, FMC, ska ges möjlighet att bedriva forskning inom ramen för sin verksamhet. Detta var, som sagt, en del i det beslut som kammaren fattade under föregående år och som nu skapar möjlighet för FMC att utveckla och skapa den spetskompetens som fordras inom området i framtiden.

Härutöver föreslås bl.a. justeringar för försäkringskassorna som innebär att de ska likställas med verksförordningen när det gäller jämställdhet mellan kvinnor och män samt integration. Detta instämmer utskottet i.

I betänkandet finns tre reservationer.

I motion Sf24 och reservation 1 anser kristdemokraterna att försäkringskassorna bör ha en fast tidsram på sex månader för att klarlägga beräkningsunderlaget för den försäkrade. Utskottsmajoriteten anser dock i likhet med regeringen att en viss flexibilitet bör finnas och att denna flexibilitet ryms inom tidsperioden en till tre månader. Erfarenheter visar att denna tidsrymd är tillfyllest för såväl den enskilde som försäkringskassan för att man ska få en tydlig bedömning.

I motion Sf23 tar man ansatsen i ett reformerat SGI-beräkningssystem. Det förslag som nu föreligger i betänkandet har ett annorlunda mål, nämligen att över huvud taget ge vissa grupper rätt till sjukersättning. Den fråga som motion Sf23 och reservation 2 behandlar vill göra en mer övergripande förändring av SGI-beräkningen. I Regeringskansliet utreds nu frågan om dagersättning-sjukpenning, föräldrapenning m.m. Utskottsmajoriteten föreslår därför att denna beredning bör avvaktas.

I reservation 3 ger Moderata samlingspartiet sin syn på Försäkringsmedicinska centrum och dess möjligheter att bedriva forskning inom verksamheten.

När riksdagen för ett år sedan behandlade propositionen om inrättande av Försäkringsmedicinska centrum var ett av skälen behovet av en förstärkt spetsverksamhet inom området. I denna förstärkning utgjorde

forskningsverksamheten en viktig del. Rehabiliteringsverksamheten och utredningar kring många gånger komplexa problemställningar ansågs vara av största vikt. Detta konstateras också gälla i dag, när Gerhard Larson i sin utredning om rehabiliteringsfrågan konstaterar mycket stora behov och vissa brister i systemet.

Vid behandlingen av propositionen om FMC för ett år sedan yrkade Moderaterna på privatisering av verksamheten. En majoritet i kammaren konstaterade då det olyckliga i en sådan förändring. Samhällets ansvar för frågorna, inte minst frågan om huvudmannaskapet i försäkringskassan, ansågs utgöra grund för likvärdighetsbedömningar. På samma sätt konstateras nu behovet av forskningsmöjligheter för att skapa detta konsensustänkande.

Fru talman! I takt med den förbättrade samhällsekonomin ges nu utrymme att förbättra för grupper som fått problem under 90-talet. Det betänkande som nu behandlas visar på detta förhållande. Förändrad arbetsmarknad med såväl kvarstående som nu skapade problem innebär behov av förändringar i socialförsäkringssystemet, allt i syfte att skapa trygghet för den enskilde inom ramen för välfärden.

Jag vill, som jag inledningsvis sade, yrka bifall till utskottets hemställan och avslag på reservationerna.

Anf. 44 MARGARETA CEDERFELT (m):

Fru talman! Jag har två frågor med anledning av Göte Wahlströms anförande. Hur ska FMC kunna uppvisa den spetskompetens som Göte Wahlström talar om när det gäller den forskningsmedicinska forskningen utan anknytning till universitet och fakultet?

Den andra frågan rör just de personer som har en intermittent anställning, eller dag-för-dag-anställning, som berörs av den nya förändrade arbetsmarknaden. Hur ska deras trygghet avseende sjukpenning kunna tillgodoses när regeringens proposition inte tydligt anger vilken föregående tidsperiod som ska ligga till grund för beräknad sjukpenning under 14 dagars sjukfrånvaro?

Anf. 45 GÖTE WAHLSTRÖM (s):

Fru talman! Margareta Cederfelt kanske inte deltog när vi debatterade FMC för ungefär ett år sedan. Då sades det från denna kammare samfällt att det var en viktig och mycket bra verksamhet som bedrevs både i Nynäshamn och i Tranås när det gällde att jobba med just de försäkringsmedicinska rehabiliteringsfrågorna. De hade en god kompetens som skulle kunna utvecklas, och genom att frigöra dem från ett gammalt system och låta dem komma in i något nytt skulle kreativitet och spetskompetens skapas.

En diskussion som också fördes i den debatten var ju kopplingen till Östgötakassan som huvudman och då också närheten till Linköping och de forskningsmöjligheter som finns där. Även om det i utredningar nu anges kontakter med andra forskningsverksamheter, finns det alltså redan i dag skapade kontaktytor som går att utveckla och det går att få fram just den spetskompetens som efterfrågas.

När det gäller den andra frågan menar jag, i likhet med vad som bl.a. anfördes av föregående talare, att det finns möjligheter inom ramen för den flexibilitet som försäkringskassorna har visat i dag att föra in de

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Vissa socialförsäkringsfrågor

intermittent anställda i verksamheten. Inom ramen för just den tidsangivelse som har nämnts här – en till tre månader, kan man ge dem den trygghet i systemet som de behöver för framtiden.

Anf. 46 MARGARETA CEDERFELT (m):

Fru talman! Det stämmer, Göte Wahlström, att jag inte var med när FMC diskuterades förra gången i kammaren.

Men jag kan fortfarande inte förstå hur en väl kvalificerad högtstående vetenskaplig forskning ska kunna bedrivas utan akademisk förankring i det dagliga förvärvet. Det är inte samma sak att ha närhet till en försäkringskassa som till ett universitet. Det föreligger stor skillnad. Hur ska majoriteten tillgodose att den vetenskapliga kompetensen tillgodoses?

Sedan har jag fortfarande inte fått svar avseende frågan om beräkningstid för sjukpenninggrundande inkomst för intermittent anställda. Det sägs inte någonting om beräkningsbar period i betänkandet.

Anf. 47 GÖTE WAHLSTRÖM (s):

Fru talman! När det gäller forskningsverksamheten vid FMC är det så att vi går in i en ny verksamhet. Vi försöker hitta formerna för denna. Vi letar oss fram. Jag är fullt medveten om att alla lösningar inte finns på bordet i dag, men jag är säker på att vi snart hittar dem. Efter att ha arbetat fram det här från socialdemokratins sida och hittat lösningarna är vi inte rädda för att experimentera lite. Vi är säkra på att vi kommer att lyckas med det här experimentet, om vi nu vill kalla det så, vilket man kanske inte har gjort från Moderaternas sida när man talar om privatisering. Vi ser ju vad som har hänt i Sverige i dag – i Västsverige, i Skåne eller i Stockholm – med de experiment med privatiseringslösningar som var en del i debatten om FMC som vi hade här för ett år sedan.

När det gäller beräkningstiderna anges ju att man beräknar en tidsram på en till tre månader för att hitta lösningen för dessa grupper. Jag ser stora möjligheter, precis som man har sagt från kassornas sida, att hitta den tidsangivelse som ger trygghet för den enskilde.

Anf. 48 DESIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd):

Fru talman! Jag har också en uppföljande fråga till Göte Wahlström om beräkningstiden för sjukpenningen för de intermittent anställda. Göte Wahlström nämner här att utskottet talar om en till tre månader. När försäkringskassorna sedan kommer att läsa lagen om allmän försäkring, så står det ju ingenting i § 10 om hur de ska beräkna tiden och vad som är rimlig tid. Där står bara vad som kan anses skäligt med ledning av hur den försäkrade har förvärvsarbetat före sjukperioden, och det är ju väldigt luddigt. Min fråga är: Hur ska de vid försäkringskassorna, när de läser lagen, kunna förstå att det är en till tre månader som gäller?

Anf. 49 GÖTE WAHLSTRÖM (s):

Fru talman! Jag är säker på att man kommer att hitta lösningen inom ramen för vad jag tidigare har sagt här, nämligen den praktiska handläggning som kassorna har erfarenhet av. Man har sett vad det har inneburit när man har räknat på det sätt som angavs av Desirée Pethrus Eng-

ström tidigare. Vissa kassor har en praktisk erfarenhet av ett visst beräkningssystem.

Naturligtvis ska man se till att detta planteras också hos övriga kassor, så att det blir en likvärdig bedömning i hela landet.

Anf. 50 DESIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd):

Fru talman! Min fråga gäller just de försäkringskassor som inte ens har betalat ut någon sjukpenning till de intermittent anställda. Var ska de läsa in att majoriteten tänker sig en tidsperiod någonstans mellan en och tre månader, eftersom det inte kommer att stå i lagen? Jag tycker att det är olyckligt att inte en tidsperiod blir tydliggjord.

Anf. 51 GÖTE WAHLSTRÖM (s):

Fru talman! Min bedömning är att man kommer att finna lösningen och att man kommer att göra det ganska snabbt, därför att man har insett problemet och jobbar aktivt med problemet redan i dag.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 31 maj.)

10 § Villkoren för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund m.m.

Föredrogs

trafikutskottets betänkande 1999/2000:TU10

Villkoren för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund m.m. (prop. 1999/2000:66).

Anf. 52 TOM HEYMAN (m):

Fru talman! En viktig förutsättning för beslutet om en Öresundsbro var den grundläggande principen att bron skulle finansieras med avgifter och inte betalas av skattemedel. En annan viktig utgångspunkt var att avgifterna på bron skulle motsvara kostnaderna för färjeförbindelserna och att bron alltså inte med skattefinansierade investeringskostnader skulle priskonkurrera med färjetrafiken.

Sedan beslutet fattades i juni 1991 har mycket ändrats. Räntorna har fallit, vilket har påverkat brons kalkyl positivt. Det statliga färjemonopolet har upphört, och konkurrensen har gett lägre priser på färjorna. De statliga järnvägsförvaltningarna är inte längre ensamma som tågoperatörer vare sig i Sverige eller Danmark. Att det gamla avtalet därmed måste omförhandlas är uppenbart. Däremot är det olyckligt om den ursprungliga principen om att bron ska bekostas av trafikanterna ändras.

Så sker dock nu eftersom järnvägens kostnader för bron inte längre relateras till trafiken över bron utan denna trafik betraktas som vilken annan järnvägstrafik som helst. Merparten av den kostnad som borde betalas av de svenska järnvägsföretagen kommer därför i stället att betalas av Banverket, som i sin tur har instruerats att höja banavgifterna för all järnvägstrafik i Sverige.

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Vissa socialförsäkringsfrågor

Villkoren för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund m.m.

Den trafik som bedrivs av t.ex. Tågkompaniet – och som inte har någon som helst koppling till Danmark – drabbas alltså av kostnaderna för Öresundsförbindelsen. I Tågkompaniets fall är denna kostnad beräknad till 16 miljoner kronor per år. Resenärer till och från Norrland kommer därför att betala en del av kostnaderna för dem som pendlar över Öresund. Detta är varken rimligt eller logiskt.

På samma sätt drabbas all annan tågtrafik i olika länsbolag, och även den regionala trafik som Statens Järnvägar bedriver i andra delar av landet. Denna förändring, som på ett väsentligt sätt påverkar järnvägsföretagens kalkyler, görs dessutom under pågående avtalsperioder.

Persontågstrafiken på färjorna har varit obetydlig, så för persontågstrafiken är det svårt att göra någon direkt prisjämförelse med färjedriften. För godstågen är situationen annorlunda. Den statliga avgift som ett godståg ska betala vid gränspassagen uppgår till ungefär 4 000 kr. Det gäller på bron oavsett tågets storlek.

Avgiften är ungefär densamma oberoende av vilken väg som väljs. Ett tåg som väljer bron betalar en broavgift, ett tåg som väljer färjan från Trelleborg, Malmö eller Göteborg betalar i stället en farledsavgift med ungefär samma belopp. Men i det ena fallet tillhandahåller staten en broförbindelse för ungefär 14 miljarder kronor utan ytterligare kostnader för trafikanten. I det andra fallet ansvarar staten för en lysboj för några tusenlappar. Järnvägsbolaget måste själv betala själva fraktkostnaden. Bristen på konkurrensneutralitet kan knappast demonstreras tydligare än i detta exempel.

Den subventionering som nu kommer att ske av järnvägstrafiken på bron leder självklart omedelbart till kompensationskrav från andra grupper, som anser sig missgynnade i sammanhanget. Krav på sänkta avgifter för vägtrafiken har redan kommit.

Eftersom principen med avgiftsfinansiering redan har övergivits är det självklart lätt för hugade politiker att köpa sig popularitet genom att utlova sänkta avgifter på bron. En sådan utveckling vore olycklig. Principen om att bron ska betalas av trafikanterna bör ligga fast.

Fru talman! När man studerar brokonsortiets prognoser för kommande år kan man konstatera att med den nu beräknade trafiken blir konsortiets ekonomi problematisk. Jag nämner detta här i dag eftersom det tidigare har funnits tendenser till att betrakta Öresundsbron som något slags ymnighetshorn som kan bekosta andra investeringar, även sådana som inte är direkt relaterade till själva bron. Sådan är inte verkligheten. Öresundsbrokonsortiet behöver vårda sina egna finanser och kan inte förutsättas vara finansiär av andra aktuella projekt, hur angelägna dessa än kan anses vara.

Slutligen, fru talman, vill jag kommentera det faktum att det till detta betänkande finns två reservationer, en från Kristdemokraterna och Centern med krav på avslag på propositionen och så vår egen med begäran om ett nytt broavtal. I sak föreligger ingen skillnad i argumentationen. Jag känner stor sympati för reservation nr 1, men utan ett godkännande av detta avtal i riksdagen kan inte bron öppnas för trafik. Det vore ett otroligt misslyckande om bron var tekniskt klar men inte kunde öppnas eftersom de båda staterna inte lyckats ena sig om själva avtalet.

Något sådant vill vi från moderat sida inte medverka till. Vi inser att bron måste få ett fungerande avtal i tid före invigningen om en månad.

Tiden är redan knapp, men vi anser att den nuvarande avtalskonstruktionen måste göras om – och det genast. Budgeten för 2001 omfattar ett helt driftår för bron. Nu är det bara sex månader. De problem som jag har redovisat här blir då väsentligt svårare att hantera. När man ändå gör om avtalet borde man kunna hitta en enklare konstruktion för avräkningen mellan länderna än den som nu finns.

Därmed, fru talman, yrkar jag bifall till reservation nr 2.

Anf. 53 MAGNUS JACOBSSON (kd):

Fru talman! För oss kristdemokrater är det ytterst viktigt att de två PPP-projekt som för tillfället genomförs i Sverige genomförs i enlighet med det grundläggande avtal som tecknats mellan staten och utförarna. Om staten ändrar avtalen i efterhand och via skattsedeln räddar eventuella projekt finns det en risk för att det leder till minskad trovärdighet för *public private partnership*-principen.

Vi anser därför att denna proposition, som på ett förtjänstfullt sätt visar på historien och på den nya situation som uppstår då både Danmark och Sverige har brutit upp det tidigare statliga monopolet inom järnvägen, ändå kommer till fel slutsats när man vill ändra reglerna så att hela Sverige får vara med och finansiera järnvägskostnaderna över bron.

Fru talman! Samtidigt är vår uppfattning att staten har ett delansvar för den nya situationen. Men lösningen får inte förändra den grundläggande hållningen. Det är enligt vår mening de som reser över sundet, och då framför allt biltrafikanterna, som ska bekosta och finansiera bron.

Vi anser därför inte att det är lämpligt att Banverket genom allmänt höjda anslag samt en generell höjning av banavgiften ska gå in och subventionera järnvägen över bron. Denna lösning innebär enligt vår mening ett alltför stort avsteg från grundprincipen och får som konsekvens att hela landet, även svaga regioner, får vara med och bekosta bron.

Redan nu får vi tydliga signaler från olika brukare som uppger att det nya avtalet kommer att få oerhört negativa konsekvenser på deras verksamhet. Som exempel kan nämnas Tågkompaniet, som hävdar att deras resenärer kommer att få ett avsevärt sämre utgångsläge på grund av de statliga subventionerna till Öresundsbron. Vi anser att det här är en mycket negativ utveckling som riskerar att ge andra PPP-projekt en negativ stämpel redan innan de ens har kommit till stånd.

Fru talman! För att lösa problemen med konkurrens gentemot andra trafikslag är det vår uppfattning att man bör utreda vad det får för konsekvenser om vi följer danskarnas exempel och förlänger återbetalningsperioden. Detsamma gäller vad som inträffar om de olika järnvägsoperatörerna får dela på avgiften till brokonsortiet utifrån hur ofta de utnyttjar broförbindelsen.

När man ser på dessa alternativa finansieringslösningar är det enligt vår mening ytterst viktigt att man även beaktar vilka konsekvenser de kan få för exempelvis SVEDAB eller för Skåne-regionen. Vi anser därför att propositionen i dess nuvarande form bör avslås och att brukarna ska finansiera bron enligt tidigare överenskomna principer.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag yrka bifall till reservation 2.

Prot.

1999/2000:119

30 maj

*Villkoren för
järnvägstrafiken på
den fasta förbindelsen
över Öresund m.m.*

Anf. 54 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Den här debatten handlar om regeringens förslag att riksdagen ska godkänna ett förslag till nytt avtal mellan Sverige och Danmark om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund.

Det ursprungliga avtalet, som godkändes av riksdagen i juni 1991 och som var en viktig förutsättning för beslutet att bygga bron och tunneln, innehöll en viktig princip, nämligen att de som nyttjar Öresundsbron, tåg och bilar, också ska betala hela kostnaden för bron. Det här har utvecklats på ett förtjänstfullt sätt av Tom Heyman i inledningen av debatten. Jag instämmer till fullo i hans beskrivning.

Den svenska regeringen är nu på väg att med hjälp av riksdagens vänstermajoritet, Miljöpartiet och Vänsterpartiet, på ett ganska flagrant sätt gå ifrån denna avtalsfästa och i riksdagen beslutade princip genom att teckna ett nytt avtal med Danmark, som innebär att tågtrafiken i hela landet med hjälp av höjda banavgifter får vara med och betala kalaset. Det är en viktig ingrediens i denna debatt, som jag med mitt inlägg vill lyfta fram och belysa.

En annan lika viktig aspekt, som blir en konsekvens av det beslut som riksdagsmajoriteten nu är på väg att fatta, är att detta beslut också radikalt ändrar förutsättningarna för tågoperatörer i allmänhet, som våra länstrafikbolag, Arlanda Express, BK Tåg och andra, men i synnerhet för den relativt nya operatören Tågkompaniet, som främst kör natttåg till och från övre Norrland.

Jag pratade med mitt länstrafikbolag hemma i Gävleborg, som inte har de här långa, tunga tågen som drabbas hårdast. Men bara för dem innebär det nya ungefär en halv miljon kronor i extra kostnad per år. Hur mycket det blir för Tågkompaniet har det spekulerats i. Det har talats om uppemot 15 miljoner.

Öresundsbron må verka imponerande, jag kan t.o.m. kosta på mig att säga, trots att Centerpartiet röstade emot att den en gång skulle byggas, att det är ett vackert byggnadsverk. Glädjen och förväntningarna i regionen är stora. Men bakgrunden till projektet är politik när den är som sämst. Först ett reellt beslut om att bygga bron, sedan tar vi miljöprövningen i andra hand.

Ekonomin för projektet har hanterats enligt den s.k. salamimetoden. Jag vet inte om alla på åhörarläktaren vet vad det betyder. Det innebär i alla fall att helheten i de ekonomiska konsekvenserna inte presenteras före beslutet, utan tas fram i ljuset steg för steg och lastas över på hela befolkningen.

Häromdagen fick jag, och även andra riksdagsledamöter antar jag, en folder om Öresundsbron som heter *Medborgarnas bro*. Jag är inte alldeles säker på att Öresundskonsortiet, som presenterar den, riktigt förstod innebörden i det namnet, Medborgarnas bro. Men det håller det verkligen på att bli i den meningen att alla medborgare i landet nu håller på att få vara med och betala den. Det är långt ifrån den ursprungliga tanken, att detta skulle betalas av dem som nyttjar bron.

Som jag sade hanteras ekonomin för projektet enligt salamimetoden. Man tar det steg för steg och lastar över på hela befolkningen. De ökade kostnaderna uppstår på grund av anslutningar för både bilar och tåg som inte presenterades från början, men som kommer nu. Nya motorvägsleder

och en citytunnel var inte med som en förutsättning när projektet presenterades. För Citytunneln blir dagspriset ständigt allt högre. För dagen rör det sig om 7 miljarder kronor eller så.

Som en verklig knorr i den här debatten har statsministern i sitt förstamajtal i regionen återupptagit idén om en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Det är egentligen den idealiska och logiska förbindelsen mellan Sverige och Danmark. Men det är en aning sent, när nu förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn står färdig att tas i bruk.

Nu står bron där och ska naturligtvis användas. Men från Centerpartiets sida protesterar vi väldigt bestämt mot den hantering som nu föreslås, att riksdagen ska medverka till att på tågoperatörer, godsköpare och resenärer i hela landet vältra över det som i det ursprungliga avtalet skulle betalas av dem som nyttjar förbindelsen.

Som om det inte vore nog med att principen att de som nyttjar Öresundsbron ska stå för kostnaderna frångås, vältras kostnaderna över på landets tågoperatörer efter det att ett avtal om trafik har tecknats. Det är inte acceptabelt att i efterhand ändra kostnadsbilden för dem som bedriver järnvägstrafik. Genom att höja banavgifterna för landets tågoperatörer efter det att avtal om trafik har tecknats riskerar regeringen och riksdagsmajoriteten att underminera den begynnande konkurrens och mångfald som kan skönjas på tågtrafikens område. Därtill urholkas också förtroendet för spelreglerna för järnvägstrafiken.

Precis som Magnus Jacobsson var inne på är det inte bara förtroendet på detta område som urholkas. Hur ska tilltänkta intressenter i framtida PPP-projekt kunna lita på regering och riksdag när vi så här öppet demonstrerar oförmåga att stå fast vid ingångna avtal och fullfölja långsiktiga projekt i enlighet med de förutsättningar som redovisats vid startpunkten?

Vad säger utskottets ordförande Monica Öhman? Hon är inte här. Men Jarl Lander är här. Vad säger Stig Eriksson och Mikael Johansson till människorna i Norrbotten, Västerbotten och övriga landet när de tycker att det inte är rimligt att t.ex. Tågkompaniet, som har startat natttågstrafik till övre Norrland och verkligen försöker och vill driva en bra trafik, nu ska betala mångmiljonbelopp i höjda avgifter för att finansiera Öresundsbron? Beräkningar tyder på att det kan handla om runt 15 miljoner kronor extra i efterhand. Naturligtvis oerhört mycket pengar för ett nystartat bolag i ett uppbyggnadsskede.

Det här är en orättvis politik som starkt missgynnar dem som vill få hela Sverige att leva. Jag är väldigt förvånad över att Vänsterpartiet och Miljöpartiet kan rösta för ett sådant här förslag, som underminerar rättvisa och rimliga förutsättningar för en utvecklad järnvägstrafik i hela landet.

Regeringens och riksdagsmajoritetens agerande drabbar tågresenärer och tågoperatörer över hela landet och hotar nu på ett allvarligt sätt natttågstrafiken på övre Norrland. De 15 eller 16 miljoner kronorna, eller vad det kan röra sig om, är naturligtvis väldigt mycket pengar för ett nystartat företag i ett uppbyggnadsskede. Även om det finns mycket kompetens, mycket kunnande och mycket god vilja i Tågkompaniet är frågan: Klarar man en sådan extra börda?

Från Centerns sida tycker vi inte att det är rimligt att påföra Norrlandsresenärerna och landets övriga resenärer de kostnader som rättelig-

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Villkoren för
järnvägstrafiken på
den fasta förbindelsen
över Öresund m.m.*

en ska bäras av dem som nyttjar Öresundsförbindelsen. Vi tycker att regeringen och riksdagsmajoriteten måste tänka om och se till att ingångna avtal med landets tågoperatörer efterlevs.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 2.

Anf. 55 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Får jag bara ta detta tillfälle i akt att ändra mitt yrkande till att avse reservation nr 1 av Per-Richard Molén m.fl. i stället för det jag sade tidigare. Det har blivit en viss förvirring i reservationsuppställningen.

Anf. 56 JARL LANDER (s):

Fru talman! Om drygt en månad, närmare bestämt den 1 juli, är avsikten att Öresundsbron ska öppnas för trafik, om denna kammare, som Tom Heyman tidigare sade, går med på förslaget till ändring av det avtal som föreligger mellan Sverige och Danmark och som reglerar järnvägstrafiken över bron.

