

Riksdagens protokoll 1996/97:40

Fredagen den 6 december



Protokoll
1996/97:40

Kl. 9.00 – 12.22

1 § Meddelande om voteringar

Andre vice talmannen meddelade att voteringar inte skulle företas *måndagen den 9 december och måndagen den 16 december.*

2 § Meddelande om frågestund

Andre vice talmannen meddelade att vid frågestunden *torsdagen den 12 december kl. 14.00* skulle följande statsråd närvara:

Försvarsminister Thage G Peterson, utbildningsminister Carl Tham, inrikesminister Jörgen Andersson, arbetsmarknadsminister Margareta Winberg, statsrådet Maj-Inger Klingvall, statsrådet Leif Pagrotsky och statsrådet Thomas Östros.

3 § Svar på interpellation 1996/97:83 om SJ:s redovisning

*Svar på
interpellationer*

Anf. 1 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Fru talman! Per Westerberg har frågat mig om jag avser att öka jämförbarheten, tydligheten och insynen i Statens järnvägars m.fl. affärsverks offentliga redovisning och om jag kommer att vidta några åtgärder för att separera strikt kommersiell verksamhet från upphandlad i olika juridiska personer samt låta detta slå igenom i redovisningshänseende.

För myndigheter inklusive affärsverken gäller fr.o.m. den 1 januari 1997 förordning om myndigheters årsredovisning m.m. Till denna har RRV utfärdat föreskrifter och allmänna råd. När förordning och föreskrifter för affärsverken utformats har utgångspunkten varit att så nära som möjligt följa den nya årsredovisningslag som gäller för aktiebolag m.fl. samt de rekommendationer som utgetts av olika normgivande organ som Redovisningsrådet m.fl.

Enligt förordningen om myndigheters årsredovisning m.m. kommer följande att gälla för affärsverken fr.o.m. 1997.

Årsredovisningen skall för alla myndigheter, inklusive affärsverken, upprättas på ett överskådligt sätt och i enlighet med god redovisningssed och ge en rättvisande bild av myndighetens verksamhet. Affärsverken skall senast den 1 april varje år till regeringen lämna en av RRV granskad årsredovisning.

Affärsverken skall till regeringen även lämna delårsrapporter som skall avse fyra respektive åtta månader av det pågående räkenskapsåret. En delårsrapport skall innehålla en resultaträkning samt en balansräkning i sammandrag. Utveckling av omsättning, resultat m.m. skall kommenteras, liksom under perioden inträffade händelser av väsentlig betydelse för affärsverket eller affärsverkskoncernen. Den delårsrapport som skall lämnas senast den 1 november skall vara granskad av RRV. Delårsrapporterna skall även innehålla information om de försäljningar av fast egendom och aktier samt extraordinära poster som uppkommit fram t.o.m. rapporterad period.

Affärsverken skall senast den 1 mars varje år till regeringen lämna förslag till verksamhetsplan för de tre följande räkenskapsåren. I verksamhetsplanen skall verket göra marknadsanalys och analys av ekonomisk utveckling uppdelat på verksamhetsgrenar.

I regleringsbrev för SJ för 1997 avser jag att kräva att den konkurrensutsatta verksamheten särredovisas. De gemensamma funktioner som skall upplåtas på konkurrensneutrala villkor skall också särredovisas.

För den av staten upphandlade trafiken gäller att SJ efter trafikårets slut redovisar det ekonomiska utfallet. Det kan dock ibland vara svårt att sårapportera alla uppköpta transporttjänster, då vissa uppköp avser del av linje, del av ett tåg eller vissa avgångar. Detta gör också att det oftast inte är möjligt att separera vad Per Westerberg kallar strikt kommersiell trafik från upphandlad i skilda juridiska personer.

SJ:s divisioner och lägre nivåer har separat resultaträkning. Divisionerna behandlas redovisningstekniskt som skilda företag. Detta ökar naturligtvis jämförbarheten och insynen i redovisningen.

Några ytterligare åtgärder för 1997 års redovisning planeras för närvarande inte.

Anf. 2 PER WESTERBERG (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaren på mina frågor, även om jag naturligtvis inte är nöjd i alla delar.

Sverige ligger ju som en randstat i Europa, litet utanför. Det kan vara en fördel i vissa avseenden men också en nackdel, inte minst beroende på näringslivets transportbehov. Om näringslivet skall kunna konkurrera, vilket är centralt i dag med tanke på det sysselsättningsläge vi har, måste man vara effektiv och konkurrenskraftig i varje enskild del.

Jag har bl.a. under trafikutskottets resa i Fjärran Östern noterat att flera länder prioriterar en del av sina infrastrukturinvesteringar efter hur stor andel de har i kostnader för logistiken i företagen, dvs. man går in väldigt mycket på godsets möjligheter att konkurrera på den asiatiska marknaden. Korea hade en 14-procentig logistikkostnad, till skillnad från Japan och USA, som hade endast 8 %. Det finns tendenser som pekar på att Sverige närmast ligger till som Korea.

Jag är alltså oroad för att vi i Sverige inte är tillräckligt konkurrenskraftiga när det gäller transporter, att vi inte fokuserar bl.a. Statens järnvägar tillräckligt mycket på respektive affärsområde för att uppnå största möjliga konkurrenskraft. Jag är inte ute efter något negativt för SJ, utan jag noterar snarare att järnvägsfrakterna på godset i flera länder, bl.a. USA, står för en väsentligt större andel. Jag bedömer ändå att likheterna

med Sverige i industriellt avseende är betydande när det gäller förutsättningar, även om jag inser en del av olikheterna också.

För mig är det därför naturligt att man utreder SJ och tittar närmare på möjligheterna att fokusera på de olika affärsområdena – på godstrafik, på fjärrpersontransporter och på mer upphandlad verksamhet, som handlar om pendeltågstrafik och liknande. Det är ju inte i första hand en konkurrenssituation mellan trafikslagen utan snarare en konkurrenssituation mellan svenskt transportarbete och transportarbetet i våra viktigaste konkurrentländer ute i Europa. Av de skälen skulle jag vilja ställa några kompletterande frågor till kommunikationsministern.

Jag inser väl att det inte är riksdagens sak att säga hur Statens järnvägar skall organiseras. Däremot skulle jag vilja fråga kommunikationsministern för det första om hon är beredd att pröva en bolagisering av vissa affärsområden inom SJ – inte att fatta beslut i kammaren om det utan att utreda möjligheterna, för att öka fokuseringen, öka möjligheterna till ökad konkurrenskraft även ute i Europa.

Jag skulle för det andra vilja fråga kommunikationsministern om hon är beredd att fullfölja avregleringen av järnvägstrafiken för att ytterligare öka möjligheterna för alternativa järnvägsföretag för kanske särskilt vissa specialtåg och vissa godstransporter.

Jag skulle för det tredje vilja fråga kommunikationsministern om hon är beredd att ytterligare titta på godsets konkurrenskraft i transporthänseende i jämförelse med Centraleuropa, i likhet med vad man gör bl.a. i vissa länder i Fjärran Östern. Det leder till en delvis annan struktur och delvis annan investeringsstruktur.

Anf. 3 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Fru talman! Att Sverige är en stat i periferin jämfört med flera av de konkurrerande exportmarknaderna vet vi alla. Därmed vill jag inte kalla Sverige för en randstat.

När det gäller godsets väg till marknaden är naturligtvis varje del i godsleden oerhört väsentlig. Jag vill ändå påstå att det största problemet inte är att vi i Sverige skulle vara väldigt ineffektiva i fråga om godshantering på järnväg. Det allra största problemet är naturligtvis att man inte kommer genom Europa och att detta är oerhört dyrt. Därför är det förslag om *freight freeways* som nu processas genom EU-kommissionen och genom ministerrådet en oerhört viktig del i den avregleringsdiskussion som förekommer och som är nödvändig i hela Europa. Därmed säger jag inte att SJ inte kan bli ännu effektivare på godstransporterna också i Sverige. Men man måste ha proportionerna någorlunda klara för sig.

När det sedan gäller om det skall vara konkurrens på spåren med godset har riksdagen fattat ett beslut om ett delvis öppnande. När vi nu ser vad som händer i Europa, kan jag föreställa mig att det inte går så fort i våra grannländer och i övriga medlemsländer i EU med öppnandet, så jag tror att den fortsatta avregleringen av vår järnväg måste gå hand i hand med utvecklingen på marknaderna i Europa. I princip tror jag att den utveckling som vi nu kan se t.ex. inom matartrafiken är av godo för en effektivare godstrafik. Jag tror också att det faktum att systemtågen konkurrerar gör att SJ måste vässa sina system. Jag tror att det är en fördel.

När det sedan gäller bolagisering eller inte, tycker jag att vi skall ha en ganska pragmatisk inställning till vilken associationsform vi skall ha.

Prot. 1996/97:40

6 december

svar på

interpellationer

En bolagisering är inte lösningen på alla problem. Vi skall ha den associationsform som passar varje verksamhet bäst, och då är det ointressant att tro att bolag och bolagisering är lösningen på alla problem.

Anf. 4 PER WESTERBERG (m):

Fru talman! Självfallet är inte bolagisering lösningen på alla problem. Jag sade inte heller med någon tvärsäkerhet att det skall göras ett bolag, utan snarare att det skall prövas, för att öka fokuseringen och öka möjligheten till bättre kommersiellt beslutsfattande. Affärsverket har fördelar men också ett antal nackdelar, som blir ganska uppenbara ju mer kommersiell verksamheten är. Av det skälet skulle jag verkligen vilja se att organisationsformen prövades för att få en ytterligare fokusering på de kommersiella bitarna inom SJ.

Det är bra, som det står i svaret på interpellationen, att redovisningskraven på SJ och ett antal andra verk skärps. Jag skulle vilja gå ännu längre och säga att det på så publika verksamheter som SJ:s järnvägar, Posten m.fl. borde ställas exakt samma krav som ställs på motsvarande börsbolag. De redovisningar som har lämnats av både SJ och Posten lämnar väldigt mycket övrigt att önska och liknar kanske mera ett familjebolags redovisning än den för en stor, börsnoterad verksamhet. Jag hoppas att vi ser en annan lösning på detta under kommande år. Det är viktigt för jämförbarheten, trycket på företaget och även stoltheten inom företaget att man kan visa resultaten och att man jämför sig med motsvarande privata eller offentliga börsbolag.

När det sedan gäller resonemanget om en randstat ser jag inte detta i första hand som något negativt ord, utan snarast som ett konstaterande att Sverige ligger i utkanten av de stora marknadskoncentrationerna i Europa. Om vi skall konkurrera räcker det inte att vår järnväg, våra lastbilar och vår sjöfart är lika effektiva som Europas. Vi måste ju vara litet effektivare, för att inte få en avståndsnackdel. Därför räcker det inte med att följa vad som händer i Europa med avregleringen på järnvägen, utan vi måste hela tiden jobba för att ligga steget före och ha litet lägre kostnadsnivå. Därför ställde jag frågan om att fullfölja avregleringen på järnvägen – för att vi skall kunna pressa transportkostnaderna ytterligare.

Vi är helt eniga i fråga om bristen på avreglering i Europa. Jag skulle snarast vilja ställa frågan om kommunikationsministern har för avsikt att ta några initiativ i Europasamarbetet för att driva på utvecklingen, i och med att bristen på effektivitet inom järnvägen är en nackdel inte bara för Sverige utan också för hela den europeiska industrin, och som mycket väl kan leda till godstrafikens död på järnväg i Europa, om järnvägen inte får effektiviseringar jämfört med andra trafikslag.

Därmed kommer jag tillbaka till de två grundfrågorna, fru talman. Den första frågan var om kommunikationsministern är beredd att pröva en ytterligare kommersiell fokusering på de olika delområdena i SJ, eventuellt med aktiebolagsform, men framför allt en redovisning som motsvarar noterade börsbolags redovisningar. Den andra frågan var om man inom Kommunikationsdepartementet är beredd att fullfölja avregleringen på järnvägen för att ytterligare öka möjligheterna till och konkurrenstrycket på effektiva godstransporter.

Anf. 5 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Fru talman! Avslutningsvis kan jag säga att jag är helt enig med Per Westerberg om vikten av en öppen och transparent redovisning. Men jag tycker att Per Westerberg slår in öppna dörrar, därför att den här redovisningen har vi nu kommit fram till. Jag skulle kunna, om jag vore lagd åt det hållet, säga att det hade varit klädsamt om den föregående regeringen hade gjort litet mera på det här området – inte minst med tanke på den roll som Per Westerberg själv hade. Nu skall jag inte vara polemisk, men tanken slår mig att jag har fått ägna mig åt en hel del sådana här saker de senaste åren.

När det gäller Europa och de initiativ som bör tas där i fråga om inställningen till avreglering, både i Sverige och i övriga medlemsländer i EU, har vi i Kommunikationsdepartementet tankar om hur vi skulle kunna bidra till att driva på ännu mera aktivt än genom det stöd som vi naturligtvis ger både i ministerrådet och i kommissionen, för att också i andra medlemsländer använda de erfarenheter som vi har i vår avreglerade marknad. Det är för tidigt att utveckla detta mera, men vi har insett att det kanske hjälper svensk exportindustri mera om vi kan minska tiden för godsets framkomlighet med ett dygn i Europa än om vi minskar tiden med en kvart i Sverige. Där krävs det särskilda insatser, och det återkommer jag till.

Anf. 6 PER WESTERBERG (m):

Fru talman! Det är bra att det sker en uppstramning av redovisningen, även om man skulle kunna gå ännu längre. Börsnoterade bolag har några tiotusental ägare, i några enstaka fall ett hundratusental ägare. De offentliga verksamheterna har miljoner ägare i svenska folket, och då kan man ställa minst samma krav på öppenhet i redovisningen av vad de håller på med.

Vi gjorde i den borgerliga regeringen ett antal delar, där stora verksamheter, av typen Vattenfall, Telia, Domänverket m.fl., bolagiserades och kom ut med samma notering i redovisningshänseende som börsbolag. Vi hann inte fullfölja helheten av programmet. Det är bra att ytterligare steg tas, men det kan tas fler än de som har redovisats.

När det gäller Europautvecklingen delar jag uppfattningen att fler steg bör tas. Därmed kan vi vinna mycket stora fördelar, i synnerhet för exportindustrin. Men vi skall inte ta Europa som en ursäkt för att icke fullfölja avregleringen i Sverige. Det kan vara ett föredöme men också en konkurrensfördel för svenskt näringsliv och svenska transportföretag att vi vässar vår struktur och vår effektivitet så långt det är möjligt. Jag tror därför att ytterligare avreglering på spåren är mycket önskvärd.

Jag vill också säga att det vore ytterligt önskvärt att de olika affärsområdena inom SJ ånyo prövades i fråga om den kommersiella inriktningen och om bolagsformen kunde vara en bättre metod att nå lägre transportkostnader, ökad effektivitet och ökad fokusering. Jag har fortfarande inte fått något riktigt svar från kommunikationsministern i den delen.

Anf. 7 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Fru talman! Jag tror nog att Per Westerberg menar att han har fått ett svar, men att han inte ville lyssna.

Prot. 1996/97:40

6 december

svar på

interpellationer

Associationsformen, oavsett om det gäller affärsverkskoncernen eller i respektive affärsområde, är inte den mest intressanta. Varje affärsområde skall ha en effektiv associationsform med de krav som vi är överens om att man bör ställa på både öppenhet och insyn, men också naturligtvis på effektivitet.

Men när det gäller om vi skall gå före eller hand i hand med våra grannländer vill jag faktiskt varna litet grand för ett fenomen som vi har sett och som vi riskerar att se ännu mera av om vi inte något går hand i hand med våra grannländer. Om de företag och de operatörer på järnvägsområdet som i dag lever oerhört monopolskyddat i sina hemländer kommer till Sverige och använder sitt monopolskydd till att konkurrera ut något bolag – oavsett om det är Statens järnvägar eller om det är något matarlinjebolag – har vi inte vunnit särskilt mycket. Jag tycker att man måste vara uppmärksam på detta problem också. Det är orsaken till att jag tycker att det är så oerhört viktigt att vi faktiskt, med de erfarenheter vi har i Sverige, skall driva utvecklingen i våra grannländer också.

På telemarknaden har det gått ganska hyfsat, men telemarknaden är en betydligt mera expansiv marknad, så det går inte riktigt att jämföra den med järnvägstransporterna. Detta säger jag för att förekomma eventuella jämförelser.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 1996/97:80 om tjuvfiske i Öresund och Kattégatt

Anf. 8 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s):

Fru talman! Carl Fredrik Graf har frågat mig om vilka samtal som förts med företrädare för Danmark, vilka andra åtgärder jag har vidtagit och vilka ytterligare aktiviteter jag avser att genomföra för att få stopp på det organiserade olagliga trålfisket i Öresund och Kattégatt.

Som Carl Fredrik Graf nämner har jag den 16 april i år svarat på en interpellation av Sten Andersson i samma fråga. Sedan dess har på svenskt initiativ överläggningar mellan Sverige och Danmark påbörjats. Till grund för överläggningarna finns sedan länge en gemensam reglering genom konventionen av den 31 december 1932 angående fiskeförhållanden i dessa farvatten. Överläggningarna har i ett första skede resulterat i att en arbetsgrupp upprättats för att närmare diskutera frågan. I arbetsgruppen ingår företrädare för respektive lands justitie-, utrikes- och jordbruksdepartement samt företrädare för kustbevakningen. Arbetsgruppen har dryftat ett antal frågor bl.a. rörande formerna för ett närmare samarbete mellan övervakningsmyndigheterna och hur sanktionssystemen i vardera landet fungerar.

För att övervakningen skall vara tillfyllest krävs mycket stora insatser. Jag har erfarit att en stor del av den svenska kustbevakningens resurser i området i dag tas i anspråk för denna uppgift. Jag anser liksom tidigare att det är bekymmersamt att övervakningen inte har tillräckligt avskräckande effekt. Det krävs tydligen ständig närvaro av kustbevakningen för att stoppa överträdelserna, enligt de uppgifter jag fått.

Jag kan konstatera att de överträdelser som sker i det gemensamma konventionsområdet i Öresund och Kattegatt är mycket svåra att beivra. Detta beror bl.a. på de korta avstånden i sundet vilket medför att det är svårt för kustbevakningen att uppbringa överträdare på svenskt territorium och att därmed få bevis för vad som inträffat. Sverige kan följaktligen inte ensamt ta på sig övervakningen i området. Det finns många olika frågor att behandla i det fortsatta samarbetet med våra danska kolleger, bl.a. vad gäller lagföring och bevissäkring. Frågan är således mycket komplex.

En bra lösning på problemen kan endast nås i samförstånd med Danmark. I arbetsgruppen skall förslag till vidare utveckling av samarbetet presenteras vid ett möte i början av nästa år. Förslagen behöver därefter värderas i respektive land. Det är min förhoppning att frågan därefter skall kunna lösas på ett för alla inblandade parter tillfredsställande sätt.

Anf. 9 CARL FREDRIK GRAF (m):

Fru talman! Egentligen borde den här frågan ha handlat om olaga rovfiske snarare än tjuvfiske, eftersom ordet "tjuvfiske" ger intryck av att detta är en liten perifer sak. Men detta handlar dels om den svenska fiskenäringen och dess framtid, dels om fiskbeståndets framtid. Därför är det viktigt att vi kan komma till någon sorts lösning på det här problemet.

När det gäller det svar för vilket jag tackar jordbruksministern hade jag ställt tre delfrågor. Jag har funderat litet på vad statsrådet egentligen svarade på dem.

Min första fråga var vilka samtal som har förts med företrädare för Danmark, och jordbruksministern nämnde också i sitt interpellationssvar i april att hon avsåg att diskutera detta med sin danske kollega. Jag fick inte klart för mig av svaret om hon har diskuterat detta med den danske kollegan och vad som i så fall kom ut av detta, vilken attityd statsrådet mötte och om det fanns en vilja från dansk sida att ta itu med de här frågorna.

Vilka ytterligare åtgärder har då statsrådet vidtagit? Det var min andra fråga. Jag fick intryck av att en arbetsgrupp har börjat arbeta med detta. Hur många gånger har den sammanträtt? Det blir min följdfråga. Det har ändå gått ett bra tag sedan interpellationssvaret i april. Nu är emellertid inte mängden sammanträden avgörande utan naturligtvis vad som kommer ut av dem, och då kan det räcka med ett enstaka sammanträde. Därför kan jag utvidga frågan till följande: Vad har kommit ut av detta utöver det som jordbruksministern har anfört?

Den tredje frågan, som jag tycker är viktig att få belyst även om den möjligen kan uppfattas som en detaljfråga, handlar om storheten. Den skulle vara intressant att känna till. Hur många ingripanden har kustbevakningen gjort rent fysiskt mot danska trålfiskare? Jag är bara intresserad av att få veta huruvida det är inget alls, ett fåtal eller väldigt många. Det kan inte vara så lätt att veta i detalj hur många ingripanden myndigheten har gjort i den här delen.

Jag tror att det är viktigt att dessa frågor belyses ytterligare. Åtminstone de människor som jag har träffat och som var anledningen till att jag ställde den här interpellationen är mycket oroade över den utveckling som äger rum.

På en punkt kan jag dela jordbruksministerns uppfattning – det kan jag säkert på flera punkter, förresten – och den är att denna fråga måste lösas i samverkan med de danska myndigheterna. Det är nog på den sidan som kraftsamlingen måste inriktas.

