

Måndagen den 2 juni em.

Kl. 19.30

*Forskning och forskar-
utbildning, m. m.*

Förhandlingarna leddes till en början av tredje vice talmannen.

12 § Upplästes följande inkomna skrivelse:

Till riksdagen

Med anledning av att jag av regeringen utsetts till chef för Nämnden för statens gruvegendom ber jag att få avsäga mig uppdraget som ledamot av riksdagen fr. o. m. utgången av september månad 1986.

Stockholm den 2 juni 1986

Arne Nygren

Denna avsägelse godkändes av kammaren.

13 § Forskning och forskarutbildning, m. m. (forts. från prot. 158)

Fortsattes överläggningen om utbildningsutskottets betänkanden 1985/86:31, 32, 33 och 34.

Anf. 85 BIRGER HAGÅRD (m) replik:

Herr talman! Till Georg Andersson vill jag med anledning av hans anförande säga följande.

Vi moderater är ingalunda några motståndare till små högskolor. Det har Georg Andersson fått fullständigt om bakfoten. Men Georg Andersson måste försöka se den högre utbildningen och forskningen i ett helhetssammanhang.

Vi har i vår utbildningspolitiska partimotion sagt ungefär så här. Den akademiska forskningen och utbildningen har en nationell och internationell uppgift. Resultaten mäts i konkurrens mellan länder och inte mellan bygder och landsdelar. Om vi ger upp den kampen till förmån för regionala intressen, har vi på sikt också gett upp våra kulturella och industriella ambitioner.

Därmed har vi inte sagt att akademisk utbildning inte kan vara spridd över landet, men däremot betyder det att den alltid skall kunna motiveras från ett nationellt vetenskapligt perspektiv. Sedan är det en annan sak att det också kan finnas andra högre utbildningar än den traditionellt akademiska som har

förutsättningar att spela en roll också för den regionala utvecklingen.

Socialdemokraterna verkar inte veta vad de vill göra med högskolan och med forskningen. Stig Gustafsson m. fl. socialdemokrater har skrivit en motion som går praktiskt taget helt i linje med vår moderata syn. Naturligtvis yrkar vi också bifall till den i reservation 3 i betänkande 31. Å andra sidan har vi utskottsmajoritetens halvljumba inställning, som snarast går ut på att vänta och se, där man inte ens vill vidta de mest självklara åtgärder. Och så har vi då Georg Andersson, som föredrar ett regionalt perspektiv. Vart vill socialdemokraterna egentligen komma?

Anf. 86 BJÖRN SAMUELSON (vpk) replik:

Herr talman! Rågången måste hållas klar klar när det gäller påverkan av den inomvetenskapliga verksamheten, menade Georg Andersson i sitt anförande apropå uppdragsutbildning och kontakterna mellan högskola och näringsliv.

Jag tror att det är viktigt att stämma i bäcken. I dag kan vi se i tidningsartiklar hur företag är på väg att köpa upp nästan hela utbildningslinjer. Det tillåts på högskolor att uppsatser på t. o. m. ganska låg nivå hemligstämplas, och det krävs stora säkerhetssystem för att kunna ha tillgång till datorer.

Sådana förhållanden som jag här har räknat upp motiverar ju inte de unga studerande att hålla fanan högt när det gäller oväld och kritisk granskning. Om det börjar på ett så tidigt stadium som i uppsatser på ganska låg nivå, är väl risken ganska stor, Georg Andersson, att vi inom högskolan kommer att få människor som, för att tala med Apokalypsens ord, är villiga att bestiga odjurets rygg för att begå hor med den babyloniska skökan.

Anf. 87 PÄR GRANSTEDT (c) replik:

Herr talman! Några reflexioner med anledning av Georg Anderssons inlägg, om än av något mindre apokalyptiskt slag än de som Björn Samuelson presenterade.

Först talade Georg Andersson varmt för den humanistiska och samhällsvetenskapliga forskningen och underströk sin positiva inställning med ett citat av Tage Erlander. Jag tror att dessa vackra ord uppskattas mycket av dem som sysslar med humanistisk och samhällsvetenskaplig forskning. Men samtidigt tror jag att de som gör det känner att knapphetens kalla stjärna fortfar att lysa över deras verksamhet. Om positiviteten också kunde komma till uttryck i ökade ekonomiska resurser skulle det nog uppskattas ännu mera. Det har vi för vår del tagit ställning för i de reservationer som vi avgivit till de betänkanden som nu är aktuella.

Sedan förde Georg Andersson ett mera principiellt resonemang som jag fattade gick ut ungefär på att det är fel att nu resa principiellt viktiga forskningspolitiska frågor – det skall man vänta med till den forskningspolitiska propositionen. Jag tycker att det är att något missuppfatta idén med systemet med treåriga forskningspolitiska propositioner. Det är viktigt att den forskningspolitiska debatten inte stryps under mellantiden utan att vi fortsätter att diskutera hur vi vill att forskningen skall utvecklas och hur man bäst skall gynna forskningen. Det kan man exempelvis göra genom att ge regeringen vinkar om hur man lämpligen kan utforma den forskningspolitiska

ka propositionen. Flera av de reservationer vi nu avgivit har just den karaktären.

Georg Andersson undrade om vi från centern ville avskaffa alla sektorforskningsorgan. Fullt så våldsamma är vi naturligtvis inte, men vi menar kanske att de skall spela en mindre roll i framtiden än vad de gjort hittills för den statliga forskningsfinansieringen. Man kan också tänka sig att vi bör begränsa mängden av anslagsgivande organ när det gäller statligt finansierad forskning.

Slutligen, herr talman, hade Georg Andersson gjort den sensationella upptäckten att centern har en något annorlunda syn på de mindre högskolorna än vad moderaterna och i någon mån folkpartiet har. Jag kan bara gratulera utbildningsutskottets ordförande till att han efter ett antal år i denna funktion har gjort en så grundläggande upptäckt. Ja, det är riktigt, vi har en annan syn. Vi är mera positiva till de mindre högskolorna.

Det är inte så konstigt att det finns olika uppfattningar mellan olika partier. Detsamma kan även gälla de socialistiska partierna, manifesterat i ett antal vpk-reservationer. T. o. m. inom det socialdemokratiska partiet finns det en betydande åsiktsspridning när det gäller den högre utbildningen. Jag tycker inte att det är någonting att förvånas särskilt mycket över. Just i det här konkreta fallet, när det gäller särskilda resurser för forskning vid de mindre högskolorna, är det ju inte bara moderater och folkpartister vi har emot oss utan även socialdemokrater. Jag noterar de löften Georg Andersson gav. Kanske får vi ett omtänkande från socialdemokratiskt håll.

Anf. 88 CARL-JOHAN WILSON (fp) replik:

Herr talman! Georg Andersson hade läst en artikel av folkpartisten Lars Leijonborg och i den tyckt sig finna stöd för att folkpartiet inte vill satsa på andra högskolor än de stora högskolorna. Jag har också läst artikeln nu – jag hämtade den för en liten stund sedan – och jag förstår inte hur Georg Andersson har kunnat tolka in detta. Om han dessutom lyssnat på folkpartiets inlägg i den utbildningspolitiska debatten bör han också ha hört Bengt Westerberg säga mycket som stöder även de små högskolorna. Poängen i Lars Leijonborgs artikel är att vi måste satsa på kvalitet. Vi vill gärna se en decentralisering av den högre utbildningen, bara den har hög kvalitet.

Georg Andersson tog också upp något som jag hade sagt om forskning inom försvarsområdet. Det var en ren missuppfattning. Jag tog bara försvarsområdet som exempel på hur forskning kan styras av andra skäl än just önskan att forska. Det kommer att framgå av det utmärkta protokoll som Georg Andersson och vi andra får i morgon.

Anf. 89 GEORG ANDERSSON (s) replik:

Herr talman! Låt oss då ta oss några funderare kring de mindre högskolorna.

Nu verkar det som om alla vore utomordentligt angelägna om att högskolan skall spela en viktig regional roll. Men i sin artikel säger faktiskt Lars Leijonborg – tyvärr är han inte här – att vi måste satsa på kvalitet, och därför får vi nu lägga åt sidan målen om högskolan som regional resurs och

frågan om den sociala snedrekryteringen och tillgängligheten till högskolan. Det var mycket anmärkningsvärt att han i artikeln uttryckte sig på det sättet. Jag uppfattade det så, att han där talade för folkpartiet.

Jag pekade på centerns reservation om satsning på de mindre högskolornas forskningsanknytning just mot den här bakgrunden. Självfallet är jag medveten om den gräns som här går mellan centern å ena sidan och folkpartiet och moderaterna å den andra sidan. Men jag tyckte ändå att det fanns skäl att uppmärksamma detta i den här debatten; jag har i vissa andra sammanhang tyckt mig märka att centern på sistone haft svårt att orientera sig i den politiska strukturen när det gäller högskole- och utbildningsfrågor. Därför tycker jag det var välgörande att det på det här klara sättet kom till uttryck var centern står i förhållande till folkpartiet och moderata samlingspartiet.

Visst vore det viktigt och angeläget att få ägna tid åt forskningsfrågorna i riksdagsdebatten även nu, under ett s. k. mellanår. Men när det reses krav på att vi skall ändra prioriteringar och riktlinjer måste jag säga att det inte är lämpligt att i år fatta sådana beslut. Jag förstår om oppositionspartier vill skicka hälsningar till regeringen om vad den skall föreslå i nästa forskningspolitiska proposition. Men som utskott bör vi agera på ett annat sätt och konstatera att de sakerna får vi ta upp nästa år. Inför en ny planeringsperiod får vi behandla alla sådana grundläggande frågor.

Pär Granstedt talade också om den knapphetens kalla stjärna varunder humanistisk samhällsvetenskaplig forskning nu har att verka. Det är ändå, som jag sade i mitt huvudanförande, så att forskningsanslagen räknas upp med mellan 7 och 9 %. Vad nu centern därutöver bjuder för humanistisk samhällsvetenskaplig forskning är, om jag har räknat rätt, ca 2 %. Det är väl i och för sig bra, men det är ju inte något särskilt imponerande överbud från ett parti som på andra områden presterat atskilligt högre bud.

Anf. 90 CARL-JOHAN WILSON (fp) replik:

Herr talman! Jag har läst det här avsnittet i artikeln en gång till, och jag drar inte samma slutsats som Georg Andersson. Om man skriver att man skall satsa på kvalitet kan jag inte förstå att inte också de små högskolorna skulle kunna inordnas under den satsningen.

Anf. 91 PÄR GRANSTEDT (c) replik:

Herr talman! Georg Andersson gjorde några mycket intressanta uttalanden. Det första var att centern hade svårt att orientera sig i den politiska strukturen när det gäller högskolefrågor. Det skulle vara intressant att höra Georg Andersson utveckla vad han egentligen menar med det.

Tanken måste då vara att vi inte skall ta ställning i högskolefrågor utifrån en sakbedömning och utifrån vår egen ideologi utan utifrån något slags strukturell utgångspunkt. Eftersom det i det här fallet var välgörande att vi skilde oss från moderater och folkpartister måste det strukturella synsätt som Georg Andersson tänker sig innebära att centern inte i några högskolefrågor bör ha samma uppfattning som moderater och folkpartister. Det är ett något orimligt ställningstagande, i synnerhet som anklagelsen i Georg Anderssons tidigare inlägg snarare löd att vi var för splittrade på den icke-socialistiska

sidan. Georg Andersson synes ha något oklara önskemål i detta fall. För oss finns bara en ledstjärna, nämligen vad vi anser vara det sakligt riktiga utifrån de grundläggande värderingar som är ledande för centerns politik.