Dagen därpå ska den öppnas ordentligt för trafik, både med stålhjul och med gummihjul. Järnvägstrafiken beräknas uppgå till 120 tågrörelser per dygn över bron.

I det avtal som finns mellan Sverige och Danmark om hur finansieringen skulle regleras står att det skulle göras med trafikantavgifter. Jag vill till mina meddebattörer säga att jag nog ska komma fram till att det är så det är tänkt, även om man gör en viss ändring i förslaget.

Öresundskonsortiet skulle sätta priserna för vägtrafiken, och för järnvägens del överenskom man att SJ i Sverige och DSB i Danmark vardera skulle betala 150 miljoner danska kronor i 1991 års prisnivå som trafikavgift årligen.

Som tidigare sagts här har det hänt mycket inom järnvägens område sedan 1991, när det här avtalet skrevs på. Såväl i Sverige som i Danmark har man fått en del infrastrukturhållare och ett antal olika tågoperatörer. Av den anledningen har det konstaterats att det ingångna avtalet inte går att genomföra. Det har därför förhandlats fram ett nytt avtal som vi nu har att ta ställning till i denna kammare.

Regeringsförslaget innehåller skrivningar om huvudmannskapet för Öresundstågtrafiken. Jag vill nämna det här, eftersom det har viss betydelse. Utskottet tycker att det är ganska naturligt att Skånetrafiken är huvudman för trafiken liksom för all annan övrig regional trafik i den landsdelen.

Skånetrafiken har för att vara huvudman ställt ett villkor för att bedriva tågtrafiken över bron. Det villkoret är att banavgifterna inte får vara annorlunda för brons del än de är på övriga bannätet i landet. Det är just frågan om banavgifterna som jag förstår att det finns anledning att stanna till vid.

Det nya i avtalet innebär att kostnaderna flyttas från järnvägsföretagen SJ och DSB till infrastrukturhållarna i Sverige och Danmark. Det är samma belopp det rör sig om. Det är 150 miljoner danska kronor för vardera land i 1991 års penningvärde. Det motsvarar ungefär 187 ½ miljoner danska kronor i dagens värde.

När andelarna betalas in får sedan varje banhållare rätten att ta ut banavgifter för resorna på Öresundsförbindelsen. De pengarna är då redan inbetalda som trafikantavgifter till Öresundskonsortiet.

Det blir olika banavgifter för gods- respektive persontrafik. På gods- sidan har man kommit fram till att det är företagsekonomiskt acceptabelt att ha en nivå på 1 938 danska kronor för den danska delen och 2 325 svenska kronor för den svenska delen. För persontrafikens del ska samma princip gälla som gäller för tågtrafik på banor i varje land. Detta är helt i linje med huvudmannens önskan att så skulle ske.

Det hävdas nu i debatten att man helt har rivit upp det första avtalet och att man genom att riva i avtal förstört förutsättningarna för t.ex. PPP- byggen framöver. Om vi tar den svenska delen var det från början sagt att det var SJ som skulle betala. När man förberedde avtalet hade SJ i princip all genomgående tågtrafik i Sverige. Det skulle därför belasta all – jag säger *all* – järnvägstrafik i landet. Det gällde såväl Norrlandstrafik som regional trafik och allting annat.

Eftersom så mycket nu har hänt över perioden kan inte SJ självt betala detta. Förslaget är att kostnaden ändå fördelas över all järnvägstrafik, all persontrafik på järnväg i landet. Det är avtalsförslaget. Jag ser ingen större skillnad i den delen mot det första avtalet. Jag tycker att Kristdemokraterna, Centern och Moderaterna är fel ute när de yrkar på sina reservationer i det här fallet och att de kan läggas till handlingarna.

Fru talman! Låt mig avslutningsvis nämna att det finns en del andra bra saker i regeringsförslaget som utskottet ställer sig bakom. Det gäller bl.a. att det nu finns ett bilateralt avtal för taxitrafiken mellan länderna och över bron. Vidare ska regeringen återkomma i höstens budgetproposition med bättre underlag för hur ekonomin för både SVEDAB och den s.k. Citytunneln kommer att utvecklas och om Citytunneln ska kunna förverkligas.

Fru talman! Med detta yrkar jag bifall till utskottets hemställan i betänkandet och avslag på reservationerna.

Anf. 57 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik:

Fru talman! Det är gott att höra att Jarl Lander är så pass tydlig att han säger att det är ett nytt avtal. Jag menar nog på att det inte bara är ett nytt avtal. Det är till råga på allt en ny princip. Det är där problemet börjar. När vi nu jobbar mer mot en PPP-modell där vi vill att människor ska engagera sig blir det också viktigt att principerna håller.

Jag tycker att det är bra att han tar exemplet att SJ var den tidigare betalningspartnern och att det då gällde hela SJ. Det är sant. Det gällde hela operatören SJ i det att operatören SJ åker över bron. Det är vad vi kristdemokrater säger. Nu ska principen vara att dessa 300 miljoner ska delas av de operatörer som åker över bron.

Så som förhandlingsupplägget är och med de nya principer som socialdemokraterna för fram förstår jag Skåneregionens hållning. Om jag varit i Skåneregionens ledning hade jag givetvis förhandlat på exakt samma sätt. Det är en ny situation, nya möjligheter och nya tillfälligheter. Låt hela landet vara med att betala. Jag förstår deras strategi, men jag anser fortfarande att den är fel.

Det är en ny princip, och det är ett nytt läge. Det är det vi beklagar, och därför håller vi fast vid vår reservation.

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Villkoren för
järnvägstrafiken på
den fasta förbindelsen
över Öresund m.m.*

Anf. 58 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Jag vill gå tillbaka till det första, ursprungliga avtalet som tecknades år 1991. Det sade att vägtrafiken över bron skulle betalas med trafikantavgifter. Järnvägstrafiken skulle betala, på det sätt jag sade förut, med en ersättning från respektive lands järnvägsföretag. Då fanns i princip endast SJ i Sverige och DSB på den danska sidan. Varje företag skulle betala 150 miljoner danska kronor i det värde kronan hade år 1991.

Det konstateras nu – vilket vi kanske kommer till i nästa debatt här i kammaren – att t.ex. SJ i princip har 40 % av tågrörelserna i landet. Det är då inte rimligt att det enbart är SJ som ska stå för kostnaden. Det ska jämföras med vilken operatör som helst. Alltså är det den som är ansvarig för banhållningen som får stå för kostnaden.

Eftersom det från början sades att kostnaden skulle drabba järnvägstrafiken i landet gör den det på precis samma premisser i det här avtalet. Den enda skillnaden är att det är Banverket som debiterar den i stället för SJ, som tidigare skulle ha plockat ut den på biljettpriset. Nu blir det varje operatör som tar ut den via biljettpriser och i sin tur avlägger denna avgift till Banverket.

Jag vill påstå att principen är densamma i det här avtalet som i det ursprungliga avtalet. Därmed kan också riksdagen ställa sig bakom förslaget till ändrat avtal.

Anf. 59 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik:

Fru talman! Det är här skiljelinjen går. Är det SJ och operatörerna, de som jobbar över bron, som ska betala kostnaden eller är det Banverket? Vi hävdar att det ska vara operatörerna, enligt samma princip som i det gamla avtalet och enligt det som vi hade önskat skulle funnits i detta avtal, dvs. de som opererar över bron ska betala.

Nu blir det människor uppe i Norrland som kanske aldrig åker över bron som får betala. Det blir människor uppe i Värmland och i Dalsland som får vara med via banavgiften att finansiera projektet bron. Det var inte tänkt, och det är där skiljelinjen går.

Jag beklagar att socialdemokraterna har valt den linjen. Jag beklagar att man låter hela landet vara med att betala och lämnar den princip som var. Sedan är det ett faktum att den stora bidragsgivaren – och det är vi alla glada för – kommer att vara vägtrafikanterna. Det är de som kommer att subventionera även järnvägsdelen. Men det är beklagligt att man för bansidan har valt den lösning man har valt.

Anf. 60 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Det är mer beklagligt att Magnus Jacobsson inte inser att det är enorma likheter mellan dessa två förslag. Det var inte enbart de SJ-resenärer 1991 som skulle åka över bron som skulle vara med att betala, utan det var alla SJ-resenärer. Sedan dess har SJ-resenärerna delats upp i ett antal olika operatörers resenärer. På det sättet är de fortfarande med och betalar.

Tanken var från början att alla som åkte tåg i det här landet skulle vara med och bidra till SJ:s 150 miljoner.

Nu är det frågan om Banverkets 150 miljoner, och alla som åker tåg i det här landet är med och betalar. Alltså finns det en likhet mellan det ursprungliga förslaget och det förslag som läggs fram nu.

Prot.
1999/2000:119
30 maj

Anf. 61 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jarl Lander gör ett gott försök. Men det är ett väldigt genomskinligt försök att i efterhand försöka göra om historieskrivningen. Om jag förstod det rätt satt ju Jarl Lander med i riksdagen när det här diskuterades i början på 1990-talet. Då var det glasklart att det var de som nyttjade bron – tågtrafikanter, tågoperatörer och lastbilar – som skulle betala kalaset. Att nu i efterhand försöka ändra på det är inte trovärdigt, Jarl Lander!

Med ditt resonemang skulle man kunna avskaffa avgifterna helt och hållet. Vi kan väl lägga ut kostnaderna på hela bilkollektivet i landet. Varför ska man vara så inkonsekvent att man bara gör så för tågen och inte för bilarna, om man nu ska tillämpa en ny princip? Det vore väl skönt att slippa tullarna vid brofästet nere i Malmö? Det skulle man kunna enligt den princip som Jarl Lander förfäktar här.

Jag skulle vilja fråga: Inser Jarl Lander inte att en sådan hantering skadar förtroendet för statens sätt att hantera den här typen av långsiktiga projekt? Ett enigt trafikutskott förordar att vi ska försöka oss på PPP-projekt, *public-private partnership*, för att kanske bygga några stora vägar. Inser Jarl Lander inte att möjligheterna till detta skadas? De olika aktörer som kan bli inblandade i de vägprojekten vågar kanske inte riktigt tro på vad staten säger, när man i efterhand ändrar villkoren.

Jag fick ett brev från den verkställande direktören på A-Train. Han skrev att han helt delade vår analys av detta. Det är helt förkastligt att påföra alla trafikutövare en särskild skatt för att andra ska kunna trafikera bron. A-Train är t.o.m. enligt avtal med staten förhindrad att driva trafik någon annanstans än på Arlandabanan, men man måste vara med och betala Öresundsbron.

Jag är övertygad om att Jarl Lander begriper detta. Det skulle dock vara klädsamt om han också i talarstolen kunde erkänna att det här inte är riktigt bra men att de är tvungna att göra på det sättet.

Anf. 62 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Det var en kanonad – det säger jag. Men jag tycker ändå att det slår tillbaka lite på Sven Bergström och Centerpartiet, liksom det slår tillbaka på de andra som argumenterar att det förändrar det ursprungliga avtalet så mycket. Det gör ju inte det, vilket jag sade i min replik till Magnus Jacobsson förut.

Från början var det sagt att vägtrafikanterna skulle betala per resenär över bron och per fordon. Järnvägstrafiken skulle betala en fast summa – jag har flera gånger nämnt summan 150 miljoner. Detta står ju kvar. Det var inte enbart de järnvägsresenärer som åker över bron som skulle betala, utan det var alla järnvägsresenärer i landet.

Då, när man arbetade fram det här avtalet, fanns det inte på något sätt klarlagt att vi skulle få så många operatörer i landet att det helt skulle kunna förändra ett ingånget avtal av det här slaget. Det var något som man kanske kunde se på lite längre sikt.

*Villkoren för
järnvägstrafiken på
den fasta förbindelsen
över Öresund m.m.*

Men nu har det hänt, och vi har fått den här omvälvningen. Som jag sade bedriver SJ 40 % av persontågstrafiken i landet. Det är bara att konstatera att det har skett sådana här förändringar på det här området.

Sven Bergström påstod att detta skulle skada eventuella PPP-tankar. Men det gör det inte på något sätt! Öresundsbro Konsortiet, som är parten i det här och bygger bron, får ju ändå de 150 miljonerna per år från de respektive järnvägsföretagen. Skillnaden är att utbetalaren nu heter Banverket i stället för SJ, och det kan väl inte vara till skada för ett byggföretag?

Anf. 63 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Om det vore som Jarl Lander nu försöker beskriva – varför talade man då inte om för Tågkompaniet i god tid inför deras avtal att de skulle komma att drabbas av höjda banavgifter? Det handlar om avgifter som slår med 15 miljoner kronor mot Tågkompaniet, mot A-Train som kör Arlandabanan och mot BK Tåg som kör på andra håll i landet. Då hade de haft möjlighet att kalkylera med den utgiften i sina anbud. Det är ju detta som är så oerhört stötande i sammanhanget!

Jag fick också ett brev från Lars Edlund i Statstjänstemannaförbundet. Han skrev att det sätt som statligt upphandlad trafik behandlas på inte liknar någonting han tidigare har skådat. Så även i fackliga kretsar, som borde stå Jarl Lander nära, är upproret påfallande.

Nej, erkänn att detta är nödpolitik, Jarl Lander! Och det är nödpolitik när den är som sämst, höll jag på att säga. Det är uppenbart att det här inte är fråga om en genomtänkt politik och att det inte har funnits någon tanke med detta från början. Det är en nödlösning som man har tillgripit för att, precis som Tom Heyman sade, åtminstone från ett håll skaka fram ett juridiskt hållbart avtal i sista minuten.

Det är en dålig politik som skadar förtroendet både för tanken med Öresundsbron och för PPP-projekt. Det skadar dessutom möjligheten att fortsätta att avreglera tågtrafiken när operatörerna hanteras på ett sådant vårdslöst sätt som i det här fallet.

Anf. 64 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Sven Bergström talade om nödlösning. På sätt och vis är det en nödlösning i och med att tågtrafiken har utvecklats på det sätt som den har gjort sedan 1991.

Den utvecklingen är mer på gott än på ont, men det onda i saken är att man inte kunde förutse den här utvecklingen när man skrev avtalet första gången eller utarbetade underlaget till avtalet.

Då trodde man att det var SJ i Sverige och DSB i Danmark som skulle vara de stora, genomgående operatörerna. De kunde fördela kostnaderna över sina resenärer – alla resenärer, som jag sade tidigare.

Sven Bergström hävdar att t.ex. Tågkompaniet inte kunde förutse detta. Jag vill då nästan vara lite stygg i munnen mot Tågkompaniets ledning och mot andra länshuvudmäns ledning och säga att det ganska tidigt stod klart att järnvägsresenärerna skulle betala kostnaden för brotransporterna.

I det första avtalet tog SJ på sig att betala de 150 miljoner kronorna. Att sedan tro att SJ skulle ta med sig den kostnaden är orimligt. De bland länstrafikhuvudmännen som har varit lite ansvarsfulla har kalkylerat med

dessas kostnader. Problemet är bara att det är först de senaste månaderna som vi har fått fram förslag på hur själva debiteringen ska gå till, dvs. om det ska ske per person, per personkilometer, per kilometer osv.

När det förslaget blev klart visade det sig att det rör sig om någon tia per resenär som läggs på den s.k. nattågstrafiken till Norrland. Om man analyserar detta finner man att det inte är så svåra kostnader. Visserligen är 16 miljoner mycket på ett år, men om man räknar ut summan per resenär och år ser man vilken kostnad det blir. Jag tycker inte att Sven Bergström ska använda sådana hårda och starka ord.

Anf. 65 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Jarl Lander gör sig skyldig till en rejäl tankekurpa. I Jarl Landers värld, där också regeringen befinner sig i, har man enbart kostnader, och för att kunna fördela dem måste man tillsätta offentliga huvudmän. Hela konstruktionen är ganska onödig. Vi har ju inte offentliga huvudmän för färjetrafiken och dess bättre inte heller för flygtrafiken. Men för järnvägstrafiken ska det vara en offentlig huvudman.

Hur kan man komma på den stolliga idén att utse en kommunal nämnd att vara huvudman för ett internationellt konsortium? Jag förstår över huvudet inte hur man har tänkt. Sedan går man dessutom med på att denna nämnd ska ställa villkor för att träda in i sin roll som huvudman.

Om man hade utgått från de ursprungliga 300 miljonerna och sagt att tågtrafiken ska betala dem, hade man hamnat på ungefär 10 000 kr för ett godståg. Det är fortfarande en väldigt attraktiv summa jämfört med vad det kostar att ta färjan.

Om man tänker sig att det i stället rör sig om ett persontåg, så skulle brodelens andel av tågpriset bli ungefär 20 kr. Det är också en fullständigt normal siffra om man jämför med vad rederierna har tagit ut för färjedriften.

Men varför ska man ha hela konstruktionen med en kommunal nämnd som huvudman för Öresundsbro Konsortiet?

Anf. 66 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Nu är det fråga om tankekurpor både hit och dit, kanske. Jag vet inte om det är en kommunal nämnd som har tillsatts för att bedriva verksamheten. I det här landet, Tom Heyman, har vi utlagt ansvaret till länstrafikhuvudmännen i våra regioner att bedriva den regionala tågtrafiken. Då är det helt rimligt att även den trafik som nu ska gå t.ex. från Blekinge, från södra Småland osv. genom Skåne, över Öresundsbron och vidare till Malmö eller Köpenhamn, och kanske längre in i Danmark, bedrivs av den regionala huvudmannen.

Det är det enkla svaret. Det är det som man gör – man förändrar ingenting, utan man ger bara huvudmannen i Skåne ansvaret för att se till att den här järnvägstrafiken i Skåne, som också är regionaltrafik, sköts på ett sådant normalt sätt som regional tågtrafik ska skötas på. Så detta att sätta till någon kommunal huvudman för internationell verksamhet är nog en tankekurpa, misstänker jag.

Prot.

1999/2000:119

30 maj

*Villkoren för
järnvägstrafiken på
den fasta förbindelsen
över Öresund m.m.*

Anf. 67 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Det är nog ingen tankekurpa, därför att Region Skåne är per definition en sorts kommunal nämnd. Regiontrafiken i Skåne är också en kommunal angelägenhet. Tidigare har de här regionala bolagen varit hänvisade till att hålla sig inom sitt eget område. I den gamla kommunallagen var det väldigt klart utskrivet att man inte fick gå utanför sitt geografiska kompetensområde.

Nu överlåter man fortfarande åt vad som är en kommunal nämnd att driva internationell tågtrafik. Det är feltänkt – inte från mig, utan från regeringen som kommer med propositionen.

Anf. 68 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Jag vill avsluta med att säga: Detta följer nog bara det vanliga hanterandet av hur regional tågtrafik ska hanteras i det här landet. Det är naturligt att det är Skånetrafiken som har hand om regionaltågen över Öresundsbron efter den 1 juli, när bron har öppnats.

Anf. 69 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till utskottets hemställan i betänkandet.

Flera av dem som i massmedierna debatterar avgifterna på Öresundsbron tycks vara oinformerade om förutsättningarna för att en majoritet i riksdagen skulle acceptera att Öresundsbron byggdes. Även de förhandlingar mellan Sverige och Danmark som resulterade i avtalet om Öresundsförbindelsen verkar debattörerna vara okunniga om.

För att sätta diskussionen om avgiftsnivån i sitt sammanhang tänker jag återge vad Georg Andersson, som var kommunikationsminister då beslutet om bron fattades, har sagt. Han skriver i Sydsvenskan den 30 april i år följande:

Tidigare hade analyser visat att med en låg avgift skulle trafikvolymen komma att bli för hög. Totalt sett bedömdes detta ge en större intäkt för brokonsortiet, men å andra sidan skulle naturligtvis miljöbelastningen bli större. Detta var som de flesta inser ett besvärande faktum i den infekterade miljödebatten om broprojektet.

Georg Anderssons formulering kan vi som bekämpade brons tillblivelse le igenkännande åt. Fakta om miljökonsekvenserna var besvärande. Därför var garantier om att trafikvolymerna inte skulle stimuleras med en låg taxa en förutsättning för att riksdagens majoritet skulle acceptera att beslutet om byggandet av en Öresundsbro skulle bifallas. För säkerhets skull vill jag påpeka att Vänsterpartiets föregångare, vpk, röstade emot. Det slutgiltiga uttrycket om taxorna tillkom enligt Georg Andersson för att danskarna krävde att färjetaxan för bilar mellan Helsingborg och Helsingör skulle vara utgångspunkten för avgifterna på bron.

Om jag tidigare sade att man kan le åt den dåvarande kommunikationsministerns formuleringar så vet jag inte vad som bör sägas om motionärerna i detta ärende. I en enskild motion från Socialdemokraterna hävdas att miljöbelastningen till följd av en ökad trafik på Öresundsbron är marginell. Ska man skratta eller gråta? Varför tror motionärerna att det har utarbetats ett miljöprogram för Öresundsregionen? Har motionärerna alls sett kommitténs rapport om miljötillståndet?

Den europeiska miljöbyrån EEA konstaterar i förra årets rapport om miljötillståndet i Europeiska unionen att trafiktillväxten är ett av de största hindren för att EU:s miljöprogram ska kunna fullföljas. Det är också en slutsats som kan dras av det arbete i den svenska miljömålskommittén där jag har deltagit. Ett förverkligande av riksdagsbesluten om 15 miljömål kräver en miljöomställning av transportsystemet.

Är vi överens om att utvecklingen ska ställas om och bli ekologiskt hållbar så är det självklart att biltrafiken på bron inte ska subventioneras. Den fossilbränslebaserade trafikvolymen behöver minskas såväl i Skåne som i resten av landet om inte kommande generationers livsbetingelser ska äventyras.

Fru talman! Sven Bergström frågar varför Vänsterpartiet ställt sig bakom avtalet om avgifterna på bron. Vänsterpartiet kanske hade föredragit att samtliga kostnader hade fördelats mellan dem som ska trafikera bron. Då borde biltrafiken ha tagit de merkostnader som uppstått. Men vad gäller den proposition som ligger till grund för detta betänkande har Vänsterpartiet samarbetat med regeringen. Som Sven Bergström sannolikt är medveten om handlar samarbete om att ge och ta, och Vänsterpartiet står bakom regeringen i detta ärende. Det väsentligaste är att regeringen inte faller till föga för den högljudda opinion som har velat dumpa avgifterna för bilisterna och därmed göra våld på miljömålen.

Tack för ordet!

Anf. 70 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag lyssnade intresserat för att höra när Karin Svensson Smith skulle komma in på själva ärendet för dagen, nämligen Öresundsbroavgifterna och hur de ska läggas ut. Jag noterar att hon egentligen aldrig kommer in på ämnet för dagens debatt.

Sällan har väl en brasklapp deklarerats så tydligt och så offentligt som Karin Svensson Smith gör i dag från denna talarstol när hon säger: Här till är vi nödda och tvungna i samarbetets namn.

Jag tolkar det så att Karin Svensson Smith, liksom Sture Arnesson och Stig Eriksson i trafikutskottet, tycker att detta smärtar hårt. Det är orättvist och orimligt att lägga ut avgifterna på det här sättet. Jag noterar att Vänsterpartiet gör detta i samarbetets namn, och att man anser sig tvungen till det. Man tycker inte att det är en särskilt bra lösning.

Nödpolitik, kallade jag det nyss, och jag tycker att Karin Svensson Smiths inlägg bekräftar att detta är nödpolitik.

Anf. 71 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Vi debatterar hela avtalet om förbindelsen på Öresundsbron. Den debatt som finns här i kammaren återspeglar ju den debatt som finns ute i samhället. Jag råkar komma från den region där Öresundsbron ligger. Därför finns det anledning att tala om hela trafiken i ett sammanhang.

Vänsterpartiet är som bekant ett parti som har rättvisa som ett slags röd tråd i sin politik. Den största orättvisan finns inte mellan järnvägstrafikanter i olika delar av landet, utan mellan villkoren för järnvägstrafik och villkoren för vägtrafik. Det är anledningen till att vi tycker att detta resultat är klart godtagbart. Vi står bakom detta, och vi tycker inte att det är nödpolitik.

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Villkoren för
järnvägstrafiken på
den fasta förbindelsen
över Öresund m.m.*

Dessutom är Sverige *en* faktor i sammanhanget. Detta handlar om ett avtal mellan Sverige och Danmark.

Vi är inga dåliga förlorare. Finns bron där färdig att användas så ska den också trafikeras. Då handlar det om att hitta ett avtal som är så rimligt som det går att göra det, och det har vi funnit att detta avtal är. Därför står vi bakom betänkandet.