Anf. 10 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s):

Fru talman! Låt mig först av allt säga att jag är lika oroad som interpellanten över utvecklingen i det här området. Jag har för avsikt att med intensitet fortsätta arbetet för att en förändring skall komma till stånd.

Den arbetsgrupp som på mitt initiativ inrättades strax efter den interpellationsdebatt som ägde rum i våras här i riksdagen har i sin helhet sammanträtt en gång i oktober och kommer att sammanträda nästa gång i januari. Därutöver förekommer naturligtvis informella kontakter mellan ledamöter i arbetsgrupperna i respektive land. Arbetet pågår, precis som Carl Fredrik Graf sade, inte enbart vid de officiella sammanträdena i arbetsgruppen utan naturligtvis också genom kontakter och arbete mellan gruppens sammanträden.

Utöver att arbetsgruppen har bildats och kommit i gång med sitt arbete har jag haft informella samtal med min danske kollega i den här frågan. Vi har dock inte haft några officiella överläggningar. Men utan tvekan kan det också vara en väg att gå fram. Vid våra informella kontakter bedömde vi det som viktigt att arbetsgruppen fick komma i gång med sitt arbete innan vi återupptog diskussionerna mellan oss som ministrar.

När det gäller kustbevakningens aktiviteter kan man se en tydlig skillnad mellan 1996 och de två tidigare åren så till vida att ansträngningarna under detta år i mycket hög grad har inriktats på att vara förebyggande. Det är också skälet till att kustbevakningen under 1996 inte har lämnat något ärende till åtal och också bara, såvitt jag känner till, har rapporterat in ett fåtal ingripanden. Man har alltså övergått till att med hög närvaro förebygga problemen. Det har inte löst problemen, men det har i varje fall minskat dem. Under de två tidigare åren, 1994 och 1995, rapporterade kustbevakningen ett hundratal fall av ingripanden.

Man konstaterade också att det var ett bekymmer att respekten för lagstiftning och för konventionen uppenbarligen var i avtagande.

Vi har på alla nivåer en mycket stor medvetenhet om de här problemen, och vi arbetar intensivt för att de skall få en lösning. Jag förstår att fiskarna i det här området är djupt oroad. Jag delar också oron över vad som blir konsekvensen på längre sikt för de aktuella fiskebestånden. Jag kan försäkra interpellanten att den här frågan har stor prioritet och att vi kommer att bedriva ett intensivt arbete för att lösa problemen.

Anf. 11 CARL FREDRIK GRAF (m):

Fru talman! Jordbruksministern försäkrar att det kommer att bedrivas ett fortsatt intensivt arbete för att lösa problemen. Det är naturligtvis glädjande att höra det, för då kan vi vara överens på den punkten. Men sedan det interpellationssvar som lämnades i april har det uppenbarligen inte hänt så vansinnigt mycket som gjort att problemet minskat. Jag fick t.ex. bara häromdagen en rapport om incidenter i området; det var från den 25 november. Man säger att svenska fiskare vid fem olika tillfällen samma natt kunde konstatera olagligt danskt trålfiske på svenskt territori-

alhav. Man anmälde det till kustbevakningen, men uppenbarligen hade denna vid det tillfället inte möjlighet att ingripa av en eller annan orsak. Det här var bara en ögonblicksbild, men det visar att problemet finns där och att det är angeläget att göra något åt det.

Jag får väl tro jordbruksministern när hon säger att hon avser att följa frågan med stort intresse och engagemang. Jag fick inte riktigt svar på frågan om huruvida samtalen med den danske kollegan gav vid handen att också den danska sidan hade motsvarande engagemang. Det är ju en förutsättning för att det här skall lösas.

Jag vill avslutningsvis, fru talman, rikta en uppmaning till statsrådet att hålla ett högt tempo i det här arbetet för att problemet skall kunna lösas. Jag avser att utnyttja det här frågeinstitutet för att komma tillbaka och ställa fler frågor om det senare visar sig att problemet ännu inte har kommit närmare sin lösning.

Anf. 12 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s):

Fru talman! Jag kan dela uppfattningen att inte tillräckligt mycket har hänt, men jag vill gärna framhålla att en hel del har hänt. Arbetsgruppen har inrättats och börjat sitt arbete. Kustbevakningen har ytterligare skärpt sina insatser och har en mycket hög närvaro i det här området. Den övervägande majoriteten av dess resurser går just till att bevaka den här frågan och att förhindra den här typen av tjuvfiske – eller organiserat rovfiske, som jag tror kan vara en korrekt beskrivning.

Det är min uppfattning, efter mina diskussioner med min danske kollega, att man också från dansk sida är orolig och bekymrad och mycket intresserad av att i arbetsgruppen driva arbetet så att vi kan få en lösning på problemet. Det finns dock delade meningar mellan Danmark och Sverige kring jurisdiktionen, vilken stat som egentligen har ansvaret. Det är också sådana skäl som försvårar för vår kustbevakning att tillräckligt effektivt följa efter fartyg in på den danska sidan. Men detta är föremål för diskussioner i arbetsgruppen, och det är frågor som vi hela tiden arbetar för att lösa. Jag kan bara än en gång försäkra att jag är lika bekymrad som interpellanten och fiskarna i det här området över vad som försiggår, och jag är fast besluten att se till att det blir en ändring på det hela.

Anf. 13 CARL FREDRIK GRAF (m):

Fru talman! Jag hade inte tänkt ta någon mer replik. Men nu kom det fram något nytt i statsrådets svar, nämligen att det finns litet olika syn från dansk och svensk sida på hur bestämmelserna skall tillämpas. Det var nytt för mig, och det gör det bara än mer angeläget att börja med att lösa de grundläggande legala förutsättningarna. Det kan naturligtvis bara ske på politisk nivå. I den delen borde det kanske vara lättare att lösa de problemen först, så att sedan kustbevakningen vet exakt vad som gäller. Om man inte vet det är det ytterligare en försvårande omständighet i det här sammanhanget.

Överläggningen var härmed avslutad.

**5 § Svar på interpellation 1996/97:84 om kräftpestbärande signal-
kräftor**

Anf. 14 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s):

Fru talman! Gudrun Lindvall har frågat mig om jag avser verka för att förordningen (1994:1716) om fisket, vattenbruket och fiskerinäringen ändras så att lydelsen fortsättningsvis innebär ett förbud mot utsättning av pestsmittade signalkräftor.

Bestämmelser om utsättning av signalkräftor beslutas av Fiskeriverket. Tillstånd för odling, utplantering eller flyttning av signalkräftor får enligt nuvarande bestämmelser i Fiskeriverkets föreskrifter inte ges i vattenområden på Öland, Gotland eller norr om Dalälven. Sådant tillstånd får inte heller ges i vattenområden med eller i förbindelse med område med akut pest eller i förbindelse med område som har skyddsvärda bestånd av flodkräftor. Vidare får tillstånd inte ges i vattenområden som når in i Norge, områden där signalkräftor saknas i dag eller där flodkräftor bedöms vara ett möjligt alternativ.

Kräftpesten drabbade Sverige år 1907. Under tiden fram till 1950-talet gjordes försök med restaurering av utslagna flodkräftbestånd. I flertalet fall misslyckades försöken, eftersom kräftpesten fick en snabb spridning. I debatten om kräftpesten framfördes möjligheten att importera och bygga upp bestånd med någon annan kräftart som var resistent mot kräftpest. Fiskeriverket avstyrkte vid flera tillfällen en sådan import och utplantering.

År 1959 fick emellertid Domänverket i uppdrag att importera andra kräftarter för försök i svenska vatten. Åren därefter och framför allt efter år 1969 genomfördes en ganska omfattande utsättningsverksamhet, och år 1976 enades Fiskeriverket och Naturvårdsverket om att signalkräftor kunde användas för utsättning i pestdrabbade vatten under vissa förutsättningar.

Fiskeriverket har nyligen presenterat en konsekvensutredning om följderna av ett eventuellt förbud mot utsättning av pestbärande signalkräftor. I utredningen anges att det för närvarande inte finns någon metod för utrotning av kräftpesten förutom användning av gift, vilket ger svåra bieffekter på andra arter och organismer. Vidare är kunskapen om kräftpestens spridningssätt än så länge begränsad. Enligt Fiskeriverket kan man inte med full säkerhet fastställa huruvida signalkräftor är pestfria. Ett totalförbud mot utsättning kan bl.a. medföra brist på kräftor med prisökningar och risk för okontrollerade och olagliga utsättningar som följd.

Jag kan med beklagande konstatera, precis som Gudrun Lindvall skriver i sin interpellation, att flodkräftan är en rödlistad art och att beståndet reducerats med 95 % sedan seklets början. Orsaken till denna situation är något som människan bär ansvaret för. Jag beklagar att dagens bestämmelser inte gällde år 1959 då signalkräftan introducerades. I så fall hade nuvarande situation sannolikt inte uppkommit.

Det pågår ett utredningsprojekt inom Fiskeriverkets sötvattenslaboratorium vilket syftar till att visa om och hur kräftpest med säkerhet kan fastställas och om det är möjligt att skilja mellan pestbärande och pestfria signalkräftor. Som Fiskeriverket anger i sin konsekvensutredning kan resultaten av det pågående projektet föranleda omprövning av det ställningstagande som jag har redovisat.

I avvaktan på resultaten av projektet inom sötvattenslaboratoriet är jag för närvarande inte beredd att verka för ett förbud mot utsättning av pestbärande signalkräftor.

Prot. 1996/97:40
6 december

*Svar på
interpellationer*

Anf. 15 GUDRUN LINDVALL (mp):

Fru talman! Att man sätter ut pestsmittade signalkräftor kom som en total överraskning för mig när vi fick tag i den här frågan. Bakgrunden är att ungefär 95 % av de flodkräftor som tidigare funnits i Sverige har försvunnit på grund av kräftpesten. Därför har man bestämt sig för att introducera en ny art: signalkräftan. Förutom att den är resistent mot kräftpesten är den en litet större och mer snabbväxande kräfta. Den är dessutom aggressiv, och konkurrerar också därför ut flodkräftan.

I dag har man satt ut signalkräftor i ungefär 3 000 vatten i Sverige. Det betyder att dessa vatten numera har rejält med kräftpest i sig, vilket gör att flodkräftan inte kan leva där.

Det märkliga i sammanhanget är att det i 16 § fiskeförordningen står att man inte får sätta ut fiskar inklusive kräfter om det skulle innebära att man sprider smittsam sjukdom. I det här sammanhanget anses alltså inte kräftpest vara en smittsam sjukdom, eftersom signalkräftan redan är resistent mot den.

Det känns mycket märkligt med tanke på att Sverige har skrivit på konventionen om biologisk mångfald, där det bl.a. sägs att vi skall verka för att arter som lever i landet skall ha möjlighet att överleva i sina bestånd och också få möjlighet att utvecklas i de biotoper där de skall kunna finnas. Det är också märkligt därför att man kan se att kräftpestsporererna har en kort livslängd. Det borde inte vara omöjligt att få fria vatten.

Fiskeriverket gjorde 1993 en undersökning av vad som skulle göras för att vi skulle återfå flodkräfter i större bestånd. Man säger att ett sätt skulle kunna vara att öka restriktionerna vid utsättning och odling av signalkräftor. Ett annat skulle vara att klassa flodkräftsbeståndet som ett riksintresse. Ett tredje kunde vara att hitta andra bestämmelser som gör att vi kan begränsa smittsamma sjukdomar.

Det känns litet grand, fru talman, som om man har givit upp i denna fråga. Jag skulle vilja återkomma till mina frågor. Skall vi verkligen ge upp när det gäller flodkräftan? Skall de ekonomiska intressena, framför allt sportfiskare som vill fiska kräfter, verkligen ha företräde? Det finns 32 firmor som i dag levererar sättkräfter, som det heter, dvs. småkräfter som man sätter ut. Deras ekonomiska intressen är naturligtvis vitala, men skall de överväga framför de biologiska och miljömässiga hänsynen?

Skulle vi inte behöva tänka om när det gäller kräftpest och utsättning av signalkräfter? Är det inte dags att börja fundera på om det vi gjorde 1969 och framöver kanske var fel, och om det finns en möjlighet att hitta ett annat sätt att hantera kräftpesten?

Jag förstår att det inte är en enkel fråga. Jag vet också att man arbetar med den. Men frågan är om det inte vore dags för ett litet moratorium. Skulle vi inte kunna säga att vi väntar tio år med att sätta ut signalkräfter? Under den tiden ser vi till att få en rejäl forskning på området. Då kan vi försöka hitta ett sätt att bekämpa sjukdomen. Det är inte rätt som Annika Åhnberg säger, dvs. att det är gift som bekämpar sjukdomen, utan det var gift man skulle använda för att ta död på signalkräfter. Så står det i rapporten från Fiskeriverket. Vi kanske kunde hitta ett sätt att se om signal-

kräftorna har pest eller inte. Det är svårt i dag, men det borde kunna vara möjligt.

Det skulle också kunna innebära att vi fick i gång en produktion av signalkräftor för försäljning. Det är nämligen det som skulle vara alternativet för dem som i dag föder upp sättkräftor. Det fascinerande är att Fiskeriverket i sin rapport säger att en negativ effekt av det skulle vara att det skulle skapa flera jobb. De som i stället för att föda upp sättkräftor skulle föda upp signalkräftor till full storlek skulle vara tvungna att anställa folk. Jag skulle vilja säga att det snarare tvärtom skulle vara en mycket positiv utveckling. Vi skulle kunna skapa jobb även inom denna sektor.

Jag är medveten om att vi i denna debatt inte kan få fram ett slutgiltigt förslag, men låt oss diskutera frågan. Finns det någon möjlighet att göra annat än det vi har gjort hittills?

Anf. 16 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s):

Fru talman! Jag tror att vi kan vara överens om att man tidigare har gjort misstag. Det framgick också av svaret att det redan från början fanns delade meningar om huruvida man över huvud taget skulle ge sig in i att försöka plantera in ett främmande bestånd i svenska vatten. Om vi då hade haft den insikt vi i dag har om vad som egentligen ligger i begreppet biologisk mångfald och hur oerhört viktigt det är att vi är noggranna och försiktiga när vi försöker ge oss på att förändra naturliga förhållanden hade processen förmodligen aldrig sett ut som den har gjort. Om detta kan vi vara överens.

Jag vill också säga att jag tycker att det är viktigt att vi diskuterar hur vi skall lösa problemen när vi nu befinner oss i denna situation. Jag tror inte att jag eller myndigheter eller regeringen i sin helhet i dag sitter inne med de rätta svaren. Tvärtom finns det en stor beredskap för att arbeta för att söka nå en bra lösning. Vi har inte givit upp.

År 1991 fick Fiskeriverket regeringens uppdrag att utreda om man kunde stärka flodkräftbeståndet. Detta uppdrag resulterade i att man kom fram med ett handlingsprogram i 13 olika punkter. Det resulterade också i förändringar i föreskrifterna. De nuvarande föreskrifterna infördes 1994. Jag tror att det finns anledning att säga litet grand om hur de ser ut – hur villkoren för utsättning av signalkräftor i dag är. Det handlar om en mycket begränsad utsättning.

Som jag nämnde förut är det inte tillåtet att sätta ut signalkräftor på Öland, Gotland eller norr om Dalälven, i vattenområden med eller i förbindelse med områden med akut pest eller områden som har skyddsvärda bestånd av flodkräfter, i vattenområden som når in i Norge eller i områden där signalkräftor saknas i dag och där flodkräfter bedöms vara ett möjligt alternativ. Vi har åtminstone nått så långt med ett moratorium att vi har sagt stopp och att vi inte skall gå vidare. Vi skall inte bygga vidare på en utsättning av bestånden. Vi skall tvärtom se till att vara ännu mer restriktiva.

Problemet är just att vi ännu inte kan skilja mellan pestfria och pestbärande signalkräfter. Det är om det som försök pågår. Om försöken resulterar i att vi kan göra en sådan skillnad blir det givetvis omedelbart aktuellt med att införa ett förbud för de signalkräfter som är bärare av kräftpesten. Så länge vi inte kan göra det innebär interpellantens förslag

att vi inför ett totalförbud för utsättning av kräftor. Det kan också innebära problem. Det kan t.ex. leda till en ökad förekomst av olagliga utsättningar. Det finns ju också ett starkt önskemål i vårt land om att det skall finnas kräftbestånd. Den svenska kräftan och det som därtill hör är ju en viktig del av den svenska kulturen.

Jag kan försäkra interpellanten att också jag finner det mycket angeläget att arbeta vidare med frågan och försöka reparera de misstag som tidigare har gjorts.

Anf. 17 GUDRUN LINDVALL (mp):

Fru talman! Om vi skulle få just det Annika Åhnberg talar om, nämligen ett förbud mot att sätta ut signalkräftor som inte är garanterat kräftpestfria, tror jag att vi får i gång en forskning som gör att vi snabbt kan skilja signalkräftor som är smittade från signalkräftor som inte är smittade. I dag finns det en hel del bestånd av signalkräftor som faktiskt är pestfria, såvitt jag har förstått. En sak som sker i dag när man sätter ut de nya småkräftorna, vilka inte är garanterat pestfria utan snarare garanterat pestsmittrade, är att vi också smittar ned signalkräftbestånd som har lyckats bli fria. Det är en mycket olycklig situation. Vi kan se att även signalkräftan påverkas av många andra miljöhot. Det innebär att signalkräftan, i och med att den är pestsmittrad, har ett starkt påverkat immunförsvar. Det gör att signalkräftorna nu börjar bli mer mottagliga för andra sjukdomar. Det innebär att vi kan få en situation där det kanske inte är kräftpesten utan andra sjukdomar som slår ut signalkräftan. Det skulle alltså även för signalkräftans del vara betydligt bättre om vi minskade mängden kräftpest.

Naturligtvis är det just det svenska med kräftan, som Annika Åhnberg säger, som gör att vi vill ha den kvar. Men jag är av den bestämda uppfattningen att vi, så länge vi fortsätter att sätta ut pestsmittrade signalkräftor, ökar på mängden kräftpestsporer i de 3 000 vattnen. Vi får inte i gång någon utveckling mot fria signalkräftor. Jag anser att det läggs en död hand över verksamheten. Det är det bestående som består, trots att alla vet att det bestående inte är bra. Vi måste hitta en väg ur den situation som har uppkommit.

Det finns tyvärr ett liknande fall i dag, nämligen Varroa hos bisamhällen. Vi står i precis den situation som vi gjorde 1959 eller 1969 med flodkräftan. Vi kunde se att vi hade ett problem med en sjukdom, men vi tog inte tag i det. Precis likadant känns det nu med bisjukdomen Varroa. Det händer ingenting. Stora ekonomiska intressen spelar större roll än det faktum att en sjukdom börjar spridas. Detta är en diskussion som har förts många gånger i denna kammare. Jag tycker att man ser en mycket tydlig parallell. Det kan leda till att vi hamnar i en situation som vi har svårt att ta oss ur.

Om ett moratorium på 5–10 år, tills vi vet hur man skiljer signalkräftor som har pest från signalkräftor som inte har pest, leder till att vi får i gång en industri som ser till att leverera bordsfärdiga signalkräftor och att det också kan leda till nya jobb, borde det vara mycket positivt. Ibland tror jag att man måste ta till litet drastiska åtgärder för att komma till rätta med problem som synes svåra att komma till rätta med.

Varken Annika Åhnberg eller jag är ansvariga för det som har hänt under 60- och 70-talen. Kunskapen har ökat rejält när det gäller införan-

det av främmande arter i miljö och natur. Vi vet i dag att det oftast på sikt leder till problem. Vi vet också att många av de nya arterna slår ut de arter som finns tillsammans med dem. Så är också fallet när det gäller kräftorna.

En del som håller på med dessa frågor säger att man inte är helt konsekvent när det gäller att sätta ut signalkräftor enbart i vatten där det redan finns signalkräftbestånd. Man sätter också ut i vatten som börjar bli fria från pest men där det inte finns kräftor. Låter man de vattnen vara ett tag borde det, med tanke på att vilsporer har en kort överlevnadstid, vara möjligt att där återintroducera flodkräftan. Med de regler vi har i dag blir det nästan omöjligt att återintroducera flodkräftan, därför att man sätter ut signalkräftor som är pestsmittade i områden där man inte borde ha dem.

Det finns kanske inte någon större anledning att förlänga den här debatten. Det här är bara ett första försök att smaka på frågan, som jag är övertygad om att vi får återkomma till. Men jag skulle önska en litet mer offensiv hållning. Finns det verkligen ingen möjlighet att göra mer än att acceptera status quo?

Anf. 18 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s):

Fru talman! Om det vore så enkelt som interpellanten föreställer sig att åter få till stånd stora och livskraftiga flodkräftbestånd är jag säker på att det redan hade hänt. Det är inte politisk ovilja eller bristande intresse som lägger hinder i vägen, utan det är det faktum att man inte har fått bukt med problemen. Forskningsresultat kan man inte tvinga fram. Det handlar om biologiska resurser. Vi måste hela tiden lära oss mer för att förstå hur de fungerar och för att kunna lösa problemen. Det är inte så att om vi bara vill tillräckligt mycket så klarar vi av att lösa det här problemet, utan vi måste faktiskt försöka öka våra kunskaper och verkligen nå till kärnan i problemet. Där kan jag försäkra Gudrun Lindvall att det pågår ett intensivt arbete.