Georg Andersson menar att ett utskott inte kan skicka beställningar till regeringen om kommande propositioner. Också detta tycker jag är ett anmärkningsvärt ställningstagande av en utskottsordförande. Det är annars inte något ovanligt förfarande att riksdagen uttrycker önskemål, som beaktas i kommande propositioner. Inte minst i högskolesammanhang förekommer detta. Riksdagen gör beställningar t. ex. om anslag för investeringsverksamhet under kommande år. Det är en beställning med inriktning på framtiden. Varför skulle vi då inte kunna göra beställningar när det gäller de kvalitativa aspekterna på forskningen? Utskottets värderade ordförande har i detta fall en något obegriplig inställning.

Att Georg Andersson tycker att våra överbud är för låga är även det litet förbluffande. Det är att notera att samhällsvetenskaplig och humanistisk forskning får bättre resurser om våra förslag går igenom. Jag tror att detta skulle uppskattas av dem som håller på med sådan forskning. Det är fråga om realiteter.

Anf. 92 BIRGER HAGÅRD (m) replik:

Herr talman! I likhet med Pär Granstedt vill jag uttrycka min förvåning över att utskottsmajoriteten med Georg Andersson i spetsen inte vill ta upp vad jag kallar för självklarheter, nämligen att riksdagen kan skicka med ord på vägen till regeringen. Det vore i och för sig något rätt naturligt i sådana sammanhang där nödvändiga reformer måste vidtas.

Jag är kanske också lite förvånad över en annan sak. Här skall vi föra en forskningspolitisk debatt, men så hamnar vi i rena regionalpolitiken. Det är i varje fall i detta sammanhang inte något upplyftande perspektiv. Jag vill ändå fråga Georg Andersson: Menar Georg Andersson med vad han här låtit antyda att han skulle vara beredd att gå i bräsch för att splittra upp forskningsresurserna i framtiden genom att tillföra sådana resurser också till de små högskolorna – detta trots att riksdagen ju klart har uttalat vilka universitet och högskolor som skall ha fasta forskningsresurser?

Anf. 93 GEORG ANDERSSON (s) replik:

Herr talman! Jag vill påpeka att det inte var jag som gjorde de regionalpolitiska frågorna till huvudfråga. Jag tog upp ett mycket kort avsnitt med anledning av en reservation, som centern har avgivit till ett av de betänkanden som vi nu behandlar. Jag gjorde det närmast för att understryka ett samförstånd mellan oss i majoriteten och centern. Samtidigt kunde jag konstatera att folkpartiet och moderaterna har en helt annan inställning på detta område. Att jag då talade om att centern kan ha haft svårt att orientera sig – det har förefallit så – beror på att det under senare tid ibland har varit svårt att riktigt se centerns linje i vissa utbildningsfrågor. Jag vill dock inte göra detta till något stort nummer. Det var en iakttagelse som jag noterade. Vad bör vi nu göra i detta läge, när vi om ett år får en stor forskningspolitisk proposition? Det kan man ha olika mening om, men vi hyser stor tillförsikt till att regeringen gör en ordentlig genomgång av detta och kommer med ett

väl underbyggt förslag, baserat på fakulteternas, forskningsradens och UHÄ:s mycket genomarbetade underlag. Då får vi ta hela den diskussionen.

I vissa frågor pågår översyn, t.ex. när det gäller forskarutbildningens villkor, vilket jag redogjorde för i mitt anförande. UHÄ har uppdraget att göra en översyn och analysera hela detta område. Att i det läget riksdagen skulle gå in och avgöra dessa frågor, eller uttala mycket bestämda åsikter i varje enskild del av den översynen, vore väl ända att arbeta på ett något irrationellt sätt.

I sin första replik ställde Birger Hagård en del frågor till mig som jag inte hann svara på i min förra replik. Han försökte leda i bevis att socialdemokraterna är utomordentligt splittrade och inte vet vad de vill i högskolefrågor. Denna ståndpunkt har han också framfört i en artikel.

Men nu har Birger Hagård tillgång till en proposition, avgiven av den socialdemokratiska regeringen, och ett antal utskottsbetänkanden, bakom vilka socialdemokraterna i utskottet står eniga och för vilka jag kan försäkra att de också kommer att rösta här i kammaren. Det är inte så dålig vägledning om vad socialdemokraterna vill.

Sedan vet jag att det finns enskilda företrädare inom olika partier som på enskilda punkter kan vilja litet annorlunda. Det är väl också så inom moderata samlingspartiet, hoppas jag.

Tredje vice talmannen anmälde att Pär Granstedt och Birger Hagård anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 94 GULLAN LINDBLAD (m):

Herr talman! Jag tänker tala om jämställdhet, men inte i den traditionella formen, dvs. jämställdhet i olika sammanhang för kvinnor. Nu gäller det en viktig jämställdhetsfråga för män.

Siri Häggmark, Gunnar Biörck i Värmdö och jag har ännu en gång väckt en motion angående en professur i andrologi. Ämnesområdet andrologi omfattar de manliga reproduktionsorganens anatomi, biokemi, fysiologi och patologi. Det är, kan man säga, frågor rörande mannens "gynkologi". Dock har ämnet andrologi ännu inte fått en fast etablering inom de medicinska fakulteterna. På senare år har man emellertid alltmer kommit att acceptera andrologi som ett specialområde. Sedan 20 år bedrivs forskning i ämnet av docent Rune Eliasson vid Karolinska institutet. Hans forskningsinsatser inom spermatologin har i stor utsträckning varit styrande för de normer som gäller internationellt och som godtagits av WHO. Andrologin har därför enligt vår mening tillförsäkrats en akademisk förankring.

Förslag om att inrätta en extra professur för Rune Eliasson har framförts från institutionen för urologi vid Karolinska sjukhuset vid tre tillfällen, 1979, 1980 och 1984. Fakultetsnämnden avböjde dock dessa framställningar.

Vi har i vår motion hemställt att riksdagen beslutar omvandla Rune Eliassons tjänst till en personlig professur för honom.

Utskottet har tyvärr avstyrkt och anför i sitt betänkande att det inte har underlag för att förorda en sådan tjänst, då något sådant förslag inte har förts fram av institutet eller av UHÄ.

Kort och koncist! Men utskottet ansåg faktiskt redan vid föregående riksmöte att utbildning och forskning inom ämnesområdet andrologi är en viktig fråga. Jag saknar faktiskt en aldrig så litet positiv syn på sakfragan, men kanske droppen urholkar stenen.

Jag vill ändå uttrycka en förhoppning att UHÄ måtte se positivt på denna fråga och medverka till att ämnesområdet andrologi erkänns.

Betydande ekonomiska resurser läggs ner på forskning rörande olika metoder att frambringa barn på konstlad väg.

Häromveckan kunde vi i pressen t. o. m. läsa att det satsas på forskning för att göra mannen gravid. Man frågar sig om det inte vore bättre att mannen fick sakkunnig hjälp som man. Det skulle kanske räcka med en penicillinkur för att göra mannen fruktsam. Är det inte bättre att vi satsar resurserna på att mannen skall kunna bli far på det naturliga sättet och inte mor på konstgjord väg?

Herr talman! Jag yrkar bifall till motion Ub727.

Anf. 95 NILS BERNDTSON (vpk):

Herr talman! Omlokaliseringen av Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut – SMHI – till Norrköping innebar ändrade förutsättningar i vissa avseenden, bl. a. i fråga om utbildningsmöjligheterna.

I anslutning till att SMHI:s verksamhet och organisation behandlades 1981 diskuterades en omlokalisering av meteorologiska universitetsinstitutioner från Stockholm och Uppsala till Norrköping.

Regeringen var inte då beredd att företa en omlokalisering till Linköpings högskoleregion, trots de uppenbara fördelarna för SMHI av en sådan åtgärd. Däremot anfördes i den aktuella propositionen att en omlokalisering bör övervägas när erfarenheter vunnits av statsmakternas ställningstaganden till SMHI:s verksamhet och organisation.

Riksdagens trafikutskott anförde i sitt betänkande:

”Med hänsyn till den betydelse för SMHI som samarbete med dessa institutioner har, förutsätter utskottet dock att regeringen nog följer denna fråga och i lämpligt sammanhang redovisar för riksdagen resultaten av de överväganden som aviserats i propositionen.”

Erfarenheter av statsmakternas beslut bör nu ha vunnits och tiden vara mogen att göra de aviserade övervägandena. Den betydelse av samarbetet mellan SMHI och universitetsinstitutionerna som trafikutskottet pekade på har ökat. Problemen med nuvarande ordning har ökat, och skälen för en omlokalisering av utbildningsresurser till Linköpings högskoleregion framträder allt starkare. För detta talar också det samarbete som växt fram mellan SMHI och universitetet och tekniska högskolan i Linköping.

SMHI bedriver förutom meteorologisk verksamhet också hydrologisk och oceanografisk verksamhet. Detta talar för att en lämplig lösning skulle vara en geofysisk institution vid Linköpings universitet. Detta skulle vara av stort värde för SMHI, men det skulle också svara mot behov hos andra verksamheter i regionen, vilket inte är oviktigt i sammanhanget.

Utbildningsutskottet avstyrker den motion jag har väckt i frågan. Det gör man bl. a. med motiveringen att en arbetsgrupp i UHÄ bedömt att tidigare skäl mot en utflyttning av institutionerna i meteorologi i Stockholm och

Uppsala kvarstår. Om någon prövning av fördelarna med en utflyttning skett framgår inte.

Olägenheterna med att SMHI måste få sina utbildningsbehov tillgodosedda i Stockholm och Uppsala i stället för inom Linköpings högskoleregion kvarstår och förstärks.

Utbildningsutskottet anför också att någon utredning rörande omlokalisering inte finns. I motionen hävdas att det inte torde behövas några omfattande utredningar. Regeringen bör kunna vidta åtgärder på grundval av det material som redan finns i denna fråga.

I reservation 7 av Björn Samuelson pekas helt riktigt på att det gått så lång tid sedan SMHI flyttades till Norrköping att en utvärdering av samarbetet mellan institutet och universitetsforskningen bör företas och förslag föreläggas riksdagen.

Frågan är angelägen, och även om det inte gått att få utskottets stöd för ett tillkännagivande till regeringen denna gång, är jag övertygad om att motionen kommer igen med ökad styrka.

Utöver det angelägna i denna konkreta fråga kan allmänt sägas att en samordning av resurser och behov av det slag som det här är fråga om också har gynnsamma regionalpolitiska effekter. Även detta bör vägas in.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservation 7.

Anf. 96 MARGÓ INGVARSSON (vpk):

Herr talman! Intresset för forskning om kvinnor varierar alltefter förhållandena i samhället. På 1950- och 1960-talen under den ekonomiska expansionen då kvinnornas arbetskraft behövdes alltmer på arbetsmarknaden koncentrerades forskningen på hur man skulle undanröja hinder för kvinnorna, så att de skulle kunna anpassas till arbetsmarknaden. Kvinnors särart poängterades inte, utom i negativ bemärkelse. Det gällde i stället att bevisa likheten mellan kvinnor och män och att därmed finna ett sätt för hur vi kvinnor skulle kunna fungera på samma sätt som männen i männens värld - dvs. i stort sett jämställdhet på männens villkor.