Anf. 72 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag noterar att Karin Svensson Smith nu uttrycker sig så att det finns större orättvisor än denna, och att man därför kan acceptera den. I sitt första inlägg sade hon att man kanske hade föredragit en annan lösning. Jag kan förstå att man nog i hjärtat hade velat göra det.

Men samarbetets pris är högt, och Vänsterpartiet har nu tydligt deklarerat att man är beredd att betala detta höga pris för att få vara med kring köttgrytorna i Regeringskansliet.

Anf. 73 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Den opinion som kommit mest till uttryck handlar om att man för den allmänna tillväxten i Öresundsregionen skulle ha dumpat priserna. Det är i alla fall den opinion som har kommit mig mest till känna. Därför har jag och Vänsterpartiet ansett att de transportpolitiska målen och deras uppfyllande måste stå i centrum för det samarbete vi har med regeringen och det arbete vi utför här i riksdagen med hela trafikpolitiken.

Med utgångspunkt från de här målen har vi ansett att de avgifter som kommer att införas på Öresundsbron, när den nu invigs den 1 juli, är de bästa som vi har kunnat åstadkomma. Vi tycker inte att detta är någon nödpolitik – det vill jag än en gång understryka. Det var det bästa möjliga som kunde åstadkommas.

Anf. 74 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Fru talman! Så står vi här och debatterar Öresundsbron drygt en månad före invigningen av densamma. Det är känt att Miljöpartiet inte tycker om den här bron, men nu står den där i snart färdigt skick. Det som möjliggör att jag som miljöpartist kan tänka mig att delta vid invigningen är att det finns en positiv del av bron, och det är järnvägen.

I dag ska vi behandla de ekonomiska villkoren för just tågtrafiken över bron. Avtalet mellan Danmark och Sverige ingicks för snart tio år sedan. Det vi i Miljöpartiet främst protesterade mot då var de miljömässiga nackdelar en bilbro kan föra med sig.

Det dåvarande avtalet om järnvägstrafiken fick till följd att SJ skulle betala ett visst belopp per år för användningen av järnvägen över sundet. Under de senaste åren har det blivit alldeles uppenbart att det finns svårigheter att uppfylla avtalet som det var tänkt. Det faktum att SJ inte längre är en ensam operatör gör att grundprincipen för avtalet inte håller. Avregleringen av godstrafiken och att det får köras regional tågtrafik på stomjärnvägsnätet är också faktorer som omkullkastar hela konceptet. Motsvarande förändringar på den danska sidan gör också att danskarna inte kan hålla kvar vid det ursprungliga avtalet.

I den här situationen blir frågan för mig som miljöpartist: Hur gynnar jag tågtrafiken kontra biltrafiken? Då får man ha min inställning till bil-

ismen jämfört med tåg i åtanke. Jag vill öka tågåkandet och minska bilåkandet. Jag tror att det är uppenbart för var och en av er som sitter här att jag välkomnar ett ekonomiskt avtal som gynnar tågtrafiken över Öresundsbron gentemot biltrafiken över bron. Hade tågförbindelserna fått bekosta detta avtal hade det troligen inneburit att det kört ett mindre antal tåg över bron och ett större antal bilar och lastbilar.

Hur skulle bromotståndarpartiet Centerpartiet gillat den utvecklingen? Vad är ert alternativ? Jo, högre kostnad för dem som tar tåget. Eller vill ni öka kostnaderna för bilarna över bron? Hur ser Centerpartiets bästa miljölösning ut omvandlat till ett ekonomiskt avtal mellan två stater kring denna bro.

Jag har ett krasst miljömässigt synsätt. Vad är bäst för att undvika de stora miljöstörningar som bilar och lastbilar orsakar? För mig är det uppenbart. Jag tycker att Centerpartiet stoppar huvudet i bottenslammet och inte hanterar frågan på ett realpolitiskt sätt. Detta måste också kunna krävas av ett s.k. miljöparti.

Det som gör den här frågan tvetydig är effekterna av detta nya avtal, dvs. att all annan tågtrafik ska vara med och betala för bron. Jag kan hålla med om kritiken från Centerpartiet. Det finns en risk att tågtrafiken i övriga Sverige minskar något beroende på kostnadsökningen. Men jag tror att den kostnadsökningen ger betydligt mindre effekt på resandet än om Öresundsbron fick ta hela kostnaden.

En annan aspekt som framförs av en del motionärer är Kristdemokraternas kritik när det gäller trovärdigheten i PPP-projekten. Kritiken gäller att vi i och med detta förslag frångår principen i det ursprungliga avtalet, dvs. att brukaren betalar. Jag vill i viss mån instämma i denna kritik. Min slutsats av hur staten har hanterat detta PPP-projekt är att vi bör avstå från dylika konstruktioner i framtiden. Vi riskerar att ständigt hamna i denna diskussion kring de olika ekonomiska inslagen i liknande projekt. Det enklaste är att inte starta några PPP-projekt över huvud taget.

En annan liten detalj som gäller våra mellanhavanden med danskarna är taxitrafiken. I samband med att bron öppnar kommer utvecklingen att gå mot att folk använder sig av taxi för att åka mellan Malmö och Köpenhamn. För att undvika onödig tomkörning, som är olämpligt av miljöskäl, är det mycket angeläget att tillåta att svenska eller danska transportörer tar upp passagerare vid särskilda upptagningspunkter i det andra landet utan krångliga regler. Från svensk sida har förordats att upptagningspunkterna inte enbart bör utgöras av Kastrup och Sturup. Frågan om upptagningspunkter avses ses över närmare inom ett år från taxiavtalets ikraftträdande. Det borde naturligtvis vara självklart att ett så resurseffektivt transportmedel som taxi kan utnyttjas i detta område likväl som i övriga Sverige.

Med detta yrkar jag bifall till hemställan i betänkandet och avslag på reservationerna.

Anf. 75 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik:

Fru talman! Jag måste lite elakt säga att det ska bli spännande att lyssna på nästa replikskifte i de grönas krig mellan höger- och vänstergröningarna.

Först vill jag tacka för ett tydliggörande, nämligen i frågan om PPP. Det är bra att veta var vi har frontlinjerna. Nu har vi fått en linje tydlig.

Prot.

1999/2000:119

30 maj

*Villkoren för
järnvägstrafiken på
den fasta förbindelsen
över Öresund m.m.*

Låt mig sedan gå vidare till själva resonemanget. Miljöpartiet slår fast att man är positiva till järnvägen. Man vill att järnvägen ska leva på bron. Det är där vår andra kritik ligger. Vi kristdemokrater menar att bron ska finansiera sig själv, och framför allt ska vägtrafiken finansiera bron. Givetvis ska järnvägen ta en del av kostnaden, och det var ju så det tidigare avtalet var upplagt. Men med den linje som Miljöpartiet nu väljer att gå – och jag beklagar det – är det säkert sant att ett eller två tåg mer går över bron, men det blir kanske tre, fyra eller fem tåg mindre ute i landet. Har vi då gynnat miljön? Men det viktiga är ju att det går tåg över bron. Sedan kan vi lägga ned järnvägen i övriga Sverige. Eller hur var det tänkt?

Anf. 76 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! För oss är det viktigt att försöka gynna den tågtrafik som ska gå över bron. Där är alternativet bil i huvudsak. Båt kommer inte att vara ett alternativ mellan Malmö och Köpenhamn i så stor utsträckning som det har varit hittills. Därför är vår förstahandsinriktning att gynna tågtrafiken.

Jag har inga beräkningar, och det tror jag inte Magnus Jacobsson har heller. Men jag tror att tågtrafiken i övriga landet kommer att klara sig alldeles utmärkt. De hade fått ta den här kostnaden ändå, och det har Jarl Lander försökt förklara hela tiden. Norrlandsresenärerna hade genom det tidigare avtalet fått betala för den här broförbindelsen oavsett om det var Tågkompaniet som körde eller SJ som körde. Därför tycker vi att det är viktigt att det här avtalet genomförs och att den undre delen av bron ska gynnas. Där tänker jag försöka att stå och inviga den 1 juli.

Anf. 77 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik:

Fru talman! Med den kristdemokratiska modellen hade nog inte alla resenärer i övre Norrland varit med och betalat. Då hade resenärerna över bron varit med och betalat. Där går skiljelinjen i den här debatten.

Jag förstår att Miljöpartiets bevekelsegrund är att alternativen över bron är järnväg eller väg. Det är nog sant. De alternativen gäller säkert i hela Sverige. Det är nog t.o.m. så att vägarna steg för steg tar över mer från järnvägen. Det är ett av de stora problemen. Det är en av de frågor som åtminstone jag försöker att slita med i trafikutskottet genom att fundera på hur vi kan få mer gods och mer persontrafik att landa på järnvägen. Det är bl.a. därför jag känner en viss frustration över denna lösning. Jag tror att den missgynnar järnvägen i övriga landet.

Med det vill jag tacka för detta replikskifte.

Anf. 78 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag uppfattar det inte så att protesterna vid avtalsskrivandet 1991 gällde vilka trafikanter som skulle betala eller inte betala. Nu satt väl inte Kristdemokraterna i riksdagen just då. Eller gjorde de det? Ja. I så fall är det ännu mer förvånande att Kristdemokraterna inte protesterade då. De borde ha protesterat då, likväl som de gör i dag. Tyder det på att ni har ändrat er? Socialdemokraterna och vi har samma uppfattning nu som vi hade då.

Anf. 79 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag noterar brasklapp nr 2 i dagens debatt. Det är ungefär samma tonläge i Mikael Johanssons inlägg: Hårtill är vi nödda och tvungna. Men enligt principen anfall är bästa försvar går han på oss i det andra gröna partiet och funderar över vad vi har för alternativ.

Realpolitik, säger också Mikael Johansson. I samarbetets namn måste man ta till det.

Mikael Johansson och jag, Centern och Miljöpartiet, är överens om att vi ska försöka främja tågtrafik långsiktigt och systematiskt. Men för att nu välsigna detta beslut som riksdagen är på väg att fatta begränsar plötsligt Mikael Johansson sitt fokus till förbindelsen över Öresund och frågan om hur man ska kunna främja tågtrafik. Att det sedan får negativa konsekvenser för tågtrafiken i alla övriga delar av landet väljer Mikael Johansson att nu inte debattera.

Hur har han det med länstrafiken i Örebro? Är det en halv miljon, mer eller mindre, som man får betala? I Bergslagen försöker man att medvetet gynna tågtrafiken. I mitt hemlän, Gävleborg, har man intensifierat tågtrafik mellan Gävle och Ljusdal och mellan Gävle och Hudiksvall på ett framgångsrikt sätt. Men klarar man detta när det läggs på en avgift i efterhand på en halv miljon kronor? Det är detta som är så illa.

Tom Heyman gjorde en snabb uträkning av vad det skulle kosta om man lät det drabba tågresenärerna över sundet. Om hans uträkning var rätt – jag reserverar mig för det – skulle det kanske vara en tjuga per resenär och överfart. Det tror jag skulle skada tågtrafiken mindre, totalt sett i detta land, än det sätt som nu regeringen, Miljöpartiet och Vänstern väljer och som drabbar tågtrafiken negativt i hela landet.

Anf. 80 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag tror i motsats till Sven Bergström att det är precis tvärtom. Tågtrafiken i Sverige gynnas av det här avtalet. Det var det jag sade i mitt anförande. Jag har inte på något sätt enbart fokuserat på Öresundsbrotrafiken. Jag drog in den övriga tågtrafiken i Sverige och gör bedömningen att Sveriges tågtrafik totalt sett tjänar på detta upplägg.

Sedan ska Sven Bergström inte försöka dra in mig i det samarbete där han kritiserade Vänstern för att man är nödd och tvungen. Jag sade att jag välkomnar det ekonomiska avtalet i syfte att det gynnar miljön. Jag har inte på något vis varit kritisk till den uppgörelse som Socialdemokraterna, Vänstern och vi har haft. Jag tror i så fall att Sven Bergström får försöka rätta sig hädanefter.

Anf. 81 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Mikael Johansson upprepar vad han tror. Det vore välkommet om Miljöpartiet och Mikael Johansson också kunde redovisa några sakliga grunder för sitt troende.

Tågkompaniet redovisar 15 miljoner i ökade kostnader och risk för att nattågstrafiken till och från övre Norrland läggs ned. Länstrafikbolagen runt om i landet tvingas dra ned på tågtrafik och kanske sätta in bussar i stället. Arlandabanan drabbas utan att ha en chans att trafikera den förbindelse man nu tvingas att vara med och bekosta. Det är klart att det drabbar tågtrafiken.

Prot.

1999/2000:119

30 maj

*Villkoren för
järnvägstrafiken på
den fasta förbindelsen
över Öresund m.m.*

Jag kan inte förstå hur ekvationen kan gå ihop för Mikael Johansson, hur detta totalt sett skulle gynna tågtrafiken. Alla operatörer runt om i landet protesterar och säger att detta är orimligt. Det är inte några tiotus extra, som Jarl Lander sade. Jag har sett en redovisning från Tågkompaniets fackliga del som talar om att det handlar om mellan 50 kr och 100 kr extra per tågbiljett som man tvingas ta ut om man ska täcka dessa kostnader.

Anf. 82 MIKAEL JOHANSSON (mp) replik:

Fru talman! Det återstår väl att se hur mycket höjningen blir i så fall, om det nu är aktuellt med någon höjning.

Det tidigare avtalet har gjort klart att Norrlandsresenärerna får betala exakt lika mycket som de får göra med det nya avtalet. Det är bara det att operatören heter Tågkompaniet, och förut hette den SJ. Oavsett om ökningen är 10 kr, 50 kr eller 100 kr, eller vad den nu blir, hade resenärerna i Örebro län eller på Norrlandstrafiken fått vara med och bekosta Öresundsbron. Det är ju detta som är grunden för både det första avtalet och nuvarande avtal. Det är detta som säkerställs via avtalet, med de förändringarna. Vi har försökt att anpassa oss till verkligheten. Det är därför jag menar att Centerpartiet ska sluta att stoppa huvudet i bottenslammet.

Anf. 83 ERLING WÄLIVAARA (kd):

Fru talman! Som Magnus Jacobsson tidigare framförde är det för oss kristdemokrater viktigt att de två PPP-projekt som nu genomförs i Sverige genomförs i enlighet med de grundläggande avtal som tecknats mellan staten och utförarna.

Ett av de bärande argumenten när beslutet fattades om att bygga bron var att finansieringen skulle ske genom trafikantavgifter. Kostnaderna skulle inte belasta hela skattekollektivet.

Fru talman! Nu vill staten förändra ett redan ingånget avtal och höja banavgifterna, detta för att finansiera järnvägskostnaderna över Öresundsbron. Enligt min mening är det osunt att under spelets gång gå in och förändra avtalet. En sådan åtgärd sänder ut felaktiga signaler och undergräver statens trovärdighet. Är det någon som borde värna om att träffade överenskommelser hålls så är det väl ändå staten.

Dessutom väljer staten i det här läget att göra det retroaktivt, dvs. det förändrade avtalet ska betalas i en klumpsumma för hela år 2000, detta trots att bron ännu inte ens är invigd. Jag vill fråga Jarl Lander: Hur ska Tågkompaniet retroaktivt hämta in de pengar som de höjda banavgifterna innebär? Hur ska man göra det?

Fru talman! Det förändrade avtalet kommer att innebära merkostnader för Tågkompaniet med ca 16 miljoner kronor. Det är en merkostnad som Tågkompaniet måste lägga på biljettpriserna.

Det är för mig obegripligt hur staten behandlar sina partner när man utan några som helst förhandlingar är beredd att förändra förutsättningar för tecknade avtal. Min fråga till Jarl Lander, Socialdemokraterna, är: Fick Tågkompaniet några som helst signaler när man fick trafikeringsrätten att broavgifter skulle komma att läggas på tågtrafiken också i Norrland i framtiden?

Enligt gjorda beräkningar blir det tågresenärerna i Norrland som får betala mest för Öresundsbron. Banavgifterna för persontågen kommer att fördubblas och enligt Näringsdepartementets egna beräkningar – observera egna beräkningar – kommer det att slå igenom mest i de långväga tågens biljettpriser. Näringsdepartementet anger 5,7 % i biljettprishöjning. Det motsvarar broavgiften på Tågkompaniets nattåg upp till Norrland, men bara 1,9 % på X 2000-tågen i södra Sverige. Min fråga till Jarl Lander blir: Är det rimligt att de resenärer som sannolikt aldrig eller mycket sällan kommer att utnyttja broförbindelsen ska vara de som procentuellt betalar mest i broavgift? Ser socialdemokraterna och deras allierade någon orättvisa i det här förhållandet?

Fru talman! Näringsdepartementet hävdar att den höjda banavgiften motsvarar en höjning på 15 kr för en enkel sovvningsbiljett till Norrland. Statstjänstemannaförbundets beräkningar visar på helt andra siffror. Banavgiftshöjningen innebär t.ex. en fördubbling av biljettpriserna för den vårdpersonal som pendlar från Luleå och Boden till det nya sjukhuset i Sunderbyn. Den miljövänliga tågtrafikens konkurrensmöjligheter mot landsvägsbussarna omintetgörs genom den påtvingade biljettprishöjningen. Sannolikt kommer de som nu pendlar med tåg till sjukhuset att i framtiden välja det billigare men också för miljön skadligare bussalternativet. Delar Jarl Lander min oro över att beslutet om höjda banavgifter och därmed höjda biljettpriser kan få till följd att den miljövänliga tågtrafiken byts mot mer miljöförstörande landsvägstrafik i framtiden?

Är det förenligt med Miljöpartiets och Vänsterpartiets politik att flytta över tågtrafikanter till att bli landsvägstrafikanter i framtiden, med bil och buss?

Enligt min mening, fru talman, måste den grundläggande principen vara att de resenärer som färdas på bron över sundet, och då framför allt biltrafiken – observera, biltrafiken, Miljöpartiet! – ska bekosta och finansiera bron. Propositionen bör avslås och ett nytt förslag läggas som innebär att brukarna bekostar och finansierar bron enligt tidigare överenskommen princip.

Fru talman! Jag ställer mig bakom de yrkanden som Kristdemokraternas talesman Magnus Jacobsson tidigare framfört.

Anf. 84 JARL LANDER (s):

Fru talman! Jag vet inte om Erling Wälivaara lyssnade på de debatter som jag hade här med både Sven Bergström och Magnus Jacobsson, och i viss mån även med Tom Heyman, om den här delen. Erling Wälivaara påstår och hävdar att vi förändrar avtalet.

Från första begynnelsen var det sagt att järnvägstrafiken skulle betala 150 miljoner kronor för detta. Oavsett vilket företag som kommit in och om SJ hade varit kvar hade Norrlandsresenärerna fått det här påslaget även nu. Det borde Tågkompaniets ledning ha vetat om från början, dvs. att när bron öppnas kommer järnvägstrafiken i landet att drabbas av en merkostnad. Där tror jag mer på vad Näringsdepartementets tjänstemän har räknat ut, nämligen att för den dyraste biljetten på Norrlandstrafiken skulle det innebära ett påslag med 15 kr.

Detta påslag gör varken det ena eller det andra för järnvägstrafiken för Norrlands del. Detta påslag över järnvägen totalt sett kommer inte att påverka vare sig det ena länstrafikbolaget eller det andra, men det kom-

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Villkoren för
järnvägstrafiken på
den fasta förbindelsen
över Öresund m.m.*

mer att vara en stor möjlighet att på ett miljövänligt och bra sätt, som vi har hört förut i debatten, trafikera genom södra Sverige och över till Danmark på den nya Öresundsförbindelsen, som öppnas nästa månad. Det här förslaget är ingenting som strider mot det första avtal som tecknades.

Anf. 85 ERLING WÄLIVAARA (kd) replik:

Fru talman! Jarl Lander säger att Tågkompaniet borde ha kunnat förstå det här. Men jag frågade Jarl Lander direkt: Fick Tågkompaniet några signaler när de fick trafikeringsrätten om att broavgiften skulle komma att läggas på tågtrafiken också i övre Norrland? Enligt Tågkompaniet har de inte fått några som helst sådana signaler.

Jag vill också fråga Jarl Lander: Anser Jarl Lander att det är rimligt att den procentuella höjningen på tågtrafiken i Norrland ska vara 5,7 % i biljettprishöjning, jämfört med 1,9 % för dem som har X 2000?

Anf. 86 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Jag kan inte säga om Tågkompaniet har fått de här signalerna. Men jag sade förut att de borde ha känt till det. Mot bakgrund av var ledningen för Tågkompaniet tidigare har jobbat borde de veta att när Öresundsbron öppnas kommer svensk tågtrafik att "drabbas" av merkostnader genom något höjda banavgifter. Utlagt på biljettpriset tror jag och flera med mig inte att det har någon större inverkan på det totala resandet i landet. Det gynnar bara resandet över Öresundsbron.

Anf. 87 ERLING WÄLIVAARA (kd) replik:

Fru talman! Det är beklämmande att höra Jarl Lander säga att de borde ha känt till det. Men i nästa andetag säger han att han inte vet om de visste om det togs upp i förhandlingarna. Borde man inte, innan man kom med de här förslagen, ha tagit upp en förhandling med Tågkompaniet där man också klargjorde att man måste höja banavgifterna?

Anf. 88 TOM HEYMAN (m):

Fru talman! När Jarl Lander säger att det här avtalet inte är någon förändring mot vad som gällde i 1991 års avtal är det nog en sanning med modifikation. Det som beslutades 1991 var att järnvägen skulle delta med 300 miljoner för att täcka brons kapitalkostnader. De 300 miljonerna räknade man fram med en beräknad kostnad för järnvägstunneln mellan Helsingborg och Helsingör. Det fanns aldrig någonting sagt, vare sig från SJ, från departement eller från någon annan, hur SJ skulle debitera dessa 150 miljoner på sina kunder.

Vi hade här i riksdagen väldigt dålig insikt i SJ:s resultaträkning, bokföring och kalkylsystem – ibland tvivlar jag på att de hade så mycket bättre uppfattning själva. Men det var aldrig deklarerat från SJ, som jag känner till, något om hur avgiften på 150 miljoner skulle debiteras på kunderna. Det fanns alla möjligheter att debitera det på godstågskunderna, för den statligt reglerade järnvägstaxan var redan slopad. Man kunde gott ha debiterat det på kunderna. Det blev ändå billigare för SJ än den befintliga färjetrafiken.

11 § Ändrad verksamhetsform för SJ m.m.

*Ändrad verksamhets-
form för SJ m.m.*

Föredrogs
trafikutskottets betänkande 1999/2000:TU11
Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. (prop. 1999/2000:78).

Anf. 89 LARS BJÖRKMAN (m):

Fru talman! Regeringens proposition *Ändrad verksamhetsform för SJ m.m.*, som behandlas i detta trafikutskottets betänkande, är ett efterlängtat dokument. Det visar att regeringen sent, men dock, insett att man med nödvändighet måste skapa konkurrens även på järnvägsmarknaden för att kunna öka effektiviteten och därmed lönsamheten i det statligt ägda SJ.

Att propåerna om förändringen kommer från SJ-ledningen visar att man där tydligt insett att näringar som drivs i verksform och i skydd av monopolställning begränsas av möjligheten att konkurrera på en marknad som i allt större utsträckning utsätts för marknadskrafternas effekter. Det är positivt att regeringen nu, efter att under en följd av år ha motarbetat inte minst våra förslag här i kammaren, äntligen inser att en bolagisering av SJ ökar förutsättningarna för detta företag att ytterligare förbättra verksamheten och på lika villkor konkurrera med andra operatörer. Regeringens ambition att göra en översyn och revidering av nuvarande järnvägslagstiftning ställer vi oss bakom, och vi menar att denna revision skyndsamt måste genomföras.

Målet för denna översyn måste dock enligt vår mening vara att åstadkomma en fullständig avreglering av järnvägsnätet och att detta leder till att all trafik, även trafiken på stambanenätet, i framtiden ska konkurrensutsättas. Den nuvarande ordningen att för SJ:s räkning skydda lönsam trafik måste därför rivas upp. I en sådan framtida situation kommer intresset för att operera på hela det svenska bannätet att öka. Flera operatörer, även internationella trafikföretag, kommer med stor sannolikhet att kunna bidra till att kostnaderna sänks och att utbudet ökar, och därmed möjliggörs för fler att använda järnvägen som transportmedel. Ökad mobilitet, sänkta kostnader och bättre miljö kommer att bli resultatet av dessa åtgärder.