Jag tycker inte att det är korrekt att påstå att ingenting görs. Fiskeriverket har efter regeringens uppdrag lagt fram ett handlingsprogram, och det finns hela tiden ett stort intresse av att vi skall kunna få livskraftiga bestånd av flodkräftan tillbaka. Vi har faktiskt också satt stopp när det gäller signalkräftor så till vida att vi inte accepterar att signalkräftor skall sättas ut i vatten där de inte redan finns.

Vi kan inte göra ogjort det som redan är gjort, men vi kan begränsa problemen till de vatten där vi redan har släppt ut signalkräftorna. Det är precis det vi gör i avvaktan på att vi skall nå ännu längre med forsknings- och utvecklingsarbete. Här är det verkligen inte så att det står stilla eller att ingenting händer, utan arbetet pågår intensivt. Men jag återkommer också gärna till en fortsatt diskussion i dessa frågor.

Anf. 19 GUDRUN LINDVALL (mp):

Fru talman! När vi återkommer hoppas jag att de slutsatser som Fiskeriverket kommit fram till i sin konsekvensutredning omvärderas något, för där kan man se att det negativa man framför inte är det biologiska eller miljömässiga utan det är enbart det ekonomiska. Naturligtvis måste vi hela tiden väga miljö mot ekonomi, men det här är en klassisk fråga: Hur tungt skall det ekonomiska väga?

Jag tror inte, som jordbruksministern säger, att det är lätt att återfå flodkräfta. Därtill är jag för biologiskt kunnig. Däremot tror jag att det blir mycket svårt att återfå kraftfulla bestånd av den rödlistade, akut hotade arten flodkräfta om inte något annat sker än det som sker i dag. Jag är mycket medveten om, Annika Åhnberg, att det för att få ett starkare bestånd av flodkräfta i Sverige krävs omfattande åtgärder. Många gånger kommer man att misslyckas, men det finns kanske en möjlighet om vi verkligen försöker.

Det är 32 personer som i dag lever på att föda upp signalkräftor. Man kanske kunde tänka sig att på något vis ekonomiskt kompensera dem för att man förbjuder utsättning under ett antal år. Det kanske kunde vara något som den biologiska mångfalden är värd. Man kanske skall se över hur stort det ekonomiska bortfallet är för de här personerna och se om den bedömning som Fiskeriverket har gjort av fördelar och nackdelar – där nackdelarna alltså enbart är ekonomiska – är en riktig avvägning. Skall vi kanske låta den biologiska mångfalden och miljön väga litet tyngre den här gången?

Jag är också medveten om att det förekommer forskning. Men i och med att viljan att ha kräftor i svenska vatten är så stark tror jag också att viljan att lösa problemet skulle öka ytterligare om vi införde ett moratorium på utsättning av kräftpestsmittade signalkräftor, just därför att vi vill ha kräftor i våra svenska vatten.

Jag förstår att vi inte kommer längre den här gången. Jag är glad att vi har fått en diskussion om frågan, för det finns många som är intresserade av den här frågan i Sverige. Det är många som hör av sig. Vi får väl se vad framtiden utvisar och vad som sker.

Anf. 20 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s):

Fru talman! Jag vill bara avslutningsvis konstatera att det i den proposition med strategi för biologisk mångfald som regeringen har lagt fram och som riksdagen har antagit sägs mycket tydligt att de miljömässiga målen skall ges en lika stor tyngd som de ekonomiska målen. Det måste självfallet vara strategin också när vi arbetar med den här frågan.

Men vårt problem, som vi har berört flera gånger här, är att vi har en situation som beror på att man inte tidigare hade den insikten eller gjorde den värderingen. Det gäller inte enbart den regeringen eller de politikererna, utan hela samhället befann sig i en annan inriktning, och man hade inte insett betydelsen av detta.

Vi vet betydelsen av det nu. Vi skall göra vårt bästa för att reparera tidigare misstag. Vi är överens om målen. Vi är möjligen inte överens om exakt vilka metoder vi skall använda för att nå dit. Men vi skall nu i första hand avvakta den vetenskapliga rapporten från Fiskeriverket. Sedan skall vi hela tiden återkomma till den här diskussionen i syfte att lösa det här problemet. Vi skall åter få bestånd av flodkräftor i Sverige.

6 § Svar på interpellation 1996/97:86 om natur- och kulturmiljöstödet till lantbruket

Anf. 21 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s):

Fru talman! Roland Larsson har frågat mig vilka åtgärder regeringen tänker vidta för att förenkla administrationen av miljöstöden till jordbruket. Bakgrunden till Roland Larssons fråga är länsstyrelsernas kritik mot hur miljöstöden fungerar.

Först vill jag nämna att miljöprogrammet fungerar i full omfattning först fr.o.m. i år. Erfarenheterna hittills är därför relativt begränsade. Intresset från lantbrukarnas sida har i allmänhet varit stort, även om antalet ansökningar har varierat mellan de olika miljöåtgärderna i programmet. Särskilt stort har intresset varit för en av de mest omdebatterade miljöåtgärderna, nämligen den för att bevara värdefulla natur- och kulturmiljöer.

Miljöprogrammet skall medverka till att nå miljömålen för jordbruket. Som alla nya ersättningssystem lider även miljöprogrammet av vissa ”barnsjukdomar” och har därför fått utstå viss kritik. Miljöprogrammet och tillämpningen av detta kan naturligtvis förtydligas och förbättras efter hand. En omfattande översyn och utvärdering av miljöprogrammet i sin helhet genomförs nu och kommer att redovisas redan i april 1997. Värdefull kunskap tillförs därmed arbetet med att successivt förbättra programmet.

Som jag tidigare sagt i kammaren är regeringen mycket angelägen om att syftet med miljöstödet uppfylls och att regelverket medverkar till detta på ett tydligt sätt. Regeringen har därför gjort en tidig översyn i syfte att förenkla och förtydliga reglerna. Ändringarna, som träder i kraft vid årsskiftet, innebär en anpassning till EG:s regler men även till nationella behov på så sätt att regelverket getts en tydligare och mer enhetlig utformning och att möjligheterna att ta hänsyn till enskilda förhållanden ökat.

Det svenska odlingslandskapet är rikt och varierat. God kunskap om utbredningen av olika naturtyper och kulturmiljöer i landet och deras värden är därför en viktig förutsättning för en riktig fördelning av insatta miljöåtgärder. Särskilda inventeringar och erfarenheter av de tidigare ersättningssystemen för NOLA och landskapsvård har därför tagits till vara som ett viktigt underlag för att målstyra de olika miljöåtgärderna till områden med höga värden.

Kunskapen om bevarandevärda områden förbättras successivt. Detta är särskilt angeläget för att bedöma anslutningen till stödet för bevarande av värdefulla natur- och kulturmiljöer och för att budgetera medel för åtgärden. Det är viktigt att denna kunskap tas till vara när stödet ses över i samband med utvärderingen, så att en bättre fördelning av tillgängliga medel kan göras inför nästa femårsperiod.

Till skillnad från tidigare har lantbrukarna nu initiativet att ansöka om stöd om villkoren uppfylls. Länsstyrelsernas roll har förändrats men är fortfarande lika viktig för att vägleda och informera lantbrukarna och erbjuda de kunskaper som lantbrukaren behöver för att skötseln av odlingslandskapets värden skall bli den avsedda.

Enligt min mening visar detta på förtroende för lantbrukarens egna möjligheter att öka sin kompetens på området. I vilken grad de uppsatta

målen för miljöprogrammet nås bör därför analyseras innan mer genomgripande förändringar i arbetssättet vidtas.

Miljöprogrammet omfattar hela 1,5 miljarder kronor per år under en femårsperiod, vilket är betydligt mer än vad som fanns tillgängligt tidigare. Jag menar att programmet är ett mycket användbart instrument för att öka miljöengagemanget hos lantbrukaren och bevara odlingslandskapets värden genom miljöanpassade bruksmetoder. Behovet av utbildning och information till berörda lantbrukare kommer att vara stort den närmaste tiden. Satsningarna på information, utbildning och demonstrationsprojekt om odlingslandskapets värden och skötsel har därför utökats väsentligt i miljöprogrammet. För vissa av miljöåtgärderna i programmet är sådan utbildning obligatorisk. Länsstyrelsernas kompetens kommer till stor nytta i det arbetet.

Anf. 22 ROLAND LARSSON (c):

Fru talman! Ett groteskt vältrande med paragrafer, ändringar av paragrafer, hänvisningar till tidigare paragrafer och ett ständigt rådslående med jurister. På detta sätt beskriver tre miljöhandläggare vid länsstyrelsen i Östergötland de nuvarande reglerna för EU:s miljö- och kulturstöd.

Krångligt och dåliga regler, för omfattande skötselkrav och rädsla för sanktioner gör att många svenska lantbrukare med värdefulla marker inte söker EU:s miljöstöd.

Nils Andersson, skånsk lantbrukare, anser att han måste förstöra sina marker för att få det högsta bidraget. Detta skriver Naturvårdsverket i sin egen tidning Miljöaktuellt. Nils Andersson är en 90-årig man som tillsammans med sin dotter efter alla konstens regler vårdar sin värdefulla betesmark med bl.a. alkärr, som har bevarats genom hävd under minst tusen år. För att få marken i högsta bidragsklass måste han ta bort nästan alla träd. Då skulle många arter av växter och djur som behöver trädens skugga och fukt försvinna, säger Nils Andersson. Utrotningen av albetesmarken med sin unika flora och fauna hade varit ett faktum. Han valde därför att inte hugga ned träden och förlorade därmed 35 000 kr i bidrag under en femårsperiod.

Han har en fågata på sin mark som är väldigt fin. Den har kantats av två fina och välskötta stenmurar av gammalt slag. Dessa stenmurar och denna fågata ryms inom detta kultur- och miljöprogram. Men på andra sidan om den ena stenmuren sköter han inte själv sin mark, utan den är utarrenderad. Därför får han inget bidrag för denna fågata. På detta förlorar han 14 000 kr.

Fru talman! Det är alltså byråkratiskt och krångligt. Pengar läggs på sådant som i många fall kan ifrågasättas om man värderar det med tanke på den biologiska mångfalden. I andra fall, där det finns värdefulla bevarandevärden, utgår inga pengar. Det saknas litet grand av helhetssyn i hela detta arbete. Förtroendet för systemet och för de handläggare som jobbar i detta system har sviktat betydligt under det år som detta har pågått. Man skrattar ute bland jordbrukarna över detta och undrar vad vi håller på med. Jordbrukarna säger att EU är EU. Man menar att det är EU-regler som är fullständigt vettlösa.

Faktum är att detta inte är EU-regler. Jag har kontrollerat detta med företrädare för EU och fått konstaterat att EU:s revisorer inte alls kräver detta mycket omfattande regelverk. Problemet ligger i att de samverkande

Prot. 1996/97:40

6 december

svar på

interpellationer

myndigheterna, Jordbruksverket, Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet drar åt olika håll, och de lägger alla sin byråkrati ovanpå den andres byråkrati. Det är detta som gör att det har blivit på detta sätt. Det är alltså en inhemsk byråkrati som i första hand förorsakar detta krångel.

Jordbruksministern säger att man får räkna med barnsjukdomar i början. Ja, fru talman, men i detta fall riskerar vi att barnsjukdomarna håller på att ta död på patienten.

Anf. 23 GÖTE JONSSON (m):

Fru talman! Den här frågan har ju diskuterats många gånger här i kammaren. Nu när vi ser problemen kan jag bara konstatera att om riksdagens majoritet och regeringen hade lyssnat på de krav och de önskemål som vi från moderat sida ställde redan i inledningen av detta arbete, hade vi inte haft de problem som vi har i dag. Jag beklagar att man inte gjorde det.

Roland Larsson har på ett ganska beskrivande sätt redovisat effekterna av regelverket. Jag har tidigare gjort det här, och jag skall inte nu ge ytterligare exempel. Nu befinner vi oss i denna situation. Och vad vi nu måste göra, som jag ser det, är att förenkla detta regelverk, och vi måste verklighetsanpassa det. Jag vill ge några exempel på förenklingar. Beträffande frågan om kvalifikationspoäng och stödpoäng undrar jag varför man skall ha två olika poängberäkningar. Det räcker givetvis att ha enbart stödpoäng. Varför kan man inte anpassa ersättningsregler efter lokala förhållanden? Vi ser nu att viktiga kultur- och naturmarker i t.ex. Östergötland – där jordbruksutskottet har varit på besök och inventerat – och i Norrland – med sina speciella stora sjöängar m.m. – inte får del av dessa ersättningar, på grund av att reglerna är för detaljerade och inte lokalt anpassade.

I fråga om NOLA-ersättningarna, som tidigare betalades ut, kunde man ha lokalt anpassade regler utifrån de avtal som då tecknades. Vi har från moderat sida sagt att vi i stället skall utgå från de principer som gällde för NOLA-ersättningarna. Då hade vi aldrig hamnat i denna problemsituation.

De små brukarna missgynnas beroende på dessa kvalifikationspoäng. Man måste ha tio poäng för att över huvud taget få ersättning. Jag inser rimligheten i att man har en begränsning när det gäller ersättningsbelopp. Men man skulle kunna ha en begränsning i form av ett rimligt penningbelopp i stället för att man skall springa och räkna poäng och falla ur ramen om man inte uppnår ett visst antal poäng. Detta har missgynnat små brukare, ofta inom områden där det finns stora natur- och kulturvärden. Det är ofta det småskaliga jordbruket i Småland eller på andra ställen som kan uppvisa de stora kultur- och miljövärdena. Detta måste vi faktiskt se över.

Ett önskemål som jag också har är att vi skulle få ett delprogram för det konventionella jordbruket, eftersom miljösatserna är viktiga också i det konventionella jordbruket. Den borgerliga regeringen föreslog ett sådant program före valet 1994. Men sedan ändrades regelverket på den punkten. Det skulle vara mycket bra om man kunde få tillbaka ett sådant system.

Nu säger jordbruksministern att det pågår en översyn, och jag tycker att det är bra. Jag skulle bara vilja fråga hur omfattande denna översyn

blir. Det får inte bli på det sättet att det bara blir små justeringar. Här krävs det faktiskt att det blir en rejäl översyn och rejäla förenklingar. Jag vet att både bönderna och myndigheterna har samma uppfattning som jag har på denna punkt. Därför tycker jag att det vore bra om även ministern kunde dela min uppfattning och se till att det blir en omfattande översyn. Min fråga är: Hur omfattande blir den?

Prot. 1996/97:40

6 december

svar på

interpellationer

Anf. 24 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s):

Fru talman! Låt mig först av allt säga att jag tycker att det är värt att notera att det är en stor framgång att vi nu avsätter 1,5 miljarder per år i ett miljöstödsprogram för jordbruket. När vi nu diskuterar problemen och svårigheterna med detta stöd tycker jag ändå att vi bör komma ihåg att vi gör det mot bakgrund av att vi har infört ett så omfattande program. Det är något som vi har anledning att vara glada och stolta över, och vi skall också komma ihåg alla de positiva effekter som detta faktiskt innebär.

Sedan till diskussionen om krångliga regler. Byråkrati och krångliga regler är naturligtvis inte det eftersträfvansvärda. Det är inte något självändamål att det blir krångligt och byråkratiskt. Men om man skall ha en tydlig målstyrning är det inte helt enkelt. Det är mycket svårt att skapa enhetliga och enkla generella regler som skall kunna gälla i hela landet. En orsak till att det blir krångligt är ju just att vi i systemet har velat införa ett stort mått av flexibilitet, en stor möjlighet att göra anpassningar till de lokala villkoren.

Sedan är det naturligtvis på det sättet att ett program i den här omfattningen som införs under en relativt kort period är svårhanterligt, både för dem som skall administrera det och för dem som skall gå med i programmet och som skall tillämpa det. Det är därför som jag säger att det till viss del kan vara fråga om barnsjukdomar. Men det är naturligtvis också på det sättet att det kan ha varit fel upplagt. Därför är det viktigt att denna översyn, även om den kommer efter kort tid, blir genomgripande och att vi t.ex. tittar på poängberäkningssystemet och ser om det finns något annat sätt som gör att det blir mer effektivt och enkelt.

Självfallet är också det grundläggande och det viktigaste med värderingen att vi ser till de effekter som uppnås. Finns det viktiga värden t.ex. när det gäller naturvård och kulturmiljö som vi inte uppnår med det här programmet och hur skall vi i så fall förändra där för att nå ända fram?

Det är viktigt att använda erfarenheterna från NOLA, naturvårdsåtgärder i odlingslandskapet. Men jag vill påminna om att även det programmet utsattes för en hel del kritik när det lanserades, bl.a. från Moderata samlingspartiet. Ibland är minnet kort. Nu framstår ju det programmet i ett förklarat skimmer. Det är naturligtvis viktigt att vi använder erfarenheterna från tidigare stöd och tillämpar dem också nu.

Jag för min del är fullt beredd att, när utvärderingen har kommit, inbjuda riksdagens partier och andra aktörer till en gemensam diskussion kring utvärderingen och om hur man vill att stödet skall förändras för att det skall vara möjligt att ännu bättre än hittills nå uppsatta mål. Jag ser alltså gärna att vi har en ordentlig diskussion kring utvärderingen av programmet, så att vi kan göra det ännu bättre.

Däremot är det viktigt att inte vika just när det gäller ambitionen att nå uppsatta mål, t.ex. i fråga om värdefulla natur- och kulturmiljöer. Det är också en glädje för mig att kunna konstatera att just detta stöd, som det

ju varit så mycket diskussioner kring på grund av dess påstådda krånglighet, har varit mycket attraktivt. Det är det stöd som har lockat till de allra flesta ansökningarna. Egentligen hade vi kunnat ha ett mycket större utrymme där. Ändå hade det blivit fulltecknat. Så stort är intresset för att delta just i fråga om det stödet. Uppenbarligen har krånglet inte lett till att lantbrukare har avstått från att ansöka om delaktighet i det här programmet.

Anf. 25 ROLAND LARSSON (c):

Fru talman! För att det inte skall råda något som helst tvivel vill jag säga att jag, precis som jordbruksministern, är helt övertygad om att det här stödet är viktigt. Ambitionerna är det inget fel på. Jag tycker tvärtom att regeringen i det avseendet skall ha all heder av att detta förts fram. Därvidlag råder det alltså inget tvivel. Men det hindrar inte att pengarna används effektivt, så att de kommer rätt verksamhet till del. Det är egentligen det som jag avser här. Jag tror alltså inte för ett ögonblick att jordbruksministern ligger bakom det administrativa krånglet. I stället tror jag att felet finns någon annanstans i systemet. Det är därför som jag vill att jordbruksministern skall försöka ta tag i detta, utan att för den skull utöva ministerstyre. Möjligen kan uppmärksamheten bringa någon form av reda här. Jag ser således inget problem i det avseendet.

Att så många ansökt om bidrag är bra. Det är inget problem i sig att det finns en efterfrågan. Problemet är i stället att stöd inte alltid går till rätt saker och att man, när man fått stöd, riskerar ett slags revision som gör att man får betala tillbaka. Det har varit mycket krångel som gör att det inte riktigt finns en trovärdighet här. Jordbruksministern sade att detta stöd bara har funnits i ett år, men det är tillräckligt för att hinna skapa mycket oro, missförstånd och ibland faktiskt nästan löje. Jag tror inte att det går att vänta med att göra en översyn, något som skulle gälla från 1998. Det skulle ju bli konsekvensen.

Redan inför nästa sommar tror jag att det behövs rimliga justeringar på något sätt. I varje fall måste de verk som har format reglerna på något sätt se över det som är allra krångligast. En princip som har ett generellt betesmarksstöd i botten och som är påbyggt med ett stöd värderat efter odlingslandskapets olika värden och olika landskapselement borde kunna vara en utgångspunkt – ungefär samma princip som för KOLA och NOLA på sin tid. Då skulle man kunna utnyttja den kompetens som finns på länsstyrelserna, som ju nu fungerar som ett slags poliser i det här systemet. I stället kunde de alltså vara rådgivare och mentorer åt jordbrukarna, så att dessa kan få pengarna samlade på rätt ställe.

Det har alltså uppstått visst misstroende mellan handläggarna på länsstyrelserna och jordbrukarna, just därför att handläggarna har fått ikläda sig rollen att vara ett slags bidragspoliser. Det är inte en bra situation. Det behövs ju ett samspel.

Fru talman! Ännu en gång vill jag gärna understryka att det inte är något fel på ambitionerna. Jag tror, som sagt, inte för ett ögonblick att jordbruksministern själv har lagt sig ut för den här byråkratin. Men om jordbruksministern ville lägga sig ut för att försöka stoppa eller ändra på byråkratin vore jag synnerligen tacksam. Jag tror att många jordbrukare, inte minst i mitt hemlän, skulle vara synnerligen tacksamma. Det gäller även Nils Andersson, 90 år, i Skåne. Han skulle säkert tycka att det fanns

ett visst värde i att också han kunde värderas på samma sätt som andra som gör vettiga miljöinsatser.

Prot. 1996/97:40
6 december

Anf. 26 GÖTE JONSSON (m):

Fru talman! Vi är helt överens om miljöersättningarnas värde. Jordbruksministern vet mycket väl vad som är min uppfattning på den punkten.

Det är bra om vi gemensamt kan diskutera hur reglerna kan förenklas. Också jag tror att det är oerhört viktigt att få förenklade regler redan inför nästa säsong, dvs. inför 1997/98. Om inte fastnar vi ytterligare i ett regelsystem som är utomordentligt besvärligt.

Det är intressant att höra jordbruksministern ta upp frågan om en tydlig målstyrning. Det är klart att vi måste ha en tydlig målstyrning, men den måste också vara både realistisk och verklighetsförankrad. Skötselkrav, skötsel föreskrifter och olika regler som finns i dag är inte verklighetsförankrade.