Könsrollsbegreppet lanserades, och våra roller sågs som socialt inlärd. De skulle ändras genom attitydpåverkan.

Under 1970-talet byttes begreppet könsroll ut mot jämställdhet. Jämställdheten inordnades även i statsapparaten genom särskilda delegationer, utredningar och råd.

I och med den nya kvinnorörelsens framväxt på 1970-talet och dess kritik mot den manliga dominansen och manliga normer i samhället växte en ny forskning fram: kvinnoforskningen.

Det finns en avgörande skillnad mellan jämställdhetsforskning och kvinnoforskning. Jämställdhetsforskning går så gott som alltid ut på att visa att kvinnor duger lika bra som män, om bara vissa hinder för kvinnorna undanröjs. Så räknas t.ex. fortfarande barn som ett förvärvshinder för kvinnor. Att betrakta barn som ett hinder uttrycker en samhällsvärdering som utgår från den manliga normen. För män är ju barn sällan ett hinder för arbete, politisk verksamhet eller några andra sysselsättningar.

Jämställdhetsforskningen görs ofta utifrån jämförelser mellan kvinnor och män. Om det manliga används som norm blir det kvinnliga en avvikelse från

normen, och då oftast i negativ bemärkelse. Genom att hävda jämställdheten, likheten mellan könen, kan man dölja den manliga dominansen.

Kvinnoforskningen utgår däremot från olikheterna mellan könen. Den bygger på specifika kvinnliga erfarenheter av samhället. Det är detta vi brukar kalla för kvinnoperspektivet.

Kvinnoforskningen behöver inte använda sig av män som en kontrollgrupp, eftersom män från kvinnoperspektivet inte ses som en norm. Detta sätt att se saker och ting på gör att helt andra frågor kan ställas i kvinnoforskningen, då de ej behöver besvaras utifrån både manlig och kvinnlig utgångspunkt.

Kvinnoforskningen ser ej heller arbetsfördelningen och den manliga dominansen i samhället som ett resultat av enbart fördomar och socialt inlärda roller. Den utgår från att det även finns en materiell grund för kvinnoförtrycket, att det också handlar om en maktfråga på ett annat plan. Den ifrågasätter därmed den rådande ordningen i samhället och blir därigenom givetvis hotande.

Kvinnoforskningen syftar till att förändra samhället på kvinnors villkor. Jämställdhetsforskningen syftar i huvudsak till att underlätta för kvinnor att ställa upp på det nuvarande samhällets villkor.

Jag vill betona att jag inte är motståndare till en fortsatt jämställdhetsforskning. Den behövs fortfarande, framför allt när det gäller att öka kunskaperna bakom våra socialt inlärda roller och att motverka fördomarna på det området.

Jag vill också, herr talman, ge några exempel på nya kunskaper som kvinnoforskningen har gett oss.

Vi vet att kvinnor över 50 år ofta behandlas för för högt blodtryck. Men det har visat sig att det som betraktas som ett normalt blodtryck har bestämts utifrån manliga värden. Det som betraktas som sjukligt för kvinnor är kanske normalt, om man bortser från vad som gäller för männen.

Vi har också fått oss påvisat att liknande betraktelsesätt finns inom psykiatrin. Den utgår från manliga normer, och det kvinnliga betraktas som avvikande från det normala, dvs. ibland sjukligt. Vi kan t. ex. se på hur man har betraktat den hormonella påverkan som kvinnor är utsatta för. Kvinnor har mens, och det har inte män. Därför betraktas kvinnor som avvikande under de perioderna.

Det finns fler områden än det medicinska där vi behöver de nya kunskaper som kvinnoforskningen ger oss. Särskilt viktigt är detta med utgångspunkt från vad som sker på arbetsmarknaden.

De områden av arbetsmarknaden som domineras av kvinnor, dvs. den offentliga sektorn, får inte expandera utan skärs t. o. m. ned. Den nya tekniken gör också sitt intåg på många områden där kvinnor har sina arbeten. För att kvinnorna inte skall bli förlorare behövs det en intensifierad kvinnoforskning som sätter kvinnoperspektivet i förgrunden.

Herr talman! Jag yrkar därmed bifall till reservation 5 i utbildningsutskottets betänkande 32. Det innebär ett bifall till ökat stöd till kvinnoforskning.

Överläggningen var härmed avslutad.

Prot. 1985/86:159
2 juni 1986

*Forskning och forskar-
utbildning, m. m.*

Utbildningsutskottets betänkande 31

Punkt 1

Mom. 1 och 2 (vissa prioriteringar av forskningsområden samt samverkan mellan högskolan och näringslivet m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 289 röster mot 15 för reservation 1 av Björn Samuelson. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 3 (sektorsforskning m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 162 röster mot 147 för reservation 2 av Pär Granstedt m. fl.

Mom. 4 (forskarutbildning m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot *dels* reservation 3 av Birger Hagård m. fl., *dels* reservation 4 av Pär Granstedt och Larz Johansson – bifölls med acklamation.

Mom. 6 (återbesättande av tjänst som professor m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Birger Hagård m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 7 (internationalisering)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Lars Leijonborg och Lennart Alsén – bifölls med acklamation.

Mom. 8 (ett tekniskt forskningsråd)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Birger Hagård m. fl. – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Punkt 2

Utskottets hemställan bifölls.

Utbildningsutskottets betänkande 32

Punkt 1

Mom. 5 (förstärkning av det humanistiska ämnesområdet)

Utskottets hemställan bifölls med 159 röster mot 148 för reservation 1 av Pär Granstedt m. fl.

Mom. 6 (ett centrum för dansforskning m. m.)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Björn Samuelson – bifölls med acklamation.

Punkt 4

Mom. 2 (förbättrat stöd till kvinnoforskning)

Utskottets hemställan bifölls med 288 röster mot 17 för reservation 5 av Björn Samuelson. 4 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 8 (anslag till Samhällsvetenskapliga fakulteterna)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Pär Granstedt m. fl. – bifölls med acklamation.

Prot. 1985/86:159

2 juni 1986

*Forskning och forskar-
utbildning, m. m.*

Punkt 5 (medicinska fakulteterna)

Utskottets hemställan – som ställdes mot utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion Ub727 av Siri Häggmark m. fl. – bifölls med acklamation.

Punkt 8

Mom. 5 (geofysik vid universitetet i Linköping)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Björn Samuelson – bifölls med acklamation.

Punkt 9

Mom. 2 (tjänster som professor inom datateknikområdet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 8 av Pär Granstedt och Jan Hyttring – bifölls med acklamation.

Punkt 10

Mom. 1 (tema Barn)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av Pär Granstedt och Jan Hyttring – bifölls med acklamation.

Punkt 13

Mom. 2 (de vetenskapliga bibliotekens resurser)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 11 av Ylva Annerstedt och Lars Leijonborg – bifölls med acklamation.

Mom. 4 (forskning vid mindre högskolor m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 268 röster mot 38 för reservation 12 av Pär Granstedt och Jan Hyttring. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga punkter och moment

Utskottets hemställan bifölls.

Utbildningsutskottets betänkande 33

Punkt 1 (anslag till Forskningsrådsnämnden)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 1 av Pär Granstedt och Jan Hyttring – bifölls med acklamation.

Punkt 2

Mom. 2 (anslag till Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Pär Granstedt och Jan Hyttring – bifölls med acklamation.

Prot. 1985/86:159

2 juni 1986

*Forskning och forskar-
utbildning, m. m.*

Punkt 4

Mom. 1 (skogsforskning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Birgitta Rydle m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 2 (överföring av medel från naturvetenskapliga forskningsrådet till högskolan)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Birgitta Rydle m. fl. – bifölls med acklamation.

Övriga punkter och moment

Utskottets hemställan bifölls.

Utbildningsutskottets betänkande 34

Punkt 5

Mom. 3 och 4 (kostnadsramar och anslagsbeloppet under Inredning och utrustning av lokaler vid högskoleenheterna m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 162 röster mot 147 för reservationen av Pär Granstedt m. fl.

Övriga punkter och moment

Utskottets hemställan bifölls.

14 § På förslag av tredje vice talmannen beslöt kammaren att försvarsutskottets betänkande 1985/86:11, socialförsäkringsutskottets betänkande 1985/86:23, trafikutskottets betänkanden 1985/86:26 och 27 samt lagutskottets betänkande 1985/86:36 debatterades i nu nämnd ordning och att voteringarna ägde rum i ett sammanhang sedan debatten i samtliga dessa ärenden avslutats.

Föredrogs

försvarsutskottets betänkande

1985/86:11 om förebyggande åtgärder m.m. mot jordskred och andra naturolyckor (prop. 1985/86:150 delvis).

socialförsäkringsutskottets betänkande

1985/86:23 om krav på studieintyg från läroanstalten för högskolestuderande vid delutbetalningar av studiemedel (prop. 1985/86:100 delvis).

trafikutskottets betänkanden

1985/86:26 om färjetrafiken till Gotland m. m. (prop. 1985/86:105),

1985/86:27 om ändring i körkortslagen (1977:477) (prop. 1985/86:115) samt

lagutskottets betänkande

1985/86:36 om utskökningsregisterlag m. m. (prop. 1985/86:155).

Anf. 97 BERTIL MÅBRINK (vpk):

Herr talman! Forsvarsutskottets betänkande nr 11 behandlar bl. a. två motioner som tar upp ersättningskrav på grund av översvämningarna i Bollnäs och Ovanåkers kommuner hösten 1985. Som vi vet åsamkade just denna höstöversvämning mycket stora materiella skador.

Den mindre industrin i de nämnda områdena har fått ersättning och har blivit lovad ytterligare ersättning från regeringen. Egnahemsägarna och jordbrukarna, som också åsamkades stora förluster, har däremot inte fått någon större statlig ersättning. Som ett exempel kan nämnas att egnahemsägarnas förluster uppgår till 1,5 milj. kr. – och de har av staten och regeringen fått 200 000 kr.

Jordbrukarnas skador rörande skörden – de kunde över huvud taget inte så eller skörda – uppgår till 4,5 milj. kr. Skador på enskilda vägar, brunnar osv. uppgår till 2 milj. kr. De siffror jag använder mig av kommer från den beräkning som länsstyrelsen i Gävleborgs län har gjort. Jordbrukarnas beräknade förluster uppgår till 6,5 milj. kr. De har inte fått någonting i ersättning. Man säger att det s. k. skördeskadeskyddet skall täcka detta, men det gör det inte. Det är helt otillfredsställande att egnahemsägarna och jordbrukarna skall drabbas av de här stora kostnaderna utan att få någon ersättning.

Jag har i min motion – och Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle har i sin motion – begärt att 8 milj. kr. skall anvisas som ersättning till de två kategorier som jag har nämnt samt att pengarna skulle kunna tas från posten oförutsedda utgifter. Forsvarsutskottet håller i sitt betänkande i princip med oss om att egnahemsägarna och jordbrukarna har fått för liten ersättning.

Utskottets slutsats är dock litet märklig. Utskottet skriver först: "Medel för ytterligare ersättningar vill utskottet inte förorda att riksdagen anvisar." I nästa mening uttalar utskottet: "Regeringen har genom förslagsanslaget Oförutsedda utgifter tillgång till medel för alla ersättningar som kan finnas skäligen enligt de hittills fastlagda ersättningsprinciperna och resultaten av nämnda utvärdering." – En utvärdering skall alltså ske.