Vi moderater står bakom utskottets majoritet i kravet om att en gång upphandlad trafik även fortsättningsvis ska upphandlas. Dagens situation, där SJ genom sin monopolställning kan återta upphandlad trafik från annan operatör, är naturligtvis helt absurd. Turerna kring Västkustbanan understryker detta med all önskvärd tydlighet. Med den tänkta nya ordningen skulle med all sannolikhet den hårt kritiserade handläggningen kring avtal och avtalstider på denna västkustbana ha kunnat skötas på annat sätt och konkursen kunnat undvikas. Den information som statens upphandlingsman för olönsam järnvägstrafik, Kaj Janérus, lämnade i trafikutskottet föregående vecka understryker detta påstående ytterligare.

I reservation nr 2 tar vi upp just den frågan och menar att andemeningen i regeringens proposition borde, om viljan funnits, ha kunnat tillämpas på redan upphandlad trafik.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 2.

SJ, som i dag är ett välskött företag, har efter att under en följd av år ha vunnit merparten av den trafik som upphandlats i landet under det senaste året förlorat flera stora upphandlingar, detta delvis beroende på att andra operatörer i sin friare organisationsform utnyttjat detta och erbjudit lägre priser. Genom att SJ med det beslut vi kommer att fatta här i riksdagen på sikt ges samma förutsättningar som andra operatörer att konkurrera om utbudet av trafik ökar spänsten i marknaden, och förbättringarna kommer resenärerna och transportköparna till godo.

Förslaget om att bolagisera SJ är alltså välkommet, om än senkommet, och vi ställer oss bakom detta. En målsättning för oss moderater är att omskapa ett i dag statsägt järnvägsföretag med lönsamhetsproblem till ett attraktivt och lönsamt transportföretag som väl hävdar sig i konkurrensen. Målet är för oss att därefter privatisera hela företaget.

Fru talman! När SJ nu överförs från att vara en statlig förvaltning till att bli ett aktiebolag vars huvudsakliga uppgift är att på ett effektivt och konkurrenskraftigt sätt konkurrera om uppdraget att utföra järnvägstransporter krävs, som regeringen också anger i propositionen, att kringverksamheter i form av vagnmateriel, fastigheter och biljettsystem på ett konkurrensneutralt sätt tillhandahålls för alla dem som avser att utföra trafik på statens järnvägsnät.

I propositionen tar regeringen upp frågan om den framtida försörjningen av vagnmateriel. Bedömningen att marknaden långsiktigt kommer att klara den frågan delar vi, men som vi framhåller i reservation nr 5 måste det överskottsmateriel som friställts när annan operatör övertar ansvaret för upphandlad trafik på marknadsmässiga villkor upplåtas till dem som har behov av detta. Det är inte acceptabelt att SJ, som har skett och som sker i dag, utan att närmare ange sitt självkostnadspris till sina konkurrenter ska kunna hyra ut vagnmateriel och få en ersättning som med god marginal överstiger den verkliga kostnaden.

Eftersom SJ:s vagnpark till stor del har finansierats med statliga medel eller leasats genom internationella finansinstitut kan den enligt vår mening anses som en del av det samlade statskapitalet. Den bör därför på lika villkor kunna utnyttjas av alla som trafikerar det svenska järnvägsnätet. All rullande materiel som SJ i dag förfogar över bör enligt vår mening samlas i en gemensam resurs. Avrop ur och prissättning av denna resurs bör ske antingen genom anbudsförfarande eller genom att en i förväg fastställd prislista tillämpas. Regeringen bör ges uppdraget att närmare fastställa hur huvudmannaskapet för denna verksamhet ska utformas och hur konkurrensneutralitet ska säkerställas.

Fru talman! SJ:s fastighetsinnehav är en både ekonomiskt och strategiskt viktig resurs, och tillgängligheten måste garanteras på lika villkor för alla som har för avsikt att trafikera järnvägen. För att kunna uppnå en sådan situation krävs att den nuvarande ägaren staten från SJ skiljer ut alla fastigheter. Denna fråga har uppmärksamats av regeringen, som föreslår att ett särskilt bolag förvaltar denna stora resurs. Vi delar den uppfattningen men menar, vilket vi utvecklat i reservation nr 8, att regeringen bör ges i uppdrag att besluta hur detta kan ske. Vi föreslår vidare att regeringen i en tidsplan som fastställs före bolagiseringen preciserar när detta ska vara genomfört. Senast före nästa trafikupphandling måste, fru talman, Rikstrafiken, som numera ansvarar för detta och har uppdra-

get att upphandla, till presumtiva anbudsgivare kunna meddela vilken tillgänglighet som kommer att gälla och till vilket pris stationerna kan utnyttjas.

Ett framtidsscenario där det råder mångfald bland operatörerna på det svenska bannätet kräver tillgång till ett för alla operatörer gemensamt effektivt biljettsystem, samordnat med en så långt möjligt gemensam tidtabell. Enligt vår mening bör regeringen ge rikstrafiken i uppdrag att med skyndsamhet utreda även denna fråga.

Regeringen har i propositionen angett att ytterligare åtgärder i syfte att avmonopolisera SJ måste komma till stånd, men väljer att skjuta alla dessa frågor på framtiden. Enligt vår mening borde dessa förändringar, för att ge neutrala konkurrensförhållanden och öka intresset från externa aktörer att etablera sig på marknaden, vara genomförda samtidigt som förändringar som följer av detta betänkande träder i kraft.

Fru talman! Regeringens intresse för att på ett kraftfullt sätt markera vikten av en livskraftig åkerinäring kan avläsas redan i propositionens rubrik. Bokstäverna "m.m." döljer bristen på förslag när det gäller regeringens hantering av denna fråga. Man beskriver inte med en enda rad hur denna livsviktiga verksamhet ska kunna hävda sig vare sig på den inhemska eller den internationella marknaden.

Otaliga är de försök som såväl näringens företrädare som vi här i kammaren gjort för att få regeringen att inse vilken svår situation denna bransch som helhet befinner sig i. Massiva utredningar gjorda av olika forskare har presenterats. SIKA lämnade för några månader sedan en rapport som också pekade på att konkurrensen från utländska åkerier tvingar inhemska åkare att sänka sina priser under lönsamhetsgränsen eller att flagga ut verksamheten till annat europeiskt land. Slutsatsen i denna rapport är dock svårtolkad. SIKA hävdar nämligen att de små åkerierna klarar sig bäst. Dessa uppmanas i samma rapport att vara öppna för en strukturomvandling. Hur det ska gå till att strukturomvandla för enbilsåkare framgår inte, och någon beskrivning av hur det kan genomföras har av naturliga skäl inte givits i denna SIKA-rapport.

Fru talman! För att belysa hur verkamma i branschen upplever sin situation ska jag här citera ett brev som kom till mig under helgen. Brevskrivaren var för mig helt okänd ända fram till det att hans synpunkter via mejlsystemet nådde mig. Rubriken är "Angående utländsk lastbilstrafik i Sverige. Till någon det berör". Jag citerar ur brevet: "Eftersom jag själv är långtradarchaufför med nu 30 års erfarenhet så ser jag detta från en annan synvinkel än en normalsvensk medborgare eller en politiker. Sedan vi gick med i EU men framför allt det sista året så har antalet utlandsregistrerade lastbilar ökat lavinartat.

Jag kör ibland på helgerna och då är det nästan bara utländska bilar. Danska, norska och finländska bilar har alltid varit vanliga men bilar från de baltiska länderna, Ryssland och Polen såg man bara från respektive lands statsägda transportbolag tidigare. Det konstiga är att man känner igen de utländska bilarna och ibland även chaufförerna. Bilarna har tidigare varit registrerade i Sverige och ägda av svenska åkare. Det är väl en yrkesskada men man känner igen lastbilarna och släpen även om firmadekalerna är utbytta. Detta med utflaggning av svenska åkerier är sorgligt av såväl arbetsmarknadsskäl som av miljöskäl.

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Ändrad verksamhets-
form för SJ m.m.*

Det där med arbetsmarknaden, det vet vi nog vad utflaggade arbeten innebär men miljön är viktig tycker jag och jag är stolt över att jag kör åt ett transportföretag som är miljöklassat enligt ISO 14001-normen.

I Sverige har vi numera enbart diesel av högsta miljöklass och det fina bränslet skulle bättre behövas i såväl Tyskland som Frankrike. (Som jag för övrigt gärna besöker när jag är ledig.)

I dessa länder och framför allt i öststaterna finns bara orent bränsle, något som lastbilsmotorerna gillar och ofta är konstruerade för, men det är inte bra för vare sig människor eller miljön.

En långtradare får med sig närmare 1 000 liter bränsle och det räcker från Hamburg till Stockholm t/r.

I Tyskland är bränslet f.n. ungefär 25 öre/ liter billigare än i Sverige men i Ryssland handlar det om halva priset och prisskillnaden är ju bara skatt.

Enligt opartiska tester så har Sverige den renaste dieseln i hela Europa och de andra länderna kommer väldigt långt efter. Det är således inte små skillnader det rör sig om.

Sammanfattning: På grund av skatteläget så tankar alltså svenska utflaggade lastbilar miljövidrig men billig diesel utomlands och kommer hit och förstör vår förhållandevis rena miljö”.

Brevet är undertecknat Anders Stockenberg, Lövlundsvägen 47 a, 814 91 Furuviik.

Fru talman! Bättre än hur denne yrkeschaufför har uttryckt sig kan detta knappast sägas. Till denna berättelse kan läggas rapporter om hur svenska åkerier tvingas att med mycket kort varsel omförhandla sina gällande transportavtal därför att det svenska kostnadsläget gentemot omvärlden försämrats ytterligare.

Höjningen av dieselskatten är ett exempel. Ett krav kom nyligen från en av de största godstransportköparna i Sverige om att de entreprenörer som körde för detta företag omgående måste sänka sina nu gällande anbud med minst 20 % för att vara konkurrenskraftiga mot i detta fall sina finska kolleger och kunna behålla sina uppdrag.

Sådana marginaler existerar över huvud taget inte i denna bransch, varför alternativet för dem som ställs i denna situation är att endera flagga ut sina företag eller lägga ned verksamheten och friställa personalen.

Den åtgärdslista om sänkta skatter på arbete och drivmedel samt lika-behandling av trafikförseelser begångna av svenska och utländska förare som ett antal gånger från denna kammare har framförts till regeringen måste nu omgående effektueras, om vi ska ha kvar en åkerinäring med hemvist i Sverige.

Vi moderater känner ansvar för att en svensk transportnäring ska kunna leva vidare och utvecklas på sina egna meriter. Ska detta lyckas måste regeringen omgående ta alla varningssignaler på fullt allvar. Den hantering och det dröjsmål som anges i propositionen under orden ”m.m.” kan visserligen lösa problemet genom att leda till att näringen flaggas ut eller alternativt läggs ned på grund av bristande lönsamhet, men en sådan utveckling, fru talman, varken vill eller kan vi moderater medverka till.

Fru talman! Jag står naturligtvis bakom alla våra reservationer men nöjer mig med att yrka bifall till reservation 2.

Anf. 90 KARIN SVENSSON SMITH (v):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservationerna 1, 4 och 10. Sture Arnesson och Stig Eriksson kommer efter mig att närmare belysa skälen till detta.

Sverige saknar inte erfarenhet av privata konkurrerande alternativ på spåren. Det visade sig dock tidigt att ett antal konkurrerande privata bolag inte kunde tillgodose vare sig näringslivets behov av godstransporter eller de krav på persontransporter som fanns när järnvägstrafiken befann sig i sin barndom. Staten fick på ett framgångsrikt sätt gå in och ta ansvar för att järnvägen utbyggdes och trafikerades till nationens bästa. Ingen privat järnvägsoperatör var villig att ta på sig de stora investeringarna, som krävde lång avskrivningstid för att förränta sig. På många sätt kan sägas att vi står inför en liknande situation i dag, när trafiken av miljö- och trafiksäkerhetsskäl måste genomgå en fundamental förändring.

Vänstern var emot det riksdagsbeslut som innebar att det svenska järnvägsnätet uppläts för konkurrens mellan olika bolag som vill trafikera spåren. Vänsterpartiet är emellertid inte någon dålig förlorare. Vi har med spänning sett fram emot att privata entreprenörer skulle visa att de kunde sköta tågtrafiken bättre än Statens järnvägar. Men även med en generös ansats är det svårt att spåra de höjningar av effektiviteten och reskvaliteten som utlovades när Citypendeln tog över spårtrafiken i Stockholmsområdet.

Vi skåningar minns förväntningarna på Sydvästen, som i år fått ansvar för trafiken på Väst kustbanan. Tidningsutklippen från december och januari visar dock på bekymmer för bl.a. resebyråerna. Svårigheterna att få uppgifter och att boka resor ledde till att en bojkott av Sydvästen diskuterades.

Fru talman! Vilka är då motiven för utförsäljning, konkurrensutsättning och upphandling av tågtrafiken? Jag hävdar att det är fråga om en del av ett större ideologiskt experiment som härrör från den nyliberala våg som sköljde över landet på 1980- och 1990-talet. Borgarna vill gå längre och konkurrensutsetta hela stomjärnvägsnätet.

Hur förhåller sig konkurrensutsättning i förhållande till de transportpolitiska målen? Har tillgängligheten till transporter för handikappade och övriga ökat? Kan något närmande till visionen om noll döda i trafiken skönjas? Har transporter flyttats från väg till spår för att miljömålet ska uppnås?

Vänsterpartiet anser att det är dags för, om det utländska uttrycket ursäktas, en time-out när det gäller ytterligare experiment. T.ex. är för oss som är körkortslösa tillgången till en fungerande kollektivtrafik en rättvissefråga av grundläggande betydelse. Med tanke på att det är människors vardagliga resor som står på spel är det rimligt att den folkvalda församlingen får mer på fötterna innan nästa steg tas. Vänsterpartiet vill ha en utredning om huruvida konkurrensutsättningen av trafiken underlättar eller försvårar uppfyllandet av de transportpolitiska mål som man i denna kammare var överens om 1998.

Att vilja ha väl fungerande transportsystem är inte en ståndpunkt som Vänstern är ensam om. Även liberaler brukar hävda att goda transporter är en förutsättning för att marknaden ska fungera väl. För den som inte är ideologiskt förblindad är det emellertid svårt att negligera vissa fysiska

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Ändrad verksamhetsform för SJ m.m.

förutsättningar. Det går inte att köra om på ett järnvägsspår, hur ideologiskt önskvärt detta än kunde vara.

Ett nationellt sammanhållet järnvägsnät är enligt Vänsterpartiets uppfattning en förutsättning för att person- och godstransporterna på järnväg ska kunna öka. Regeringens förslag innebär inskränkningar i SJ:s trafikeringsrätt på stomnätet. Vänsterpartiet anser i motsats till regeringen att SJ ska ha fortsatt ensamrätt och att stomlinjerna inte ska konkurrensutsättas.

Fru talman! Sist en fråga om ansvar. Vem har ansvar för att trafiken ska fungera? Ansvaret har flera dimensioner. Utan att ha några utredningsresultat att stödja mig på tror jag ändå att bristen på personal inom tågsektorn delvis beror på otryggheten i anställningsförfarandet. Det är stor skillnad mellan att vara tillsvidareanställd av en tågoperatör vars verksamhet inte är tidsbegränsad och att jobba hos en tågoperatör med kontrakt på ett eller kanske ett par år.

Jag tror att människor vill ha en ekonomisk trygghet för att kunna planera långsiktigt vad gäller familj, bostad etc. Konkurrensen går ut över personalen, och detta går i sin tur ut över trafiksäkerheten. Händelserna i Borlänge stämmer till eftertanke. Hur många offer ska de ideologiska principerna få skörda innan man inser att man bör planera för säkra och goda transporter?

Fru talman! Ansvaret gäller även i förhållande till resenärerna. Vänsterpartiet anser att ett civiliserat samhälle ska ta ansvar för att kollektivtrafiken, särskilt i tätort, fungerar på ett sådant sätt att människor kan ta sig till och från sina arbeten. Vad händer om Citypendeln drar sig ur i förtid?

I Skåne erfor vi i påskas oro och ovisshet till följd av Sydvästens konkurs. Konkursen blev offentlig på skärtorsdagen, och många undrade om de skulle kunna ta sig till sina studie- eller arbetsplatser när helgen var över.

Ansvaret gäller också i förhållande till kommande generationer. Det finns i en regeringsförklaring en målsättning som jag egentligen inte har hört att något parti har invänt emot, nämligen att vi ska vara ett föredöme när det gäller ekologisk omställning. För att vi ska klara en miljöanpassning är ett statligt företag av strategisk betydelse, bl.a. för att vi ska kunna planera långsiktigt och göra de investeringar och förändringar som behövs för att transporterna ska kunna anpassas till vad vår ekologiskt långsiktigt hållbara utveckling kräver.

Anf. 91 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Karin Svensson Smith utvecklar den kända socialistiska tesen att endast anställning i statliga företag kan ge långsiktig trygghet, men vi som har upplevt förändringarna genom konkurrensutsättning och som har lyssnat till verksföreträdare av typen vår nuvarande generaldirektör för SJ får nu höra att man helt och hållet vänder på det resonemanget. Han menar att den enda förutsättningen för att ett företag ska kunna ge anställda trygghet är att företaget är lönsamt, och lönsamt är det först den dag när det har en organisation som gör att det kan möta konkurrensen på likvärdiga villkor. Därför gick han, Karin Svensson Smith, till regeringen och bad om att få SJ bolagiserat, så att det kunde tävla i samma division som andra entreprenörer.

Det är länge sedan den dogm som Karin Svensson Smith pläderar för levde och var livskraftig. Jag tror att hela det svenska näringslivet ska vara oerhört tacksamt för att den är på väg att dö ut.

Prot.
1999/2000:119
30 maj

Anf. 92 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! När det gäller lönsamhet skulle jag vilja säga att det ska handla om lönsamhet på rättvisa villkor. EU har givit ut en vitbok om detta som vi i Vänsterpartiet faktiskt tycker är ganska klok. Vi skulle vilja att dess principer skulle gälla även för trafiken i Sverige. I dag råder inte rättvisa villkor. Alla transportslag bär inte sina egna kostnader. Vi vill se järnvägsföretagens och även andra trafikentreprenörers lönsamhet i det perspektivet.

Nu har jakten på kortsiktig företagsekonomisk lönsamhet gjort att man sätter de transportpolitiska målen på undantag. Men vi i riksdagen måste ha ett ansvar som är större än så; vi måste ta ansvar för de beslut vi själva fattar. Om de transportpolitiska målen fick råda skulle det vara självklart att järnvägstrafiken måste ges andra villkor. Då är det rimligt att uppnå såväl god lönsamhet inom företaget som i förhållande till målen.

Det är konkurrensutsättningen som riksdagen har fattat beslut om, där kortsiktiga vinster sätts före långsiktiga mål, som är anledningen till att vi har den här situationen i dag. Jag kan förstå att SJ med utgångspunkt i de villkoren agerar som man gör. Personalen inom SJ är inte ense, och bristen på personal talar sitt tydliga språk. Vi måste ha helt andra förutsättningar för järnvägstrafik om vi ska klara detta långsiktigt.

Anf. 93 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Jag kan instämma i Karin Svenssons Smiths påstående att vi ska ha en långsiktighet och att verksamheterna ska göras så attraktiva att de lockar till sig yrkeskategorier som är beredda att jobba under de förutsättningar som skapas. Där är vi fullständigt överens.

Men uppenbarligen lyssnade inte Karin Svensson Smith på mitt inlägg. Jag berörde just vikten av att vi får långsiktiga spelregler som gör att vi kan skapa trygghet bland de operatörer som ger sig ut i denna ekonomiskt investeringstunga verksamhet som det innebär att operera på järnvägsnätet, oavsett om det är i Sverige eller någon annanstans.

Regeringen har genom att gå in i kortsiktiga avtalsperioder och att ge förutsättningar som långtifrån är att betrakta som säkra skapat en oro som innebär att varken anställda eller företag vågar ge sig ut på spelplanen och satsa fullt ut. Det är detta vi vill ändra. Det är detta som SJ har bett riksdagen att ändra i. Det är därför som det så långt är bra att vi har fått det här förslaget. Jag tror att verkligheten framöver kommer att visa att vi kommer att få ett vitalt järnvägsnät som är till gagn för sina uppdragsgivare, nämligen resenärerna.

Anf. 94 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag har inte på något sätt låtit mig övertygas av Lars Björkmans resonemang. SJ hade långsiktiga förutsättningar framför sig när man planerade för tågtrafik mellan Stockholm, Oslo och Köpenhamn. Man funderade över nya tågset, man funderade över strategiska grepp för

*Ändrad verksamhets-
form för SJ m.m.*

att lyfta fram gods- och persontrafiken och på det viset bidra till lösningar av bl.a. den svåra trafiksituationen i Bohuslän.

Dessa planer grusades emellertid av att Sydvästen fick trafikeringsrätt mellan Malmö och Göteborg. Går det att förvänta sig att SJ ska fortsätta att planera när man inte vet om man har tillgång till de spår som är en förutsättning för en långsiktig trafik? Går det att förvänta sig att företaget ska beställa nya tågset och göra andra investeringar när man inte vet om dessa ska förränta sig? Utifrån det avkastningskrav som riksdagen och regeringen har ställt upp för SJ kan SJ inte göra den sortens långsiktiga planer. Det är ovillkorligt för att SJ ska kunna hävda sig långsiktigt.

Jag hävdar att det är konkurrensutsättningen i sig som gör att vi har problemen vi har i dag. Tryggheten och långsiktigheten och uppfyllandet av de transportpolitiska målen förutsätter att vi ändrar på dessa villkor.
(forts.)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 16.23 på förslag av andre vice talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 18.00.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 18.00.

11 § (forts.) Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. (forts. TU11)

Anf. 95 MAGNUS JACOBSSON (kd):

Fru talman! Då detta betänkande innehåller två olika avsnitt – det ena behandlar järnvägen och det andra åkerinäringen – vill jag bara påpeka att jag kommer att företräda kristdemokraterna i frågan om SJ:s bolagisering.

Johnny Gylling kommer senare att företräda oss i frågan kring åkerinäringen. Eventuella repliker kring åkerinäringen bör därför tillägnas Johnny Gylling då jag inte ämnar bemöta dem.

Fru talman! Kristdemokraterna delar regeringens uppfattning att SJ ska ombildas från ett affärsdrivande verk till flera självständiga bolag som i framtiden kan fortsätta att ägas av staten eller säljas ut. Bolagiseringen eliminerar, enligt vår mening, de konkurrensnackdelar som SJ hittills har haft gentemot privata bolag, vilket är bra. Men den nya situationen gör att man nu måste granska de fördelar som SJ får gentemot sina konkurrenter, t.ex. ensamrätt att bedriva trafik på lönsamma linjer.

Bolagiseringen måste ske på ett sådant sätt att SJ:s kärnverksamhet förstärks och att konkurrensen mellan parterna på marknaden sker på så lika grunder som möjligt. Vi anser därför, likt regeringen, att kringverksamheten, såsom stationer m.m., ska kunna användas av alla operatörer. Kristdemokraterna anser också att alla linjer ska upphandlas, även de s.k. lönsamma linjerna. I annat fall faller tesen att det ska vara så lika som

möjligt för bolagen. Detta är särskilt viktigt innan marknaden helt har avvecklats.

Samtidigt är det vår bestämda uppfattning att järnvägen på sikt helt ska avregleras. Det är enligt vår mening viktigt att konkurrensen mellan alla järnvägsoperatörer sker med så likartade förutsättningar som möjligt.

Om SJ:s monopol på de lönsamma delarna av järnvägsnätet kvarstår kommer det att hindra SJ:s konkurrenter från att bygga upp framgångsrika trafiksystem som består av både lönsamma och olönsamma bandelar.

Fru talman! När det gäller själva järnvägslagstiftningen delar vi regeringens uppfattning att lagen bör ses över. Men vi anser att en sådan översyn måste komma till stånd så snart som möjligt. Vidare anser vi att denna översyn ska göras utifrån principerna att hela järnvägsnätet ska konkurrensutsättas och att alla operatörer ska ha samma förutsättningar.

Regeringen bör även utreda möjligheterna till någon form av *slot*-tider, med de hårt trafikerade flyglinjerna som förebild, på de absolut mest eftertraktade sträckorna. Det skulle kunna leda till en ökad konkurrens, ett ökat resande och ett ökat utbud då det kan ge förutsättningar för fler operatörer att verka på linjerna.