Via miljöersättningen skall vi alltså slå vakt om kultur- och miljövärden som i flera hundra år har vårdats av bönder som vet hur värdefulla områden skall vårdas. Låt oss även i fortsättningen tro på och lita på att de bäst vet hur målen skall uppfyllas när det gäller den egna marken. Miljöersättningen skulle innebära att man får en ersättning för detta nyttiga arbete och att man själv i större utsträckning får möjlighet att påverka hur detta arbete skall utföras.

När det gäller det totala antalet ansökningar är det rätt som jordbruksministern säger. Många har sökt kulturstöd. Men samtidigt har väldigt många lantbrukare avstått från att söka kulturstöd, därför att det är så krångligt. Detta vet vi. Jag kritiserar inte ministern för svårigheten att göra beräkningar när det gäller de olika delposterna i miljöprogrammet. Det är helt enkelt så att man har underskattat behovet av kulturstöd. Många har, som sagt, inte ansökt om stödet, därför att reglerna varit för krångliga. Jag tycker att det är viktigt att vi kan få in också dem i programmet just av miljöskäl.

Anf. 27 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s):

Fru talman! Utöver den stora översyn som görs och som skall redovisas i april 1997 har vi gjort en översyn just av delprogrammet för naturvård och kulturmiljöer. Det har ju riktats mycket kritik mot det programmet. I samband med översynen har förenklingar gjorts just när det gäller krav, kontroll och sanktioner. Det har därvid tydliggjorts att det är länsstyrelsen som i det enskilda fallet bedömer eventuell sanktion. Om avvikelser har skett skall sanktionen stå i proportion till avvikelsen. Genom denna förenkling har vi förtydligat och förklarat för lantbrukarna att de inte av oro för oklarheter kring sanktionssystemet skall avstå från att gå in i programmet.

I samband med översynen har länsstyrelsernas möjligheter att anpassa stöd villkoren till de enskilda lokala förhållandena ökat. Reglerna har generellt sett gjorts mera lättillgängliga och kortfattade.

Jag menar nog att vi genom en extra översyn har gjort det som är möjligt att göra inför nästkommande år. I övrigt bör vi inte nu gå in och peta mera i detaljerna utan att göra en samlad översyn. Det är ju också ett

*svar på
interpellationer*

problem att göra små förändringar i ett regelverk. Det kan också ställa till problem för dem som skall använda systemet.

Som ett svar på Göte Jonssons tidigare fråga, som jag inte hann besvara i mitt förra inlägg, vill jag säga att det när det gäller det konventionella jordbruket naturligtvis är möjligt för dessa lantbrukare att få sin del av natur- och kulturmiljöstödet. Det är ingen skillnad mellan olika typer av lantbruk, utan det hela bygger på att man har värdefulla miljöer.

Jag vill påminna om det som regeringen har föreslagit i årets budgetproposition – också detta inom ramen för miljöstödet – nämligen införandet av ett vallstöd på sammanlagt 600 miljoner kronor som också kommer att gå till hela lantbruket.

Det är naturligtvis viktigt med verklighetsförankrade krav. Den enskilde brukaren är den absolut viktigaste aktören i sammanhanget. Självfallet skall hans eller hennes kunskaper tas till vara. Det är därför som vi i stödet betonar att initiativet ligger hos den enskilde brukaren. Men vi lever också i ett samhälle som under en ganska lång period har gått ifrån mycket av det traditionella brukandet och som har förlorat mycket av både värdefulla miljöer och kunskaper om de värdefulla miljöerna. Det är därför som vi lägger tonvikten på information och utbildning. Det är också viktigt. Det finns en gedigen kunskap hos lantbrukarna, och den skall vi ta till vara och komplettera den med ytterligare information och utbildning.

Jag är övertygad om att vi med den översyn som vi kommer att göra 1997 kommer att kunna få ett system där vi ännu bättre än nu kan ta till vara både lantbrukarnas intressen och de intressen som vi i övrigt har från samhällets sida.

Anf. 28 ROLAND LARSSON (c):

Fru talman! Det är omöjligt för mig att bedöma om de förändringar i reglerna som nu kommer att vidtas kommer att leda till någon förändring inför den kommande säsongen, det får vi se. Men jag tror inte att det bara handlar om reglernas utseende utan också om tillämpningen av dem. Vi brukar i det här landet lyckas att åstadkomma rätt mycket byråkrati med enbart ett statligt verk. Här har vi tre statliga myndigheter som är inblandade. Det blir inte tre gånger utan nio gånger krångligare, eller någonting i den stilen. Jag skulle tro att det finns en del som kunde göras inom tillämpningen också. Nu begär jag inte att jordbruksministern skall tala om hur de olika myndigheterna skall tillämpa reglerna, men nog vore det bra med en signal om att de ändringar som införs 1998 kommer att innebära förenklingar, så att de som har att hantera dessa frågor inser att den politiska ambitionen verkligen är att förenkla. Då kan de göra det som göras kan redan nu, om inte med ändrade regler så i varje fall med litet enklare hantering

Jag åker ofta runt ute på landsbygden och talar med dem som jobbar inom jordbruket. De har tidigare varit väldigt positiva till EU-medlemskapet och tyckt att det har varit bra. Men de har vänt radikalt. Det beror inte på något annat än att de helt enkelt tycker att regelverken har blivit för krångliga. Det finns naturligtvis andra skäl också, men det är onödigt att sådant här bidrar till en negativ attityd till samarbetet på det internationella planet. Det är egentligen inte rätt utgångspunkt för en debatt om EU:s framtid.

Anf. 29 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s):

Fru talman! Låt mig först säga att jag delar uppfattningen att det blir extra krångligt när tre olika myndigheter alla skall säga sitt i fråga om stödet. Det har krånglat till det hela extra. Vi skall försöka hantera det på ett klokt sätt. Men det speglar också en realitet, en utveckling som vi haft i samhället där jordbrukets utveckling i sig inte lyckats fånga upp vare sig naturvårdsintressen eller kulturintressen. När vi så småningom har insett, både brukarna själva, vi politiker och allmänheten i övrigt, vad vi har förlorat har vi tillfört dessa aspekter igen, fastän utifrån. Vi har byggt upp ett naturvårdsverk, vi har ett riksantikvarieämbete som skall försöka tillföra dessa aspekter till huvudströmmen i utvecklingen, som borde vara en självklar del. Det är naturligtvis ditåt vi skall sträva. Det skall inte vara tre separata intressen som skall speglas i utvecklingen, utan det skall bli en fungerande helhet. Det är absolut min ambition att det är dit vi skall nå.

Sedan vill jag till interpellanten och de brukare som är missnöjda med EU-medlemskapet säga att jag, med den ekonomiska kris som vi har genomgått, gör den bedömningen att vi utan EU-medlemskap inte hade haft någon som helst möjlighet att åstadkomma ett miljöstödsprogram på nivån 1,5 miljarder kronor per år. Det kan vara värt att komma ihåg. Tanken att man skulle kunna anvisa stora resurser utan att förena dem med stora krav på hur pengarna skall användas så att man når målet är fel. De här pengarna sätts in för att ersätta lantbrukarna för de tjänster de gör för oss i samhället genom att bevara naturen och kulturmiljöer och se till andra viktiga miljöaspekter. Därför skall vi försöka förenkla regelverken, men vi kommer aldrig ifrån att det också behövs en tydlig målstyrning.

Jag är som sagt säker på att vi med hjälp av översynen skall kunna få ett ännu bättre program än det nuvarande.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 1996/97:40

6 december

*Svar på
interpellationer*

7 § Svar på interpellation 1996/97:81 om kommunal skatteplanering

Anf. 30 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s):

Fru talman! Christel Anderberg har frågat mig vilka åtgärder jag ämnar vidta för att komma till rätta med den skatteplanering som kommunerna bedriver. Enligt Christel Anderberg torde förfarandet i fråga falla in under skatteflyktslagen.

Bakgrunden till Christel Anderbergs fråga är den nya ellagstiftningen. För de kommunala energibolagens del innebär den nya lagstiftningen bl.a. ett legalt krav på affärsmässighet i stället för den tidigare kommunala självkostnadsprincipen. Produktion av och handel med el som en kommun bedriver genom ett privaträttsligt rättssubjekt, t.ex. ett aktiebolag, skall nämligen fr.o.m. den 1 januari 1996 bedrivas på affärsmässig grund. Bedrivs verksamheten i stället i förvaltningsform gäller däremot liksom tidigare självkostnadsprincipen.

Christel Anderberg har uppmärksammat att man i hennes kommun försökt skatteplanera bort bolagsskatten på överskottet i det kommunala bolaget. Det förfarande som Christel Anderberg beskriver går ut på att

kommunen säljer det kommunala energibolaget till ett annat kommunalt bolag som finansierar förvärvet genom ett lån från kommunen. Ett positivt resultat i energibolaget kan då neutraliseras vid beskattningen genom koncernbidrag till det förvärvande bolaget, som kvittar bidraget mot sitt avdrag för låneräntorna. Kommunen, som är frikallad från skattskyldighet till statlig inkomstskatt, beskattas inte för ränteinkomsten. Innebörden av arrangemanget är att bolagsbeskattningen sätts ur spel och att kommunen numer äger energibolaget indirekt via ett helägt aktiebolag.

Jag håller med Christel Anderberg om att detta är oacceptabelt. Där emot är jag inte lika säker som Christel Anderberg på att lagen mot skatteflykt är tillämplig. Det är för övrigt en tillämpningsfråga i ett enskilt fall som man inte bör ta ställning till här i kammaren.

Vilka åtgärder som lämpligen bör vidtas för att stävja förfarandet är jag för dagen inte beredd att lämna besked om. Svaret på den frågan kräver först en närmare analys.

Anf. 31 CHRISTEL ANDERBERG (m):

Fru talman! Jag ber att få tacka statsrådet Östros för svaret. Som gammal eko-åklagare har jag en rätt väl utvecklad moral- och rättskänsla. Det är mycket glädjande att statsrådets svar ger uttryck för detsamma.

Jag trodde i och för sig att det skulle vara möjligt att trigga en skatteminister genom att påtala att det genom manipulationer av det här slaget undandras ganska betydande belopp i bolagsskatt från statskassan. Men jag tror att vi kan vara överens om att det här även är en fråga om en annan sorts kapital, nämligen Socialdemokraternas förtroendekapital. För hur skall ni med något uns av trovärdighet kunna fortsätta att i denna kammare tala om att Socialdemokraterna prioriterar kampen mot den ekonomiska brottsligheten om ert folk ute i kommunerna i verkligheten systematiskt ägnar sig åt avancerad skatteplanering/skatteflykt genom den här typen av skentransaktioner?

Detta med bildande av holdingbolag för att slippa bolagsskatten sprider sig som en löpeld över landet. Jag tog Sätters kommun som ett för mig näraliggande exempel. Där beslutade en majoritet av socialdemokrater, vänsterpartister och centerpartister i kommunfullmäktige i förra veckan att göra detta. Jag har erfarit att Uppsala och Göteborg redan har genomfört det. Växjö kommun står närmast i tur, och jag vet att många politiker i Växjö med spännt intresse avvaktar resultatet av denna interpellationsdebatt. Där tänker sig socialdemokraterna kunna mjölka energibolaget på 75 miljoner kronor om året. Det kommer alltså att röra sig om ett undanhållande av skatt på över 20 miljoner kronor per år.

Jag förstår till fullo att statsrådet inte vill tala om skatteflyktslagens tillämplighet i det enskilda fallet Säter. Det har jag för avsikt att få prövat i ett annat sammanhang. Men eftersom skatteflyktslagen var en av socialdemokraternas första återställare måste väl statsrådet rimligen i mer allmänna ordalag kunna förklara vilken typ av transaktioner som ni på detta sätt ville komma åt. Om inte skenköp av holdingbolag, som bildas med det enda syftet att kringgå bolagsbeskattning, skulle falla under lagen, när skulle den då kunna tänkas bli tillämplig? Var skatteflyktslagen i själva verket bara en tom symbolhandling? Eller värjer ni er emot att den aktualiseras av helt andra aktörer än dem som ni tänkte er som målgrupp, av

socialdemokratiska kommunalpolitiker i stället för kritstrecksrändiga direktörer som röker feta cigarrer?

Jag kan förstå att det krävs en närmare analys innan statsrådet kan lämna besked om vilka åtgärder som rimligen bör vidtas för att stävja den här typen av förfarande. Denna analys får dock inte dras i långbänk. Det brådskar, bl.a. därför att det som nu pågår är politikernas bidrag till en förödande uppluckring av den allmänna samhällsmoralen.

Anf. 32 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s):

Fru talman! Jag välkomnar Christel Anderbergs engagemang i kampen mot den ekonomiska brottsligheten. Det vore välkommet om moderaterna i allmänhet i kammaren intog en tuffare attityd mot ekonomisk brottslighet. Det handlar inte minst om företagsklimatet här i landet, att vi får ett rättvist och konkurrensneutralt system som verkligen sätter stopp för många av de ekobrott som begås i dag.

Jag kan inte underlåta att konstatera att Christel Anderberg nu intar en helt annan hållning än vad hon gjorde när den här frågan debatterades och röstades om här i kammaren den 17 maj 1995. I dag verkar det som att Christel Anderberg tycker att skatteflyktslagen är en lag som skall tillämpas på oacceptabla ageranden. Men i kammaren röstade hon emot. Kanske håller moderaterna på att svänga i den här frågan. Vi kommer att få ytterligare tillfällen att diskutera skatteflyktslagen och generalklausulen när regeringen lägger fram sin proposition i vår. Jag hoppas att moderaterna då ställer sig bakom den lagstiftningen.

Vi genomför en rad åtgärder som är avsedda att motverka skattebrott, ekonomiska brott och den typen av brottslighet. Det skall inrättas en ekobrottsmyndighet. Vi kommer att lägga fram förslag om ett nytt revisionsförfarande och inrättandet av en skattekriminal. Jag hoppas verkligen att moderaterna ställer upp på detta förslag. Det skall bli intressant att se vad som händer när det blir dags att fatta beslut i kammaren.

Anf. 33 CHRISTEL ANDERBERG (m):

Fru talman! Jag kan försäkra statsrådet att om det finns något parti som verkligen är intresserat av att bekämpa den ekonomiska brottsligheten så är det Moderata samlingspartiet, och detta av många olika skäl. Skillnaden är att vi försöker att göra det i handling medan ni ägnar er åt det som förefaller vara mycket tom retorik.

Det är alldeles riktigt att jag röstade emot ett återinförande av skatteflyktslagen. Jag skall inte heller sticka under stol med att jag tycker att det vore pikant om socialdemokraterna föll på eget grepp. Men nu finns den här lagen och då skall den också efterlevas av alla, inte minst av politiker.

Jag vågar inte svara för Moderata samlingspartiets officiella linje i den här frågan, men för min egen del kan jag säga att den senaste månadens händelser har gjort att jag i ganska stor utsträckning har omvärderat värdet av en skatteflyktslag. Jag kan förmodligen tänka mig att stötta en sådan i stora stycken så länge som den inte äventyrar rättssäkerheten.

Men det får inte bli fråga om tom retorik. Man måste ha en enhetlig linje. Jag skall läsa upp valda stycken ur en debattartikel. Den har skrivits av det socialdemokratiska kommunalrådet i Sätters kommun Eva Kungs-

mark tillsammans med energibolagets styrelseordförande Klas Fäldt, vänsterpartist. De skriver i Södra Dalarnes Tidning den 16 oktober:

För att undvika att betala ca 1,5 miljoner i skatt till staten föreslår kommunstyrelsen att fullmäktige beslutar att bilda en kommunkoncern innehållande såväl kommunen som de kommunala bolagen. Dan Eriksson tycker inte att kommunen skall ägna sig åt skatteplanering, och det kan man ju respektera. Tyvärr är kommunen i en sådan ekonomisk situation att varje krona som vi slipper betala till Göran Persson kan vi använda inom skolan, barn- och äldreomsorgen. För oss är det valet lätt: inte en krona i onödan till Stockholm.

Jag häpnade när jag läste den här artikeln. Jag hoppas att statsrådet tar avstånd från sådana uttalanden från ledande socialdemokrater. Dan Eriksson, som omnämns i artikeln, var tidigare en tung ledande socialdemokratisk politiker. Han har nu hoppat av alla sina politiska uppdrag i protest mot arbetarrörelsens nya klipparmoral. Och han är inte den ende. De tunga, gamla och erfarna socialdemokraterna hoppar nu av på löpande band av samma skäl. Detta är mycket bekymmersamt. Det är inte fråga om några nybörjare inom politiken som hoppar av i Säter, utan vi åderlåts på mycket kommunalpolitisk kompetens. I och för sig är det sunt att dessa hedersmän tar avstånd från något som de betraktar som helt främmande och – lagligt eller ej – som strider mot arbetarrörelsens grundläggande ideal.

Jag är mycket intresserad av att höra vad statsrådet har för syn på den här frågan.

Anf. 34 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s):

Fru talman! Det är mycket intressant att höra Christel Anderberg säga att hon har omvärderat betydelsen av en skatteflyktslag. Jag hoppas verkligen att hon har fått sitt parti med sig. Men när ni vann valet 1991 och rev upp den skatteflyktslag som då gällde gick det ett antal år förlorade i kampen mot den ekonomiska brottsligheten. Nu har det gått en tid och nu börjar vår argumentation tränga igenom. Det är tydligt att moderaterna har börjat att stödja en skatteflyktslag. Man lämnar den ganska dåliga argumentation som har legat bakom motståndet mot en skatteflyktslag. Nu inser ni att det behövs en sådan lag, som har en viktig preventiv effekt och är en viktig del av lagstiftningen.

Regeringen kommer att lägga fram en proposition om den slutliga versionen av skatteflyktslagen i vår. Då hoppas jag verkligen att moderaterna ställer upp på den.

Jag har varit mycket tydlig i mitt interpellationssvar i fråga om vad regeringen anser vara acceptabelt eller inte när det gäller kommunernas hantering av den här typen av frågor.

Anf. 35 CHRISTEL ANDERBERG (m):

Fru talman! Det smärta mig mycket att behöva säga att statsrådet har alldeles fel. Skatteflyktslagen har inte tillämpats en enda gång. Om bara åklagare, poliser och domstolar får tillräckliga resurser klarar de kampen mot den ekonomiska brottsligheten utan sådana här klausuler.

Men nu finns skatteflyktslagen, och då skall den efterlevas av alla, inklusive socialdemokratiska kommunalpolitiker.

Jag tog i går upp den här frågan med socialdemokraten Arne Kjörnsberg som leder er interna etikgrupp. Vi var överens om att detta nog kunde vara någonting för etikgruppen att se över. Men det är inte tillräckligt. Läget är nu så allvarligt att det krävs kraftfulla åtgärder från regeringen för att man skall kunna återföra kommunalpolitikerna ute i landet till det som med rimlig tolkning kan anses ligga inom den kommunala kompetensen.

Kommunpolitiker, liksom alla andra politiker, skall utöva sin makt under lagarna, inte vid sidan om dem. De skall definitivt inte vara så maktfullkomliga att de anser sig kunna sätta sig över lagarna. Om inte vi politiker själva respekterar det rättsliga system som vi har i landet, hur skall vi då kunna kräva att någon annan skall kunna respektera samma rättsregler?

Anf. 36 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s):

Fru talman! Jag tycker att det är litet svårt att uppfatta vilken den moderata linjen är i skatteflyktsfrågan. Christel Anderberg är inte tydlig när det gäller om hon stöder skatteflyktslagen eller inte.

Jag och Christel Anderberg är helt överens om det oacceptabla med den typ av skatteplanering som kan förekomma i ett antal kommuner. Men när det gäller frågan om skatteflyktslagen hoppas jag att Moderaterna kan göra en omvärdering. Det är väl inte bara kommunerna som ni riktar ett intresse mot? Det finns en ekonomisk brottslighet i Sverige som behöver hanteras med både resurser till de ansvariga myndigheterna och en lagstiftning som gör det möjligt att förhindra den här typen av brottslighet.

Tyvärr har Moderaterna inte varit ett parti som har bidragit till den typen av lagstiftning, tvärtom. När man i regeringsställning har haft chansen och har haft en riksdagsmajoritet att luta sig emot, har man passat på att avskaffa den typen av lagstiftning. Men detta kanske är inledningen till en ny syn från Moderaterna.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på interpellation 1996/97:89 om förbud av röd diesel

Anf. 37 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s):

Fru talman! Olle Lindström har frågat mig vilka åtgärder jag ämnar vidta i anledning av förbudet mot användning av röd dieselolja i svenska fordon.

Bakgrunden till Olle Lindströms fråga är den ändring i lagen, 1994:1776, om skatt på energi, som trädde i kraft den 1 januari 1996 och som innebär en utvidgning av förbudet mot att använda märkta oljeprodukter i motordrivna fordon till att omfatta även olja som är märkt enligt finska föreskrifter, s.k. röd olja. Enligt gemenskapsrättens huvudregel skall bränsle beskattas i den medlemsstat där det förbrukas. Medlemskapet i EU medförde en omfattande gränshandel av röd olja, särskilt i de norra delarna av Sverige. Endast i undantagsfall betalades svensk skatt vid inköpen i enlighet med gällande svenska skattebestämmelser, som

grundar sig på gemenskapsrätten. Införandet av förbudet mot röd olja var därför nödvändigt för att stävja skatteundandragandet.