Men om man är så positiv och nära nog överens med oss har jag litet svårt att förstå att man sedan avstyrker motionen. Man kunde väl ha tillstyrkt motionen, vilket kanske skulle ha underlättat för egnahemsägarna och jordbrukarna att få ytterligare ersättning.

Det här kan inte vara en partipolitiskt skiljande fråga, eller behöver inte vara det. Forsvarsutskottets majoritet instämmer ju i att ersättningen är otillfredsställande, och då bör den inte avstyrka motionen. Jag vet inte vilka rutiner man har i forsvarsutskottet – om det förhållandet att det är fråga om en vpk-motion gör det hela så oerhört farligt att majoriteten inte vill anta yrkandet. Jag är litet förvånad och tycker att vi borde få en förklaring till detta agerande.

Jag håller utskottet räkning för dess skrivning, men denna försvagas genom den avstyrkan som sedan följer. Det handlar faktiskt inte om att riva upp försvarspolitik, utan det handlar om en solidaritetsfråga där vi borde kunna vara överens.

*Förebyggande åtgärder
m. m. mot jordskred
och andra natur-
olyckor*

Jag yrkar bifall till reservationen av Gunnar Björk i Gävle och Gunhild Bolander.

Anf. 98 GUNNAR BJÖRK i Gävle (c):

Herr talman! I dagarna har vi hört hur regeringen lovat att staten skall gå in och ersätta dem som i Gävleborgs län drabbas av strålning. Liknande löften har getts till dem som 1985 drabbades av katastrofartade översvämningar i stora delar av Mellansverige, kanske främst i Dalarna, Gästrikland och Hälsingland.

Vattennivåerna var de högsta som uppmätts i Voxnan, Ljusnan och Dalälven på över 100 år. Skadorna bara i Gävleborgs län beräknas till närmare 100 milj. kr. Ovanåkers och Bollnäs kommuner – låt mig ta dem som exempel – var de som drabbades värst i Gävleborgs län.

Utskottets skrivning säger man att det framstår som att otillräckliga medel ställts till förfogande. Det är alltså fråga om ett klart uttalande om otillfredsställande ersättningar. Utskottsmajoriteten säger vidare: "De av riksdagen godtagna principerna borde ge utrymme för generösare ersättningar ...". Det är ett klart underkännande av de ersättningar som lämnats.

Efter sådana skrivningar förväntar man sig att det skall komma någon form av positivt besked för t. ex. de villaägare som delar på en alldeles för liten ersättning. Men så är det inte. I stället gör utskottets majoritet, som för övrigt består av moderater, socialdemokrater och folkpartister, helt om och avslutar med att man inte vill förorda några ytterligare medel. Det är klart i strid med det som först uttalats.

Utskottets skrivning är, som jag ser det, mycket ologisk och verkar enbart vara resultatet av en klar ovilja att hjälpa de län, regioner och människor som har drabbats av översvämningarna. Vi reser tvivel menar att ytterligare 8 miljoner, som i det här sammanhanget är mycket litet pengar, borde ha kunnat anslås till länsstyrelsen i Gävleborgs län. Jag menar att denna fråga har behandlats på ett anmärkningsvärt sätt, och jag vill påstå att ställningstagandet från utskottets majoritet inte alls tillgodoser de självklara krav på solidarisk behandling som villaägare och företagare har rätt att ställa efter en sådan naturkatastrof som inträffade år 1985.

Jag vill därför, herr talman, yrka bifall till reservationen.

Anf. 99 IRÉNE VESTLUND (s):

Herr talman! Vi behandlar nu försvarsutskottets betänkande 1985/86:11 om förebyggande åtgärder m. m. mot jordskred och andra naturolyckor.

Just nu börjar man skönja efterverkningarna av vårfloden 1986. Som Gunnar Björk i Gävle sade är det väl riktigt att bilderna i TV av översvämningarna i bl. a. Kopparbergs län och Gävleborgs län har bytts ut mot rapporter om olyckan i Tjernobyli. Kvar står dock det faktum att översvämningarna, som i första hand har drabbat de nämnda två länen, har medfört skador och ekonomiska förluster för berörda parter.

Utskottsmajoriteten har anslutit sig till vad föredragande statsrådet har anfört om fördelningen av ansvaret för finansiering av undersökningar om risker för jordskred och andra naturolyckor. Vi skall ha klart för oss att det här faktiskt inte enbart handlar om de nu aktuella översvämningarna. Staten

ansvarar för de översiktliga undersökningarna, och för budgetåret 1986/87 föreslås högst 750 000 kr. inom ramen för anslaget Befolkningsskydd och räddningstjänst.

Kommunerna ansvarar för de mer detaljerade undersökningarna och har att inom sitt kompetensområde förebygga naturolyckor.

Det är riktigt att kostnaderna för de förebyggande åtgärderna drabbar kommunerna mycket olika. Därför framhåller utskottsmajoriteten i betänkandet att den delar statsrådets förslag att inom systemet med extra skatteutjämningsbidrag 25 milj. kr. avsätts för bidrag till särskilt utsatta kommuner.

Att pengar finns är gott och väl. Sedan gäller det också att man påskyndar arbetet för att om möjligt hindra eller förebygga naturolyckor.

Med anledning av de översvämningar som inträffade hösten 1985 i främst Gävleborgs län och Kopparbergs län tillkallade regeringen en särskild utredare för att utreda dammsäkerhetsfrågor och överväga åtgärder för att minska riskerna för översvämningar.

Utredaren har, som det står, att bedriva arbetet skyndsamt, och han skall redovisa sitt arbete till regeringen senast den 1 september 1986.

Dessutom har vi det pågående arbetet inom kommittén för undersökning av allvarliga olyckshändelser.

Med hänvisning till de pågående arbetena föreslår utskottsmajoriteten att motionerna 1985/86:Fö411, 1985/86:Fö420 och 1985/86:575, som gäller förebyggande åtgärder mot översvämningar, avslås. Jag hänvisar till den mycket utförliga skrivningen i utskottsbetänkandet.

Det finns också två motioner där ersättningsfrågan tas upp, nämligen motionerna 1985/86:Fö419 och 1985/86:Fö421. Enligt dessa motioner bör ytterligare medel, 8 milj. kr., ställas till länsstyrelsens i Gävleborgs län förfogande. Bertil Måbrink och Gunnar Björk i Gävle har varit uppe och talat för motionerna.

Utskottet avstyrkte motionerna med hänvisning till dels att beslutet hösten 1985 utgick från de principer som riksdagen ställde sig bakom 1983, dels att en utvärdering av både försäkringsskyddet och det statliga ersättningssystemet kommer att ske inom försvarsdepartementets enhet för civilt totalförsvar.

Utskottet har i sin skrivning framhållit att de av riksdagen godtagna principerna bör ge utrymme för en generösare ersättning till drabbade fastighetsägare och jordbrukare än hittills. Vad är det för fel med den argumenteringen?

Vi anser också att regeringen genom förslagsanslaget Oförutsedda utgifter har tillgång till de ersättningar som kan finnas skäligen. Däremot har vi ingen anledning att i dag besluta om ett sådant anslag från Oförutsedda utgifter.

Motion Fö419 tar också upp informationen om möjligheter att teckna allriskförsäkring. Utskottet utgår från att alla berörda intressenter känner ansvar för att information tillhandahålls och avstyrker även detta förslag.

Jag yrkar bifall till hemställan i betänkandet och avslag på reservationen.

Prot. 1985/86:159
2 juni 1986

*Förebyggande åtgärder
m. m. mot jordskred
och andra natur-
olyckor*

Prot. 1985/86:159
2 juni 1986

*Förebyggande åtgärder
m. m. mot jordskred
och andra natur-
olyckor*

Anf. 100 OLLE AULIN (m):

Herr talman! Huvudfrågan som vi behandlar nu är alltså regeringens proposition om förebyggande åtgärder mot jordskred och andra naturolyckor. Det förslag som regeringen har lagt fram bygger på ett enhälligt betänkande från 1983, där alla de fyra stora partierna var överens om hur man borde gå till väga. I stort sett har propositionen följt utredningsförslaget.

Förslaget innebär alltså att det är staten som har ansvaret för de översiktliga undersökningarna, som Iréne Vestlund sade, medan kommunerna har motsvarande ansvar för de detaljerade undersökningarna och dessutom för förebyggande åtgärder. Men, sägs det i propositionen, det kan krävas särskilda stödåtgärder för kommuner som drabbas hårt eller som har en sådan ekonomi att de inte klarar av de förebyggande åtgärderna.

Där tror jag Iréne Vestlund har missuppfattat vad som sägs i utskottsbetänkandet – eller hur? Det är inte så att vi i utskottsbetänkandet tar fasta på att de 25 miljonerna skall tas av extra skatteutjämningsmedel, utan tvärtom anser vi att 25 milj. kr. kan vara en lämplig summa men tar inte ställning till hur detta skall finansieras utan överlåter den saken till finansutskottet. Moderaterna har ingen positiv inställning till att det skall tas på det sätt som Iréne Vestlund föreslog.

Från moderat sida är vi positiva till förslagen, eftersom åtgärderna kan medverka till att förhindra att samhället åsamkas mycket stora kostnader genom naturolyckor. Som exempel kan jag anföra att Tuveskredet år 1977 kostade samhället 140 milj. kr.

Utskottet har också haft att ta ställning till en centermotion och en vpk-motion om stöd för dem som åsamkades skador i samband med översvämningarna 1985, huvudsakligen i Gävleborgs län. Förhållandena är de att försäkringsskyddet mot bl. a. översvämningsskador utvidgades 1984. Eftersom det utvidgade försäkringsskyddet likväl inte bedömdes täcka alla kostnader för alla skador, skulle enligt proposition 1984/85:6 efter prövning från fall till fall ersättning också kunna utgå av statliga medel. Det är en sådan prövning som nu har skett. Som framhölls har det då till enskilda skadelidande beviljats 200 000 kr. medan småindustrier har fått ca 10,5 milj. kr. Motionärerna menar nu att detta är för låg ersättning. Men detta är ju vad utskottet uttalat i sin skrivning. Från moderat håll har vi nu medverkat till den positiva skrivning som finns i betänkandet. Det är verkligen icke någon ovilja från vår sida, ingen brist på generositet. Tvärtom har vi genom vår medverkan fått en majoritetsskrivning som talar om att vi tycker att det har varit otillfredsställande ersättning och att man bör kunna göra en överprövning. Däremot har vi inte varit beredda att medverka till att bestämma att 8 milj. kr. skall tas av de medel regeringen har till förfogande, utan vi menar att regeringen bör göra en prövning och bedöma omfattningen av det stöd som skall ges. Det är litet märkligt att Gunnar Björk argumenterar och säger att utskottet inte vill förordna medel för ytterligare ersättningar. Men vad säger då Gunnar Björk i sin reservation? Jo, "Medel härför behöver riksdagen inte anvisa." Det är exakt samma skrivning, Gunnar Björk.

Vi säger, var så god, det är inte riksdagens sak att i detalj klara ut om det skall vara 8 miljoner eller vilken summa som skall gälla. Vi säger att man bör kunna ha en generösare bedömning. Det är alltså en välvillig skrivning, och

det tycker jag Gunnar Björk borde vara nöjd med i stället för tvärtom.