Vänstern talade exempelvis tidigare om sträckningen Göteborg–Malmö. Man säger att det i och med denna utförsäljning inte finns något intresse för SJ att jobba över hela regionen, triangeln. Det är klart att man med ett fungerande *slot*-system fortfarande kan köra tåg från Oslo till Köpenhamn medan man har en mindre operatör som kör från Göteborg till Malmö. Det är ingen konkurrens i sig på själva banan, eftersom man säljer tiden. Ett *slot*-system bör utredas, och så får man se var man landar. Utredningen bör även belysa andra möjliga lösningar som leder till målet en öppen konkurrens inom hela järnvägsnätet, även på de lönsamma järnvägslinjerna.

Fru talman! Det är enligt vår mening viktigt att kundens perspektiv bevakas. Om bolagiseringen ska fungera måste det vara möjligt att på ett enkelt och rationellt sätt beställa biljetter som gäller resande inom och utanför landet. Utan en bra kundservice riskerar bolagiseringen att misskrediteras utan att den i sig har varit felaktig. Vi anser därför att det är ytterst olyckligt att det för tillfället har uppstått en situation där kunderna har kommit i kläm när det gäller biljettförsäljningen, och vi förväntar oss att de olika aktörerna snarast löser problemet.

Fru talman! Vi är övertygade om att en väl genomförd bolagisering tillsammans med en ny järnvägslagstiftning kommer att ge Sverige en ny och levande järnväg, en järnväg som vi alla kommer att vara stolta över och som kommer att ta marknadsandelar från andra trafikslag.

Fru talman! Jag står givetvis bakom alla kristdemokraternas reservationer, men för tids vinnande yrkar jag enbart bifall till reservation 2.

Anf. 96 SVEN BERGSTRÖM (c):

Fru talman! Goda kommunikationsmöjligheter är avgörande för att man ska få livskraft i hela landet. Möjligheter att transportera både människor och gods måste därför finnas i hela landet om vi menar allvar med att hela landet ska ha en chans att leva och utvecklas. Detta, fru talman, måste vara en viktig utgångspunkt för trafikplaneringen i vårt land. Reg-

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Ändrad verksamhetsform för SJ m.m.

ionala obalanser till följd av utebliven eller dåligt utbyggd infrastruktur är hämmande för landet som helhet.

Vi måste också ha goda möjligheter att kombinera de olika transportslagen med varandra. På vissa håll och för vissa transporter fungerar ett transportslag bäst medan andra transportslag fungerar bättre på andra håll. Tvärsektoriell planering är därför en nödvändighet. Mot bakgrund av detta är det olyckligt att regeringen ännu inte har förmått presentera den så viktiga propositionen om infrastruktur som sedan länge är utlovad. Förhoppningsvis kommer den någon gång i höst.

Under 1990-talet har utvecklingen på järnvägens område varit väldigt snabb. Under 90-talets början kunde vi se de första X 2000-tågen på våra järnvägar. Och alltfler har under den här tiden insett järnvägens stora miljöfördelar. Jag själv kan se det på Ostkustbanan, som jag åker varje vecka. Där har trafikmängden ökat mycket starkt. Det är en väldigt populär linje bland alltfler resenärer. Under den här tiden har också SJ:s monopolställning kommit att brytas upp till förmån för ökad konkurrens. Konkurrenten är till fördel för tågresenärerna, som kan erbjudas bättre tjänster och service. Den ökade konkurrensen har också fört det positiva med sig att SJ och SJ:s personal har förändrat sin attityd och inställning till oss resenärer. Centerpartiet anser att det nu är på tiden att SJ ombildas till ett aktiebolag, och vi vet av det sammanträffande som trafikutskottet hade med SJ i vintras att också SJ självt vill ta det här steget. Jag tror t.o.m. att det är en enig styrelse som har gjort den framställningen.

Järnvägstrafiken spelar en mycket viktig roll i dagens och framtidens transportsystem. Det är därför ur många hänseenden viktigt att slå vakt om järnvägstrafiken och utveckla den. Ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt har järnvägen stora fördelar jämfört med de flesta andra transportslag. En god utveckling av järnvägstrafiken är således till gagn för oss alla och även för framtida generationer.

Nu när vi är mitt uppe i en brytningstid mellan det gamla monopolet och den nya konkurrensutsatta järnvägstrafiken går det inte att nog betona vikten av långsiktiga spelregler för landets tågoperatörer. Långsiktiga spelregler är avgörande för en rättvis konkurrens och för att järnvägen ska kunna behålla och utveckla sin roll i transportsystemet. Denna viktiga förutsättning har tyvärr åsidosatts vid ett flertal tillfällen under den senaste tiden. Som vi var inne på i den föregående debatten har banavgifter t.ex. påförts tågoperatörer efter det att avtal om trafik tecknats. Det är väldigt olyckligt att ändra spelregler under resans gång, om uttrycket tillåts. Ett annat exempel på att man går ifrån långsiktiga spelregler och den här huvudtanken är regeringens agerande i fallet med Sydvästen AB. Vi hade också i det fallet en föredragning i trafikutskottet, i förra veckan, som på ett väldigt tydligt sätt demonstrerade att t.o.m. de som hade skött regeringens förhandling tyckte att det var närmast skamligt hur man hanterade Sydvästen. Det handlade ju om att Sydvästen bara tre dagar efter det att man fick besked om att man fick överta trafiken den 10 januari fick reda på att det här skulle återgå till SJ. SJ skulle sedan få tillbaka trafikmonopolet. Nu vet vi alla vilka konsekvenser det agerandet fick för Sydvästen AB och dess resenärer. Regeringens agerande i de här två fallen tycker jag inte främjar en utveckling på det här området. Det är inte acceptabelt.

De saker som jag har påpekat riskerar som jag ser det att undergräva tilltron till strävan att på allvar få in flera seriösa aktörer på det svenska järnvägsnätet. Det är inte utan att man blir fundersam över om regeringen verkligen vill ha en framgångsrik konkurrensutsatt järnvägstrafik med mångfald på området.

Jag och Centerpartiet bejakar den avreglering som ligger till grund för utvecklingen mot en mer konkurrensutsatt järnvägstrafik. Låt mig bara understryka att det är väldigt viktigt att övergången från monopol till konkurrensutsatt trafik sker på ett sådant sätt att trafikförsörjningen i hela landet säkerställs.

SJ:s trafikeringsrätt ger i dag SJ ett monopol på alla lönsamma järnvägslinjer. SJ har även rätt att efter det att avtalstiden för upphandlad trafik löpt ut återta trafikeringsrätten genom att hävda att trafiken kan bedrivas på kommersiella grunder. Det är uppenbart att regelverket som ger SJ denna rätt att plocka russen ur kakan avskräcker andra aktörer från att göra satsningar. Denna ordning främjar inte den behövliga konkurrensen och försvårar möjligheterna att finna nya trafiklösningar och öka mångfalden.

Regeringens och trafikutskottets förslag innebär vissa uppluckringar i den nuvarande förordningen om statens spåranläggningar. Så långt kunde kanske allting vara frid och fröjd. Från Centerpartiets sida ställer vi oss dock frågande till om dessa förändringar är tillräckliga för att skapa goda villkor för alla trafikoperatörer. Att låta SJ:s konkurrenter få möjlighet att trafikera bara det som SJ betraktar som olönsamma linjer, medan SJ får fortsatt monopol på de lönsamma linjerna, är naturligtvis i längden inte rimligt, särskilt som SJ efter detta förslags genomförande inte längre är ett affärsverk. Konkurrensen bör därför heller inte begränsas till bara de olönsamma linjerna. Centerpartiet vill ha en konkurrensutsatt persontrafik på alla järnvägslinjer. Återigen vill jag dock betona att det är oerhört viktigt att denna övergång sker på ett sådant sätt att trafikförsörjningen i hela landet garanteras.

Av ett flertal anledningar vill vi också betona att övergången till denna konkurrensutsatta persontrafik på alla linjer ska ske stegvis och med en långsiktig planering. En stegvis övergång är bra för både tågoperatörerna och resenärerna. Den framförhållning som en stegvis övergång innebär ger alla aktörer på marknaden tid att förbereda sig för den förändrade situationen. Samtidigt kan man upprätthålla en god trafikförsörjning.

Det viktiga nu, som vi ser det, är att ge besked om att järnvägstrafiken kommer att konkurrensutsättas och att man fortsätter denna utveckling. Långsiktiga besked kommer att stimulera nya och befintliga tågoperatörer. Med klara och långsiktiga besked kommer vi att få en större mängd operatörer som vill bedriva trafik på järnvägen. Och det är mycket positivt. Fru talman! Jag yrkar i detta sammanhang bifall till reservation 3.

I samband med att SJ bolagiseras är det också viktigt att slå fast att stationer, terminaler och andra gemensamma funktioner kan upplåtas till alla operatörer på ett konkurrensneutralt sätt, vilket flera av de föregående talarna också varit inne på. Det finns stor anledning att även för dessa funktioner eftersträva ett system som liknar det som gäller för spårsystemen, alltså det som ligger utanför SJ:s kontroll. Att lösa denna

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Ändrad verksamhets-
form för SJ m.m.*

fråga på ett bra sätt är mycket viktigt, och det påpekar vi i ett särskilt yttrande i detta betänkande.

Jag ska säga några avslutande ord om det som i propositionen betraktas som m.m., nämligen svensk åkerinäring. Den brottas i likhet med t.ex. det svenska jordbruket med en situation med avsevärt högre kostnader än sina konkurrenter. I längden är detta inte hållbart. Likvärdiga konkurrensvillkor är ett måste om åkerinäringen i Sverige ska kunna konkurrera på likvärdiga villkor. Och då måste man eftersträva att få ned kostnaderna. Jag och Centerpartiet har många gånger påpekat vikten av att företagande inte ska stoppas på grund av krångliga regler och försvårande omständigheter. Precis som företagande i övrigt måste åkerinäringen få enklare regler. Det säger sig självt att åkerinäringen också, som jag inledningsvis var inne på, är beroende av en god vägstandard, att det går att komma fram på de vägar som står till förfogande. Åkerier drabbas av stora kostnader på grund av dåliga och ibland helt undermåliga vägar. Det har vi sett när vi har varit ute och rest med trafikskottet i landet. Jag är övertygad om att alla håller med mig på den punkten.

Från Centerpartiets sida accepterar vi inte en ordning där företag och privatpersoner drabbas av ökade kostnader för att staten inte har tagit sitt ansvar för infrastrukturen. Och infrastrukturen är i det sammanhanget ett statligt ansvar om vi verkligen vill åstadkomma likvärdiga villkor.

Fru talman! Jag vill avsluta mitt anförande med att också yrka bifall till reservation 9.

Anf. 97 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Sven Bergström sjunger avregleringens lov. Men om konkurrensutsättningen och upphandlingen av trafik leder till att det blir svårare att uppfylla de trafiksäkerhetsmål och de miljömål som vi har fattat beslut om i riksdagen, vilket är då viktigast? Jag undrar det mot bakgrund av hur det har gått med Citypendeln i Stockholm och Sydvästen på Västkustbanan. Är det inte färre människor som utnyttjar spårbundna transporter och i allt större utsträckning måste förlita sig på vägen som alternativ för sina transporter, antingen det sker med buss eller med personbil? Vilket är då viktigast, uppfyllandet av dessa mål eller avregleringen? Jag undrar vilket Sven Bergström prioriterar högst.

Anf. 98 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Det är väl att ta i, Karin Svensson Smith, att säga att jag sjunger avregleringens lov. Det finns andra partier i den här kammaren som är oerhört mycket snabbare och som till varje pris vill avreglera och nästan hur som helst. Vi betonar ju väldigt starkt i vår motion och i vår reservation att detta är en utveckling som vi tror kommer. Vi bejakar den. Men vi säger att den måste vara långsiktig. Den ska ske stegvis så att alla aktörer får besked i god tid. Därför är det, precis som vi var inne på i den tidigare debatten, så oerhört olyckligt när man i efterhand ändrar förutsättningar.

Målen för trafiken, bl.a. miljömålen som jag vet att Karin Svensson Smith och jag värnar väldigt starkt om, behöver inte komma i konflikt med avregleringen om den sker på ett långsiktigt sätt. Jag håller med Karin Svensson Smith om att exemplen här i Stockholm och exemplet Sydvästen är olyckliga och skadar avregleringen och mångfalden på järn-

vägens område. Och naturligtvis ligger ansvaret för detta på dem som har haft ansvaret för hur detta har genomförts. I fallet Sydvästen tycker jag att den föredragning som vi fick i trafikutskottet var oerhört tydlig. Det var närmast skamligt hur detta hade gått till tyckte han som hade haft ansvar för regeringens förhandling. Han skämdes för att ha varit delaktig i det. Och det var ord och inga visor, tycker jag, som visar att det inte får gå till på det sättet utan att det naturligtvis måste ske på ett sätt som är mera framåtriktat och som gör att man ser till att denna verksamhet fungerar.

Anf. 99 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Nu är regeringen inte företräd här med en egen representant. Men jag måste faktiskt försvara regeringen när det gäller Sydvästen. I fråga om detta var det två principer som stod mot varandra – SJ:s förmåga att bygga upp en effektiv transporttriangel med tåg Stockholm–Oslo–Köpenhamn står i motsättning till att man lämnar bort trafiken på en delsträcka. SJ kan knappast förväntas ta ansvar för några längre strategiska grepp om man inte har fullt ansvar för denna sträcka hela vägen. Då tycker jag att regeringen fattade ett klokt beslut i fråga om detta.

När det gäller utvecklingen i Stockholm så tror jag att de flesta människor här inte riktigt känner att kollektivtrafiken har blivit stärkt. Jag förstod på Sven Bergström att han kanske höll med om detta. Men är Sven Bergström då beredd att biträda en utredning av detta? Om konsekvenserna av avregleringen gör att det blir svårt att uppfylla målen, är det då inte intressant för oss att få veta vilket som är fallet innan vi fortsätter och avvecklar ytterligare ansvar och lämnar över detta till privata entreprenörer att efter eget skön uppfylla dessa trafikregler? Jag tror inte att människor i Stockholm känner igen sig i den verklighet som beskrivs här i kammaren från talarstolen i dag. Är Sven Bergström beredd att biträda ett sådant förslag till utredning av konsekvenserna av avregleringen?

Anf. 100 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Om det vore som Karin Svensson Smith säger, att detta är konsekvenser av avregleringen, då vore jag naturligtvis den förste att sätta sökarljuset på vad det var som var fel. Men det är inte riktigt så enkelt. Varför det har gått snett i dessa fall handlar ju om att det har varit snabba ryck, att det var dåligt förberett och att det var aningslöst på sina håll. Det var kanske också förhoppningar som inte kunde tillgodoses hos dem som faktiskt lämnade in anbud.

Men när det gäller Sydvästen håller jag absolut inte med Karin Svensson Smith om beskrivningen. Det var ju faktiskt SJ som betraktade detta som en olönsam linje och därför initierade att den faktiskt skulle handlas upp. Om SJ i ett tidigt skede hade sagt att detta var en nyckelsträcka för SJ:s planering för denna triangel Köpenhamn–Oslo–Stockholm så hade detta aldrig kommit ut för upphandling, och då hade SJ haft chansen.

Men att först lämna ut det och sedan vara med vid anbudsförfarandet, som ju SJ var, och inte kunna presentera ett så attraktivt bud att man får trafiken för att därefter komma och säga att nej, nu vill vi ha tillbaka det i alla fall eftersom vi har trafikeringsrätten – och detta tre dagar efter det

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Ändrad verksamhets-
form för SJ m.m.*

att den nye operatören får beskedet – är en parodi på mångfald, konkurrensutsättning och avreglering.

Anf. 101 KENTH SKÅRVIK (fp):

Fru talman! I betänkandet behandlas framför allt frågan om att SJ ska göras om från affärsdrivande verk till statligt bolag. Vi i Folkpartiet liberalerna är tveksamma till statliga bolag. Det staten äger ska styras demokratiskt och med full öppenhet och insyn för medborgarna. Dessutom finns det mycket som staten över huvud taget inte ska ägna sig åt men som i dag sker i statliga bolag. Endast verksamheter som kan räknas till den absoluta kärnverksamheten eller som är motiverade av t.ex. socialpolitiska skäl bör få drivas som statliga bolag.

Från dessa synpunkter borde det vara logiskt för Folkpartiet att rakt avvisa en bolagisering av SJ. Det är dock inte så lätt att ta ställning i frågan utan att man beaktar järnvägssektorns roll i Sverige. Järnvägstrafiken har under senare år, precis som regeringen skriver i propositionen, genomgått en positiv utveckling. Det svenska järnvägsnätet kan snart fira 150-årsjubileum. Utbyggnaden under 1800-talets senare hälft var av avgörande betydelse för att Sverige kunde gå från bondesamhälle till att bli ett modernt industri- och välfärdssamhälle.

Under flera årtionden på 1900-talet dömdes järnvägen ut och åtskilliga järnvägssträckor lades ned. I dag upplever järnvägen en ny vår och vi ser järnvägen som ett energieffektivt och trafiksäkert transportsystem.

Fru talman! Riksdagen fattade, på initiativ av den borgerliga regeringen, ett beslut om avreglering av järnvägstrafiken våren 1994. Dessvärre hade Socialdemokraterna efter sitt maktövertagande hösten 1994 inte mod att genomföra detta beslut, främst av ideologiska skäl. Konsekvenserna av SJ:s fortsatta dominans på persontrafikområdet syns tydligt efterhand. Biljettpriserna och rabattreglerna krånglades till så att det blev svårt för vanligt folk att resa med tåg.

Folkpartiet liberalerna anser att en fortsatt avreglering av järnvägstrafiken medför stora fördelar. Konkurrens gynnar kunder och på sikt sektorns modernisering och attraktionskraft. Erfarenheterna hittills av konkurrensen vid länstrafikhuvudmännens upphandling är att trafikkostnaderna har kunnat sänkas avsevärt, till nytta för såväl skattebetalarna som resenärerna. Nya operatörer har också kunnat etablera sig, och ett stelt monopolsystem har kunnat ersättas med flexibilitet och modernare företagsformer.

Under det senaste året är det därför med glädje som vi kan konstatera att flera järnvägssträckor nu körs av annan huvudman än SJ. Det gäller t.ex. trafiken i övre Norrland samt pendeltågstrafiken i Stockholms län. Detta är positivt och bör kunna kompletteras med att samtliga järnvägssträckor konkurrensutsätts.

Riksdagen bör därför besluta om en omedelbar avreglering av all persontrafik på järnväg. Regeringen vågar inte gå hela vägen i propositionen utan föreslår endast att SJ:s trafikeringsrätt ska kunna inskränkas på de ställen där staten handlat upp trafiken.

Banverket bör i sin policy sträva efter att främja konkurrens på järnvägarna genom att se till att fördelning av tåglägen genomförs på ett neutralt sätt. Det får inte bli så att SJ:s trafik har företräde framför andra operatörer. På en helt konkurrensutsatt järnvägsmarknad finns det vissa

skäl för att låta SJ bli ett statligt bolag. Det behövs som ett led för att SJ bättre ska kunna fungera som aktör på en konkurrensutsatt järnvägs-marknad.

Det är därför som vi i Folkpartiet kan godta en bolagisering av SJ endast på vissa villkor. För det första anser vi, som redan nämnts, att riksdagen måste besluta om en avreglering av all järnvägstrafik i Sverige. För det andra måste det tydligt uttalas att en bolagisering av SJ ska ses som ett första steg mot en försäljning. För det tredje måste SJ:s verksamhet koncentreras till kärnområden, dvs. de verksamheter som drivs i dag och som inte direkt handlar om att järnvägstrafiken ska säljas av.

Fru talman! Till sist några ord om åkerinäringens situation, som också tas upp i betänkandet. Folkpartiet anser att det är bra att regeringen äntligen har samlat sig och presenterar ett program för åkerinäringen – en näring som dras med problemet att kostnadsläget är betydligt högre i Sverige än i omvärlden. Vidare är det bra att branschen och regeringen tillsammans ska diskutera situationen i en arbetsgrupp. Men i övrigt kännetecknas regeringens 14-punktsprogram av många vackra ord om vad som behöver göras och av att frågor ska utredas och analyseras.

Från Folkpartiets sida anser vi att det är angeläget att åtgärder skyndsamt vidtas för att ge bättre villkor för åkerinäringen. Det gäller att se till att de svenska åkarnas kostnadsläge inte är högre än EU-snittet. Detta kan uppnås om Folkpartiets politik för fler jobb genom företag genomförs. Speciellt viktigt är det att arbetsgivaravgifterna kan sänkas. Av största betydelse är också att det svenska vägnätet håller en sådan standard i hela landet att åkerinäringen inte tvingas låta sina fordon stå stilla under flera veckor varje år, främst under tjallossningsperioden. Det måste vara möjligt att bli åkeriägare där man själv vill. Detta gäller inte minst i glesbygdsområdena i norra Norrland, Dalarna, Värmland och Dalsland.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till reservationerna 2 och 9 som Folkpartiet medverkat till.

Anf. 102 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag måste få en sak utredd. Först fick vi höra om negativa effekter av avregleringen – krångel med biljettsystem, svårigheter med bokning av resor osv. Men sedan sade Kenth Skårvik att vi måste fortsätta med avregleringen därför att den kan ge så positiva effekter och att man får ned kostnaderna genom att effektivisera trafiken på detta sätt.

Men vi i trafikutskottet har ju haft ett resonemang. Är det inte så att kostnaderna för upphandlingen och själva konkurrensutsättningen liksom administrationen kring det hela är ganska stora? Är Kenth Skårvik verkligen säker på att de effektivitetsvinster som kan uppnås är större än vad kostnaderna för själva avregleringen är? Jag måste alltså få det utrett.

Anf. 103 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Fru talman! Jag tar det sista först. Ingen av oss i denna kammare kan väl säga sig vara hundra procentigt säker på allting. Det tycker jag att vi ska kunna erkänna och vidhålla. Men vi kan väl ha hopp och tro om att något ska kunna bli bra och även bättre.

Det sades här att vi sagt att vi ena stunden ville avreglera och i nästa kanske inte ville göra det. Vi har alltså en vision om att göra något och då försöker vi starta det. Men om inte allting fungerar från första stund

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Ändrad verksamhets-
form för SJ m.m.*

måste vi vara villiga att, och kunna, erkänna att vi försöker göra det bättre.

Det är stora saker som har hänt och det är fortfarande stora saker som kommer att hända när det gäller detta område. Vi måste räkna med att det tar sin tid innan allting sätter sig. Det viktiga i sammanhanget är, som Sven Bergström tidigare sade, att det gäller att från början få de rätta villkoren. Man måste redan från början få de rätta möjligheterna att genomföra en sak för att det hela ska bli bra. Jag tror att Karin Svensson Smith väldigt väl vet att det är så.

Anf. 104 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Jag delar verkligen uppfattningen om att ha hopp om och en tro på att allting blir bra. Men då måste man kanske också fundera på under vilka förutsättningar det kan bli bra.

Kenth Skårvik och jag satt båda med i Kommunikationskommittén där vi lät utvärdera Statens järnvägar. Ett utländskt konsultföretag – jag tror att det heter Price Water – jämförde SJ med järnvägsföretag på andra håll i världen och kom fram till att vi sannolikt hade det effektivaste järnvägsföretaget i hela världen. Alla andra krävde större subsidier än vad vårt järnvägsföretag behövde. Nu behöver vi inte ens ge dem detta.

Jag har svårt att tro att man med denna utgångspunkt ska få det att bli bättre. Det är också mot den bakgrunden som ett enligt trafikutskottet föreslagit Riksdagens revisorer att titta på om inte kostnaderna för avregleringen överstiger effektivitetsvinsterna i sammanhanget.

Vidare undrar jag om inte Kenth Skårvik erfor samma sak som jag när vi i trafikutskottet var i England. Där har man haft mycket längre tid på sig. Vi kunde ju inte se att man investerade långsiktigt för att göra det bättre för resenärerna eller för att höja reskvaliteten och koordinera biljettsystem och tider. Vi kunde knappast säga att kollektivtrafiken hade höjt sin kvalitet särskilt mycket. Så hopp och tro är väl bra men man måste nog också fatta kloka beslut för att det ska gå åt rätt håll.

Anf. 105 KENTH SKÅRVIK (fp) replik:

Fru talman! Jag hoppas och tror att vi fattar kloka beslut i denna kammare. Vi ska från vår sida, från Folkpartiet liberalernas sida, se till att vi är med och fattar kloka beslut.

Vi såg kanske vissa problem i England, men jag hoppas att de engelska politikerna klarar sin del där borta, så ska vi försöka klara vår här.

Det är helt klart från första början att det är givet att det hittills inte har fungerat i vissa lägen när det gäller järnvägstrafiken och privatiseringen. Men jag är helt övertygad om att om vi får arbeta i lugn och ro med detta, får fatta de beslut som behövs för att göra det bättre, så kommer avregleringen att fungera även i Sverige framöver. Jag är helt övertygad om det.