Olja beskattas olika i såväl Sverige som i Finland beroende på användningsområde. System med märkning av de lågbeskattade oljeprodukterna tillämpas i båda länderna för att skattemässigt skilja på olja med skilda användningsområden. I Sverige används en kombination av märk- och färgämnen i sådan mängd att oljan får en grön färg, medan den finska regleringen medför att den där lågbeskattade oljan är rödmärkt. Motsvarande regler gäller i princip i samtliga andra EU-medlemsstater. Däremot förekommer det tillsatser av olika typer av märk- och färgämnen.

Ett arbete pågår inom EU i syfte att harmonisera hanteringen av märkt olja så till vida att en specifik blandning av märk- och färgämnen, en s.k. *Euromarker*, skall väljas ut. Avsikten är att denna *Euromarker* skall användas i samtliga medlemsstater för att skilja mellan hög- och lågbeskattad olja. Den svenska åtgärden, att även förbjuda användning av rödmärkt olja, står således i överensstämmelse med de strävanden som pågår inom EU. I viss mån finns det dock skillnader mellan medlemsstaterna i fråga om användningsområdet för den lågbeskattade oljan. De svenska reglerna innebär att lågbeskattad olja endast får användas för uppvärmning, medan andra medlemsstater även tillåter att lågbeskattad olja används i vissa motordrivna fordon. Jag anser att vi från svensk sida bör sträva efter enighet inom unionen i denna fråga och att således en harmonisering bör uppnås om i vilka fall den lågbeskattade, euromärkta, oljan skall användas i medlemsstaterna.

Frågan om de svenska märkningsreglernas betydelse för tillämplig skattesats ses för närvarande över inom Finansdepartementet. Innan detta arbete är slutfört är jag inte beredd att lämna besked om i vad mån regleringen kommer att lämna förslag till lagändringar i frågan.

Anf. 38 OLLE LINDSTRÖM (m):

Fru talman! Jag tackar statsrådet Östros för svaret på min interpellation. Jag kan inte påstå att jag är fullt nöjd med svaret, men det andas ändå en vilja och eftersträvan att nå enighet mellan EU:s medlemsstater.

Som jag har angivit i min interpellation, är befolkningen på ömse sidor om den svensk-finska gränsen minst sagt upprörd över förbudet av röd diesel. I Tornedalen känner man sig grundlurad av alla oss som pläderade för ett svenskt medlemskap i EU och den inre marknadens fördelar. Hindren för fri rörlighet av varor, personer, tjänster och kapital mellan medlemsländerna skulle avskaffas. Den svenska särlagstiftningen har i stället skapat fler och högre hinder än vad som gällde före EU-medlemskapet. Jag förstår deras upprördhet och delar deras uppfattning, eftersom samma lagstiftning inte gäller på ömse sidor om gränsen.

Statsrådet säger i svaret att enligt gemenskapsrättens huvudregel skall bränsle beskattas i den medlemsstat där det förbrukas. Det kan så vara, men detta gäller nu ett förbud. Även om man ser till beskattningen finns det vissa skiljelinjer.

I regeringens proposition 1994/95:19, del 1, som utgjorde underlag för vårt medlemskap, står det under rubriken punktskatter: För alkohol, tobak och mineraloljor får länderna tillämpa högre skattesatser än den beslutade miniminivån. Högre skattesatser begränsas dock av att i princip

alla införselrestriktioner slopas vad gäller privatpersoners införsel av varor som inköpts beskattade i ett annat EU-land.

Detta innebär, enligt min uppfattning, att privatpersoners, i bil eller reservdunkar, medhavda diesel skall undantas från förbudet.

Ett annat och kanske ännu större problem är skillnaden mellan Finlands och Sveriges lagstiftning när det gäller arbetsredskap, bl.a. traktorer och entreprenadmaskiner. Det är uppenbart att detta strider mot EU:s konkurrensregler och är diskriminerande, i första hand för svenska entreprenörer, men det gäller givetvis också finska entreprenörer. I artikel 7 står det bl.a. att under lika och ostörda konkurrensförhållanden skall man på den gemensamma marknaden kunna handla och byta tjänster, arbeta, investera och producera och därigenom främja gemenskapens mål. Jag hoppas att statsrådet noterar att det står "skall" och inte "bör".

I artikel 6 står det att regler som är så utformade, att de måste leda till en mindre gynnsam behandling av det som härrör från ett annat land är öppet diskriminerande, även om de inte är direkt knutna till nationalitetskriteriet.

Enligt min uppfattning strider förbudet i detta avseende både mot den inre marknadens principer och mot konkurrensreglerna. Låt mig visa på några faktiska exempel där både hinder och konkurrensbegränsning har förekommit.

Den svenska entreprenör som bor vid gränsen kan inte konkurrera på samma villkor som den finländske entreprenören, eftersom prisskillnaden är så stor. En finsk skogsentreprenör kan avverka och sälja timmer till ett svenskt sågverk till ett väsentligt lägre pris än den svenska. Det har också förekommit att gränsöverskridanden har diskriminerat företag. Därför är det viktigt att en förändring kommer till stånd. Är det rimligt, statsrådet, att ha en lagstiftning som får sådana här konsekvenser? Vad säger statsrådet till de företagare som känner sig diskriminerade?

Anf. 39 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s):

Fru talman! Jag känner väl till upprördheten över och kritiken kring just dessa frågor i Tornedalen. Jag har ju själv rötter i Tornedalen och vet att många människor där är upprörda.

Men grunden för denna fråga är naturligtvis det svenska intresset av att upprätthålla våra skatteintäkter för att kunna använda dem till viktiga välfärdsområden – välfärdsområden som naturligtvis också är viktiga i Tornedalen. Det handlar om kommunernas insatser på äldreomsorgens område, socialförsäkringssystemen och mycket annat.

Det är ingen tvekan om att Sverige har rätt att ta ut skatt på det sätt som vi gör. Grundproblemet är naturligtvis att det finns en icke-harmonisering mellan Sverige och Finland när det gäller på vilka typer av områden man får använda den lågbeskattade dieseln.

Den som för privat ändamål för in motorbränsle till Sverige från ett annat EG-land, är skyldig att betala svensk skatt för bränslet. Om bränsle förs in till Sverige från annat EG-land för att användas för annat än privat ändamål, är det den som för in och tar emot leverans av bränsle som är skyldig att betala skatt i Sverige. Orsaken till detta är naturligtvis att vi annars skulle få ett mycket stort skatteundandragande. Det har varit orsaken till att regering och riksdag har agerat i den här frågan.

Prot. 1996/97:40

6 december

svar på

interpellationer

Det finns så klart inget intresse av att skapa svåra problem i samlevnaden i ett område som Tornedalen, där människor lever väldigt nära varandra trots att vi har en landgräns. Den väg vi bör gå är just harmonisering inom och mellan EU-länderna när det gäller på vilka typer av områden man får välja att använda den lågbeskattade dieseln.

Anf. 40 OLLE LINDSTRÖM (m):

Fru talman! Jag kan mycket väl förstå att det här har med skatteintäkter att göra, och att man skall upprätthålla dessa för att klara ekonomin i Sverige. Men det är inte bra när det diskriminerar vissa. Det är det man vill komma åt. Det måste till någon form av förändring.

I det förra interpellationssvaret pratade ju statsrådet om ett rättvist och konkurrensneutralt system. Det är det jag ute efter. Det kan inte vara så att man värderar det här på olika sätt. Det är naturligt att befolkningen i Tornedalen gör jämförelser med den danska ölimporten. I det fallet gick ju regeringen snabbt ut och sänkte skatten på vårt svenska starköl för att förhindra en alltför stor handel från Danmark. Om det skall ske en lika-behandling av svenska medborgare, bör regeringen därför antingen släppa handeln med olja fri eller förändra skattesatsen. Med nuvarande förbud diskrimineras medborgarna i norra Sverige, framför allt i Tornedalen.

Nog har jag förstått att statsrådet inser de negativa konsekvenser som har uppstått. Därför borde inte detta lämnas utan åtgärd, utan någonting måste förändras. Man kan ju inte vänta på det som statsrådet framförde, och som jag också tycker är rimligt, alltså att det blir en harmonisering och att man kommer överens om skattesatsen för både den lågbeskattade och den högbeskattade oljan så att det blir lika i alla EU:s medlemsstater. Innan man kommer fram till det beslutet hinner det ju gå lång tid. Under den tiden är det svårt för i första hand entreprenörer och företagare att klara den konkurrensbegränsning som nu finns.

Jag skulle kunna ta fram ytterligare ett exempel på hur det kan vara. När en finländsk entreprenör skulle reparera sin traktor i en svensk verkstad blev han stoppad vid gränsen för att han hade röd diesel i tanken. Han kunde alltså inte fara över med en trasig traktor för att reparera den en gång! Sådana konsekvenser måste man på något sätt komma åt. Det får inte vara på det sättet.

En finländsk jordbrukare, som årligen brukade leverera ved till en svensk, skulle köra med sin traktor och släpvagn över gränsen. Han blev stoppad, och han hotas nu av en straffavgift på 20 000 kr. Sådant måste man klara av tidigare, det går inte att vänta på den harmonisering som kanske kan komma om några år.

Jag tycker att det är viktigt, statsrådet, att ge både mig och tornedalingarna ett positivt besked i dag. Avskaffa det här förbudet eller gör någon förändring när det gäller skattesatsen eller, och kanske framför allt, se till att vi får lika lagstiftning i Sverige och i Finland!

Anf. 41 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s):

Fru talman! Vi arbetar för att få en harmonisering av reglerna med systemet med *Euromarker* och helst också med samma syn på vilken typ av verksamhet som skall få använda den lågbeskattade oljan.

Är man villig att sänka skatter på många områden – även här – och ta konsekvenserna av vad det innebär i välfärdspolitiken, är det naturligtvis lätt att lösa den här typen av problem. Moderaterna förespråkar ju drastiskt sänkta skatter på många områden. Jag och regeringen vill upprätthålla en välfärdspolitik och ett gott välfärdssamhälle. Det är inte minst viktigt för områden som Norrbotten. Då måste vi också se till att vi kan ta in de skatteintäkter som krävs för att upprätthålla denna politik.

När det gäller konkurrensneutraliteten är det naturligtvis så att man bör ha blankdiesel i sina fordon om man skall fara över gränsen på det här sättet. Det gäller oberoende av om det är en finsk eller en svensk traktor som åker över gränsen.

Det är klart att det här skapar praktiska problem, det förstår ju jag också. Men att bara avskaffa förbudet skulle innebära skatteintäktsbortfall för staten – och minskad välfärd. Den lösning vi bör eftersträva är att harmonisera reglerna för att komma undan den typ av praktiska problem som kan finnas i gränsområdena i Tornedalen på den svenska och på den finska sidan.

Anf. 42 OLLE LINDSTRÖM (m):

Fru talman! Det tar säkert lång tid innan det blir klart med någon harmonisering. Därför är det viktigt att göra någonting nu med tanke på alla de konsekvenser jag här har redovisat.

Sedan säger statsrådet att det alltid går att lösa detta om man är villig att sänka skatter – åtminstone har Moderaterna sådana förslag. Visst finns det områden där det är möjligt. Jag kan också tänka mig att det finns möjligheter att förändra det här så att konsekvenserna blir likvärdiga med en bibehållen skatt och även om skattesatsen ändras.

Men låt mig säga att det inte bara är detta det handlar om. Framför allt handlar det om att regeringen kunde gå ut och sänka skatten på starköl och ta in pengar på annat sätt. Men när det gäller Tornedalen i norra delen av Sverige och den röda finska dieseln så kan man inte göra någon förändring, eller man vill inte göra det. Ändå andades statsrådet om att de negativa konkurrensförhållanden som nu råder i Tornedalen är ett problem. Då skulle jag vilja fråga: Kan jag tyda det på så sätt att statsrådet är villig att göra den här förändringen och i så fall när?

Anf. 43 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s):

Fru talman! När det gäller frågan om ölbeskattningen är parallellen väldigt dålig. Det har väldigt litet med varandra att göra. När det gäller införsel av öl mellan Danmark och Sverige, har ju Sverige ett undantag från EU-förhandlingarna om att man får föra in 15 liter öl utan att det beläggs med punktskatter i Sverige. Det är den mycket stora kvoten som har inneburit att vi har fått en väldigt handel med öl mellan Danmark och Sverige – framför allt i en riktning naturligtvis, eftersom Danmark har så oerhört mycket lägre ölpriser än Sverige.

Det hotar ju alkoholpolitiken i hela landet. Naturligtvis är det så i södra Sverige, där Systembolaget säljer allt mindre starköl och där alltmer av ölhandeln sker över sundet. Det hotar naturligtvis också skatteintäkter, men den viktigaste delen är ju socialpolitisk. Vi är efter hand tvungna att överge den svenska alkoholpolitiken med Systembolaget som

monopolförsäljare när vi har så stora kvoter i handeln med omvärlden. Det har väldigt litet att göra med oljeproblematiken uppe i Tornedalen.

Det handlar också om en miljöfråga, det nämner inte Olle Lindström alls. Den här typen av skatteskillnader, med en högbeskattad diesel för motorfordon, innebär ju en strävan efter att se till att vi alla hushållar med de begränsade resurserna. Vi kan faktiskt använda skatteinstrumentet som ett miljöpolitiskt styrmedel. Att sänka skatterna på den här typen av transporter innebär ju ett bakslag i miljöpolitiken och mer användning av motorfordon och dieselolja. Det tycker inte jag är en särskilt bra utveckling. Här handlar det framför allt om att se till att vi har ett system som är harmoniserat mellan EU-länderna, att vi har ett gemensamt markörsystem och att vi så långt möjligt har gemensamma regler.

Överläggningen var härmed avslutad.

Remissdebatt

9 § Remissdebatt

Föredrogs

Proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter

Anf. 44 ELISA ABASCAL REYES (mp):

Herr talman! Jag har med anledning av proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter som i dag remitteras till trafikutskottet begärt ordet.

Motionstiden för propositionen löper ut den 20 december, men behandlingen i utskottet kommer att ske först nästa år eftersom trafikutskottet har haft sitt sista sammanträde för i år. Detta innebär att denna viktiga proposition riskerar att hamna i skymundan, och att riksdagen beslutar om åtaganden på sammanlagt 190 miljarder kronor under en tioårsperiod utan att saken egentligen debatterats förrän allt redan är färdigt. Man kan visserligen påstå att det i viss mån redan är färdigt, dvs. att oppositionens möjligheter att förändra någon del av infrastrukturinriktningen för framtida transporter är små, med tanke på att Centern nu gjort upp med Socialdemokraterna. Jag återkommer till denna uppgörelse om en liten stund.

Herr talman! Jag var först rädd att jag skulle få föra en remissdebatt med mig själv, så jag är glad att fler personer har kommit till. Ju större och öppnare debatten är i ett sådant här pass stort åtagande från staten desto ansvarsfullare utformat blir förhoppningsvis beslutet.

Jag skall vara ärlig och rättvis. Regeringens proposition visar faktiskt på en politisk förändring i trafikpolitiken. Trafikpolitiken är något som Miljöpartiet tidigare mycket hårt kritiserat Socialdemokraterna för. Miljöpartiet har menat att trafikpolitiken mer utmärktes av att Socialdemokraterna vill eftersträva samordning och tillgodoseende av de högljuddaste intressenterna. Det har inte funnits någon verklig politisk vision.

I denna proposition har regeringens bedömning grundat sig på en förändrad analys av infrastrukturinvesteringarnas betydelse. Större ansvar och delaktighet föreslås till regionerna och länen själva. Upprustning värderas högre än tidigare, vilket vi i Miljöpartiet stöder i den mån att vi exempelvis anser det klart motiverat att särskilt rikta resurser till att

snabbt återställa tjälskadade vägar. Men några frågetecken återstår. Jag vill att Socialdemokraterna rätar ut dem redan i det här skedet – innan propositionen behandlas.

Kommunikationskommittén presenterade i sitt betänkande en rad olika alternativ; ett grundalternativ, ett näringslivsalternativ, ett miljöalternativ, ett trafiksäkerhetsalternativ och ett regionalt balansalternativ. Efter det att nytt underlag begärts förordade kommitténs majoritet ett sammanvägt alternativ med resursfördelning av nyinvesteringar på väg och järnväg med 40 respektive 60 %. Endast några få remissinstanser förordade miljöalternativet; myndigheter med särskilt ansvar för miljöfrågorna, vissa ideella föreningar och en länsstyrelse menade att detta alternativ var det enda som innebar att man klarade koldioxidmålet.

Jag vill i det här sammanhanget lyfta fram en fråga som helt och hållet håller på att komma bort. Jag hänvisar till den rapport som Naturvårdsverket gjort angående måluppföljning av de fastställda klimatmålen. Årets rapport visar klart och tydligt att Sverige som nation inte kommer att klara miljömålen av en enda orsak – trafiken. Eftersom koldioxidutsläppen från vägtrafiken fortsätter att öka finns det i dag ingen rimlig möjlighet att nå målet inom utsatt tid, och troligen inte heller längre fram. Jag har i tidigare debatter med bl.a. kommunikationsministern frågat om detta, och fått svaret att endast subventioner till järnväg och nya infrastrukturer inte löser koldioxidproblemet. Jag instämmer helt och hållet i det. Som kommunikationsministern själv har sagt finns det inga enkla sätt att minska koldioxidutsläppen. Men att infrastrukturinvesteringarna har stor betydelse för måluppfyllelsen är det väl ändå ingen som ifrågasätter. Av regeringens och Kommunikationskommitténs utlåtanden att döma ifrågasätter inte heller dessa instanser det.

Miljöanpassningen ägnas ett stort avsnitt i propositionen, med ett väl utvecklat resonemang kring bullerproblemen. När det gäller kronor och ören vill regeringen satsa en särskilt avsatt summa på miljöanpassningen av transportsystemen. Men jag måste säga att jag blev minst sagt besviken när jag såg att i själva investeringsplanerna går regeringen ifrån Kommunikationskommitténs förslag och föreslår nu att en större andel än vad kommittén föreslagit skall satsas på nyinvesteringen i vägar. Sammanlagt gör regeringen en omsvängning med över 20 %, vilket får konsekvensen att man tar från den ene och ger till den andre. Av regionalpolitiska skäl föreslår regeringen i stället att fördelningen blir 50–50 av de pengar som avdelats till stamjärnväg respektive europavägar och riksvägar. Regeringens förslag innebär att totalt 72 miljarder kronor satsas på järnvägar, medan hela 111 miljarder kronor satsas på vägar.

Här förmår regeringen inte hålla takten längre. Den faller tillbaka i decenniernas tradition av politik som lett till att en överväldigande del av infrastrukturinvesteringarna i Sverige under de senaste 45 åren gått till vägar. Det verkar som om regeringen antingen glömmer eller inte bryr sig om den slutsats som formulerats så många gånger: Ju mer man underlättar för bilismens expansion, desto omöjligare blir det att föra över trafik till något annat transportslag. Regeringens trafikpolitik syftar inte till att undanröja de problem som finns i dag – den syftar till att underlätta en fortsatt expansion. Denna politik visar att regeringen känner sig handfallen inför och besegrad av de trafikprognoser som gjorts. Den tar inte hänsyn till de rön som visar att trafiken med målmedveten styrning, inte

minst genom infrastrukturinvesteringar, kan påverkas i ett framtidsperspektiv.

Det värsta av allt är att när regeringen inte längre kan skylla på avsaknad av information eller på begränsad valfrihet för en trafikpolitik som man redan i dag måste vara medveten om omöjliggörs alla förutsättningar för att klara koldioxidmålet. Regeringen för med andra ord en politik som medvetet leder till att ett riksdagsbeslut inte kommer att uppfyllas. Det ärligaste i det här läget vore förstås att regeringen själv tar initiativ till ett nytt förslag angående koldioxidmål, och inte tillsätter klimatdelegationer och sätter myndigheter i arbete mot en måluppfyllelse som alla vet är fullständigt orealistisk med den politik som nu förs. Och den här politiken går Centern med på!

Gårdagens korta nyhetsutbud gav gällande att Centern nu verkat för att rädda stockholmarna från Öster- och Västerleden. Detta var ett häpnadsväckande populistiskt uttalande, klart riktat till dem som inte följt processen. Öster- och Västerleden har redan skjutits på framtiden. Med den ekonomiska och opinionsmässiga utvecklingen av Dennispaketet är det få som trodde att de skulle genomföras inom överskådlig tid. Ines Uusmann dementerade dessutom detta påstående samma dag. Centern har alltså i alla fall inte gjort särskilt mycket för stockholmarna. En akut spårutbyggnad med en ny Årstabro och södergående fyrspar föreslås byggas, men det blir inga pengar till en nedgrävning av Centralbron.

I övrigt är regeringens – och i viss mån även Centerns, får man förmoda – anslag till regional spridning av medelsfördelning ganska bra. Men man blir något orolig när trafikpolitiska företrädare för Centern talar om en slimmad motorväg för fortsatt utbyggnad av E 6:an upp till Norge i stället för den föreslagna trettonmetersvägen som syftar till att minska olyckorna.

Sunningesundsbron kvarstår som ett projekt trots klara miljöbrister och lönsamhetsproblem. Detta innebär en tidsvinst om nio minuter till ett orimligt högt pris. Inlandsbanans fortsatta upprustning skjuts på framtiden, liksom Atlantbanan, Götalandsbanan och hela Botniabanan. Centerpartisterna har talat om sin fina påverkan på propositionen, men faktum är att de faktiskt vikt sig för tidigare krav. Eller är det så att Centern aldrig varit intresserat av en fullständig utbyggnad av Botniabanan ända upp?