Jag vill också erinra om att vi från moderat håll i ett särskilt yttrande har pekat på behovet av en utökad information vad gäller risk för översvämningar och andra naturolyckor liksom vad gäller möjligheterna till försäkringskydd. Vi menar att länsstyrelserna får anses ha ett särskilt ansvar för en sådan information. Med en sådan utökad information behöver vi inte hamna i samma situation som vi har gjort nu, nämligen att anslagen har blivit alltför låga jämfört med de krav som de skadelidande kan tänkas vilja ställa.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 101 GUNNAR BJÖRK i Gävle (c) replik:

Herr talman! Det är ändå en viss skillnad mellan reservanternas och utskottets skrivning. I reservationen yrkar vi bifall till motionen, vilket utskottsmajoriteten inte gör. De fina ord som Olle Aulin och Iréne Vestlund nu använder är ingenting värda eftersom de inte åtföljs av någon handling. Ni ställer ju inte upp på de självklara krav som villaägare och en del företagare har på samhället i denna olyckssituation. Därför är utskottsmajoritetens ord väldigt litet värda.

Låt mig också säga om det särskilda yttrandet att moderaterna tycks vilja genomföra en ny sorts byråkrati genom att ålägga kommuner och länsstyrelser uppgiften att göra reklam för försäkringsbolagens verksamhet. Jag tycker faktiskt att det fria näringslivet sköter försäkringsarbetet mycket bra och att man inte skall lägga detta merarbete på kommuner och länsstyrelser.

Anf. 102 IRÉNE VESTLUND (s) replik:

Herr talman! Det är möjligt att Olle Aulin inte lyssnade ordentligt på mig. Jag refererade till utskottets skrivning, där vi framhållit att vi ansluter oss till statsrådets förslag att inom systemet genom extra skatteutjämningsbidrag avsätta 25 milj. kr. om året för detta ändamål. Det är riktigt som Olle Aulin säger att detta ärende rent formellt behandlas av finansutskottet och att vi i försvarsutskottet inte kan ta på oss att föra den diskussionen.

Den mera interna diskussionen mellan Gunnar Björk i Gävle och Olle Aulin behöver jag inte lägga mig i. Däremot vill jag säga till Gunnar Björk i Gävle att jag tycker det är beklagligt att han drar så negativa slutsatser av utskottets mycket positiva skrivning, som verkligen är avsedd att gynna dem som har drabbats av de här naturkatastroferna.

Anf. 103 OLLE AULIN (m) replik:

Herr talman! Jag vet inte hur Gunnar Björk i Gävle läser utskottets betänkande, men det påminner mycket om det vi brukar citera i kammaren om hur en viss potentat läser Bibeln. Det är i realiteten så att skillnaden mellan reservationen och majoritetsskrivningen är att ni vill fastslå exakt 8 milj. kr. i stöd. Vi säger att det bör ankomma på regeringen att bedöma omfattningen av stödet efter en ny prövning. Det är skillnaden.

När det sedan gäller det särskilda yttrandet är det viktigt att de myndigheter som har ansvar lokalt och regionalt för räddningstjänst – också civil räddningstjänst – självfallet också har ett ansvar vad gäller information om riskerna för skred och gärna också om möjligheterna att täcka förluster

Prot. 1985/86:159
2 juni 1986

*Förebyggande åtgärder
m. m. mot jordskred
och andra natur-
olyckor*

genom ett försäkringsskydd. Ni hänvisar ju – det gjorde även Gunnar Björk vid debatten i utskottet – till att lagstiftningen rörande försäkringsskyddet är så ny att man inte hunnit sätta sig in i den. Det var ett av skälen till att man borde vara generös vid bedömningen av hur stor ersättning som skulle kunna utgå för skador.

Anf. 104 GUNNAR BJÖRK i Gävle (c) replik:

Herr talman! Jag konstaterar att kamraterna i majoriteten, nämligen socialdemokrater och moderater, nu är öppet oense om tolkningen, och det får de naturligtvis reda ut själva.

Det är ganska stor skillnad, vill jag hävda. Olle Aulin, på våra yrkanden. Utskottet avstyrker motionerna, och vi vill ge regeringen vår mening till känna. Det är en avsevärd skillnad.

Anf. 105 OLLE AULIN (m) replik:

Herr talman! Jag vidhåller att det som skiljer är att ni talar om en summa på 8 miljoner, medan majoriteten inte har velat lägga fast en summa. Vi tycker det är onödigt. Vi tycker inte att riksdagen skall gå in och detaljgranska räkningarna på det sättet. Den prövningen skall göras på samma sätt som man gör prövningen i övrigt, således av regeringen. Det har vi alltså sagt.

Men sedan har vi från moderat sida medverkat till denna positiva skrivning. Jag tycker att Gunnar Björk skall vara mycket nöjd med det. Om vi hade ställt oss bakom er reservation, hade vi inte alls fått till stånd denna positiva skrivning, som gynnar de skadelidande. Var nöjd, Gunnar Björk, och inte så gnällig!

Anf. 106 TORGNÝ LARSSON (s):

Herr talman! Jag bor i ett område som är nämnt i propositionen och som även omnämndes här alldeles nyss, nämligen Tuve i Göteborg, där ett stort jordskred ägde rum 1977, varvid nio människor omkom och, vill jag minnas, ett 70-tal fastigheter förstördes. Jag kände väl en hel del av dem som drabbades av denna katastrof. Jag tror därför att jag har något att säga dem – det är, ser jag, framför allt ledamöter från Dalarna och Gävleborgs län – som är kvar här i kammaren.

Jag vill först säga att det är bra att regeringen har lagt fram denna proposition, även om jag tycker att den kommer sent. Det är i alla fall bra att den har kommit. Jag är i huvudsak positiv till utskottets skrivning, även om jag har någon randanmärkning. Det gäller framför allt ett uttryck som utskottet använder och som även Johannes Antonsson såsom kommunminister använde den 15 december 1977 – jag tänker på uttrycket generös. I mitten på s. 8 i utskottsbetänkandet heter det att de av riksdagen godtagna principerna borde ge utrymme för generösare ersättningar till drabbade fastighetsägare och jordbrukare än som hittills har utbetalats. Jag är av erfarenhet skeptisk mot uttryck som "generös". Jag ställer mig frågan: Vad kommer detta att innebära i praktiken?

Kurt Hugosson, som en gång i tiden också bodde i Tuve, fick några veckor efter den svåra katastrofen i Tuve av dåvarande kommunministern Johannes Antonsson i riksdagen svar på en fråga om omfattningen av den statliga

ersättningen för skador vid denna naturkatastrof. Johannes Antonsson var hårt pressad – det var en dramatisk tid – och han svarade att det från allra första stund varit regeringens avsikt att medverka till att de drabbade så långt det var möjligt skulle hallas ekonomiskt skadeslösa. I sin replik sade han att det var hans och regeringens allmänna inställning att det skulle göras "en generös bedömning" av de ekonomiska skadorna. I nästa replik till Kurt Hugosson sade han att det var humanitärt helt befogat att bistå de ekonomiskt drabbade.

Jag hörde att Olle Aulin nämnde beloppet 140 milj. kr., som samhället hade satsat för att bygga upp Tuve och hjälpa de där drabbade. Vi som bor där vill säga att det i stora drag var en god insats som gjordes av samhället. Men – och det är dit jag vill komma med detta inlägg – tyvärr kommer vissa människor ändå i kläm, även om man i huvudsak gör en generös bedömning. Jag vill fästa kammarens uppmärksamhet på att två fastighetsägare fortfarande inte har fått ersättning för sina tomter. Det var bestämt att staten skulle lösa in tomterna. Men dessa båda familjer har hittills fått bara 100 kr. var av kommunerna. De har alltså inte fått resten av staten beroende på en rättsvist om hur man skall värdera boningshusen. Rättsvisten pågår. Målet kommer så småningom upp i högsta domstolen. Det är möjligt att det kommer att fortsätta till Europadomstolen.

Två familjer i Tuve har alltså efter nära nio år ännu inte fått sina anspråk reglerade. De har inte fått någon ersättning. En av fastighetsägarna hade byggt ett garage på en del av tomten som inte blev drabbad. Han har inte fått ett öre i ersättning för detta garage, som han själv i alla fall värderar till 15 000–20 000 kr.

Vid huvudförhandlingen i Stockholms tingsrätt sade justitiekanslern: "Ett statsråd kan inte binda staten och kan inte lova någonting alls. Johannes Antonsson agerade endast för att lugna de drabbade."

Vi i Tuve såg aldrig denna fråga som någon partipolitiskt åtskiljande fråga. Det gör vi inte heller nu. Regeringar har kommit och gått. Den allmänna opinionen anser att ersättning har kommit de drabbade till del, men det finns fortfarande några som inte har fått ersättning.

Mot bakgrund av detta vill jag ha svar på frågan – även om jag inte begär det: Vad menas egentligen med uttrycket "generösare"? Jag tycker att det är en aning luddigt.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om lagutskottets betänkande 36.)

Anf. 107 TREDJE VICE TALMANNEN:

Kammaren övergår nu till att debattera socialförsäkringsutskottets betänkande 23 om krav på studieintyg från läroanstalter för högskolestuderande vid delutbetalningar av studiemedel.

Förändrade utbetalningsrutiner för studiemedel

Anf. 108 LENA ÖHIRSVIK (s):

Herr talman! För närvarande utbetalas studiemedel till drygt 170 000 studerande. För studerande i gymnasieskola, i komvux och på folkhögskola sker utbetalning fr. o. m. halvårsskiftet 1986 varje månad efter ett studieintyg från skolan. För studerande på högskolenivå sker utbetalning två gånger per termin med sammanlagt 16 900 kr. Skolan lämnar vid första utbetalningen ett intyg, som visar att man studerar under den tid och på den utbildning som man har sökt studiemedel för.

I budgetpropositionen föreslår regeringen att ett sådant intyg skall lämnas också vid den andra utbetalningen. Avsikten med denna förändrade rutin är att minska summan av oriktigt utbetalade studiemedel. Detta beräknas ge mellan 25 milj. kr. och 45 milj. kr. i besparing. Härtill kommer minskade kostnader för bl. a. administration av återkrav. Det handlar om utredning, domstolsförfarande, kronofogdemyndighetens insatser och eventuell avskrivning av skulden. För den enskilde skulle det också bidra till att hålla skuldsättningen nere.

I flera motioner har framförts kritik mot att lägga högskolan ytterligare administration. Socialförsäkringsutskottet har därför begärt yttrande från utbildningsutskottet i frågan.

Utbildningsutskottet menar att man måste se utgifterna för utbildningen och studiestöden som en enhet. Högskoleenheterna och studiemedelsnämnderna har ett gemensamt ansvar för att studiemedlen används för avsett ändamål.

Dåvarande utbildningsministern Jan-Erik Wikström anmälde i budgetpropositionen 1982 att det i ett läge där det är angeläget att hushålla med resurserna är särskilt viktigt att förhindra att studiemedel betalas ut oberättigat. Han skulle återkomma till regeringen med förslag som skulle göra det möjligt för CSN att göra studiekontrollen på ett mera flexibelt sätt.

Riksdagen hade då ingen erinran mot detta.

Därför har studiestödsförordningen 4 kap. 27 § följande lydelse: "Studiemedel får betalas ut endast om det är styrkt att den studerande bedriver de studier för vilka medlen beviljats enligt de närmare bestämmelser som centala studiestödsnämnden meddelar."