Anf. 106 JARL LANDER (s):

Fru talman! Egentligen skulle man kunna börja anförandet om detta betänkande med orden: att vara eller inte vara kvar som järnvägsoperatör i Sverige. Det är ungefär detta det handlar om – om SJ har en framtid som järnvägsoperatör i det här landet.

Jag vill börja med att säga några ord om betänkandet. Det är väldigt välskrivet. Det ger en bra bild av järnvägsutvecklingen här i landet. Eftersom författaren, Gunnar Järneback, sitter här i kammaren vill jag passa på att från utskottet tacka dig för det här välskrivna dokumentet.

Dokumentet beskriver som sagt hela järnvägstrafikens utveckling från den första järnvägen som var i Värmland, Frykstads Jernväg. Den öppnades 1849. Vidare går man igenom hur de privata järnvägarna sammanfördes till det som ett tag kallades hela svenska folkets järnväg, alltså SJ. I 1988 års trafikpolitiska beslut skapade vi ett banverk, och SJ fick enbart kvar ett affärsverk för driften. Nu står vi här. SJ har i dag 40 % av allt tågresande i landet.

Det här betänkandet handlar också – en del debattörer har lite nedslående och på ett negativt sätt kallat det för ”med mera” – om åkerinäringen i viss utsträckning. Det är ett program som regeringen har skrivit ihop i princip tillsammans med näringen. Det handlar om ett antal andra yrkestrafikfrågor.

Min första fråga till mina meddebattörer är: Vad skulle man kalla betänkandet i så fall? Ska man kalla det för Ändrad verksamhetsform för SJ, program för åkerinäringen och andra motioner i yrkestrafikfrågor? Räcker inte m.m.? Jag tycker inte om detta nedlåtande ”med mera” och tycker att ni ska sluta att använda det. Det är viktigare vad texten innehåller.

Huvudfrågan, fru talman, är ändå att vara eller inte vara kvar som ett av Europas bästa järnvägsföretag. SJ har sedan 1988 alltmer utsatts för konkurrens. Från början var det de andra trafikslagen – lastbilar, bussar och båtar osv. – men på senare tid i ganska stor utsträckning också andra tågoperatörer. Det har lett till att endast 40 % av alla tågresor utförs av SJ. De tågoperatörer SJ konkurrerar med är inte heller vilka bolag som helst, utan bolag med ganska stora utlandsintressen. Ta t.ex. Go Ahead Group från England, Via GTI från Frankrike där franska staten är delägare. Det är de som SJ nu ska konkurrera med och vara lika god operatör som de andra. Där finns stora och starka ekonomiska intressen som konkurrerar med SJ. Därför är det nödvändigt att SJ nu också får bedriva sin verksamhet med samma förutsättningar som övriga operatörer.

Då kan man naturligtvis fråga sig om SJ inte kan göra det under den verksamhetsform som det i dag har. Jag vill nog svara nej på den frågan. Det går tyvärr inte. Affärsverksformen tillkom redan 1911. Det är en mycket byråkratisk form att driva verksamhet i. Visserligen har man en stor rörelsefrihet vad gäller den ekonomiska redovisningen, men i den övriga beslutsprocessen ska t.o.m. vi i riksdagen egentligen in för de stora övergripande besluten. Här måste man säga att verksamhetsformen affärsverk i dag är en ganska trög verksamhetsform för att det ska bli en effektiv framtid för SJ.

Visserligen kan det finnas nackdelar med att en verksamhet som har ett så stort allmänvärde som SJ har för befolkningen inte har det direkta inflytandet från riksdagen och regeringen. Men låt oss vara lite ärliga: Vilket inflytande har egentligen Sveriges riksdag på SJ i dag? Ja, vi har lagstiftning runtomkring, och den lagstiftningen har vi kvar oavsett vilken form SJ befinner sig i. Det är det som är det viktiga. Det är SJ:s möjligheter att vara ett fortsatt duktigt järnvägsföretag som är viktigt. Det är

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Ändrad verksamhets-
form för SJ m.m.*

lagstiftningen omkring det som gör att det finns utvecklingsmöjligheter för SJ i det här landet. Men jag tycker också att det är viktigt att redan nu säga – jag kanske återkommer till det – att i den tanke som nu finns att bolagisera SJ finns också att det ska vara ett rent hundra procentigt statligt ägt bolag.

Så till några av de frågor som är förknippade med propositionen. Jag börjar med fordonsförsörjningen. Alltsedan huvudmannareformen tillkom, när våra länshuvudmän fick ansvar för visst järnvägsmateriel, har det alltid varit en diskussion om huruvida SJ har rätt priser när det hyr ut materiele. En del säger att SJ är ovilligt att hyra ut, en del säger att SJ tar hutlöst betalt för att hyra ut eller låna ut järnvägsmateriel. Oavsett hur det förhåller sig kan man ändå konstatera att det inte är en bra situation när en operatör i landet i princip äger allt vagnmateriel.

Det är därför vi från utskottsmajoriteten tycker att det är angeläget att Rikstrafiken, som har fått i uppdrag att utreda och analysera frågan, snabbt återkommer med en för alla parter konkurrensneutral lösning på hur rullande materiel ska upplåtas till de operatörer som bedriver trafik.

Den trafik som ska bedrivas och villkoren för detta är också frågor som finns i propositionen och betänkandet. I den situation som uppstår i och med att SJ ska bli ett bolag – att SJ ska få samma förutsättningar som andra operatörer – ska SJ naturligtvis inte ha några andra fördelar av att det är ett statligt bolag än att det på egna meriter med sina goda kunskaper om järnvägstrafik ska kunna bedriva denna och nå ut över hela landet, så att vi får tillbaka en bra järnvägstrafik även med SJ och att det vinner kanske mer än 40 % av tågresenärerna. Därför är det viktigt att vi uppnår konkurrensneutraliteten mellan operatörerna. Här är det också sagt att regeringen nu är beredd att tillsätta en grupp som ska se över järnvägs- lagstiftningen. Det som vissa i debatten säger, att redan nu avreglera allt, tycker jag är att gå för långt. Låt oss i stället se till att all den infrastruktur som vi t.ex. härifrån har satt pengar i ger resultat, att de huvudmän och de operatörer som finns ute får komma i gång med sina trafiklösningar. Man skulle kunna säga: Låt alla de plantor som satts ute hos olika operatörer och huvudmän blomma upp och visa att det fungerar innan vi går vidare. Därför räcker det med att de utvärderingar som nu pågår både inom Regeringskansliet, Banverket och inom SJ måste få klarna ordentligt innan vi börjar tala om konkurrensen på och om spåret fullt ut.

Det finns också lärdomar att dra av det som har skett med Sydvästen, Citypendeln och andra tågoperatörer, som tidigare togs upp i här debatten. Låt oss analysera också detta innan vi går vidare.

Fru talman! Så över till detta med ”med mera”. Det finns i propositionen ett program med 14 punkter som regeringen i samverkan med transport- och åkerinäringen har arbetat fram. Programmet ska som ett första steg bidra till att vi får en livskraftig svensk åkerinäring. Jag hade inte tänkt att gå in på alla punkter, men jag vill markera utskottets ställningstagande beträffande en punkt.

Det gäller den tredje punkten som handlar om harmoniserad kontroll ute på vägarna. Det är inte anständigt som det är i dag, att nordiska och utomnordiska åkare behandlas på olika sätt. För de nordiska åkarna kan man kräva in bötesbeloppen medan de utomnordiska åkarna kan slippa undan. Detta har utskottet gett regeringen till känna redan för ett par år sedan, men det har inte hänt något.

Därför återkommer utskottet med ett tillkännagivande på den här punkten. Utskottet uttalar att detta är oanständigt, och man kräver en snabbare åtgärd än vad regeringen hittills har föreslagit. Enligt förslaget ska detta lösas i samband med att Schengenavtalet ratificeras år 2005. Det kan utskottet inte ställa sig bakom, utan vi säger att regeringen måste återkomma mycket snabbare.

Fru talman! I övrigt behandlas några motioner i betänkandet som jag kort ska kommentera. De flesta rör taxifrågor, och till dem ska vi återkomma i höst i samband med att regeringen lägger fram ett förslag. Regeringen bearbetar just nu den taxiutredning som nyss har lämnats. Eftersom vi då får anledning att återkomma till dessa frågor tycker vi från utskottsmajoriteten att vi kan lämna dem för tillfället.

Anf. 107 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Vi är fullständigt överens om att SJ är ett bra järnvägsföretag, vilket jag också sade i mitt anförande. Därför tycker jag att det är lite defaitistiskt när Jarl Lander inleder med citatet om att vara eller icke vara. Vår förhoppning är att det ska gå mycket bättre för SJ än vad det gjorde för Hamlet, och det tror jag inte är någon högt ställd målsättning.

Jarl Lander bejaktar egentligen konkurrens och utveckling av företaget genom att det – visserligen successivt, men ändå – ska tränas i den miljö där konkurrens är vägledande för framgång. Vad är det som gör att majoriteten och socialdemokraterna är beredda att tillåta konkurrens bara på det olönsamma nätet? Vore det inte rimligt, precis som Banverket och andra har föreslagit, med en konkurrensutsättning fullt ut? Då skulle man få de genomslag när det gäller ekonomi och effektivitet som konkurrens nästan alltid för med sig.

De dåliga exempel som har anförts här tror jag att vi kan tillbakavisa, vilket också Jarl Lander i och för sig gjorde. Vi ska inte följa exemplet med upphandlingen av Sydvästen, det tror jag att vi är fullständigt överens om.

Sedan tyckte Jarl Lander att vi hade ironiserat över detta med ”med mera”. Om det uppfattades så berodde det kanske på att det var lite känsligt för majoriteten. Men jag tycker att det är en väldigt bra beteckning på vad det innehåller, eftersom det inte innehåller något mer än ”med mera”. Det är en parentes som vi kan gå förbi väldigt snabbt. Men låt oss hoppas att det tillkännagivande som vi nu för andra gången tar upp i utskottet verkligen får regeringens gehör.

Anf. 108 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! SJ har gått från 100 % drift av allt tågresande i landet. Nu är man nere på 40 %. Om inte SJ får samma förutsättningar som andra operatörer här i landet handlar ställningstagandet om att vara eller icke vara kvar som operatör. Det var det som jag försökte att säga.

Det var därför som regeringen och utskottsmajoriteten sade att det nu var dags att gå vidare, vilket också de anställdas företrädare inom SJ säger. De var de som var de första som kom till oss i trafikutskottsgruppen och ville att vi skulle se på möjligheterna att bolagisera SJ för att ge SJ samma förutsättningar.

Att vi gör på det här sättet tycker jag är att bejaka utvecklingen. Men att från detta direkt konkurrensutsätta all järnvägstrafik tror jag inte på,

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Ändrad verksamhets-
form för SJ m.m.*

bl.a. av det skälet att vi bor i ett glest land. Vi är beroende av järnvägstrafiken, men vi är också beroende av att denna kan drivas på ett sådant sätt att det inte kostar dem som åker tåg alltför mycket. Därför behöver samhällsintresset fortfarande finnas kvar i en stor del av järnvägstrafiken.

Då är det vettigt att det som upphandlas som trafik konkurrensutsätts, och så har det varit under en längre tid. Låt oss nu utvärdera de tankar som finns, så kan man kanske ta nästa steg om några år när vi har vunnit större erfarenhet – jag säger kanske.

Anf. 109 LARS BJÖRKMAN (m) replik:

Fru talman! Egentligen är vi överens om ganska mycket när det gäller vad som behöver ändras, men vi har lite olika tidtabeller.

Jarl Lander säger att SJ har gått från 100 % till 40 %, men det är på en skyddad marknad som man har tappat dessa andelar. Och det är inte nog med att man har tappat andelar, man har också fått avskeda folk i den takten. Lite slarvigt kan man säga att ungefär en tredjedel av den personal som man hade i mitten av 80-talet finns kvar, och den är väl trimmad att ta hand om konkurrensfrågorna. Personalen har visat att man inte är rädd för att möta kompetent konkurrens från andra operatörer.

Jag tror att regeringen och socialdemokraterna med bihang är onödigt försiktiga. Om man tolkar det som Banverket säger, ser ju Banverket nödvändigheten av att snabbt ta nästa steg, alltså full konkurrensutsättning.

Jarl Lander hann inte svara på frågorna kring detta med ”med mera” och de tillkännagivanden som utskottet har gjort. Men kan Jarl Lander lova att i varje fall aktivt verka för att vi får ett verkligt genomslag, åtminstone när det gäller tillsynen på våra vägar, så att svenska åkarföretädare – vare sig de är egna åkare eller anställda – behandlas likvärdigt med andra nationers transportörer så att denna diskriminering därmed upphör?

Anf. 110 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Jag börjar med det sista som Lars Björkman var inne på om förutsättningarna ute på vägarna för åkerinäringen. Det är ju inte för inte som jag tar upp frågan här. Det är för att markera att vi är överens i utskottet om att vi inte är tillfreds med den tidigare behandlingen av det tillkännagivande som vi gjorde för två år sedan. Vi förutsätter nu att det kommer ett förslag som är bättre än det svar som vi hittills har fått på den här punkten.

Det är klart att det blir ett upprepande om jag återigen säger: Jag vet att Banverket har kommit med ett förslag, men jag vet också att Banverket, liksom SJ och departementet, funderar vidare i interna utredningar om hur vi kan gå vidare för att utveckla järnvägstrafiken. Regeringen säger i förslaget – och vi från utskottsmajoriteten tillstyrker det – att man ska göra en översyn av järnvägslagstiftningen för att se om man kan få bättre förutsättningar för ett stegvis införande av en sund konkurrens.

Jag tycker att vi kan vänta på dessa utredningar. Vi behöver inte hoppa rakt ut i det okända och säga att allt är avreglerat. Skulle vi göra det, skulle vi snart mista järnvägstrafik på många ställen i det här landet. I stället måste vi slå vakt om att järnvägstrafiken får en vettig utveckling.

Anf. 111 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik:

Fru talman! Jag börjar med att konstatera att det är glädjande att Vänstern står ensam i sin dogmatism.

Det är åtminstone sex olika punkter där jag känner att vi verkligen talar med varandra. Det gäller vagnsparkerna, stationerna, *slot*-tiderna, bokningssystemen, järnvägsdagstiftningen, bolagiseringen och trafikeringsrätten. I de flesta frågor ligger vi väldigt nära varandra. Båda vill vi bolagisera. Men vem ska sedan vara ägare?

Men sedan kommer vi till det som egentligen är den springande punkten, och det är trafikeringsrätten. I anförandet säger Jarl Lander: Låt tusen blommor blomma, eller: Vi vill nu göra lika förutsättningar för SJ och de andra. Samtidigt skapar vi i praktiken bättre förutsättningar för SJ än för de andra.

SJ går från ett läge där man haft en negativ situation till att helt plötsligt få en bättre situation med motiveringen att det ska bli lika. Då är det ju trafikeringsrätten som är problemet. De nya operatörerna äger icke rätt att trafikera de riktigt bra linjerna. Samtidigt säger även utskottsmajoriteten att *slot*-tider borde man kanske kunna titta på, för då skulle man ju kunna värna båda i det här fallet.

Jag är lite nyfiken på varför man så hårt ligger fast vid att inte titta även på trafikeringsrätten.

Anf. 112 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Man ska ju titta på trafikeringsrätten. Det är, som jag säger, järnvägsdagstiftningen som ska ses över, om möjligheterna finns. Men vi kan inte göra det i ett klubbslag här från kammaren. Låt oss nu vänta på de utvärderingar som pågår. Jag säger nu för tredje eller fjärde gången att departementet, SJ och Banverket utreder internt. Låt oss avvakta detta, så vi får en beredning som gör att förslaget blir förståndigt när det väl kommer.

Det är möjligt att detta med *slot*-tider är en sak i det, men det kanske också finns andra lösningar. Men vi får inte radera hela den genomgripande järnvägstrafik som vi har i det här landet. Vi kan inte låta det bli någon form av russinplockning, så att vissa kommer in och tar hand om den lönsamma trafiken och vi sedan med skattepengar ska driva övrig järnvägstrafik. Det är möjligt att det går att finna lösningar. Men eftersom vi inte har dem i dag, så låt oss avvakta de interna utredningarna som pågår.

Anf. 113 MAGNUS JACOBSSON (kd) replik:

Fru talman! Det är ju det som pågår just nu, nämligen russinplockning. Det är bara det att vi låter SJ plocka russen.

Vad gäller godstrafiken är det hyfsat fri konkurrens. Vi har nya operatörer som får jobba framför allt på länsnivå. Men när det gäller de stora linjerna – ja, då sparar vi russen och låter dem gå till SJ. Det gör att målet, som är helt uppenbart i anförande, proposition och betänkande, nämligen att SJ ska få lika förutsättningar, når vi inte. Vi når resultatet att SJ får bättre förutsättningar, att SJ äger rätt att plocka russen. Det är det som är bristen.

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Ändrad verksamhetsform för SJ m.m.

Anf. 114 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Jag vet inte om Jacobsson missuppfattar mig, för det jag säger om russinplockning är ju kopplat till kd:s förslag om att man helt och hållet ska öppna för konkurrens på sträckorna Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö osv. Där ska man låta de andra operatörerna komma och plocka russen.

Vad vi föreslår i betänkandet är att det i första läget under den upphandlande verksamheten inte med säkerhet ska vara SJ som får tillbaka trafikeringsrätten t.ex., utan SJ blir som en operatör bland alla andra operatörer på upphandlad verksamhet.

I det här lilla landet behöver vi också en genomgående järnvägstrafik. Vi har ansett att den ska SJ bedriva tills vidare för att vi ska ha en genomgående tågtrafik. Så länge SJ, svenska statens och alltså vårt eget bolag, kan sköta detta – och vi förutsätter att SJ är duktiga på det, för i internationellt perspektiv är SJ ett av Europas bästa – kan SJ ha kvar den verksamheten. Men under tiden som detta pågår, låt oss då få utvärderingarna gjorda om det går att finna andra former. Då gäller det inte bara Sverige, utan då gäller det också att anpassa detta internationellt i första läget.

Anf. 115 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! I den här debatten, till skillnad från den föregående, är det lätt att känna sympati för många av de resonemang som Jarl Lander för om konkurrensneutralitet, att konkurrens ska gälla fullt ut, att SJ inte ska ha några fördelar bara för att det är ett statligt bolag osv. Men debatten om att vara eller inte vara får väl Jarl Lander ta med sina samarbetspartier, åtminstone det till vänster, som absolut inte vill rucka på SJ:s ensamrätt över huvud taget. I den meningen är Jarl Lander mer enig med oss i oppositionen än med sitt vänstra samarbetsparti.

Jag har några frågor till Jarl Lander som snuddar vid de som Lars Björkman och Magnus Jacobsson har varit inne på, nämligen detta med russinplockning, om vi nu får använda det uttrycket. Vilken politisk linje står Socialdemokraterna för långsiktigt? Delar Jarl Lander uppfattningen att det i längden inte är rimligt att ha kvar en modell i en avreglerad värld där SJ fortsatt ska ha något slags ensam trafikeringsrätt? Är den långsiktiga målsättningen hos Socialdemokraterna att faktiskt skapa mångfald på hela järnvägsnätet, oavsett alla utredningar som ska klara ut det ena eller det andra? Vilken politisk linje står Socialdemokraterna för i det avseendet?

Anf. 116 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Först, Sven Bergström, tror jag nog att det är nödvändigt att vi i Socialdemokraterna säger att vi nu står vid ett vägskäl. Det handlar om framtid eller inte framtid för SJ, alltså att vara eller inte. Vissa krafter vill inte bolagisera, andra krafter vill privatisera och nästan slå sönder förutsättningarna för SJ. Därför håller vi oss på en någotsånär lugn nivå och säger att det här får vi utvärdera ytterligare för att kunna ta klar ställning till.

Jag ser inte att det i dag är så många som åker tåg att man kan öppna marknaden fullständigt. Det skulle bli ännu värre inom järnvägsmarknaden, misstänker jag, än vad det har blivit inom flygmarknaden, som

helt blev avreglerad. Vilka priser skulle vi i så fall ha på de lågtrafikerade linjerna i det här landet jämfört med de högtrafikerade linjerna runt Mälardalen?

För att få en bra utvärdering av detta pågår det – jag säger det för femte gången – utvärderingar inom Regeringskansliet, inom SJ och inom Banverket. Låt oss avvakta dessa och de förslag som regeringen lägger fram med anledning av dessa.

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Ändrad verksamhets-
form för SJ m.m.*

Anf. 117 SVEN BERGSTRÖM (c) replik:

Fru talman! Jag spårar en betydande kluvenhet i Jarl Landers resone-
mang i alla fall. Jag trodde att vi skulle kunna vara överens om en avre-
glering och om att sikta mot en ökad mångfald, men att det självklart ska
ske i ordnade former, som jag brukar säga, stegvis och med långsiktighet.
Jag kan försäkra att Jarl Lander har starkt stöd från Centerpartiet för att
vi självfallet inte ska slå sönder SJ. Det är en väldigt stor tillgång som vi
ska ta vara på och låta utvecklas på bästa sätt. Men jag har uppfattat
signalerna från SJ-ledningen och SJ-styrelsen själva att de bejakar och
välkomnar en konkurrensutsättning, för det kommer att visa att SJ är ett
väldigt duktigt tågtrafikbolag som kan bedriva järnvägstrafik på ett fram-
gångsrikt sätt. Det är ju det slutgiltiga beviset för dem, när de får tävla
med andra på lika villkor, att de faktiskt klarar av att bedriva trafik.

När det gäller olönsamma linjer kan man självklart även på en avre-
glerad marknad framgent klara ut det genom upphandling, precis som
man i dag handlar upp det som betraktas som olönsamma linjer. Men att
SJ ska klara vissa olönsamma linjer genom att, igen, plocka russen ur
kakan är inte någon särskilt bra modell. Då vore det bättre att säga att ett
antal linjer får vi handla upp, och vi ser att det är en kostnad som vi får
ta.

Men det vore ändå välkommet om Jarl Lander och Socialdemokrater-
na kunde ge besked om att det inte är rimligt långsiktigt att låta SJ ha
kvar trafikeringsrätten, några godbitar, för att kompensera annat.

Anf. 118 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Jag skulle vilja säga att vi ska se till att vi har en bra
järnvägstrafik i det här landet – förhoppningsvis över hela landet. Om det
sedan är SJ som bedriver den eller om det är andra operatörer som gör
det kan jag inte svara på i dag. Jag vill avvakta de utvärderingar, säger
jag för sjunde gången, som pågår inom Regeringskansliet, Banverket och
SJ.

Anf. 119 MIKAEL JOHANSSON (mp):

Fru talman! Nu gäller debatten ett antal frågor kring järnvägen. Om
jag börjar med ändrad verksamhetsform för Statens Järnvägar, dvs. bola-
gisering av SJ, så vill jag inleda med olika uttryck som har använts under
tidens gång för att beskriva SJ. Ett är: ”SJ, SJ gamle vän, festligt att du
lever än...” Så tror jag att texten går på den låt som Stefan Demert sjöng
på den gamla goda tiden.

Ett annat epitet är att SJ är hela svenska folkets järnväg. Detta käcka
epitet gäller inte längre. Från årsskiftet har SJ mindre än 40 % av antalet
tågresor, eller med ett annat mått mätt drygt två tredjedelar av antalet

personkilometer. Nu ska väl det justeras i viss mån med anledning av händelseutvecklingen på Västkustbanan och tågbolaget Sydvästen.

Bolagiseringen syftar till att SJ ska kunna stå väl rustat inför den konkurrensutsättning som nu gäller och inför vad som komma skall. Detta är något som Miljöpartiet ser som positivt. Det gäller både bolagiseringen och konkurrensutsättningen.

Vad gäller ändringar i förordningen om statens spåranläggningar, dvs. trafikeringsrätten, så går det att konstatera att en del absurditeter har uppstått i samband med det nya läge som gäller i övrigt på järnvägsområdet. I nuläget har SJ möjlighet att dels bedriva parallell trafik med den upphandlade trafiken, dels återta trafikeringsrätten efter att avtalstiden för upphandlad trafik löpt ut genom att hävda att trafiken åter kan bedrivas på kommersiella grunder. Denna situation motverkar självfallet att nya aktörer vågar göra satsningar. Inriktningen på regeringens arbete går ut på att inskränka SJ:s trafikeringsrätt för att motverka dessa absurditeter och att se över ett flertal liknande frågor som rör effekterna av SJ:s trafikeringsrätt.