Ett argument från Centern till mig och Miljöpartiet de gröna kan jag tänka mig är att det är lätt att säga så här, och kräva mer när man inte behöver ta ansvar och ändå inte har möjlighet att påverka. Och visst – Miljöpartiet har definitivt inte samma utgångsläge för uppgörelser som Centern och inte samma möjlighet att ta vad Centern kallar för ansvar och bilda majoritet. Den enda anledningen till det är att vi miljöpartister vägrar att sälja vår politiska själ för några avgnagda ben som de som slängs till Centern att frossa på. Centerns trafikpolitik blir därmed helt oskiljaktig från Socialdemokraternas. Det är bra att veta inför framtiden när man letar efter samarbete över partigränserna i miljöfrågor.

Inför hot om enorma nedläggningar av befintliga infrastrukturer för godstrafik i övre Norrland görs absolut ingenting av större betydelse när det gäller spårtrafiken. Utrikesministern har tidigare i debatten hävdat att hon avser att verka för utökade investeringar, inte minst inom spårtrafi-

ken i övre Norrland, med anledning av Sveriges ordförandeskap i Barerätsrådet. Men vad blev det av det?

Herr talman! Regeringens proposition är framtidsfientlig. Den visar återigen hur svårt det är att få nytänkande att slå igenom. Ett exempel på det är att regeringen i propositionen fortfarande inte tagit sig ur en förlegad syn på infrastruktur och sysselsättning. T.ex. anförs skälet att själva byggandet ger jobb. Och visst är det så, men det är en dyr och dålig arbetsmarknadsåtgärd som sådan. Ett vägjobb kostar i snitt en miljon kronor, vilket man kan få fyra eller fem vårdjobb för. Såväl Lindbeckkommissionen som andra oberoende experter har visat att konkurrenskraften och nyttan av detta för själva infrastrukturen är ganska låg. I det förra 98-miljarderspaketet, som fortfarande gäller i stora delar, beräknas också nyttan preliminärt sett vara låg. I dagsläget har ingen ordentlig utvärdering kommit till stånd, trots Kommunikationskommitténs arbete.

När det så gäller hänvisningen till 1988 års trafikpolitiska beslut och vad som där sades om samhällsekonomisk lönsamhet kan vi bara konstatera att miljökostnaderna inte beräknats ordentligt. I propositionen finns ingen redovisning av den exakta miljökostnad som uppkommer till följd av de infrastrukturinvesteringar som föreslås.

Hur många tusen ton ökade utsläpp innebär regeringens förslag? Detta har visserligen Kommunikationskommittén arbetat med. Men regeringen har såsom ansvarig för sitt eget förslag en skyldighet att redovisa detta nu och inte skjuta det på framtiden, som man t.ex. gör med analysen av in-trångskostnader.

Herr talman! Trafikutskottet har i fråga efter fråga hänvisat till Kommunikationskommittén för fortsatt utredning och arbete. Frågan är bara vilken tilltro man kan sätta till Kommunikationskommitténs förslag. Med det hoppfulla utgångsläge vi hade med bra direktiv till Kommunikationskommittén kan man fråga sig vilka alternativ som återstår att ta ställning till i framtiden.

Anf. 45 PER WESTERBERG (m):

Herr talman! Först vill jag beklaga att propositionen har varit tillgänglig så kort tid här i kammaren. Det rör sig om ett par timmar, trots att den presenterades i går. Jag skall därför inskränka mig till att kommentera de delar vi har god kännedom om och därmed kan kommentera i detta läge.

Det finns i propositionen en betydande samsyn över partigränserna på ett antal områden. Det råder det nog ingen tvekan om. Men det finns också icke oväsentliga meningskiljaktigheter, och jag skall koncentrera mig på de senare.

Jag noterar fortsatt att man vid de samhällsekonomiska kalkyler som skall styra investeringsflödena till vägar och järnvägar endast använt de system som tidigare använts i kommunikationsutredningen. Det innebär i stor utsträckning att hela näringslivets behov inte beaktas i kalkylsystemet i och med att man i praktiken bara räknar räntan på de tidsminuter man vinner på kortare vägar eller vägar där man kan köra snabbare.

Med de räntenivåer som i dag gäller och de få tidsminuter det är fråga om blir det i praktiken ingen påverkan alls för godset vad avser investeringsflödena. Jag anser att detta är mycket beklagligt med tanke på det utomordentligt besvärliga sysselsättningsläge vi har i Sverige i dag med

stora arbetslöshetstal och en mycket stark koncentration av arbetslösheten till unga människor.

Jag tycker också att det finns skäl att här notera att det inte finns några jämförelser med investeringarna för luftfart och sjöfart och med vad som gäller i övriga Europa. Jag är väl medveten om att utredningsunderlaget inte i alla delar medgav detta. Men det skall samtidigt klarläggas vilka jämförelser man gör och vilka grunder man står på.

Enligt min uppfattning kan man inte längre tala om konkurrensneutralitet mellan de olika trafikslagen. Det kanske inte heller är det centrala med tanke på att varje trafikslag skall få likvärdiga konkurrensförutsättningar med dem som finns ute i Europa. Att jämföra dem bara inom Sverige tror jag leder fel, och det kanske också borde ha sagts i denna proposition. Sjöfartsfrågorna och luftfartsfrågorna finns heller inte med i kalkylsystemen och har därmed i princip lämnats utanför, med några få undantag.

Jag vill också notera att de samhällsvetenskapliga kalkylerna för att få fram den ekonomiska rankingen av vilka investeringar som skall göras inte precis är någon exakt vetenskap utan snarast slår väldigt olika beroende på vilka grundantaganden man gör. Även mycket små justeringar av grundantaganden ger radikalt olika resultat. Därför tycker jag att man inte bara kan koncentrera sig till samhällsekonomiska kalkyler för att ranka vilka vägar och järnvägar som skall byggas. Man måste se det som ett viktigt beslutsunderlag bland flera andra.

Det finns också skäl att här notera att propositionen är något ofullbordad i och med att man föreslår byggandet av Citytunneln i Malmö och delar av Botniabanan utan att finansieringen finns. I fallet Citytunneln vill jag klart markera att bygget av många skäl är nödvändigt. Det finns hyggligt bra förutsättningar att kunna klara finansieringen av den. Men det borde också vara villkorat till att den verkligen klaras för att Citytunneln skall byggas.

Jag vill också notera att det inte finns så väldigt mycket sagt om de åtgärder för ökad effektivisering som kan vidtas för att bättra ta till vara de medel som avsatts för investeringarna. Vi har i tidigare sammanhang här i kammaren noterat behovet av bolagisering av delar av utförarorganisationerna inom Banverket och Vägverket och även konkurrensutsättning av deras verksamhet, då det visat sig att konkurrensutsättning har gett väsentligt lägre produktionskostnader. Därmed skulle man i någon mån ytterligare kunna få ökad användning av de medel som riksdagen skall anslå.

Vad gäller de så omtalade storstadsuppgörelserna, t.ex. Dennisuppgörelsen här i Stockholm, noterar vi att propositionen här tar vissa initiativ men att man i väldigt stor utsträckning skjuter problemen till framtiden. Jag tycker att det är beklagligt. Jag tror att storstadsuppgörelserna hade mått bra av att kunna nå ett slutresultat och en beslutsnivå för att därmed komma till utförande.

För oss moderater är det centralt att ingångna avtal hålls. Om avtalen inte hålls finns inte längre någon överenskommelse. Det finns egentligen ingen annan förhandlingsmöjlighet om en överenskommelse annat än att man gemensamt kommer överens att justera överenskommelsen. Det förslag som finns i propositionen underlättar inte fortsättningen av Dennisuppgörelsen i Stockholm.

I propositionen nämns i vissa delar trafikinformatiken. Jag tycker att det är bra, men det är för litet. Det görs väldigt stora satsningar, och oerhörda mängder pengar distribueras, på asfalt och betong, men väldigt litet på elektroniken. Jag tror att det är en väldigt stor del av att ”packa” trafiken, att kunna få intelligenta bilar, intelligenta vägar och intelligent prissättning av användning av vägar och järnvägar. Det hade varit konstnads-effektivt att göra större satsningar.

Herr talman! Till sist vill jag bara säga att jag inte tror att vi skall sträva efter någon stor nedgång i trafikarbetet utan snarast en miljöanpassning av det. Jag noterade vid ett möte med Åkeriförbundet här på morgonen att ett av deras främsta kundkrav i dag är miljöanpassning. Det är konsumentmakten vi därvid måste använda oss av, förutom teknisk forskning och utveckling.

Anf. 46 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Herr talman! Per Westerberg och jag är som tillhörande olika partier oense om precis nästan allt. Men det finns en fråga jag vill ställa till honom som skulle klara ut en del saker. Det gäller de rapporter som visar att klimatmålet inte kommer att uppnås på grund av trafikens utsläpp.

Jag vill fråga Per Westerberg som representant för Moderaterna: Är ni beredda att verka för att målet, om det inte omprövas – vilket vi anser sorgligt – i ärlighetens namn erkänns som omöjligt att uppfylla?

Anf. 47 PER WESTERBERG (m) replik:

Herr talman! De beräkningar som finns när det gäller framför allt utvecklingen av persontrafiken är orealistiska. Jag tror att man har räknat med alldeles för stor uppgång i förhållande till den verklighet vi hittills har kunnat se. Det finns enligt min uppfattning igen riktig substans att stå på.

Vi står fast vid klimatmålet. Vi gör det genom att använda våra kärnkraftverk fullt ut så länge de är säkra och tekniskt möjliga att använda, dvs. ekonomiskt försvarbara. Att som vi nu gör använda oss av kolkondenskraft från Danmark, import av kärnkraftsel från Ryssland och använda oljekondens i Karlshamn ger lika stora miljöutsläpp när det gäller koldioxider som helheten av bilismen.

Löser man inte energifrågan blir varje fråga när det gäller bilismen meningslös. Vi vill satsa på energieffektiva, lätta och trafiksäkra fordon. Vi vill även utveckla alternativa bränslen i den takt det är tekniskt möjligt. Men under tiden måste vi självfallet använda bra kraftproduktion för att klara att nå klimatmålet.

Anf. 48 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Herr talman! Per Westerberg står fast vid klimatmålet. Jag skulle också hemskt gärna vilja göra det. Men jag vill att de politiska församlingarna i Sverige i dag erkänner att man inte kommer att klara det mål som ställts upp med den politik som förs.

Per Westerberg nämner kraftverk och energiproduktion. Prognoser är en sak, men en annan sak är de siffror vi i dag har och det underlag som finns. Per Westerberg talar om prognoserna. Men det underlag vi har i dag visar att industrin inte har ökat sina koldioxidutsläpp, utan det är

enbart trafiken som ökat sina utsläpp. Det gör att vi inte kommer att kunna stabilisera koldioxidutsläppen till år 2000, såsom målet är uppställt.

Anf. 49 PER WESTERBERG (m) replik:

Herr talman! Det beror på vilket basår man räknar på. Men under senare år har bilismen inte ökat koldioxidutsläppen i sig. Det kan delvis bero på lågkonjunkturen, det skall villigt erkännas.

Jag tror inte att man kan klara koldioxidmålen enbart inom trafikarbetet. Man måste klara det även inom kraftproduktionen. Men då skall vi inte ha kraftproduktion via olja eller importerad kolkondens från Danmark. I stället skall vi på ett miljömedvetet sätt använda våra kärnkraftverk, vår vattenkraft m.m. för att klara kraftproduktionen.

När det gäller bilismen skall vi famför allt arbeta för lätta bränslesnåla fordon. Det är det klart bästa systemet. Därmed kan man utnyttja den starkt miljöpositiva opinionen, konsumentmakten, för att få mindre utsläpp. Man kan även i försök använda alternativa drivmedel för att på det viset försöka stimulera utvecklingen och tekniken.

Däremot skall vi inte experimentera med enskilda människors, privata personers och individers egen privatekonomi. Vi skall inte tvinga dem att göra saker som allvarligt begränsar deras frihet, som allvarligt begränsar deras möjligheter att utföra bra arbete, att klara sina transporter för barn och att klara att leva även i glesbygd.

Anf. 50 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! Jag tycker att propositionen innehåller mycket som är bra när det gäller inriktningen inför framtiden. Det är också viktigt att komma ihåg att det är just en inriktningsproposition. I nästa steg blir det mer konkreta handfasta ställningstaganden i fråga om pengar, vägsträckor, järnvägssträckor, årtal osv.

Jag skall kort säga varför jag tycker att propositionen är bra. Den fullföljer och fortsätter den mycket kraftfulla satsning på att bygga ut vårt järnvägsnät som inleddes i och med den förra inriktningspropositionen under den förra regeringens tid. Det fullföljs alltså nu, inklusive en satsning på Botniabanans första del, till Umeå.

När man satsar på att investera i nationella stomjärnvägar inklusive en satsning på Botniabanans första del i storleksordningen 8–9 miljarder kronor, säger Elisa Abascal Reyes att det är några avgnagda ben som man har slängt till Centern. Jag funderar i så fall på hur de benen hade sett ut om det hade varit mer kött eller fläsk på dem.

Det är bra att vi fullföljer järnvägssatsningarna. Det är också bra att vi nu prioriterar drift och underhållsåtgärder i förhållande till investeringar. Det är nödvändigt när det gäller järnväg men framför allt väg att ha väsentligt ökade resurser till drift och underhåll och att inte köra sönder och förstöra det vägkapital som redan är investerat. En stor del av det här går ju till bärighetshöjande satsningar och till beläggning av grusvägar. Det har en klart regionalpolitisk profil som jag tycker är mycket tilltalande. Det är också en uppföljning av de resonemang som vi har fört och de ställningstaganden som vi har gjort i Kommunikationskommittén.

Elisa Abascal Reyes tar också upp en del andra frågor kring miljöanpassning och trafik. Det är frågor som egentligen ligger i det fortsatta

jobbet för Kommunikationskommittén och som skall bli föremål för proposition senare.

Jag tror att vi alla är överens om att vi i och för sig har haft en olycklig hanteringsordning. Först får vi utreda och ta ställning till inriktningen av investeringarna. I nästa skede skall vi i KOMKOM ta fram – det skall också resultera i riksdagsbeslut – underlag för ett nytt trafikpolitiskt beslut.

Jag tror att vi alla tycker att det hade varit bättre att kunna göra tvärt om. Men verkligheten är sådan att det inte har varit möjligt. Nya investeringsplaner, nya inriktningar för investeringarna, måste fram. Därför har vi hamnat i den här situationen, men vi får försöka hantera det så bra som möjligt.

En mycket central del i KOMKOM:s fortsatta arbete handlar just om problematiken med miljöfrågorna. Men då är det inte direkt kopplat till investeringarna utan till andra system. Det handlar om diskussioner om satsningar på alternativa bränslen och sådana saker. Men det återkommer vi alltså till.

Jag skall också ge en liten kommentar till Per Westerberg. Han säger att man har tagit alldeles för litet hänsyn till näringslivets behov av fungerande godstransporter. Jag tycker att vi har tagit väldigt stor hänsyn till de synpunkter som har kommit fram. Vi tog ju fram ett s.k. näringslivsalternativ i KOMKOM. Mycket av det finns ju med i det slutgiltiga förslaget. Där finns inte minst upprustning, drift och underhåll av vägnätet – det är oerhört viktigt – och kortare tider för tjalavstängningar. Att färre vägsträckor drabbas av tjalavstängningar är ju oerhört viktigt inte minst för skogsindustrin som är vår största bransch när vi pratar om exportsiffror.

Också en stor del av satsningarna på järnvägen görs för att anpassa den till godstrafiken, med större lastmöjligheter och andra lastprofiler. Jag tycker därför att propositionen är väl avvägd även utifrån näringslivets behov och utgångspunkter.

Elisa Abascal Reyes räknar upp ett antal stora järnvägsprojekt och undrar var de är någonstans. Hon frågar: Var är den norra delen av Botniabanan? Var är Götalandsbanan? Var är Atlantbanan?

Det är bara att konstatera att det inte ryms i den ekonomiska ramen för den kommande tioårsperioden. Det är angelägna projekt, tycker jag. Det tycker också Centern. Men det finns också en ekonomisk verklighet som vi måste rätta oss efter. Vi tycker att Botniabanan är det projekt inom nysatsningar på järnvägen som vi vill prioritera högst. Det är där vi börjar och frigör de ekonomiska resurser som finns.

Investeringsplanen skall ju också rulla på. Efter hand som det skapas ekonomiskt utrymme kommer vi att ta strid för ytterligare järnvägssatsningar, t.ex. Atlantbanan och Götalandsbanan. De är viktiga framtidsprojekt, men de ryms inte i den här planeringsomgången.

Anf. 51 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Herr talman! Jag noterar att Elving Andersson undviker att nämna storstadsuppgörelserna. Det har jag förståelse för. Han undviker också att diskutera koldioxidfrågan. Det kan man tolka på olika sätt. Antingen avvisar han helt enkelt ett resonemang som bygger på att infrastrukturinvesteringarnas utformning har en betydelse för koldioxidutsläppen i fram-

tiden. Eller också finns det andra orsaker till att Elving Andersson väljer att inte beröra frågan.

Man kan undra på vilket sätt det innebär miljöanpassning, när vi talar om viljeinriktning och inte om konkreta förslag, att det styrs över 6 miljarder från järnväg till väg. Är det Centerns politik nu för tiden?

Angående avgnagda ben vill jag säga att en halv Botniabana är ett synnerligen avskalat förslag. Visserligen har vi en ekonomisk situation som inte tillåter oss en överdriven utbyggnad av infrastruktur i Sverige. Jag håller med om det. Jag har precis sagt att jag tycker att just det som Elving Andersson tar upp och som regeringen har tagit upp i propositionen, nämligen omfattande investeringar i befintligt väg- och järnvägskapital, är viktigt. Men jag förstår inte vad det har i en politisk debatt att göra att säga att vi inte har råd. Allting handlar ju om prioriteringar. Här har vi styrt över 6 miljarder från järnväg till nybyggnad av väg, 6 miljarder som hade räckt ganska långt på järnvägssidan. Man har råd om man vill – allting beror på prioriteringar!

Anf. 52 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Det skall bli intressant att studera Miljöpartiets motion i samband med propositionen när den väl kommer. Även om man stryker varenda krona som i dag är tänkt att satsas på vägar räcker det ändå inte till för att fullfölja de järnvägssatsningar som Elisa Abascal Reyes pratar om. Även hon och Miljöpartiet kommer att tvingas prioritera. De måste också fråga sig vilka järnvägsobjekt som är viktigast, vilka projekt de skall satsa på.

Vi har alltså en situation där 30,5 miljarder satsas på investeringar i de nationella stamvägarna, medan 36 miljarder satsas på investeringar i stomjärnvägarna. Det är alltså en mycket kraftfull satsning på järnvägen.

Samtidigt går det inte att vara utan vägar, i alla fall inte om man kommer utanför storstadsområden. I stora delar av vårt land finns det inte några förutsättningar för att köra vare sig gods eller personer på järnväg.

Där måste vi också ha ett fungerande vägnät. Vi måste ha ett fungerande vägnät så att skogsindustrin kommer fram med sina timmer- och massatransporter osv. Det är helt nödvändigt. Det är därför som vi nu tillsammans med regeringen prioriterar drift- och underhållssidan jämfört med de tidigare planerna.

Jag sade att vi i stor utsträckning återkommer till koldioxidproblemet i det fortsatta arbetet. Där handlar det om att satsa på alternativa bränslen och vad vi får för fordonsutveckling framöver, som Per Westerberg var inne på.

Investeringarna är en del i den här problematiken. Där finns en satsning på järnvägstrafiken. Men tyngdpunkten – eftersom vi, oavsett hur mycket vi satsar på järnvägar, inte kan undvara biltrafiken – måste ligga på andra åtgärder för att se till att både den lätta och tunga biltrafiken inte förorsakar stora miljöproblem.

I min nästa replik skall jag återkomma till storstadsproblemen, Elisa Abascal Reyes.

Herr talman! Det är självklart att Miljöpartiet också kommer att tvingas göra prioriteringar. Men här handlar det om viljeinriktningar. Då kan vi konstatera att viljeinriktningen är bristfällig, eftersom man väljer att stå över.

Sådana påståenden som att man måste ha vägar om man kommer utanför storstaden och att det är viktigt av regionalpolitiska skäl behöver jag inte tillbakavisa eller känna mig träffad av, eftersom jag två eller möjligen tre gånger under just denna debatt nämnt att jag sätter värde på sådana investeringar och förstår betydelsen av dem.

Däremot kan man prata om vilken inställning man har till styrningseffekter med infrastrukturinvesteringar och vilken inställning man har till en långsiktigt hållbar planering när det gäller att påverka trafikprognoser. Är det inte så, Elving Andersson, att trafikprognoser kan påverkas om man agerar politiskt?

Herr talman! Självklart kan det vara så, men inte enbart och kanske inte ens primärt via infrastrukturinvesteringarna. Det är oerhört mycket annat som påverkar detta, t.ex. hur vi bygger upp våra skattesystem för att stimulera eller subventionera in alternativa bränslen med reseavdrag osv. Hela det politiska arbetsfältet måste nyttjas. Infrastrukturen är en liten del i det här sammanhanget som i och för sig är viktig när det gäller att styra mot ett hållbart samhälle.