Frågan om antalet studieintyg per termin är alltså inte bunden till riksdagen, enligt den tidigare borgerliga regeringens och ett enigt utbildningsutskotts uppfattning.

Utbildningsutskottet menar att frågor av denna karaktär även fortsättningsvis bör avgöras på myndighetsnivå.

Det kan för närvarande antas medföra administrativt merarbete, men med hänsyn till det arbete som pågår med samordning av antagning, studiestöd och studiedokumentation säger utskottet att man förutsätter att största möjliga begränsning av de administrativa åtgärderna sker i samband med framtida förändrade utbetalningsrutiner för studiemedel.

I reservationen föreslår vi socialdemokrater att riksdagen följer utbildningsutskottets enhälliga förslag om tillkännagivande med anledning av propositionen och motionerna.

Majoriteten i socialförsäkringsutskottet vill tyvärr binda frågan till riksdagen också i fortsättningen genom att avslå propositionen. Man avstår på detta sätt från en besparing på 25 till 45 milj. kr., som längre fram hade kunnat användas för att t. ex. förstärka studiemedlen.

Jag förutsätter dock att man tills i dag tänkt över frågan.

Utbildningsutskottets samtliga ledamöter har skäl att stödja reservationen, eftersom den helt följer deras rekommendation. Och f. d. utbildningsminister Wikström bör kunna visa både sina partivänner och forna regeringskamrater att studiestödsförordningen på denna punkt fortfarande är oförändrad och att frågan inte bör bindas till riksdagen.

Denna riksdag har för kort tid sedan bestämt att mellan 50 000 och 60 000 studiemedelstagare skall ha intyg från skolan varje månad i fortsättningen. Detta gäller gymnasieskola, komvux och folkhögskola, och det gäller också ca 250 000 yngre gymnasieelever.

Jag förstår inte varför just högskolestuderande skall undantas från ytterligare en kontroll per termin. Det skulle gälla ca 100 skolor som skulle utfärda två intyg per termin, utöver de 1 300 skolor som redan fr. o. m. nästa månad rapporterar varje månad. Redan folkhögskolorna är fler än de föreslagna tillkommande högskolorna.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen i socialförsäkringsutskottets betänkande 23.

Anf. 109 GULLAN LINDBLAD (m):

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan. Det aktuella förslaget har föranlett tre motioner, från moderaterna, centern och vänsterpartiet kommunisterna, som alla yrkat avslag på propositionen. Det har sedermera blivit utskottsmajoritetens ställningstagande.

Vi i majoriteten är negativa till ökad administration och byråkrati som detta krav på studieintyg vid två tillfällen under samma termin skulle innebära. Vi är också högst tveksamma huruvida den ökade administrationen och byråkratin verkligen skulle ge besparingar i nuläget. Därvid följer vi vad utbildningsutskottet har sagt i sitt betänkande. Man har där nämligen påpekat att det pågår viss försöksverksamhet, bl. a. med lokalt baserat studiedokumentationssystem. På grundval av detta anser sig utskottsmajoriteten inte vara beredd att för närvarande tillstyrka propositionen.

Lena Öhrsvik säger att riksdagen egentligen inte bör lägga sig i frågan, eftersom myndigheten kan handha denna administration. Men självfallet måste riksdagen lägga sig i denna fråga nu, eftersom det ligger ett konkret förslag på bordet. Det är precis detta vi har gjort, dvs. tagit ställning till det föreliggande förslaget. Vi finner i nuläget att det inte är bra. Därför har vi yrkat avslag på propositionen.

Jag har inte någon anledning att här försvara förre ministern Wikström. Men vi kan erinra oss vad som hände då. Man genomförde en viss ökning av kontrollen. Tidigare hade man inte ens den kontroll som man nu har, Lena Öhrsvik. Vi får avvakta vad de pågående försöken leder till innan vi fattar ett ytterligare beslut.

Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Anf. 110 LENA ÖHRSVIK (s):

Herr talman! Gullan Lindblad säger att utskottet inte vill tillstyrka propositionen. Men det gör man ju inte i reservationen heller. Skillnaden är att utskottsmajoriteten yrkar avslag på propositionen. Det innebär att man återigen binder denna fråga vid riksdagen och att regeringen måste återkomma till riksdagen.

Jag hänvisade till studiestödsförordningen, vilken den borgerliga regeringen själv utfärdade. Där framgår det att frågan inte är bunden vid riksdagen. I reservationen sägs det också att denna fråga inte skall bindas vid riksdagen. Därför varken avstyrks eller tillstyrks propositionen, utan vi ger till känna med anledning av propositionen.

När det gäller tveksamheten om huruvida det blir besparingar kan jag hänvisa till att både utbildningsdepartementet och CSN, vilka är ganska kunniga på detta område, har uppskattat besparingen till 25–45 milj. kr. Det är inte att förakta, tycker jag. Det har ofta framställts krav, speciellt från Gullan Lindblad, på besparingar och hårdare kontroll så att pengar inte går åt i onödan. Nu väcker vi ett förslag som skulle kunna tillgodose många av dessa önskemål, men då vill Gullan Lindblad inte vara med längre. Jag tycker att vi skall ta vårt ansvar här i riksdagen och säga ifrån till regeringen att den får klara av denna fråga själv. Riksdagen lägger sig inte i den, men riksdagen räknar med att det inte blir några stora administrativa åtgärder om regeringen gör några förändringar.

Anf. 111 GULLAN LINDBLAD (m):

Herr talman! Det är ju regeringen, Lena Öhrsvik, som har bundit frågan till riksdagen genom att lägga fram det föreliggande förslaget. Vi yrkar avslag på detta.

När det gäller besparingsåtgärder är det i nuläget högst dubiöst om det över huvud taget handlar om någon besparing – det tyder hela utbildningsutskottets yttrande på.

Anf. 112 LENA ÖHRSVIK (s):

Herr talman! Jag måste säga att det är mycket anmärkningsvärt att Gullan Lindblad på så lösa boliner kan döma ut de uppskattningar som är gjorda både på utbildningsdepartementet och på CSN. Jag vet inte riktigt varifrån Gullan Lindblad får sina uppskattningar, men av utbildningsutskottets betänkande framgår klart att det handlar om stora besparingar. Den exakta summan kan vi inte se förrän vi har provat denna möjlighet. Men jag tycker att det är anmärkningsvärt med denna totala utklassning av både CSN och utbildningsdepartementet.

Anf. 113 GULLAN LINDBLAD (m):

Herr talman! Det är rätt intressant att höra Lena Öhrsvik sjunga sparsamhetens ljuva visa. Det brukar vara precis tvärtom. Men, Lena Öhrsvik, vi har ännu inte fått belägg för att det skulle bli en besparing, när vi sett vad man har kommit fram till i utbildningsutskottet och när vi studerat detta ärende närmare i socialförsäkringsutskottet. Därför avvaktar vi och yrkar avslag.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslutet redovisas efter debatten om lagutskottets betänkande 36.)

Prot. 1985/86:159
2 juni 1986

Anf. 114 TREDJE VICE TALMANNEN:

Kammaren övergår nu till att debattera trafikutskottets betänkande 26 om färjetrafiken till Gotland m. m.

*Färjetrafiken till
Gotland, m. m.*

Färjetrafiken till Gotland, m. m.

Anf. 115 ROIF CLARKSON (m):

Herr talman! Omgivet och innefattat av Östersjöns vatten ligger Gotland som en solitär, vänd mot det svenska fastlandet. Gotland är en omistlig del av Sverige, bundet till nationen med historiska, kulturella och kommersiella band som inte kan slitas av. Att leva på en ö skapar lätt en känsla av isolering, och det är därför naturligt att gotlänningarna ser graden av samhörighetskänsla symboliserad i omfattningen av och kvaliteten hos kommunikationerna mellan Gotland och fastlandet.

1979 års trafikpolitiska beslut tillförsäkrar befolkningen i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad med särskild inriktning på närings-, regional- och sysselsättningspolitiska mål. Vad som är tillfredsställande är naturligtvis svärdefinierbart och kan variera från område till område.

Att gotlänningarna vill se gemenskapen mellan dem och fastlandsbefolkningen konkretiserad bl. a. i form av tät trafik av skilda slag mellan Gotland och fastlandet är självklart, och vi bör se så generöst som möjligt på kostnaderna för densamma. Men *alla* svenskar bör också bära bördan så jämnt som möjligt då det gäller att bringa jämvikt i landets finanser. De förslag som trafikutskottet nu förelägger riksdagen om färjetrafiken på Gotland är för Gotlands del en positiv kompromiss.

Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet drivs på koncessionsbas av Gotlandsbolaget enligt avtal med staten, som går ut med 1987 års slut. I praktiken innebär det att staten tillskjuter skillnaden mellan intäkter och kostnader, såsom de redovisas av Gotlandsbolaget, och det är staten som genom transportrådet bestämmer turtäthet och taxor. Gotlandsbolagets enda ersättning härför är ca 2 miljoner och den vinst man kan få av vissa aktiviteter ombord, t. ex. restaurangrörelsen.

Det säger sig självt att om den betalande parten vill spara, såsom fallet är med staten, och Gotlandsbolagets handlingsfrihet är begränsad, blir det passagerare och transportörer det går ut över. Att vi från moderat sida kräver att Gotlandsbolagets monopolställning skall upphöra beror inte på speciellt missnöje med Gotlandsbolagets sätt att utföra den trafik det blivit ålagt, utan på systemet som sådant. Det enda som driver utvecklingen framåt är fri konkurrens. Med en sådan blir det framför allt passagerare och fraktare som tjänar på fri konkurrens – med nuvarande system är det trafikanterna som får sitta emellan.

Det är emellertid inte lätt att skapa fri konkurrens om underlaget för förtjänster är dåligt. Trafiken på Gotland är förlustbringande större delen av

året, och intäkterna under högsäsongen räcker inte till för att täcka underskotten. Utan nya radikala grepp är det omöjligt att eliminera underskottet på Gotlandstrafiken, och med flera entreprenörer skulle underskottet öka ytterligare. Trafikutskottet har kommit till insikt härom och bedömer i positiva ordalag en moderat motion som pläderar för införandet av en lex Gotland, som skulle ge möjlighet till viss tax-free-försäljning ombord åtminstone under lågsäsong. Det har invänts att sådant bara kan ske mellan olika länder, men det finns faktiskt trafik med skattefrihet etablerad inom åtskilliga länder i Europa, och i vårt fall går ju färjorna på internationellt vatten mellan Gotland och fastlandet.

Vi ser hur blomstrande rederinäringen är när det gäller trafiken mellan Sverige och Åland resp. Finland. Här blommar konkurrensen till båtнад för både passagerare och rederier. För Gotland skulle tillkomsten av en lex Gotland betyda ett enormt uppsving och för staten en stor besparing. Jag hoppas att varken trängsynthet eller bigotteri skall hindra en liberal prövning av möjligheterna med en lex Gotland.

På ren kontrakurs går dock regeringen och utskottsmajoriteten, då den begär fria händer att med utgången av nu gällande avtal med Gotlandsbolaget själv skaffa eller leasa tonnage för trafiken för att därmed skapa konkurrens vid anskaffandet av entreprenör. Det blir då, vad utskottet än säger, fråga om en socialisering av trafiken, och det blir både statskassan och trafikanterna som får sitta emellan.