Sedan har vi fordonsförsörjningen inom järnvägssektorn, dvs. frågan om ett eventuellt statligt vagnbolag. Hur har t.ex. Tågkompaniet fixat fram vagnar till nattågstrafiken? Det har hyrt av SJ, och så ska det fortsättningsvis kunna fungera ett tag till. Inriktningen går ut på att operatörerna ska fixa sina vagnar och lok själva i framtiden, men innan längden på avtalstider för upphandlad trafik är utredd ska det fungera enligt exemplet.

Grundfrågan var från början om ett vagnbolag med staten och trafikhuvudmännen skulle inrättas och hyra ut det rullande materialet till dem som ska köra trafiken. I och med att en del trafikhuvudmän tillsammans med Adtranz AB bildat ett vagnbolag har regeringen slagit den statliga inblandningen ur hågen. Det tycker jag är riktigt. Det bör vara den som kör tåg som fixar sitt eget material, antingen genom att äga eller hyra.

Det som också tillhör tågområdet är stationer och övriga gemensamma funktioner. Vad skulle hända om SJ gjorde sig av med alla stationer? Vem ska driva vänthallen eller biljettförsäljningen? Det är ytterst väsentligt att dessa utrymmen även fortsatt kan garanteras för dessa ändamål och att detta kan ske på ett konkurrensneutralt sätt gentemot alla operatörer. Därför behöver detta ytterligare analyseras.

Det som dock saknas i regeringens proposition är när i tiden regeringen har tänkt återkomma till riksdagen med förslag kring nämnda områden. Det är visserligen en hel del utredningar som ska göras, och vi får väl ge oss till tåls med slutsatser och förslag från regeringen. Men jag vill deklarera att det inte får ta alltför lång tid. Det händer saker på järnvägsområdet, och det ska hända saker på järnvägsområdet, för att utveckla och få fram mer och bättre tågtrafik i hela landet. Då är tidsaspekten för händelserna viktig. Jag hoppas att regeringen kan presentera förslag kring trafikeringsrätt, fordonsförsörjning, stationer, biljettförsäljning m.m. redan till nästa vår.

Det finns ytterligare en fråga i den proposition som betänkandet omfattar. Den redovisas som ett transport- och näringspolitiskt program för svensk åkerinäring. Regeringen vill medverka i arbetet för en livskraftig svensk åkerinäring. Regeringen har därför antagit ett handlingsprogram som kräver fortsatt samverkan mellan många olika parter. Programmet

innebär en redovisning av planerade åtgärder på kort och längre sikt inom bl.a. skatteområdet, kontroll av yrkesmässig trafik, kvalitetssäkring och kompetensutveckling.

Programmet innehåller inga konkreta åtgärder för tillfället, utan regeringen vill bara redovisa vilket ”kraftfullt” initiativ den har tagit. Den inriktning som beskrivs kan med väldigt snälla ögon ses som inte alltför negativ. Men tar jag på mig miljöpartiglasögonen så kan jag med lätthet måla – ja ... – på väggen.

Regeringen är i sina intentioner, som lyser igenom, helt inne på att stötta åkeribranschen enbart ekonomiskt. Det är absolut inte i enlighet våra förslag på t.ex. skattesidan, som syftar till förändrat miljöbeteende så att hållbar ekologisk utveckling kan uppnås. Åkeribranschen behöver nämligen både ekonomiskt och miljömässigt långsiktiga spelregler. Detta tänker vi inom Miljöpartiet arbeta för, och vi kommer att påverka regeringen i denna riktning innan eventuella konkreta förslag presenteras för riksdagen.

Med detta yrkar jag bifall till hemställan i betänkandet och avslag på reservationerna.

Anf. 120 STURE ARNESSON (v):

Fru talman! Först ber jag att få yrka bifall till reservationerna 1, 4 och 10.

Under 1990-talet vann BK-Tåg och andra privata bolag några upphandlingar av spårburen länstrafik. Längre rörde det sig om begränsade volymer, och SJ hade kvar sin dominerande ställning. Men strax före millennieskiftet började A-train köra sin tågpendel till Arlanda.

Den 6 januari i år tog det fransk-engelsk-småländska bolaget Citypendeln över pendeltågstrafiken i Stockholm. Den 10 januari tog samma ägarkonstellation över trafiken på Väst kustbanan. Tågkompaniet tog över sovrvagnstrafiken på övre Norrland. BSM tog över Vättertågen Nässjö–Skövde. Senare har BK-Tåg övertagit Kinnekullebanan och Tågkompaniet länstågen runt Gävle.

Låt oss nu se hur dessa operatörer har lyckats. Spåren förskräcker. Inte ens under de bistraste snövintrarna på 1900-talet tror jag att tågresenärerna i landet har haft det så besvärligt som denna vår. Dogmatism, talar Magnus Jacobsson om – när inte tågtrafiken fungerar!

Kaoset i pendeltågstrafiken i Stockholm och det förakt som ansvariga politiker i SL:s styrelse har visat resenärerna saknar motstycke. Insatstågen i Stockholm lyser fortfarande med sin frånvaro. Halvtimmestrafik kommer att råda under stora delar av sommaren, entimmestrafik på kvällar och helger. Visserligen har nynäshamns- och gnestaborna äntligen fått tillbaka sina tåg, men inte under helgerna. Städningen är under all kritik. Klottersaneringen hinner man inte med. SJ har fått ställa upp och hjälpa Citypendeln att göra vettiga arbetsscheman för personalen. Citypendeln har inte ens vetat var de enskilda tågseten befunnit sig – trots att de inte går längre norrut än Märsta och Kungsängen.

Sydvästen gick i konkurs, och SJ fick gå in och ta tillbaka trafiken för några veckor sedan. Så bra att SJ fanns och att SJ ställde upp! Sydvästen visste mycket väl att de riskerade att förlora trafiken efter ett år, för då skulle det bli ny anbudsgivning. SJ vill nu göra en storsatsning Oslo–Köpenhamn på kommersiella grunder. Har vi då ett bolag som Sydväs-

Prot.

1999/2000:119

30 maj

Ändrad verksamhetsform för SJ m.m.

ten, som skulle ha legat kvar på linjen Göteborg–Malmö, vad hade det då blivit av den storsatsningen?

Den engelske delägaren i Citypendeln och Sydvästen har dragit sig ur efter att ha förlorat 60 miljoner på affären. Orsaken beskrivs av engelsmännen vara den svenska arbetslagstiftningen, som blev en chock för dem. Sämre trygghet, semester och pensioner för personalen ska tydligen bidra till samhällets vinst.

Enligt dem som förespråkar avreglering är vitsen med en upphandling att samhället ska spara pengar. Enligt SKTF förlorade Stockholmspendlarna 100 miljoner kronor i förlorad arbetsförtjänst den första månaden. SL är varje månad berättigat till skadestånd från Citypendeln. Jag vet inte om Citypendeln har haft råd att betala det skadeståndet. Men att folk tröttnar och tar bilen till sina jobb, kan det vara någon vinst för samhället och miljön? Hur lång tid kommer det att ta innan tusentals människor får tillbaka förtroendet för kollektivtrafiken?

Kristina Johansson bor i Mölnbo, tre mil väster om Södertälje, och jobbar i centrala Stockholm. Hon säger:

Jag stiger alltid upp kvart över fem på morgonen, och när det var som värst med pendeltågen var jag på jobbet först halv elva. När jag väl kom hem på kvällen var jag så uppstressad och trött efter att ha trängts och väntat på tåg i flera timmar att jag knappt orkade med barnen.

De franska ägarna i Citypendeln är ett konsortium av ett dotterbolag till SNCF, den statliga franska järnvägen, och CGEA, det bolag som äger Connex och Linjebuss. Det innebär att CGEA, med franska staten bakom sig – för övrigt med en kommunist som transportminister, Per-Richard Molén, och helt ovillig att avreglera den franska tågtrafiken – under olika namn är operatör för hela SL:s spårbundna trafikverksamhet: tunnelbanan, Saltsjöbanan och snabbspårvägen via Connex, Roslagsbanan via Linjebuss och pendeltrafiken via Citypendeln. Detta betraktar jag som ett privat monopol. Är det något vi ska sträva efter?

BSM har efter ekonomiska svårigheter köpts upp av BK-Tåg. Vid den stora gasoltagurspårningen i centrala Borlänge fördes loket av en timanställd, berusad förare från BSM. Enligt källor inom SEKO-Trafik hade föraren de senaste veckorna före olyckan haft en helt oacceptabel arbetstid, på mer än 60 timmar per vecka. Är det detta vi vill ha?

Enligt personal på Räddningsverket i Karlstad var ventilerna på vagnarna så deformerade att det bara var någon centimeter från en fullständig katastrof, mitt i centrala Borlänge. Vad händer när skadeståndskraven för saneringen börjar komma? Blir det en ny konkurs? Vem förlorar då? Jo, samhället förlorar. Sade vi inte nyss att samhället skulle vinna på avregleringen?

Än i dag är inte bokningssystemen samkörda. Jag kan inte köpa en biljett på SJ från Borlänge till Gällivare.

En uppsplittring av järnvägsnätet på många banor som trafikeras av olika operatörer medför koordineringsproblem av många slag. Sverige bör undvika att hamna i samma situation som man har i Storbritannien, med 25 privata järnvägsbolag. Resekostnaden har också höjts för de resenärer som måste åka på olika linjer. Det har blivit svårt att köpa biljett samt att få information.

Bolagisering av SJ kanske är nödvändig för att SJ ska kunna konkurrera med de privata tågoperatörerna på lika villkor. Men det innebär att

svenska folket får mindre inflytande över verksamheten och svårigheter för oss att styra verksamheten mot de transportpolitiska målen. SJ har alltmer satsat på affärs- och tjänsteresenärer. Genom bolagiseringen finns risk för en ytterligare klassuppdelning.

Vänsterpartiet föreslår en time-out i alla dessa frågor. Låt oss besinna oss lite grann, utvärdera vad som skett och diskutera hur framtiden ska se ut. Innan den konsekvensanalysen har genomförts menar Vänsterpartiet att inga ytterligare upphandlingar bör göras, och följaktligen är det heller inte så bråttom med SJ:s bolagisering.

Och, mina vänner på den borgerliga sidan, ni som vill ha en fullständig avreglering av tågtrafiken! En fullständig avreglering av tågtrafiken när det gäller persontrafik finns ingenstans i världen. Låt oss tänka över detta lite grann innan vi bestämmer någonting sådant!

Anf. 121 JOHNNY GYLLING (kd):

Fru talman! Mitt anförande handlar om regeringens transport- och näringspolitiska program för den svenska åkerinäringen.

Jag yrkar bifall till reservation 9.

Hur står det då till i denna näring just nu? Jag skulle rekommendera näringsministern, om han hade varit här i kammaren, att läsa reportaget i Svensk Åkeritidning nr 6 i år om de svenska åkare som nu måste tacka nej till körningar på Finland. Där framgår tydligt att trots svenskarnas miljömotorer och miljöbränslen slås de ut av kostnadsskäl. Vad detta betyder för miljön kan vem som helst räkna ut.

Trafikutskottet är överens med regeringen om att det är viktigt med en svensk, konkurrenskraftig åkerinäring. Det är bra att regeringen talar med åkerinäringen, och det är ett hälsotecken att det här handlingsprogrammet äntligen kommit fram. Men vi kristdemokrater saknar flera konkreta åtgärder, som är av brådskande karaktär:

- Dieselskatten på miljöklass 1 bör återställas. Miljön kommer att tjäna på detta, eftersom MK1-dieseln har lägst svavelhalt i Europa. Vänsterpartiet vill höja skatten ytterligare med 50 öre. Då kan man säga *goodbye* till svensk åkerinäring.
- Arbetsgivaravgifterna bör sänkas främst för småföretagen. Av landets ca 12 000 åkerier är mer än hälften enbilsåkare.
- Bilinspektörerna måste få fortsätta sin kontrollverksamhet utan att Vägverket drar ned pengarna till polisen. Varför ingriper inte regeringen här? Hur kan ni socialdemokrater tillåta att Vägverket halverar pengarna till Bilinspektionen?
- Bötessystemet måste reformeras så att polisen har rätt att kvarhålla lagbrytare tills böterna är betalda. Kanske det blir fart på regeringen nu efter ytterligare ett tillkännagivande? Där är hela utskottet enigt. Det är värt en eloge till er i majoriteten att ni skärpte tonen mot regeringen i den här frågan.
- Vägarna måste rustas upp. Vi kristdemokrater har lyssnat på varningsklockorna och omprioriterat i vår skuggbudget.

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Ändrad verksamhets-
form för SJ m.m.*

Fru talman! Jag vill avslutningsvis säga någonting om min motion om bussförarnas arbetsvillkor. Den motionen har behandlats välvilligt av utskottet. Ett tillkännagivande till regeringen hade naturligtvis varit det bästa svaret. Men utskottet förutsätter – enligt min motion – att regeringen arbetar inom EU för mer humana arbetstidsregler samt att huvudmännen för kollektivtrafik ställer krav på god personalpolitik vid upphandling. Därför har jag valt att inte reservera mig utan skrivit ett särskilt yttrande i betänkandet. Detta är en viktig fråga, och jag väddar till alla som kan påverka att ställa höga krav på bussförarnas, och även andra yrkesförares, arbetsvillkor.

Fru talman! Allra sist vill jag, med tanke på den debatt som hölls nyss om avreglering, upphandlingar, arbetsmiljö och arbetstider, berätta om när jag själv arbetade som bussförare på 80-talet, anställd av just Statens järnvägar. Då var det tillåtet för SJ att förlänga våra arbetspass med en timme utöver vad som stod i den vanliga arbetstidslagen. Det är inte alltid bra, Sture Arnesson, med statligt monopol.

Anf. 122 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Stig Eriksson ska efter mig prata om svensk åkerinäring, så jag ska försöka hålla mig kort när det gäller de positiva saker vi vill göra för svensk åkerinäring. Men jag kan inte låta bli att kommentera det som sades om 50-öringen och undra hur Johnny Gylling menar att vi ska lösa de problem av framför allt hälsokaraktär som dieselavgaserna ger upphov till.

Vi hade ett miljöseminarium i trafikutskottet, där det visade sig att de små partiklar som uteslutande kommer från dieselavgaserna – mindre än 2,5 mikrometer – till mycket stor del är ansvariga för den utveckling av cancer som sker i tätorterna. De som i sin arbetsmiljö också exponeras för dieselavgaser är extra utsatta.

Beräkningar har gjorts som visar att dessa avgaser dödar fler än vad som årligen omkommer i trafikolyckor i Sverige, och det var det som motiverade majoritetens beslut att höja dieselskatten med 50 öre – en höjning som egentligen bara är en början – för att man ska kunna få detta bränsle att ta de kostnader som det ger upphov till.

Det är klart att det då blir dyrare för åkeriägarna eller för alla som tankar diesel i Sverige. Men tycker Johnny Gylling verkligen inte att det är värt det, för att bespara oss ytterligare utveckling av cancer hos befolkningen i Sverige?

Anf. 123 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! När det gäller koldioxidutsläppen kommer ungefär 40 % från vägtrafiken. Men på Vänsterpartiet låter det ofta som att 100 % kommer från dessa lastbilar.

När det gäller svavel är den allra största delen nedfall som kommer från andra länder till Sverige. Vi har alla fabriker som spyr ut svavel. Vi har dåliga oljepannor i hushållen. Vi har gräsklippare som orsakar utsläpp. Men det är alltid lastbilarna som är den stora miljöboven.

Fru talman! Om man sänker priset på miljöklass 1-diesel skulle – och det kan vem som helst räkna ut – många fler åkare tanka här i Sverige i stället för t.ex. på andra sidan Östersjön. Det skulle innebära att de utsläpp som vi fick här i Sverige från dessa lastbilar skulle vara betydligt renare – jag säger inte ofarliga, men betydligt renare – än i dag. Detta är enkel matematik. Vänsterpartiets förslag att höja dieselskatten motverkar det syfte som partiet säger sig ha.

Ignorerar vi då miljöproblemen? Nej, verkligen inte. Det finns partikelfällor som kan fanga upp de små partiklar som Karin Svensson Smith tog upp. Det finns nya bränslen. Etanolblandning är mycket bra, och det ska vi jobba för. Det finns transportsamverkan, IT för bättre logistik och effektivare fordon. Ni vill t.ex. ha mindre lastbilar i Sverige. Det tycker jag är märkligt. Då blir det ännu värre med miljön.

Det finns mycket att göra. Jag förstår inte varför Vänsterpartiet vill straffa ut de svenska åkarna. Lastbilen måste ju finnas, eller vill inte ni ha frukt levererad till butiken dagligen som alla andra?

Anf. 124 KARIN SVENSSON SMITH (v) replik:

Fru talman! Självklart vill vi det. Men det som har hänt på godstransportområdet är ju att lastbilstrafiken i princip har tagit hela ökningen av godstransportvolymen. Den har ökat med närmare 200 % i Europa sedan 1970. Däremot har järnvägens andel av godstransporterna legat still eller minskat. Ska vi jämföra miljökonsekvenser är det ju det som är det intressanta. Dieselskatten och kostnaderna för att transportera på väg täcker inte miljökostnaderna. Det innebär att vi andra subventionerar detta.

Nu har man upptäckt detta i Norge, så där har man faktiskt högre dieselskatt än vad man har i Sverige. Norrmän åker över till Sverige och tankar, och det har lett till att man måste begränsa den volym som tas in från Sverige till Norge. Jag tycker att det är pinsamt att de tar mer ansvar för miljön än vad vi gör.

Vi talade om var de cancerogena ämnena kommer ifrån. Vi har en kemikalieutredning som har konstaterat att 90 % av alla cancerogena ämnen, klass 1 och 2, kommer från bränslen med fossilt ursprung. Just därför är diesel det mest intressanta i sammanhanget. Det är där partiklarna finns. Även om man inför partikelfällor tar de inte allt i sammanhanget.

Johnny Gylling påstod att Vänsterpartiets hållning var ”Goodbye, svensk åkerinäring”. Detta är ett falskt påstående. Vi vill värna om det som är bra i svensk åkerinäring. Vi vill förstärka villkoren på en rad sätt, som kommer att presenteras närmare.

Faktum är att SIKA:s utredning visar att svensk åkerinäring har tagit fler marknadsandelar utomlands än vad den har förlorat i Sverige. Antalet konkurser för svenska åkerier har gått ned.

Men vi vill att åkerinäringen också tar ansvar för miljö och hälsa, och det vet vi att flera åkerier själva är inne på. Det gäller att understödja det genom att inte subventionera bränslen på ett felaktigt sätt. Det tycker jag att kristdemokraterna borde vara överens med oss om.

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Ändrad verksamhets-
form för SJ m.m.*

Anf. 125 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Effekten av Vänsterpartiets idéer skulle bara vara att svenska åkare antingen fick lägga ned sin verksamhet i större utsträckning eller flytta sina åkerier utomlands och sänka sina kostnader därigenom. Lastbilarna kommer att fortsätta att rulla i Sverige, men det kommer att vara sämre bilar, sämre bränslen och förmodligen sämre kvalitet på transportererna.

Fru talman! Vi kristdemokrater tror inte på idén att staten ska styra transportpolitiken på så vis att man ska tala om för företagen vilka transporter de ska använda. Vi vet att vår industri i dag i Sverige söker lösningar som är bättre för miljön. Man söker samverkan mellan de olika transportslagen, och man ställer stora krav när det gäller miljöcertifiering, t.ex., på åkarna.

Det var det exemplet jag visade från åkeritidningen. Det finns svenska åkare som har miljöcertifikat och som använder det bästa bränslet som finns att få tag på. Trots detta får flera av dem nu lägga av på grund av att kostnadskonkurrensen är för stor. Vänsterpartiets politik skulle alltså bara leda till att lastbilar som rullar i Sverige blir smutsigare än dem vi har i dag, och det kan vi inte ställa upp på.

Anf. 126 STIG ERIKSSON (v):

Fru talman! Av naturliga skäl har den hittillsvarande debatten till stor del handlat om bolagisering av SJ samt villkoren för att bedriva järnvägs- trafik på statens spåranläggningar. Jag kan däremot inte låta bli att uttrycka min förvåning över den entusiasm som de borgerliga partierna visar för en fullständig avreglering av den svenska järnvägstrafiken. Det känns som om vi var på två olika besök när utskottet var i England under fjolåret just för att studera avregleringen av järnvägen – en minst sagt skakig upplevelse.

Jag vill efter detta korta inlägg om järnvägen gå över till att säga några ord om regeringens handlingsprogram för åkerinäringen. Vänsterpartiet tycker att det är bra att regeringen tar upp frågan om svensk åkerinäring, och vi finner det angeläget att medverka till en livskraftig svensk åkerinäring, som har en ekologiskt hållbar utveckling som ett rättesnöre. Åkerinäringen är, Johnny Gylling, och kommer i stora delar av vårt land att vara en betydelsefull transportör.

Vi har därför i vår motion T13 försökt belysa en del åtgärder som vi anser vara viktiga komplement till det av regeringen föreslagna handlingsprogrammet.

Jag vill här ta upp ett resonemang kring tre viktiga frågor i vår motion, som syftar till att stärka den svenska åkerinäringen, nämligen om- lastningsstöd, kilometerskatt och påföljd vid lagöverträdelser.

Jag tror att alla partier är överens om att ett bra underhåll på vägarna måste till för att svensk åkerinäring ska kunna bli så effektiv som möjligt. Men detta ter sig omöjligt om inte riksdagen och näringen går hand i hand. I dag fäktas vi om vem av oss här som kan erbjuda de största bidragen till vägarna, samtidigt som vi vet att det krävs betydligt högre summor än vad något parti föreslår. Enbart ökningen av den tunga trafiken med ca 5 % årligen kommer att kräva betydande belopp för vägunderhållet. I en utredning från American Association of State Highways, USA:s motsvarighet till det svenska vägverket, visar att en 36 ton tung

lastbil sliter lika mycket på vägen som 9 600 personbilar. Därför anser Vänsterpartiet att man tillsammans med näringen måste se över möjligheterna att minska de onödiga transporter med lastbil på framför allt de långa avstånden.

Av den anledningen anser Vänsterpartiet att det är dags att införa någon form av omlastningsstöd som ger ett incitament för att föra över långväga transporter till järnväg och sjöfart. Detta skulle få till följd att den lokala åkerinäringen stärks. De korta transporter stärks samtidigt som vi avlastar vägnätet och minskar miljöbelastningen.

Det som hittills varit stötestenen vid omlastning är att denna tar tid, men omlastningstekniken har utvecklats och utvecklas, och vi anser det vara viktigt att ytterligare resurser skapas för ett fortsatt forskningsarbete kring kombitrafik. Med ett omlastningsstöd i enlighet med vårt förslag kan man också komma en bit på vägen mot att använda varje transportslag där det är som allra bäst.

Den andra frågan gäller att Vänsterpartiet anser att införandet av en kilometerskatt åter bör aktualiseras. Vägslitaget är mer direkt proportionerligt mot körda kilometer än förbrukningen av drivmedel. För att detta ska bli möjligt måste Sverige verka för att man inom EU inför kilometerskatt men också för att det tas beslut om att varje lastbil ska vara utrustad med en GPS-mottagare. En sådan mottagare gör det möjligt att avläsa hur långt man färdats och i vilket land. En kilometerskatt kan naturligtvis utformas på en rad olika sätt. Redan nu aviserar flera europeiska länder, exempelvis Tyskland och Schweiz, att man vill införa en kilometerskatt under 2002.

Utöver omlastningsstöd och kilometerskatt måste påföljderna för lagöverträdelse skärpas. Detta berörs i betänkandet, och det är bra. Det kan och får inte vara så låga bötesbelopp för lagöverträdelse att oseriösa åkare kan kalkylera med böter och ändå klara transporter. Vi måste få stopp för åkare som struntar i att efterleva kör- och vilotider eller i att säkra laster. Om seriösa svenska åkare inte ska diskrimineras måste också rätten att indriva böter vid vägkanten eller att om så är nödvändigt beslagta fordon ingå i polisens arsenal av åtgärder.

För att förslagen ska få effektivitet krävs resurser till att kontrollera efterlevnaden. I detta sammanhang anser vi det vara av vikt att omfattningen av bilinspektörernas verksamhet inte minskar. Arbetet härför måste påskyndas och får inte stanna i någon utredning.

Fru talman! Detta var tre synpunkter hämtade från Vänsterpartiets motion T13, som vi anser vara viktiga komplement till regeringens samlade strategi för att möjliggöra en stark svensk åkerinäring som står för en ekologiskt hållbar utveckling samtidigt som de bidrar till att säkra jämförbara villkor mellan svensk åkerinäring och den alltmer ökande utländska trafiken.