Som jag sade förut gör vi en satsning på 36 miljarder på stomjärnvägar och 30,5 miljarder på det nationella stamvägssystemet. Jag tycker att det är en ganska tydlig markering.

Jag lovade också att återkomma till resonemanget kring storstadsproblemen, och i första hand till problemen i Stockholm och Dennisöverenskommelsen. Här finns en uppgörelse mellan staten och regionen. Det kan staten naturligtvis inte ensidigt springa ifrån. Det är ingen hemlighet vad Centern tycker om Dennispaketet och vad Centern tycker om Öster- och Västerleden. Men samtidigt måste vi acceptera den verklighet som finns. Det finns en uppgörelse inom regionen och mellan regionen och staten. Detta måste hanteras på det sättet att det sker förhandlingar. På s. 64 i propositionen konstaterar vi just att vi i problematiken skall lyfta in frågan om det tredje järnvägsspåret och biltrafiken här i centrum. Vi konstaterar att innan detta löses måste regionen presentera en hållbar finansiering av hela projektet – för det har man åtagit sig – annars tillförs det inga mer statliga pengar. Vi har dessvärre redan garanterat över 13 miljarder kronor. Det har vi inget ansvar för, men vi har ansvar för att försöka lösa den situation som är just nu.

Här måste regeringen redovisa en lösning för att detta skall kunna fullföljas. Då finns det olika alternativ för detta. Vi i Centern förespråkar att man skall banta projektet, t.ex. genom att ta bort Öster- och Västerleden. Då blir det lättare att hitta ett hållbart finansieringssystem. Men det är primärt regionen som måste svara på dessa frågor. Det kan inte regeringen eller Sveriges riksdag göra ensidigt. Det måste ske ett samspel här.

Anf. 55 PER WESTERBERG (m) replik:

Herr talman! Elving Andersson hävdar att man har gjort en tillräcklig anpassning till näringslivsalternativen och näringslivssatsningarna när det gäller transportutbyggnaden. Jag tycker inte att det är korrekt. Man kan naturligtvis ha olika ambitionsgrader, men med den struktur Sveriges industri har, i synnerhet dess basindustri, är transporterna helt avgörande för konkurrenskraften och för vår förmåga att hävda oss. Kommer basindustrin i obalans, kommer hela den svenska ekonomin i obalans genom den tyngd den har i ekonomin. Detta skulle förorsaka betydande problem.

Jag tycker att Elving Andersson skall läsa den mycket hårda vetenskapliga och politiska kritik som det västsvenska samarbetet över alla partigränser har riktat mot kommunikationsutredningen och som även i betydande delar kan riktas mot propositionen. Jag tycker att man där klart visar – precis som jag visar i mina tidigare reservationer – att man i kalkylsystemet inte tar tillräcklig hänsyn till näringslivets behov. Det är en brist i kalkylsystemet. Och när man säger att man skall gå på de samhällsekonomiska kalkylerna i stor utsträckning för att prioritera vilka projekt som skall genomföras, kan jag inte komma till någon annan slutsats än att det är fel metod.

Anf. 56 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Om jag uttryckte mig på det sättet att vi helt har tillgodosett näringslivets transportbehov i den här propositionen, uttryckte jag mig fel. Eller också var det Per Westerberg som missuppfattade mig. Jag sade att vi har tagit stor hänsyn till detta och vägt in det. Olika intressen måste naturligtvis vägas mot varandra. Sedan kan vi ha litet olika värderingar om vi har lagt tyngdpunkten på rätt ställe. Men det är inte så att näringslivets transportbehov och förutsättningarna för det på något sätt har negligerats i det här arbetet. Det har tagits stor hänsyn till det.

Det finns brister i de samhällsekonomiska kalkylmodellerna. Det har vi gemensamt ägnat många timmar i Kommunikationskommittén åt att försöka borra djupare i, Per Westerberg. Det finns en del brister. Det är olika parametrar, som vi kan tycka är viktiga, som inte fångas in. Det är bl.a. därför som det nu görs ett komplement till de rena samhällsekonomiska kalkylerna genom att det också görs en flödesparameter. Vägar med mycket trafik i förhållande till den standard de har skall också tilldelas resurser i särskild ordning, även om de inte skulle vara direkt prioriterade enligt den samhällsekonomiska kalkylmodellen. Det här gör ju att vi får ökade satsningar i Västsverige, precis som näringslivet och politiker tvärs över de politiska partigränserna har uttryckt önskemål om i Västsverige.

Anf. 57 PER WESTERBERG (m) replik:

Herr talman! Jag tror att både Elving Andersson och jag är väl medvetna om att det kalkylsystem som används i praktiken inte ger någon tyngd att tala om till näringslivets behov av transporter. Det är frågan om räntevinsten på de minuter man vinner på eventuellt kortare transporter. Det blir i princip försumbart. Det märks inte i kalkylerna.

Det centralaste problemet i Sverige är arbetslösheten. Vi har en massarbetslöshet som vi knappt sett maken till i modern tid i Sverige. Vi har

de högsta ungdomsarbetslöshetstalen som har uppmätts av SCB under 1900-talet. Därför är näringslivets transportbehov centrala för att öka konkurrenskraften och ge möjlighet till fler arbetstillfällen. Jag hoppas att vi kommer att få se en sådan hänsyn i det fortsatta arbetet. Jag tror att det är viktigt för att klara det ganska prekära läge vi befinner oss i när det gäller sysselsättningen.

Prot. 1996/97:40

6 december

remissdebatt

Anf. 58 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Jag har ingen annan uppfattning än Per Westerberg när han beskriver det gigantiska samhällsproblem som vi har, nämligen att bekämpa arbetslösheten. Här är det olika satsningar på företagsamheten – kanske i första hand på de mindre företagen, men även den stora exportindustrin skall ha goda framtidsutsikter – som är centrala för att vi skall lyckas i jobbet att bekämpa arbetslösheten. Där är transporterna en del av förutsättningarna tillsammans med väldigt mycket annat.

Många av de satsningar som nu föreslås i propositionen är till mycket stor del till gagn för näringslivets transporter. Det gäller inte minst det här med drift och underhåll, ökad bärighet, minskade tjalavstängningar osv. Detta handlar inte bara om den stora exportindustrin som är koncentrerad. Det handlar t.ex. om skogsindustrin och dess behov av kontinuerligt inflöde av råvaror, timmer och massa samt uttransporter. Den typ av satsningar som nu görs på ökad bärighet på det glesare vägnätet är oerhört viktig för att den branschen skall kunna klara sina transportbehov.

Det görs särskilda satsningar inom järnvägssystemet för att tillgodose industrins behov av snabbare, effektivare och även tyngre transporter. Det handlar om särskilda godsstråk där vi kan höja lastkapaciteten på godstransporterna, satsa på andra lastprofiler på godsvagnarna osv. Jag vill påstå att det görs ganska mycket för att tillgodose näringslivets behov av effektivare transporter i den här propositionen.

Vi får väl återkomma i senare diskussioner till de olika uppfattningar som vi kan ha om var den avvägningen exakt skall ligga, men jag håller inte med om en beskrivning där det påstås att det här är ett område som är försummat i propositionen – tvärtom.

Anf. 59 KARL-ERIK PERSSON (v):

Herr talman! Som Per Westerberg påpekade har vi haft mycket kort tid på oss för att sätta oss in i propositionen, men jag har hunnit titta närmare på några delar av den. Det som många förväntade sig var att man skulle kunna komma fram till en samordning mellan de olika trafikslagen. Det har man inte lyckats åstadkomma, utan det talas nu i stort sett om järnväg och väg. Sjöfarten, som är en annan stor näring, kommer – som vanligt, höll jag på att säga – på efterkälken. Vad man åstadkommit i detta sammanhang är en ny isbrytare, och det är väl i och för sig bra.

Jag riktar mig framför allt till Elving Andersson, som talade om att det är bra med en god bärighet. Också jag tycker det, men det är bara att konstatera att det är näringen själv som betalar detta.

Som Elving Andersson kommer ihåg var man när det trafikpolitiska beslutet 1988 fattades överens med näringen om att höja fordonsskatterna på tunga lastbilar och släp. Dessa skatter skulle gå till bärighetshöjande

åtgärder när totalvikten höjdes från 51 ton till 60 ton. Detta program ligger kvar.

Varje gång som jag talar med företrädare för åkerinäringen är de bekymrade över att man inte bygger ut i den takt som de betalar in skatt. De säger: Gör ni inte det här, vill vi ha sänkt skatt på de tunga fordonen. Det var där som pengarna lades på när man gjorde upp om detta. Detta belastar alltså såvitt jag kan förstå inte statskassan. Man skulle i och med att detta inte kom med kunna kalla den här propositionen ”den ofullbordade”.

Jag håller också med Per Westerberg när det gäller SIKAs beräkningar. Med bara en liten ändring kan man få helt andra resultat. Man har kritiserat att beräkningsgrunderna är så diffusa. Det är en massa räknesisar som sitter och räknar, men inte alls på något vetenskapligt sätt. Förändrar man bara en liten detalj får man helt andra utfall, men enligt vad jag har hunnit läsa i propositionen tillmäts detta ändå en stor betydelse.

Jag skulle vidare vilja veta vad man utgår från när man menar att 70 % av allt järnvägsgods skall passera Malmö. Vad grundar man den tankegången på? Vad man tidigare har diskuterat var att bygga ut för att undvika att detta skulle gå genom Malmö, framför allt vad gäller farligt gods. Såvitt jag förstår kommer många att sätta ett stort frågetecken för att farligt gods skall gå genom Malmö. Det görs ingen kringsatsning. Tidigare menade man att om man skulle ha en citytunnel, skulle godstrafiken gå utanför Malmö. Nu skall den i stället gå rätt igenom Malmö.

Vi har träffat företrädare för Öresundsförbindelsen som säger att man med den planering som finns troligtvis över huvud taget inte kommer att kunna transportera farligt gods här. Nu skriver man att 70 % av allt gods kommer att gå där. Jag sätter ett stort frågetecken för detta.

Anf. 60 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Karl-Erik Persson riktade några ord speciellt till mig, och jag skall kommentera dem.

Han konstaterade till att börja med att det är dåligt med samordningen mellan de olika trafikslagen. Jag kan hålla med Karl-Erik Persson om det, men det är tyvärr den situation som vi befinner oss i när vi diskuterar investeringar. Det är ju i princip bara i vägar och järnvägar som vi använder statliga investeringspengar. Sjöfarten investerar inom ramen för ett särskilt system. Infrastrukturen ägs ofta av kommuner, och vattnet finns i hamnarna. Vi medverkar via Sjöfartsverket med utsättning och utmärkning, farledshåll och sådant, men det finansieras av näringen själv. Detsamma gäller för flyget. De investeringar som görs inom den trafiksektorn sker inte via statsmedel.

Detta skapar det problem som jag instämmer med Karl-Erik Persson om. Det är otillfredsställande att det så snart vi talar om investeringar i infrastruktur handlar om vägar och järnvägar. Jag tycker att det är oerhört viktigt att vi får till stånd en större samsyn i de här systemen, där naturligtvis också sjöfarten och flyget måste vägas in i det samlade transportnätet. Det är just det som vi jobbar med i Kommunikationskommittén nu och framöver, och det skall in i vårt slutbetänkande om den framtida trafikpolitiken.

Men eftersom systemet för investeringar ser ut som det gör, får vi nog dessvärre också i framtiden leva med det faktum att det när vi talar om

investeringsplaner i huvudsak kommer att handla om vägar och järnvägar. Det är de som hanteras via statsbudgeten.

När det gäller SIKA:s beräkningar kring samhällsekonomiska kalkylmodeller osv. håller jag med om att det finns brister. Det är inget fullgånget system. Men frågan är vad som är alternativet. Vilka andra parametrar skulle vi ha när vi funderar kring hur vi skall prioritera de knappa resurser som finns till investeringar? Det här är en del, men det måste också – som vi har uttryckt det i Kommunikationskommittén – tillämpas med förnuft. Vi måste lägga politiska och andra värderingar ovanpå SIKA:s modeller för att få en vettig lösning. Det är också det som har gjorts i propositionen.

Anf. 61 KARL-ERIK PERSSON (v) replik:

Herr talman! Att vattnet finns i hamnarna är jag helt överens med Elving Andersson om, men det var inte det jag diskuterade, utan det var samordningen. Elving Andersson vet lika väl som jag att det till vissa hamnar – kanske inte till alla – går både järnväg och väg, varifrån man kan lasta över gods till båt. Jag menar att det är lättare att flytta godset med samordning av terminaler osv. oavsett vilket trafikslag det skall övertas av i hamnarna. Många gånger får man lasta om någon annanstans än vid hamnarna, även om godset kommer på järnväg, och sedan köra det med lastbil till hamnarna.

På liknande sätt är det när båtarna kommer in till hamnarna. Då får godset först transporteras med lastbil och sedan på järnväg. Jag menar att man åtminstone skulle ha kunnat ha någon uppfattning om detta.

Därmed är vi också inne på problemet att om det kommer en båt till en hamn, kostar det pengar, medan det för en lastbil som står två meter från kajen inte betalas någonting. Farleds- och hamnavgifter betalas för båten, medan det inte utgår några avgifter för lastbilen och järnvägen. Detta missgynnar sjöfarten inom vissa områden. Även om man inte kommer fram till konkreta beslut om detta, borde man ändå ha fört någon typ av resonemang om jämförelse av de olika trafikslagen med varandra. Det är något som jag saknar.

Anf. 62 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Med anledning av det sistnämnda vill jag bara upprepa att det är precis den typen av resonemang som vi nu för i Kommunikationskommittén, inte minst resonemanget om knutpunkter för samverkan mellan olika trafikslag osv. Detta kommer i vårt slutbetänkande, som skall resultera i en proposition längre fram, där vi förhoppningsvis skall hitta bra lösningar på detta.

Jag håller med Karl-Erik Persson om att den här samordningen är ett problem i planeringen och att den behöver bli bättre. Jag föreställer mig också att det är därför som vi i Kommunikationskommittén har fått uppdraget att särskilt studera det här. Också inom regeringen, som har skrivit direktiven till oss, har man konstaterat att det här är ett problem som vi måste titta närmare på. Det arbetet pågår alltså, och förhoppningsvis kommer vi fram till något klokt också i det avseendet. Vi brukar göra det i Kommunikationskommittén.

Avslutningsvis vill jag bara passa på att säga, eftersom Karl-Erik Persson också tog upp problematiken kring Malmö och Citytunneln, att jag tycker att det är viktigt att vara tydlig på den punkten. Centern och regeringen är inte överens om det avsnitt i propositionen som bl.a. gäller hanteringen av Citytunneln. Vi kommer från Centerns sida att redovisa våra ståndpunkter i motioner och debatter framöver.

Anf. 63 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! Låt mig börja med att konstatera att transportpolitik inte har något egenvärde. Transportpolitik och goda transporter har vi för att gynna sysselsättning och tillväxt, en god och uthållig miljö och tillgänglighet för alla – småföretag, stora företag och enskilda människor, oavsett var i landet de bor.

Den här propositionen är en inriktningsproposition, vilket har sagts flera gånger tidigare. En inriktningsproposition som man reviderar vart fjärde år och som omfattar en så lång period som tio år har ett alldeles särskilt intresse av att ha en stabil förankring. Därför vill jag uttrycka min tillfredsställelse över att vi hade ett mycket bra underlag från Kommunikationskommittén – dess delbetänkande – att utgå från och att två stabila partier står bakom propositionen. Det gör att det finns goda förutsättningar för att inriktningen skall hålla under hela tioårsperioden. Det behövs nämligen. Infrastruktursatsningar är dyra, och det ligger också i sakens natur att de finns kvar i många år – om det är en järnväg eller en väg i 70, 100 eller kanske ännu fler år.

Samtidigt vill jag konstatera att det har byggts både vägar och järnvägar långt före den här inriktningspropositionen, och den nya inriktningen att vi för över medel från nyinvesteringar till att vidmakthålla eller underhålla både vägnät och järnvägsnät innebär en samhällsekonomisk besparing på så sätt att vi undviker en kapitalförstöring som skulle ha kunnat bli allvarlig om vi inte hade hejdat oss och förändrat inriktningen.

Som Elving Andersson redan har sagt omfattar transportinfrastrukturen naturligtvis alla trafikslag, men det är vägar och järnvägar som dominerar när det handlar om statsbudgeten. Vi lägger nu ut anslag på 32 miljarder till de regionala och lokala myndigheterna – som länsparlament och länsstyrelser – att fatta beslut om. Där finns möjligheter att prioritera just knutpunkter mellan transportslagen och att åstadkomma de felande länkarna. Den här propositionen ger alltså möjligheter som man nu diskuterar inför slutbetänkandet i Kommunikationskommittén.

190 miljarder kan naturligtvis skäras på en mängd olika ledder, och så har det också presenterats. Jag vill bara kommentera ett par saker som handlar om att fördelningen skulle vara orättvis, till vägarnas fördel och till järnvägarnas nackdel. Jag behöver inte upprepa allt som Elving Andersson har sagt, men det förslag som regeringen nu lägger fram i propositionen bygger på Kommunikationskommitténs förslag. I propositionsarbetet bad vi Vägverket, Banverket och Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, att få en del fördjupade analyser av det här materialet. Dessa analyser visade att när det gäller nyinvesteringar borde fördelningen vara 50 % vardera till vägar och järnvägar. Det blev då förslaget i propositionen.

Samtidigt vill jag påminna om att detta inte inkluderar alla medel som investeras i vägar och järnvägar. Det finns andra finansieringskällor, som

t.ex. regional medfinansiering och även avgiftsfinansiering. Dessutom kan vi räkna med att det blir ytterligare investeringspengar på just järnvägssidan i och med att Botniabanans bygge ligger utanför den här ramen.

Jag vill också kommentera miljömålet. Statens institut för kommunikationsanalys har, tillsammans med andra, konstaterat att uppnåendet av koldioxidmålet har väldigt litet att göra med om vi bygger vägar och järnvägar. Det har att göra med att vi i grunden har ett bra väg- och järnvägsnät. Vi kommer fram i alla fall, vi använder de transportmedel vi har i alla fall. Vad man behöver för att nå miljömålet är, precis som både Elving Andersson och Per Westerberg har sagt, en annan inriktning på fordonsflottan. Det handlar om både effektivare bränslen och bränsleeffektivare fordon.

Vi skall komma ihåg att vi inte löser koldioxidproblemen eller de andra miljöproblemen genom att bara bygga järnvägar. Alla nyinvesteringar på infrastrukturens område har miljöeffekter, och då talar jag om de intrångseffekter som nyinvesteringarna faktiskt också innebär. Därför är de satsningar som vi nu planerar att göra på att underhålla de befintliga näten oerhört väsentliga också för den gröna miljön.

Jag konstaterar att Miljöpartiets representant i Kommunikationskommittén har föreslagit att man skulle satsa ytterligare 40 miljarder på järnvägssidan. Man kan fråga sig hur det i så fall skulle finansieras. Det ligger möjligtvis i linje med den s.k. viljeinriktning som Elisa Abascal Reyes redovisade här, men det vore ju klädsamt om man kunde åstadkomma en något så när realistisk viljeinriktning också. Dessutom ligger väldigt många av de stora infrastrukturprojekten i de här förslagen i områden som har mycket känslig natur.

Det rimmar litet illa med den omsorg man visar om Bohusläns klippor när man av trafiksäkerhetsskäl inte kan tänka sig att bygga en snålmotorväg – det är numera det gängse begreppet för den slimmade motorvägen – utan bara vill ha trettonmetersväg. Ändå vill man satsa på jättelika strukturprojekt som går igenom helt orörd natur. Jag skulle vilja höra om Miljöpartiet är berett att stå upp för de här sakerna när naturvårdsintressena slår larm, vilket de skulle göra om projekten genomfördes i verkligheten. Den debatten måste man också vara beredd att ta om man vill föra en realistisk politik.

När det handlar om Bohuslän vill jag bara konstatera att det hade varit oerhört märkligt om vi i den här propositionen skulle ha stoppat Sunningesundsbron – den bron håller nämligen på att upphandlas. Det bygget kommer att starta om ett par månader.

Herr talman! Samhällsekonomiska kalkyler är inte någon precis vetenskap, har det sagts här. Nej, så är det. Men jämfört med det stråktänkande som låg till grund för tidigare planer måste jag säga att den kalkylmodellen, tillämpad med sunt förnuft, ger ett betydligt bättre beslutsunderlag än vad vi tidigare har haft.

Anf. 64 PER WESTERBERG (m):

Herr talman! Jag har inte tänkt ta upp en förtida debatt om propositionen i dess helhet utan bara ställa två huvudfrågor till kommunikationsministern.

Den första frågan är om det enligt kommunikationsministern finns något behov av att komplettera de samhällsekonomiska kalkylerna när det gäller näringslivets transportbehov. Som jag har påpekat flera gånger tidigare i debatten är det uppenbart att dessa i princip är försummade. Även om man arbetar med bättre transportprofiler på järnvägen och ett antal andra punkter, kan en anpassning även av investeringsmedlen mera till vad som gäller näringslivets behov förbättra svensk industris konkurrenskraft och därmed även sysselsättningsläget i landet.

Den andra frågan som jag skulle vilja ställa till kommunikationsministern gäller att centerledaren Olof Johansson i går gjorde en del tolkningar av propositionen. I ett TT-meddelande finns ett citat där han gör tolkningen att det finns ett omtänkande inom socialdemokratin som skulle leda till att Österleden och Västerleden försvinner ur det s.k. Dennispaketet. I TT-meddelandet finns också ett citat om att det skulle bli dyrare för stockholmarna att genomföra en del av de lösningar som ligger inom Dennispaketet. Delar kommunikationsministern Olof Johanssons tolkning av propositionen?