I betänkandet motsäger utskottsmajoriteten sig själv eller talar med två tungor. På ett ställe säger man så här: "Vad först gäller kraven på att förstatliga Gotlandsbolaget vill utskottet erinra om att det i ett flertal av riksdagen godkända betänkanden avstyrkt motionsyrkanden om ett förstatligande av Gotlandstrafiken. Utskottet har inte ändrat denna inställning".

I årets proposition säger kommunikationsministern: "Genom ett statligt ägande av hela eller delar av det tonnage som används i Gotlandstrafiken förstärks enligt min mening statens inflytande på ett rimligt sätt samtidigt som utrymmet för konkurrens ökar. Statens planering för den framtida trafiken bör utgå från detta."

Genom att ansluta sig till denna uppfattning försöker utskottets majoritet sitta på två stolar. Särskilt respektingivande är det inte. All erfarenhet talar för att ett statligt ägande av tonnage som skall gå i subventionerad trafik förvärrar situationen. Det blir konkurrens i upphandlingen, men trafikanterna blir de verkliga förlorarna: sämre service, sämre turtäthet, högre kostnader.

Jag yrkar, herr talman, bifall till den gemensamma borgerliga reservationen nr 5.

Jag har tidigare sagt att utskottet sträckt sig långt för att gå Gotlands intressen till mötes. Jag avser då särskilt utskottets ställningstagande i fråga om frakstödet, det s. k. Gotlandstillägget. Redan vid dess införande var vi från moderat sida principiellt emot denna horribla tvångsbeskattning av näringslivets transporter mellan orter på fastlandet. Även om vi moderater också principiellt är emot selektiva åtgärder av den typ som transportstöd utgör, är det enda korrekta att de finansieras öppet från statskassan om de befins ofrånkomliga.

När utskottet nu avvisar regeringens förslag om slopande av Gotlands-tillägget är det för att snarast få analyserat följderna för Gotlands näringsliv om det avskaffas. Först därefter – och jag hoppas att detta blir snart – får vi ta ställning till frågan om och i så fall hur bortfallet av Gotlandstillägget behöver kompenseras. Gotlandstillägget som sådant vill vi ha bort.

Bortsett från vad jag sagt om reservation nr 5 yrkar jag, herr talman, bifall till utskottets hemställan.

Anf. 116 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp):

Herr talman! Att ta sig över det vatten som enligt skalden likt ett farligt gift omger Visby stift är i dag åter en aktuell fråga – därtill tidsmässigt lämpligt inpassad just inför turistsäsongen. Turismen är en av de faktorer som kan påverkas av de beslut som nu skall fattas. Dessa är viktiga också för många andra intressenter men givetvis mest för gotlänningarna, deras näringsliv och transportmöjligheter.

Det är de ökade kraven på statskassan som föranlett det betänkande vi nu behandlar. Anslagsöverskridanden i storleksordningen 35 milj. kr. till ett totalbelopp på ca 75 milj. kr. kan inte accepteras. En nedskärning till drygt 40 milj. kr., grundat på alternativet *en* fastlandshamn, var däremot en alltför drastisk förändring av Gotlandskommunikationerna.

Liksom sanningen ofta sägs ligga mitt emellan ytterligheter hemställer nu ett enigt utskott om ett förslagsanslag nästan mitt emellan de två tidigare nämnda beloppen, nämligen på 59 milj. kr. Folkpartiet vill uttrycka förhoppningen att den ökade uppmärksamheten kring Gotlandstrafiken och de förslag till förändringar som nu föreligger skall göra det möjligt att hålla statsbidraget inom denna ram.

Uppnår man då målet om en tillfredsställande transportförsörjning?

Vi är i folkpartiet nöjda med att det s.k. bashamnsalternativet har övergivits och att trafiken även i fortsättningen kommer att bedrivas på en nordlig och en sydlig hamn med komplettering av Västervik under sommaren. Oskarshamnstrafiken kommer att under vardagar i lågtrafik få en försämrad service, vilket jag som Kalmar läns representant naturligtvis måste beklaga. Transportrådet avser att arbeta vidare med frågan om att ersätta fartygen Gotland och Gute med en kombinerad person- och godsfärja, som bättre svarar mot den trafikefterfrågan som föreligger. Därtill hoppas jag att flygmöjligheter till rimliga priser skall öka på sträckan Visby–Oskarshamn och att anslutningar till Syd- och Mellansverige skall bli möjliga. Det bör i sammanhanget nämnas att flyget Arlanda–Visby subventioneras med 14,5 milj. kr.

Trafiken Öland–Gotland, som bara bedrivits under sommaren, dras in, och några koncessioner beviljas inte. Denna turisttrafik anser vi i folkpartiet vara ett område där ökad konkurrens borde kunna få förekomma. Däremot avstyrker vi ett statligt ägande av det tonnage som används i Gotlandstrafiken, liksom vi givetvis avvisar några motionärers krav på helt förstärkt trafik av Gotlandstrafiken.

Vad gäller taxefrågorna instämmer vi till dels i propositionens synpunkter, bl. a. när det gäller ökad prisdifferentiering. Som framgår av reservation 2 vill vi dock inte att gotlänningarna skall behöva betala mer än vad som gäller för

motsvarande sträcka och veckodag i andraklasståg. Detta bör kunna rymmas inom det anvisade anslaget.

I den nuvarande taxesättningen tas ut ett helgtillägg som många uppfattar som orättvist, eftersom helgerna är deras enda restid. Varför inte låta helgtaxan vara normaltaxa och ge rabatter på resor under lågfrekventa tider i stil med vad Linjeflyg och SJ gör? Även om slutresultatet i stort sett blir detsamma känns det mer tilltalande.

Folkpartiet ser med tillfredsställelse att utskottet har haft förståelse för fraktstödet betydelse – något som vi tog upp i vår motion 328. En förändring av stödets utformning måste dock komma till stånd, och detta sägs också i utskottets skrivning.

Det finns de som hävdar att en tillfredsställande transportförsörjning till och från Gotland endast kan uppnås om man med hjälp av skattefri försäljning ger sig in i konferens- och nöjesbranschen. Vi i folkpartiet är, som framgår av ett särskilt yttrande till betänkandet, i princip emot en skattefri försäljning på nationella linjer – vi måste, med glädje, utgå från att Gotland är en del av Sverige – men vi vill inte motsätta oss en eventuell utredning med prövning av både positiva och negativa effekter.

Med yrkande om bifall till reservationerna 2 och 5 och i övrigt till utskottets hemställan vill jag därmed uttrycka folkpartiets strävan att ge Gotland en även i fortsättningen tillfredsställande transportförsörjning.

Anf. 117 GÖSTA ANDERSSON (c):

Herr talman! Gotlänningarna bör givetvis ha rätt att känna sig som fullvärdiga medlemmar av det svenska samhället. Denna självklara rättighet var nära att gå förlorad genom transportrådets och regeringens förslag till drastiska försämringar av Gotlandstrafiken. Tack vare ett skickligt och gediget arbete av landshövdingen på Gotland och av flera andra företrädare för ön har hotet mot Gotlandstrafiken nu kunnat avvärjas.

Det är också glädjande att företrädare för samtliga partier i trafikutskottet har varit angelägna att finna en samförståndslösning i denna för Gotland så livsviktiga fråga. Tack vare detta konstruktiva arbete har det dåliga bashamnsalternativet nu kunnat avvisas. Även utskottets förslag till betydande uppräknings av transportstödet ger det gotländska näringslivet möjligheter att utvecklas för framtiden.

I centermotioner har vi avvisat såväl bashamnsalternativet som förslaget att kraftigt banta fraktstödet till Gotland. På båda dessa avgörande punkter har vi nu nått framgång. Det är vi glada för.

Storleken på statens ekonomiska stöd till Gotlandstrafiken har stått under debatt de senaste åren. Den debatten har tyvärr ofta syftat till försämringar och bantningar. Transportrådets rapport är ett exempel på hur hårdhänt man varit beredd att gå fram mot Gotlandstrafiken. Dessutom har det varit ganska illa ställt med analysen av konsekvenserna av bantningsförslagen.

Debatten kring färjetrafiken har också varit principiös. Det är sällan man frågat sig om Gotland skall ha med övriga delar av landet jämförbara trafikförhållanden. Här i riksdagen har vi år efter år kraftfullt hävdats i olika sammanhang att goda kommunikationer är en absolut nödvändighet för en regions utveckling. När riksdagen fattade beslutet om Ölandsbron så var det i

syfte att ge Öland med övriga landet jämförbara trafikmöjligheter. Alla de färjor som vägverket driver i olika delar av landet har samma syfte för befolkningen i dessa områden. Såväl Ölandsbron som vägverkets färjor kostar självfallet samhället betydande belopp. Det är kostnader som vi betraktar som självklara och odiskutabla. Dessa kostnader ifrågasätts sällan därför att de ingår i andra större anslagsposter. Anslaget till Gotlandstrafiken prövas däremot av riksdagen varje år. Det finns en viss risk för att denna årliga prövning är till nackdel för gotlänningarna.

Det är sannerligen viktigt att riksdagen i fortsättningen inte glömmer de principer som bör gälla för trafiken till Gotland. När det gäller kostnadsdiskussionen får man inte glömma bort att gotlänningarna lojalt betalar sina vägskatter precis som alla andra. Vägverket har inga kostnader för väg till och från Gotland. Färjorna får helt enkelt ersätta en väg som inte finns. Det är självklart att denna verksamhet måste kosta pengar lika väl som det kostar pengar att bygga och underhålla vägar. Samtidigt är det naturligtvis viktigt att understryka att kostnaderna måste hållas inom rimliga ramar.

Det är dessa principiella ståndpunkter som jag tycker bör vara vägledande för våra beslut i frågan om Gotlandstrafiken. Transportrådets förslag till begränsningar av trafiken strider mot de principer som jag här angett. Förslaget om en enda hamn på fastlandet var både orealistiskt och regionalpolitiskt illa genomtänkt. Enligt en motion som utskottet haft att behandla finns det tyvärr fortfarande en viss sympati för transportrådets förslag. Därför finns det skäl att redovisa de motiv som talar mot transportrådets s. k. bashamnsalternativ.

För det första skulle förslaget innebära att den sydgående lastbilstrafiken skulle få en ca 30 mil förlängd transportsträcka vid en tur- och returresa. Denna avsevärt längre körsträcka innebär självfallet kraftigt ökade kostnader för näringslivet. Förslaget är också samhällsekonomiskt tveklaktigt med hänsyn till de ökade utsläpp som blir följden av denna längre transportsträcka.

Att mer eller mindre slopa trafiken i Oskarshamn och Nynäshamn innebär för det andra stor kapitalförstöring. Vid båda dessa hamnar har man gjort betydande investeringar för Gotlandstrafiken. En regionalpolitiskt eftersatt region som Kalmar län skulle förlora en hamnaktivitet av stor betydelse för regionen. Transportrådets förslag skulle också slå hårt mot den turisttrafik som bl. a. går via Oskarshamn. Hade transportrådets förslag genomförts hade det varit ett direkt slag i ansiktet på alla som anser att riksdagen bör ta regionala hänsyn i sina beslut.

Utifrån centerpolitiska värderingar är det därför mycket glädjande att utskottet enhälligt avstyrkt den motion som vill hålla liv i det centralistiska transportrådsförslaget. Det ser jag som en stor framgång.