Anf. 127 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! På några punkter kan jag hålla med Stig Eriksson. En sådan som jag tycker att det är mycket bra att man lyfter fram gäller bilinspektionerna och trafikkontrollerna. Om detta är vi helt överens, och det finns en stor enighet i utskottet om att detta ska trappas upp. Jag hoppas också verkligen att så sker.

Prot.
1999/2000:119
30 maj

*Ändrad verksamhets-
form för SJ m.m.*

Men låt mig ställa en fråga om en sak som jag inte begriper i er motion. Ni säger att ni vill sänka längden på lastbilsekipagen. Om jag tolkar det rätt ska man i Sverige bara få köra med ekipage om högst 18 meter i stället för högst 25 meter. Kan Stig Eriksson förklara för mig hur detta kan förbättra miljön?

Ni säger vidare att ni vill föra över mer trafik från vägarna till järnväg, medan vi menar att man från industrins sida försöker göra detta om det finns möjligheter. Ett exempel på hur svårt det kan vara är Stora Ensos projekt, som vi har talat om vid tidigare tillfällen. Man har satsat 1 miljard på nya lastbärare, men Banverket har inte pengar till att höja järnvägens bärighet, så det fungerar inte. Ni kan påverka regeringen att ta fram de pengarna. Detta är inte så lätt.

Jag vore tacksam om Stig Eriksson kunde svara på det här.

Anf. 128 STIG ERIKSSON (v) replik:

Fru talman! Jag ska göra ett gott försök att besvara Johnny Gyllings frågor. Det är bra att vi är överens om bilinspektörer och att hela utskottet är enigt när det gäller påföljderna för lagöverträdelser. Jag tycker att det är en styrka.

Johnny Gylling tar upp vårt förslag att regeringen bör se över och få i uppdrag att återkomma när det gäller längden på bilekipagen. Detta måste, Johnny Gylling, ses som en del av förslaget om omlastningsstöd. Tanken är att vi med ett omlastningsstöd ska minska det antal bilar som behövs för långväga transporter. Vi behöver färre stora bilar om vi i stället stärker de korta transporterna till järnväg eller till hamn.

Vi anser också, Johnny Gylling, att den tunga trafiken måste minska. Vi har också problem med att klara vägunderhållet.

Det sista som Johnny Gylling tar upp är Stora Ensos problem med att köra gods på järnvägen. Ja, det är ett problem. Så här får det inte vara. Vi måste också klara att förbättra järnvägens bärighet.

Anf. 129 JOHNNY GYLLING (kd) replik:

Fru talman! Jag ville med min fråga visa att det här inte är enkelt. Man kan inte bara besluta om att föra över trafik från det ena transportslaget till det andra. Stora Ensos järnvägsprojekt är bara ett exempel, och jag hoppas verkligen att också ni i Vänsterpartiet trycker på för att det ska bli genomfört.

Enligt min mening har järnvägen långt kvar innan den kan ta emot det gods som den skulle kunna tänkas ta över. Som ett konkret exempel kan jag nämna att vi varje vecka till Sverige får en båtlast med bananer till Göteborgs hamn. Den båtlasten gör att Stig Eriksson och jag kan köpa färska bananer i butiken. Från Göteborg går förvisso en del av transporterna vidare med tåg, men det allra mesta går med bil.

Fru talman! Jag förstår fortfarande inte hur man kan hjälpa miljön genom att minska storleken på bilarna.

Anf. 130 STIG ERIKSSON (v) replik:

Fru talman! Johnny Gylling säger att järnvägen har mycket kvar innan den kan klara alla transporter som den skulle kunna utföra. Ja, därför måste vi lite grann balansera diskussionerna om hur vi ska satsa pengar. Det är kanske så, Johnny Gylling, att inte alla pengar kan gå till nya

motorvägar eller till vägunderhåll. Det finns en del att göra på järnvägen, för järnvägen är trots allt när det gäller miljön en viktig sida att satsa på när det gäller transporter.

Prot.
1999/2000:119
30 maj

Anf. 131 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Fru talman! Jag vill börja med att instämma i det yrkande Lars Björkman har gjort i betänkandet. Jag ska inte gå in i detaljfrågor i avsnittet ”m.m.”, men jag känner nödvändigheten av att friska upp minnet från den debatt vi hade i fjol, nämligen den 19 maj då vi debatterade yrkestrafiken.

Jag påtalade då med frustration – ny riksdagsledamot som jag var – att det inte fanns någon som helst handlingskraft från majoritetens sida för att förbättra konkurrenssituationen för den svenska åkerinäringen. Betänkandet innehöll den gången ingenting som kunde förbättra någonting konkret för åkeribranschen.

I fjolårets debatt gick en socialdemokratisk talesman i transportfrågor upp och gick hårt fram mot mig: ”Det var surt, Rådström, att påstå att ingenting är gjort.” Talesmannen hänvisade ett flertal gånger i debatten till att ett flertal saker var på gång och att det inte gick att avslöja det under den debatt som då pågick. De signaler som talesmannen fått kännedom om hade kommit samma dag från Justitiedepartementet. Signalerna var till gagn för åkerinäringen.

Jag skulle vilja fråga någon talesman för socialdemokraterna i kammaren i dag angående den signal som nu har visslat i över ett år. Är den fortfarande lika hemlig som den var den 19 maj i fjol, med de uppgifter som det inte då gick att avslöja för oss andra i kammaren? Eller var det bara dogmatiska uttalanden för att få tyst på debatten om den kris som åkerinäringen befinner sig i?

Fru talman! Tyvärr ser jag stora likheter mellan fjolårets debatt och den vi i dag kan höra i kammaren. Visserligen kan jag vara nöjd med att det har gjorts en sammanställning av problembilden och att man ska gå vidare med den. Men det kan vara svårt att finna en annan titel. Den liknar precis ”M M”, ett godis som kastas i munnen, äts upp och sedan är borta. Det är nog det de har tänkt sig i detta fall.

Fru talman! Det går att köpa godis. Men åkerier som försvinner från vårt land kommer inte tillbaka. De kommer kanske hit och trafikerar vårt land, men gör det från en plattform i ett annat land.

Jag hoppas att jag inte för tredje året i rad, våren 2001, ska stå här i talarstolen och ånyo konstatera att det bara har blivit ett utredande och att nästa års betänkande vad gäller åkerifrågor ska visa sig vara en påse med godis som snabbt försvinner och blir tom.

Anf. 132 JARL LANDER (s):

Fru talman! Jan-Evert Rådström insinuerar att någon måste svara på det som han tycker är befogad kritik. Eftersom jag är den ende från s-sidan på talarlistan får jag väl försöka.

Jag tycker att Jan-Evert Rådström mer än lovligt överdriver när han säger att åkeribranschen är i kris. Åkeribranschen är faktiskt, näst efter IT-branschen, den bransch som ökar mest i landet för tillfället. Det skulle vara märkligt att det förs en sådan politik att det skulle vara en kris när branschen ökar så fantastiskt som den gör.

*Ändrad verksamhets-
form för SJ m.m.*

Vi kan vara helt överens om att det finns ett antal problembilder i svensk åkerinäring som inte finns i våra konkurrerande länders problembild. Det är det som regeringen tillsammans med näringen har gjort en förteckning över. Det är bra att regeringen har gjort förteckningen. Då vet vi vilka frågor som finns i luften. Nu behöver det inte vara någon hemlighet vilka frågor som det kommer signaler kring. Det är de 14 punkter som finns i programmet som regeringen presenterar i propositionen. Utifrån det kan vi säkert gå vidare.

Det viktigaste är att vi är överens om vilka frågor vi ska arbeta med. Vi kan, gemensamt med åkerinäringen, gå vidare och lösa problemen. Åkerinäringen är ingen krisbransch. Det är en av Sveriges nu starkast växande branscher.

Anf. 133 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Fru talman! Jag beklagar om Jarl Lander tycker att jag mer än lovligt överdriver. Jag kan knappast överdriva när det inte har fattats något som helst beslut. Det måste redovisas. En sammanställning har givetvis gjorts, och det är den vi ser här i dag.

Jag blir bekymrad när Jarl Lander säger att det här är en bransch som inte är i kris. Ska vi skriva i ett pressmeddelande att socialdemokratin och Jarl Lander anser att svensk åkerinäring är den näst mest expansiva industrinäring vi har i vårt land, den bransch som står näst efter IT? Jag förstår att det bara blir ett utredande och ingen vilja till att fatta beslut och handling för åkerinäringen. Om den är så bra som Jarl Lander påstår befarar jag att jag nästa år än en gång står här och konstaterar att det inte har hänt någonting ytterligare.

Anf. 134 JARL LANDER (s):

Fru talman! Jag ska göra det här riktigt klart. Jag säger att åkeribranschen är den som växer, näst efter IT-branschen, mest i landet. Vad det beror på kan jag inte riktigt svara på. Det kan definitivt inte bero på att branschen är i kris.

Att man sedan ska gå ut med något pressmeddelande om att Jarl Lander har sagt detta i riksdagens talarstol är inte motiverat. Vi vet att det finns konkurrensfördelar från andra länders åkerinäringar gentemot den svenska åkerinäringen. De intressen som finns i åkerinäringen vill få bort konkurrensnackdelarna. Det är detta som det har gjorts en förteckning över. Nu börjar arbetet med detta. Det är inte säkert, Jan-Evert Rådström, att detta är löst till nästa år. Det finns en stor risk att vi också nästa år får se Jan-Evert Rådström i talarstolen och ondgöra sig över hur illa det går för svensk åkerinäring fastän den växer så kraftigt som den gör.

Anf. 135 JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m):

Fru talman! Det som jag mest ondgör mig över är bristen på handlingskraft från regeringens sida, nämligen att ingenting händer i besluts väg. Det gäller inte åkeribranschen i sig. Den lever sitt liv, och den får lida av de beslut som majoriteten inte fattar.

Men det kanske är så att åkeribranschen växer så att det knakar i vårt land – som vissa statsråd säger. Men det är kanske de utländska åkerierna som växer så det knakar på de svenska vägarna. Det ska bli intressant att

se när ni har utrett detta vidare. Jag vågar drista mig till att säga, att om det är så framgångsrikt på åkerisidan är det inte de svenska åkerierna som har framgång i vårt land, utan det är möjligtvis de utländska åkerierna. Jag hoppas att det blir en ändring på det.

Prot.
1999/2000:119
30 maj

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 31 maj.)

12 § Ändring i lagen om radiokommunikation

Föredrogs
trafikutskottets betänkande 1999/2000:TU 12
Ändring i lagen om radiokommunikation (prop. 1999/2000:51).

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 31 maj.)

13 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Propositioner

1999/2000:118 Underhållsstöd vid växelvis boende
1999/2000:123 Lämplighetsprövning av personal inom förskoleverksamhet, skola och skolbarnsomsorg
1999/2000:127 Garantipension för personer födda år 1937 eller tidigare
1999/2000:128 Offentlig upphandling i informationssamhället
1999/2000:129 Maxtaxa och allmän förskola m.m.
1999/2000:131 Överföring av registeransvaret för banker och försäkringsbolag från Finansinspektionen till Patent- och registreringsverket
1999/2000:133 Genomförande av Östersjöstrategin
1999/2000:134 Ekonomiska förutsättningar för elproduktion från förnybara energikällor
1999/2000:138 Anpassningar i ålderspensionssystemet inför år 2001, m.m.
1999/2000:141 Lag om ändring i arbetsmiljölagen m.m.
1999/2000:144 Undantag från turordningen
1999/2000:145 Penningtvätt och betalningsöverföring

Skrivelser

1999/2000:132 Redovisning av Allmänna pensionsfondens verksamhet år 1999
1999/2000:148 Regeringens redogörelse för regelförenklingsarbetet med särskild inriktning på små företag

14 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 29 maj

1999/2000:1044 av *Caroline Hagström* (kd) till näringsminister Björn Rosengren

Kompensation till lantbruksföretag vid breddning av vägar

1999/2000:1045 av *Ulla-Britt Hagström* (kd) till miljöminister Kjell Larsson

Förändrade villkor för miljöstöd

1999/2000:1046 av *Desirée Pethrus Engström* (kd) till statsminister Göran Persson

Ensamståendes adoptionsrätt

1999/2000:1047 av *Inger Strömbom* (kd) till justitieminister Laila Freivalds

Åtgärder mot annonsskojare

1999/2000:1048 av *Willy Söderdahl* (v) till justitieminister Laila Freivalds

Friköp av historiska arrenden

1999/2000:1049 av *Jan-Evert Rådström* (m) till justitieminister Laila Freivalds

Uppdrag till Rikspolisstyrelsen

1999/2000:1050 av *Inger René* (m) till jordbruksminister Margareta Winberg

Kustfiskets framtid

den 30 maj

1999/2000:1051 av *Rolf Gunnarsson* (m) till försvarsminister Björn von Sydow

Traditionsfrågor inom försvaret

1999/2000:1052 av *Gun Hellsvik* (m) till justitieminister Laila Freivalds

Nationella insatsstyrkan

1999/2000:1053 av *Marianne Andersson* (c) till socialminister Lars Engqvist

Tortyrskadade

1999/2000:1054 av *Mona Berglund Nilsson* (s) till socialminister Lars Engqvist

Psykisk ohälsa bland barn och ungdom

1999/2000:1055 av *Göran Norlander* (s) till socialminister Lars Engqvist

Industrikemikalier

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 6 juni.

15 § Anmälan om skriftliga svar på frågor

Anmälades att skriftliga svar på följande frågor inkommit

Prot.
1999/2000:119
30 maj

den 30 maj

1999/2000:935 av *Marietta de Pourbaix-Lundin* (m) till statsrådet Mona Sahlin

Hyressättning av fastigheter på Öja (Landsort)

1999/2000:961 av *Henrik S Järrel* (m) till statsrådet Mona Sahlin

Hyrer i skärgården

1999/2000:965 av *Sten Andersson* (m) till socialminister Lars Engqvist

Nedläggning av tobaksfabrik i Malmö

1999/2000:966 av *Lars Gustafsson* (kd) till socialminister Lars Engqvist

Anslag

1999/2000:992 av *Kenneth Lantz* (kd) till näringsminister Björn Rosengren

Enkelspårig Väst kustbana

1999/2000:1030 av *Berit Adolfsson* (m) till socialminister Lars Engqvist

Hälsoproblem relaterade till tandfyllningsmaterial

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 6 juni.

16 § Kammaren åtskildes kl. 19.49.

Förhandlingarna leddes

av tredje vice talmannen från sammanträdets början t.o.m. 8 § anf. 33

(delvis),

av andre vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 16.23 och

av tredje vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

TOM T:SON THYBLAD

/Barbro Nordström

Innehållsförteckning

1 § Justering av protokoll	1
2 § Anmälan om ersättare för statsråd	1
3 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen	1
4 § Hänvisning av ärenden till utskott	1
5 § Förnyad bordläggning.....	1
6 § Beslut om utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 25 maj	2
AU7 Förnyad arbetsmarknadspolitik för delaktighet och tillväxt	2
AU8 Obligatorisk mammaledighet	4
7 § Beslut om utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 29 maj	4
UU10 Verksamheten i Europeiska unionen under 1999	4
JuU21 Fortsatt giltighet av 1952 års tvångsmedelslag och lagen om hemlig kameraövervakning	6
FiU28 Åtgärder mot viss sparkasseverksamhet	7
8 § Vissa frågor om det nya pensionssystemet samt efterlevandepensioner och efterlevandestöd till barn	7
Socialförsäkringsutskottets betänkande 1999/2000:SfU8	7
Socialförsäkringsutskottets betänkande 1999/2000:SfU13	7
Anf. 1 MARGIT GENNSER (m).....	7
Anf. 2 ULLA HOFFMANN (v)	9
Anf. 3 MARGIT GENNSER (m) replik.....	12
Anf. 4 ULLA HOFFMANN (v) replik.....	13
Anf. 5 MARGIT GENNSER (m) replik.....	13
Anf. 6 ULLA HOFFMANN (v) replik.....	13
Anf. 7 KENNETH LANTZ (kd)	14
Anf. 8 BIRGITTA CARLSSON (c).....	16
Anf. 9 BO KÖNBERG (fp).....	18
Anf. 10 ULLA HOFFMANN (v) replik.....	21
Anf. 11 BO KÖNBERG (fp) replik.....	21
Anf. 12 ULLA HOFFMANN (v) replik.....	22
Anf. 13 BO KÖNBERG (fp) replik.....	22
Anf. 14 KERSTIN-MARIA STALIN (mp)	23
Anf. 15 BO KÖNBERG (fp) replik.....	24
Anf. 16 KERSTIN-MARIA STALIN (mp) replik	24
Anf. 17 BO KÖNBERG (fp) replik.....	24
Anf. 18 KERSTIN-MARIA STALIN (mp) replik	25
Anf. 19 LENNART KLOCKARE (s)	25
Anf. 20 KERSTIN-MARIA STALIN (mp) replik	28
Anf. 21 LENNART KLOCKARE (s) replik.....	29
Anf. 22 KERSTIN-MARIA STALIN (mp) replik	29
Anf. 23 LENNART KLOCKARE (s) replik.....	29
Anf. 24 KENNETH LANTZ (kd) replik.....	29

Anf. 25	LENNART KLOCKARE (s) replik	29
Anf. 26	KENNETH LANTZ (kd) replik	30
Anf. 27	LENNART KLOCKARE (s) replik	30
Anf. 28	BO KÖNBERG (fp) replik	30
Anf. 29	LENNART KLOCKARE (s) replik	31
Anf. 30	BO KÖNBERG (fp) replik	31
Anf. 31	LENNART KLOCKARE (s) replik	31
Anf. 32	MARGIT GENNSER (m) replik	31
Anf. 33	LENNART KLOCKARE (s) replik	32
Anf. 34	MARGIT GENNSER (m) replik	32
Anf. 35	LENNART KLOCKARE (s) replik	32
Anf. 36	ULLA HOFFMANN (v) replik	32
Anf. 37	LENNART KLOCKARE (s) replik	33
Anf. 38	ULLA HOFFMANN (v) replik	33
Anf. 39	LENNART KLOCKARE (s) replik	34
Anf. 40	BO KÖNBERG (fp)	34
	(Beslut skulle fattas den 31 maj.)	34
9 §	Vissa socialförsäkringsfrågor	35
	Socialförsäkringsutskottets betänkande 1999/2000:SfU12	35
Anf. 41	MARGARETA CEDERFELT (m)	35
Anf. 42	DESIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd)	36
Anf. 43	GÖTE WAHLSTRÖM (s)	37
Anf. 44	MARGARETA CEDERFELT (m)	39
Anf. 45	GÖTE WAHLSTRÖM (s)	39
Anf. 46	MARGARETA CEDERFELT (m)	40
Anf. 47	GÖTE WAHLSTRÖM (s)	40
Anf. 48	DESIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd)	40
Anf. 49	GÖTE WAHLSTRÖM (s)	40
Anf. 50	DESIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd)	41
Anf. 51	GÖTE WAHLSTRÖM (s)	41
	(Beslut skulle fattas den 31 maj.)	41
10 §	Villkoren för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen över Öresund m.m.	41
	Trafikutskottets betänkande 1999/2000:TU10	41
Anf. 52	TOM HEYMAN (m)	41
Anf. 53	MAGNUS JACOBSSON (kd)	43
Anf. 54	SVEN BERGSTRÖM (c)	44
Anf. 55	TOM HEYMAN (m) replik	46
Anf. 56	JARL LANDER (s)	46
Anf. 57	MAGNUS JACOBSSON (kd) replik	47
Anf. 58	JARL LANDER (s) replik	48
Anf. 59	MAGNUS JACOBSSON (kd) replik	48
Anf. 60	JARL LANDER (s) replik	48
Anf. 61	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	49
Anf. 62	JARL LANDER (s) replik	49
Anf. 63	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	50
Anf. 64	JARL LANDER (s) replik	50
Anf. 65	TOM HEYMAN (m) replik	51
Anf. 66	JARL LANDER (s) replik	51

Anf. 67	TOM HEYMAN (m) replik	52
Anf. 68	JARL LANDER (s) replik	52
Anf. 69	KARIN SVENSSON SMITH (v)	52
Anf. 70	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	53
Anf. 71	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	53
Anf. 72	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	54
Anf. 73	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	54
Anf. 74	MIKAEL JOHANSSON (mp)	54
Anf. 75	MAGNUS JACOBSSON (kd) replik.....	55
Anf. 76	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik.....	56
Anf. 77	MAGNUS JACOBSSON (kd) replik.....	56
Anf. 78	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik.....	56
Anf. 79	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	57
Anf. 80	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik.....	57
Anf. 81	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	57
Anf. 82	MIKAEL JOHANSSON (mp) replik.....	58
Anf. 83	ERLING WÄLIVAARA (kd).....	58
Anf. 84	JARL LANDER (s).....	59
Anf. 85	ERLING WÄLIVAARA (kd) replik.....	60
Anf. 86	JARL LANDER (s) replik	60
Anf. 87	ERLING WÄLIVAARA (kd) replik.....	60
Anf. 88	TOM HEYMAN (m)	60
	(Beslut skulle fattas den 31 maj.)	61
11 §	Ändrad verksamhetsform för SJ m.m.	61
	Trafikutskottets betänkande 1999/2000:TU11	61
Anf. 89	LARS BJÖRKMAN (m).....	61
Anf. 90	KARIN SVENSSON SMITH (v)	65
Anf. 91	LARS BJÖRKMAN (m) replik.....	66
Anf. 92	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	67
Anf. 93	LARS BJÖRKMAN (m) replik.....	67
Anf. 94	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	67
	(forts.).....	68
	Ajournering.....	68
	Återupptagna förhandlingar	68
11 §	(forts.) Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. (forts.	
	TU11)	68
Anf. 95	MAGNUS JACOBSSON (kd).....	68
Anf. 96	SVEN BERGSTRÖM (c)	69
Anf. 97	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	72
Anf. 98	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	72
Anf. 99	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	73
Anf. 100	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	73
Anf. 101	KENTH SKÅRVIK (fp)	74
Anf. 102	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	75
Anf. 103	KENTH SKÅRVIK (fp) replik	75
Anf. 104	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	76
Anf. 105	KENTH SKÅRVIK (fp) replik	76
Anf. 106	JARL LANDER (s).....	76
Anf. 107	LARS BJÖRKMAN (m) replik	79

Anf. 108	JARL LANDER (s) replik.....	79
Anf. 109	LARS BJÖRKMAN (m) replik.....	80
Anf. 110	JARL LANDER (s) replik.....	80
Anf. 111	MAGNUS JACOBSSON (kd) replik.....	81
Anf. 112	JARL LANDER (s) replik.....	81
Anf. 113	MAGNUS JACOBSSON (kd) replik.....	81
Anf. 114	JARL LANDER (s) replik.....	82
Anf. 115	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	82
Anf. 116	JARL LANDER (s) replik.....	82
Anf. 117	SVEN BERGSTRÖM (c) replik	83
Anf. 118	JARL LANDER (s) replik.....	83
Anf. 119	MIKAEL JOHANSSON (mp)	83
Anf. 120	STURE ARNESSON (v).....	85
Anf. 121	JOHNNY GYLLING (kd).....	87
Anf. 122	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	88
Anf. 123	JOHNNY GYLLING (kd) replik	88
Anf. 124	KARIN SVENSSON SMITH (v) replik	89
Anf. 125	JOHNNY GYLLING (kd) replik	90
Anf. 126	STIG ERIKSSON (v).....	90
Anf. 127	JOHNNY GYLLING (kd) replik	91
Anf. 128	STIG ERIKSSON (v) replik.....	92
Anf. 129	JOHNNY GYLLING (kd) replik	92
Anf. 130	STIG ERIKSSON (v) replik.....	92
Anf. 131	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m).....	93
Anf. 132	JARL LANDER (s).....	93
Anf. 133	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m).....	94
Anf. 134	JARL LANDER (s).....	94
Anf. 135	JAN-EVERT RÅDHSTRÖM (m).....	94
	(Beslut skulle fattas den 31 maj.)	95
12 §	Ändring i lagen om radiokommunikation	95
	Trafikutskottets betänkande 1999/2000:TU 12	95
	(Beslut skulle fattas den 31 maj.)	95
13 §	Bordläggning.....	95
14 §	Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	96
15 §	Anmälan om skriftliga svar på frågor.....	97
16 §	Kammaren åtskildes kl. 19.49.....	97

Prot.
1999/2000:119
30 maj

Prot.
1999/2000:119
30 maj

Elanders Gotab, Stockholm 2000