Anf. 65 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! Den första frågan gällde de samhällsekonomiska kalkylerna. SIKA har fått ett uppdrag att fördjupa de här analyserna, och man har fått det uppdraget därför att vi är väl medvetna om att det är en undervärdering av de här sakerna och vi behöver bättre underlag. Det här är inte så lätt, och det tar tid. Innan vi kommer fram till nästa planeringsomgång skall vi naturligtvis vara färdiga med bättre modeller. Jag hoppas att man också skall kunna använda de bättre modellerna i den årliga planeringsprocessen. Arbetet pågår.

Den andra frågan som Per Westerberg ställde var om jag delar Olof Johanssons tolkning. För min del föredrar jag att inte tolka alls, utan jag konstaterar vad som står i propositionen och att det nu pågår mycket grannliga kontrollstationsförhandlingar. Innan de är avklarade gör jag allra visast i att inte kommentera någonting.

Anf. 66 PER WESTERBERG (m):

Herr talman! Det innebär med andra ord att kommunikationsministern inte har någon tolkning, och därmed står Olof Johanssons tolkning oemotsagd, dvs. att detta skulle innebära att Österleden och Västerleden plockas bort och att det finns ett omtänkande inom socialdemokratin. Skall jag tolka det på det sättet?

Den andra delen gäller de samhällsekonomiska kalkylerna för näringslivets transportbehov. Det är utomordentligt bra att kalkylsystemet vidareutvecklas till nästa planeringsomgång, men vore det inte bra att redan i detta inriktningsbeslut lägga in också de beslut som skall styra investeringarna i infrastrukturen de närmaste tio åren? Det gäller ju i synnerhet nu, när vi har de akuta sysselsättningsproblemen och konkurrensproblemen för delar av vår basindustri.

Anf. 67 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! För att ta den sista frågan först, kan jag säga att det naturligtvis hade varit en fördel om detta arbete varit färdigställt. Men det

är icke så. Om det skall vara någon poäng med det måste det vara en samsyn mellan analytiker och ekonomer. Denna samsyn börjar nu träda fram, och från att det tidigare har varit en kraftig övervältring av de här faktorerna hamnar man nu på den andra sidan, och det blir en polarisering. Man håller nu på att komma fram till någonting som alla kan betrakta som någorlunda vetenskapligt. Det är självfallet intressant att kunna använda detta så fort som möjligt, men tyvärr har det hittills inte varit möjligt att komma så långt.

Den första frågan var om det fanns ett omtänkande inom socialdemokratin. För min del har det hela tiden stått klart att Kommunikationsdepartementets roll i Dennisförhandlingarna är den roll som riksdagen har givit oss. Vi skall alltså se till att finansieringen håller och se till att inte förstöra någon uppgörelse för de regionala parterna. Det pågår, som jag har sagt tidigare, mycket grannliga diskussioner i de förhandlingarna, och jag tycker att de skall få arbetsro i kontrollstationsförhandlingarna. Det vore förödande om jag som kommunikationsminister gick in och gjorde olika tolkningar.

Anf. 68 ELISA ABASCAL REYES (mp):

Herr talman! Först vill jag säga någonting om koldioxid och miljömål. Kommunikationsministern avvisar, anmärkningsvärt nog, ett resonemang som skulle innebära att infrastrukturinvesteringar har betydelse för koldioxidmålen. Men jag och många andra undrar: Om man stärker järnvägens konkurrenskraft genom att bygga ut viktiga länkar och gör förbättringar, har då inte järnvägen större möjlighet att "ta" marknadsandelar i fråga om godstrafiken från vägtrafiken, som just står för koldioxidutsläppen? Har det verkligen ingen betydelse för koldioxidmålen vilka infrastrukturinvesteringar vi gör? Är det vad kommunikationsministern försöker säga?

Jag hävdar motsatsen, men det betyder inte att jag inte anser att andra åtgärder skall till. Jag har ryggen fri, därför att Miljöpartiet har föreslagit ett flertal åtgärder, inte minst genom ett mycket noggrant arbete inom den pågående Skatteväxlingskommittén, som klart och tydligt kommer att ange hur miljömålen skall klaras.

Man kan fråga sig vem som har mage att prata om realistiska investeringar. Är det den som bygger en Öresundsbro och ringleder samtidigt som kostnadsutvecklingen för väldigt många vägprojekt i Sverige skenar? Det är självfallet en prioriteringsfråga. Jag kan konstatera att vi i årets budgetmotion låg under regeringens förslag. Det är svårt för mig att vidare kommentera hur vi exakt kommer att utforma det här, i och med att Miljöpartiets motion inte kan presenteras på samma sätt som propositionen. Det får vi se om 14 dagar.

Det är inte så att det inte finns någon samklang mellan våra förslag, utan jag har ryggen fri också i fråga om investeringar. Vi har varit väldigt pådrivande, inte minst inom miljöbalksarbetet och inom det arbete som skedde med att miljöanpassa och kräva miljökonsekvensbeskrivningar i banutbyggnader. Miljöpartiet kommer att ha en god förberedelse för att tackla sådana problem. Vi är inte ett dugg oroliga för miljöopinionen.

Anf. 69 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! Jag har full respekt för att Miljöpartiet inte kan presentera någon motion i dag. Men det var ju Miljöpartiet självt som begärde en remissdebatt, och då får vi diskutera från den utgångspunkten.

Vad gäller koldioxidmålet kan utbyggnaden av infrastrukturen endast leda till mycket marginella förändringar. Det handlar om någon enstaka procent fram eller tillbaka. Man skall också komma ihåg att det bara är 5 % av persontransporterna i Sverige som går med järnväg. Med de satsningar som nu görs på mälardalstrafiken och med hela det infrastrukturprogram och reseprogram som inte minst länstrafikhuvudmännen står för, kan man komma upp i 7 % av persontrafiken. Vi skall veta vilka tal vi faktiskt rör oss med.

Anf. 70 ELISA ABASCAL REYES (mp):

Herr talman! Om jag inte missminner mig, finns det ett alternativ framtaget av Kommunikationskommittén där man klarar miljömålen.

Jag har självfallet begärt ordet med anledning av remissen av propositionen till utskott, och jag är mycket tacksam för att regeringen i dag försvarar propositionen – det fanns en viss oro för hur det skulle bli. Det är utifrån de premisserna vi måste diskutera.

Jag konstaterar, som sagt var, bara att vi i Miljöpartiet klart och tydligt har redovisat vår viljeinriktning. Vi har redovisat vår ekonomiska politik mycket utförligt. Vi har också legat under ram i årets budgetmotion. Jag kan alltså inte på samma sätt som regeringen redovisa ett förslag skriftligt – det var det jag försökte säga. Det finns ingen anledning att uttrycka misstro mot Miljöpartiets viljeinriktning och vad vi anser är konsekvent.

Jag glömde en sak, nämligen intrångskostnaderna och intrångsproblemen. Det finns fortfarande inte något underlag tillgängligt, men man beslutar om viljeinriktningen ändå.

Tåget är ett rent trafikslag. Man får inte alls samma miljöstörningseffekter av en spårlinje som man får av en väg med ett antal tusen fordon per dag. Det här är bara några av de exempel på vilken skillnad det ändå är mellan väg och järnväg, och vi skulle kunna fortsätta diskutera detta. Man kan inte likställa väg och järnväg i planeringen av infrastrukturen när det gäller miljön.

Kommunikationsministern påstår att infrastrukturinvesteringar i princip inte har någon, eller bara marginell, betydelse. Då måste jag konstatera att syftet med den här debatten var just att utkristallisera grundläggande skillnader. Det här är en sådan.

Anf. 71 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! Det stämmer mycket väl att Kommunikationskommittén har diskuterat hur man skall kunna nå koldioxidmålet. Det förslag som man lägger fram som har störst effekt innebär en mycket kraftig bensinprishöjning. Det handlar alltså inte om att göra förändringar i infrastrukturen. Det finns en del andra förslag på åtgärder också, men detta förslag ger bäst effekt, om man uttrycker sig så.

Jag vill när det gäller skillnaderna mellan järnväg och väg konstatera att det är skillnad mellan de utsläppsproblem som kommer av det ena och

det andra. Man skall inte säga att tåget heller är ett alldeles rent färdmedel, för på något sätt kommer energin fram, och det kan ha vissa effekter på andra håll.

På ett annat område är det faktiskt större problem med järnväg än med vägar, och det är intrångseffekterna. Tåget kan icke gå i krokar eller i backar. Det väjer inte för något. Detta innebär att man när man bygger järnväg måste göra den rak och utan lutningar. Med de s.k. småmotorvägar som vi nu diskuterar kan man ta hänsyn till intrånget. Det kan man inte göra när man bygger ny järnväg. Det är viktigt att komma ihåg.

Jag konstaterar att detta blir en fragmentarisk debatt. Jag skall med intresse läsa den motion som jag räknar med kommer från Miljöpartiet, och jag hoppas att den här debatten skall fortsätta efter det.

Anf. 72 KARL-ERIK PERSSON (v):

Herr talman! Det är egentligen två frågor som jag vill belysa. Den ena hakar på det Elisa Abascal Reyes säger när det gäller miljömålen.

Vad jag förstår måste det vara ett problem att det finns två myndigheter som mäter sådant här, nämligen Naturvårdsverket och SMHI, och att de kommer med olika rapporter om trafikens betydelse för miljön. Skall man vara riktigt elak kan man säga att läser man Naturvårdsverkets rapporter om miljön, framför allt i Stockholm, kan man tro att man kommer att mer eller mindre dö på en gång när man går ut. Läser man SMHI:s rapport är det nästan nyttigt att vara ute i trafiken eftersom bilarna har blivit så miljövänliga.

Detta är att hårdra, och det erkänner jag villigt. Men det som också är ett problem för oss som skall försöka tolka detta är var man hamnar någonstans i slutändan. Hamnar man i närheten av SMHI:s bedömning eller i närheten av Naturvårdsverkets bedömning, eller hamnar man mitt emellan?

Oavsett vem man pratar med kommer man att använda de siffror som mest gagnar en själv. Miljöintressena går på Naturvårdsverkets siffror, och bilindustrin och åkerinäringen går på SMHI:s siffror. Jag förstår mycket väl detta. Sedan kommer de till oss politiker, framför allt till oss som sitter i trafikutskottet, och säger: Titta vad nyttigt det är med de här nya bilarna. Och vi vet ju att bilar som är utrustade med nya katalysatorer är bättre än bilar utan katalysator. Det är ingen hemlighet – det vet alla. Men så hamnar vi i en sådan här diskussion, och då kan man försvara sig med att man ställer upp på Naturvårdsverkets siffror eller, om man tillhör det andra lägret, att man ställer upp på SMHI:s siffror.

Denna sifferexercis måste man på ett eller annat sätt komma till rätta med. Jag hoppas faktiskt att kommunikationsministern på ett eller annat sätt tar itu med detta. Hon kanske skall ta Anna Lindh i hand och knalla i väg till de här två myndigheterna och försöka få en riktig bedömning.

Anf. 73 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! Jag delar uppfattningen om att det som Karl-Erik Persson redovisar är ett bekymmer, dvs. att så många siffror som kommer fram är förment vetenskapliga, men naturligtvis också innehåller värderingar. Även i grundmaterialet är det ju så med all vetenskap att den innehåller värderingar.

Men värderingar är också någonting som vi hålls med som politiker. Det är också någonting som skall följa med oss när vi fattar de politiska besluten. Vi kommer naturligtvis att försöka arbeta för att få ett bättre beslutsunderlag, men i grunden ligger de politiska värderingarna.

Jag tror att vi klarar väldigt mycket av utsläppsproblemen i Sverige. Det handlar om NOX och om mycket av andra utsläpp. Däremot är det ett mycket stort problem med koldioxid, inte minst därför att problemet är obevisbart tills dess att det är för sent. Detta handlar också väldigt mycket om att få människor att acceptera att man på sikt måste ändra strukturer och levnadssätt. Men det här är ingenting som vi kan göra från den ena dagen till den andra. Detta kräver att man för en mycket konsekvent och långsiktig politik så att vi inte hamnar i en paniksituation. Där har vi alla ett ansvar för att arbeta vidare.

Anf. 74 KARL-ERIK PERSSON (v):

Herr talman! Jag håller med kommunikationsministern om att man måste ha ett riktigt beslutsunderlag om man skall komma något så när rätt i sina beslut. Det är jättebra. Men då är frågan vilket underlag man baserar detta på. Baseras det på Naturvårdsverkets underlag, SMHI:s underlag eller hamnar man mitt emellan? Det är det som jag tycker är den springande punkten här.

Kommunikationsministern talar om att vi skall få bränslesnålare bilar. Det är ju jättebra, men hur skall det gå till egentligen? Bränsleförbrukningen för de mest sålda bilarna i Sverige i dag har under en tioårsperiod inte minskat mycket. En del ligger faktiskt högre, eller åtminstone lika högt. Detta gäller alltså de bilar – jag nämner inga namn – som säljs mest i Sverige. Jag roar mig ibland med att titta på den statistiken. Jag har talat med en del av dem som gör de här bilarna. De säger att det är andra faktorer som spelar in egentligen. Motorn i sig själv har blivit bensinsnål, men andra faktorer gör att själva driften inte har gått ned. Skulle man bänkköra motorn så skulle den visa sig vara billigare i drift, men andra faktorer spelar alltså in.

Jag tror därför inte så mycket på att vi kommer så mycket längre – om vi inte radikalt ändrar bilparken i Sverige och övergår till mindre bilar. Då är vi inne på trafiksäkerheten och frågan om de små bilarna är lika trafiksäkra som litet större bilar.

Anf. 75 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! Det här tenderar att bli en allmän trafikpolitisk debatt.

När det gäller koldioxidmålet och de bränslesnålare bilarna skall man inte bara vara alltför pessimistisk och kasta yxan i sjön. Det pågår i Europa och i USA arbeten mot detta mål. Det finns någonting som kallas för Clinton-initiativet, där Clintonadministrationen tillsammans med amerikansk bilindustri har bestämt sig för att man skall klara en betydligt mera bränsleeffektiv bil. Där behöver europeisk bilindustri faktiskt skärpa sig så att man inte kommer på efterkälken i förhållande till amerikanerna. Det pågår också en intensiv diskussion i EU som handlar om att sätta press på den europeiska bilindustrin för att jobba snabbare med de bränsleeffektiva bilarna.

Jag behöver inte hymla om att jag faktiskt är ganska optimistisk när det gäller Volvo, som alltid är det företag som råkar illa ut i de här sammanhangen. Man har ett bränsleeffektiviseringsprogram som innebär en 25-procentig sänkning till år 2005, och det innebär att man faktiskt kommer ganska långt ned i den europeiska ligan. Man kan säga att det inte är tillräckligt, och så kan man ju se det, men detta är ett definitivt trendbrott för den svenska bilindustrin, och jag tycker att man skall uppmärksamma det också och säga någonting positivt.

Det handlar också väldigt mycket om konsumenttryck. Vi *är* intresserade av att köpa lull-lull, och det inte bara kostar pengar, utan det är tungt också.

Överläggningen var härmed avslutad.

Propositionen hänvisades till trafikutskottet.

Prot. 1996/97:40
6 december

Remissdebatt

10 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Skrivelser
1996/97:56 till konstitutionsutskottet
1996/97:57 till justitieutskottet

11 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter
Konstitutionsutskottets betänkande 1996/97:KU1
Skatteutskottets betänkande 1996/97:SkU1
Jordbruksutskottets betänkande 1996/97:JoU2

12 § Bordläggning

Anmälades och bordlades
Motioner
med anledning av förs. 1996/97:RR4 Riksdagens revisorers förslag angående stödet till rennäringen
1996/97:Jo2 av Rune Berglund (s)
1996/97:Jo3 av Karin Israelsson (c)

Justitieutskottets betänkande
1996/97:JuU1 Anslag till rättsväsendet. Budgetåret 1997

Bostadsutskottets betänkande
1996/97:BoU1 Anslag för budgetåret 1997 m.m. i vad avser utgiftsområde 18 – Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande

13 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmälades att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 5 december

1996/97:156 av *Margitta Edgren* (fp) till socialministern
Stödet till funktionshindrade

1996/97:157 av *Laila Bäck* (s) till arbetsmarknadsministern
Kvinnors arbetslöshet i glesbygden

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 10 december.

14 § Kammaren åtskildes kl. 12.22.

Förhandlingarna leddes
av andre vice talmannen från sammanträdet början t.o.m. 8 § och
av förste vice talmannen därefter till sammanträdet slut.

Vid protokollet

GUNNAR GRENFORS

/Barbro Nordström

1 § Meddelande om voteringar	1
2 § Meddelande om frågestund.....	1
3 § Svar på interpellation 1996/97:83 om SJ:s redovisning	1
Anf. 1 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	1
Anf. 2 PER WESTERBERG (m)	2
Anf. 3 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	3
Anf. 4 PER WESTERBERG (m)	4
Anf. 5 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	5
Anf. 6 PER WESTERBERG (m)	5
Anf. 7 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	5
4 § Svar på interpellation 1996/97:80 om tjuvfiske i Öresund och Kattegatt	6
Anf. 8 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s)	6
Anf. 9 CARL FREDRIK GRAF (m)	7
Anf. 10 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s)	8
Anf. 11 CARL FREDRIK GRAF (m)	8
Anf. 12 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s)	9
Anf. 13 CARL FREDRIK GRAF (m)	9
5 § Svar på interpellation 1996/97:84 om kräftpestbärande signalkräfter	10
Anf. 14 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s)	10
Anf. 15 GUDRUN LINDVALL (mp)	11
Anf. 16 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s)	12
Anf. 17 GUDRUN LINDVALL (mp)	13
Anf. 18 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s)	14
Anf. 19 GUDRUN LINDVALL (mp)	14
Anf. 20 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s)	15
6 § Svar på interpellation 1996/97:86 om natur- och kultur- miljöstödet till lantbruket.....	16
Anf. 21 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s)	16
Anf. 22 ROLAND LARSSON (c).....	17
Anf. 23 GÖTE JONSSON (m)	18
Anf. 24 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s)	19
Anf. 25 ROLAND LARSSON (c).....	20
Anf. 26 GÖTE JONSSON (m)	21
Anf. 27 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s)	21
Anf. 28 ROLAND LARSSON (c).....	22
Anf. 29 Jordbruksminister ANNIKA ÅHNBERG (s)	23
7 § Svar på interpellation 1996/97:81 om kommunal skatteplanering.....	23
Anf. 30 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s)	23
Anf. 31 CHRISTEL ANDERBERG (m)	24
Anf. 32 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s)	25
Anf. 33 CHRISTEL ANDERBERG (m)	25
Anf. 34 Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s)	26

Anf. 35	CHRISTEL ANDERBERG (m)	26
Anf. 36	Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s)	27
8 §	Svar på interpellation 1996/97:89 om förbud av röd diesel	27
Anf. 37	Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s)	27
Anf. 38	OLLE LINDSTRÖM (m)	28
Anf. 39	Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s)	29
Anf. 40	OLLE LINDSTRÖM (m)	30
Anf. 41	Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s)	30
Anf. 42	OLLE LINDSTRÖM (m)	31
Anf. 43	Statsrådet THOMAS ÖSTROS (s)	31
9 §	Remissdebatt	32
	Proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter	32
Anf. 44	ELISA ABASCAL REYES (mp)	32
Anf. 45	PER WESTERBERG (m)	35
Anf. 46	ELISA ABASCAL REYES (mp) replik	37
Anf. 47	PER WESTERBERG (m) replik	37
Anf. 48	ELISA ABASCAL REYES (mp) replik	37
Anf. 49	PER WESTERBERG (m) replik	38
Anf. 50	ELVING ANDERSSON (c)	38
Anf. 51	ELISA ABASCAL REYES (mp) replik	39
Anf. 52	ELVING ANDERSSON (c) replik	40
Anf. 53	ELISA ABASCAL REYES (mp) replik	41
Anf. 54	ELVING ANDERSSON (c) replik	41
Anf. 55	PER WESTERBERG (m) replik	42
Anf. 56	ELVING ANDERSSON (c) replik	42
Anf. 57	PER WESTERBERG (m) replik	42
Anf. 58	ELVING ANDERSSON (c) replik	43
Anf. 59	KARL-ERIK PERSSON (v)	43
Anf. 60	ELVING ANDERSSON (c) replik	44
Anf. 61	KARL-ERIK PERSSON (v) replik	45
Anf. 62	ELVING ANDERSSON (c) replik	45
Anf. 63	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)	46
Anf. 64	PER WESTERBERG (m)	47
Anf. 65	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)	48
Anf. 66	PER WESTERBERG (m)	48
Anf. 67	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)	48
Anf. 68	ELISA ABASCAL REYES (mp)	49
Anf. 69	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)	50
Anf. 70	ELISA ABASCAL REYES (mp)	50
Anf. 71	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)	50
Anf. 72	KARL-ERIK PERSSON (v)	51
Anf. 73	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)	51
Anf. 74	KARL-ERIK PERSSON (v)	52
Anf. 75	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s)	52
10 §	Hänvisning av ärenden till utskott	53
11 §	Förnyad bordläggning	53
12 §	Bordläggning	53

13 § Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	54	Prot. 1996/97:40
14 § Kammaren åtskildes kl. 12.22.....	54	6 december