Birger Rosqvist skriver i ett särskilt yttrande att lastfärjan Gute inte kan tillgodose rimliga krav på komfort för sina passagerare. Det har han givetvis rätt i. Utskottet skriver för sin del att man förutsätter att rimliga krav på service och komfort för passagerarna tillgodoses. Detta klara besked från utskottet tolkar jag så, att Birger Rosqvist och vi andra har samma uppfattning i denna konkreta fråga. Jag utgår från att utskottets ordförande också tolkar vår skrivning på samma sätt. Därför anser jag att Birger

Rosqvists särskilda yttrande är litet överflödigt.

Ett förverkligande av förslaget att slopa det s. k. Gotlandstillägget skulle ha fått allvarliga konsekvenser för näringslivet på ön. Att lägga över 26 milj. kr. i ökade transportkostnader på främst de mindre företagen skulle givetvis få negativa effekter för sysselsättningen. Vad Gotland behöver är positiva insatser för att öka antalet arbetstillfällen. Därför är det mycket glädjande att ett enhälligt trafikutskott beslutat föreslå riksdagen att behålla detta fraktstöd för Gotlandstrafiken.

I fråga om taxorna är vi däremot inte helt eniga. Regeringen och utskottsmajoriteten anser att avgifterna skall styras med hänsyn till bl. a. kostnaderna för trafiken. Den principen avviker från de regler som gäller för t. ex. vägverkets färjor och för Ölandstrafiken. I båda dessa fall innebär det inga extra kostnader vare sig för den lokala befolkningen eller för t. ex. turisterna. Därför är det principiellt mycket tvivelaktigt att belasta turister som vill resa till Gotland med högre reskostnader. En sådan politik kan bli en bromskloss för turistnäringen på ön.

Vi belastar inte de turister som använder Ölandsbron eller vägverkets färjor med några särskilda avgifter, och därför bör vi heller inte göra det när det gäller de turister som reser till Gotland. Centerns uppfattning är att riksdagen bör hålla fast vid 1974 års riksdagsbeslut som innebär att vägkostnadsprincipen borde gälla för alla Gotlandsresenärer. Jag yrkar bifall till reservation nr 3.

I diskussionen om kostnaderna för Gotlandstrafiken finns det olika uppfattningar om vilken modell man skall välja för den framtida trafiken. En del tror att ett förstatligande är den bästa och billigaste modellen. Vi i centern delar inte den uppfattningen. Inga starka och sakliga argument har redovisats som visar att ett förstatligande skulle spara pengar.

Andra pekar på att en satsning på konkurrens mellan flera privata företag skulle ta bort behovet av statsbidrag. Även den ståndpunkten är nog mer ett uttryck för önsketänkande än för realistisk verklighet. Problemet med Gotlandstrafiken är att det på sommaren behövs en kapacitet för 300 000 resenärer per månad. Under höst- och vintermånaderna är trafiken nere i 20 000 personer per månad. Det är lätt att inse att det måste vara mycket svårt att få lönsamhet i en trafik med så ojämn belastning. Varken statliga eller privata företag lär klara den svåra uppgiften.

Däremot tror vi i centern att privata alternativ definitivt är att föredra framför ett statligt alternativ. Av det skälet har vi anslutit oss till reservation nr 5 i trafikutskottets betänkande nr 26.

Anf. 118 SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Det var en gång ett parti som lanserade följande slagord: Bättre med svängrum än med svängrem. Så snart detta parti övertog regeringsmakten övertog det också svängremmen av de borgerliga som tidigare hade haft regeringsansvaret. Kommunerna och t. ex. den lokala och regionala trafiken drabbades av indragna statsbidrag. På samma sätt är man nu ute i god tid. Man vill kraftigt skära ned Gotlandstrafiken, som ett led i ett sparande som i slutändan drabbar Gotlands befolkning.

En envis och massiv gotländsk folkopinion har tills vidare gjort dessa planerade försämringar politiskt omöjliga, och regeringen har gjort en

taktisk reträtt. Rederi AB Gotland har sedan år 1978 erhållit statligt stöd för att på avtalsbasis klara färjetrafiken. Gotlandsbolagets övriga affärer, t. ex. finansiella transaktioner och tonnageaffärer, kan vara hur lönsamma som helst. Det anses av bolaget inte ha ett dugg att göra med färjetrafiken, vars förmenta underskott debiteras beställaren-staten.

När vpk sedan länge har hävdat – tillsammans med många andra, bl. a. socialdemokratiska motionärer – att Gotlandsbolaget bör förstatligas, är detta mera ett uttryck för en praktisk-politisk inställning.

Det kan inte vara vettig politik på sikt att ständigt ösa ut miljonbelopp i bidrag och lån av skattebetalarnas pengar till ett rederi som är vinstbärande, i detta fall Rederi AB Gotland. Pengarna/anslaget går till aktieägarnas utdelning. Då samhället satsar pengar av statsmedel är det logiskt att samhället skördar frukterna av satsningen.

Precis som vägar, broar, järnvägar, flertalet flygterminaler osv. betraktas som en samhällelig infrastruktur till landets nytta och utveckling bör samma sak gälla färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet. Det är inte minst fråga om sociala, kulturella och näringsmässiga möjligheter för de 56 000 människor som bor och arbetar på Gotland. Här förtjänar att nämnas att Gotland enligt turistrådet är Sveriges turistlän nummer ett.

Vpk ser en god transportförsörjning som ett samhällsansvar och noterar naturligtvis att i detta fall, som i många andra, privata företag utför tjänsterna på samhällets beställning. Vi kan för övrigt inte utesluta att Gotlandsbolagets intressenter, som jag nyss sade, gör vinster på bl. a. skattebetalarnas bekostnad.

Här är ett skäl till vårt och andras motionskrav på att Gotlandsbolaget skall överföras i samhällets ägo. Eftersom staten redan har en färjeverksamhet i denna storleksordning – jag tänker på SJ – och därmed redan förfogar över både kompetens och kapacitet, som är möjliga att rationellt samordna, har vi angivit SJ som en tänkbar huvudman.

Idén i propositionen och betänkandet om att vid tonnageförnyelse staten köper eller hyr detta nya tonnage, som sedan kan drivas genom anbud, är en illusion och en halvmesyra som ytterligare kan öka statens kostnader för Gotlandstrafiken. I den borgerliga reservationen 5 återspeglas bara ett testuggande om konkurrensmöjligheterna i Gotlandstrafiken för ett privatägt tonnage. Det kommer att innebära en fullständig marknadsanpassning om man följer rådet i reservationen, och det utgör alltså det sämsta alternativet.

Jag yrkar därmed bifall till vpk-reservation 6.

Herr talman! Begreppet "tillfredsställande transportförsörjning" är ett nyckelord i den officiella trafikpolitiken. Regeringen inför nu i proposition 1985/86:105 en definition som skall möjliggöra begränsningar i nuvarande färjetrafik på Gotland. Utskottsmajoriteten, bestående av borgerliga och socialdemokrater, står också för denna definition och håller därmed dörren öppen för nedskärningar. De står där och lurar med svängremmen bakom ryggen.

Man kan inte tolka skrivningen i vare sig propositionen eller betänkandet om "att förändringar och begränsningar av nuvarande färjetrafik bör kunna genomföras inom ramen för en totalt sett tillfredsställande persontrafikförsörjning" eller uttryck som att trafiken "kommer i huvudsak att fortsätta som

hittills på en nordlig och en sydlig linje, låt vara med vissa utbudsförändringar" på annat sätt än som klara signaler om planerade standardsänkningar i färjetrafiken.

Man tar knappast fel om man tror att det här gäller den av transportrådet aktualiserade, här nyss nämnda, ordningen att gotlänningar med ärende till södra och västra Sverige nästa halvår skall ha två avgångar att välja på mellan fredag och söndag och att passagerare i mån av plats skall kunna medfölja godsfärjan Gute måndag–torsdag. Det är här fråga om en klar standardsänkning för t. ex. barnfamiljer, handikappade och äldre. Det är trångt på fartyget som också har långa, höga och smala trappor. Antalet platser är mycket begränsat vad gäller hytter, vilket innebär en klar standardförsämring. Som vi har framhållit i vår reservation nr 1 kan vi inte godta en sådan försämring, utan menar att nuvarande standard är vad som motsvarar en tillfredsställande transportförsörjning. Vi vill alltså inte godta betänkandets slutsats att man skulle kunna tumma på standarden och ändå kunna säga att det finns en tillfredsställande transportförsörjning. Vi vill helt enkelt inte ha någon försämring av nuvarande turantal och kapacitet. Enligt vår uppfattning, som vi redovisat i reservation 1, förutsätter begreppet "tillfredsställande trafik" ingen försämring av nuvarande turantal och kapacitet i Gotlands-
trafiken.

Målsättningen bör i stället vara förbättringar av såväl trafikutbud som service. Färjan är gotlänningarnas väg. Det är anmärkningsvärt att de måste betala dryga avgifter för att åka över länsgränsen, medan fastlandets vägar, broar och även järnvägar i vissa fall finansieras över statsbudgeten. Vpk anser för övrigt att det minimiprogram som LO/TCO Gotland presenterat är väl motiverat. Där krävs:

- Dagliga turer året om med passagerare och gods i både nordlig och sydlig linje.
- Möjlighet till sittplats under tak på färjorna utan krav på konsumtion. Sovplats på natturer och erforderliga bilplatser med kort bokningstid.

Detta är alltså LO/TCO:s krav, och vi stöder det helhjärtat. I denna kravlista ingår för övrigt frågan om taxorna. Där framhålls att taxor för passagerare bör motsvara SJ:s taxor i andra klass, taxor för gods skall motsvara samma vägsträcka på fastlandet. Man kräver också korta restider med ankomst passande till anslutningstrafik och möjlighet att frakta farligt gods.

I reservation nr 4 har vi tagit ställning för den gamla tanken att SJ:s zontaxepprincip bör tillämpas och en anpassning mellan bat- och tågtaxa ske i färjetrafiken. Vi vill trygga taxorna mot äventyrligheter med prisdifferentering till ytterlighet, men är anhängare av att de rabatter som SJ tillämpar också bör gälla färjetrafiken. SJ:s övertagande av Gotlandsbolaget skulle givetvis underlätta en sådan smidig anpassning.

Regeringen hade föreslagit att de prisregleringssystem gällande lastbilsfrakterna som populärt kallas Gotlandstillägget skulle tas bort. Härigenom hade frakterna säkerligen stigit, med negativa följder för prisutvecklingen i allmänhet som konsekvens. Även om inte anordningen med Gotlandstilläget är helt klanderfri har vpk hävdade att det i dagens situation är bäst att behålla prisregleringen. Det noteras som positivt att utskottets majoritet är

enig i sitt avvisande av regeringens förslag på denna punkt.

Med det anförda yrkar jag, herr talman, bifall till vpk-reservationerna 1, 4 och 6 samt i övrigt till utskottets hemställan.

Anf. 119 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Låt mig inledningsvis slå fast att det självfallet är ett samhällsintresse att de medborgare som bor på Gotland skall ha en tillfredsställande transportförsörjning och goda förbindelser med fastlandet. Det är ett ansvar som vi som bor på fastlandet självfallet skall ta.

Statens kostnader för Gotlandstrafiken ökade mycket kraftigt från en nivå på 20–30 milj. kr. i slutet av 1970-talet till ca 80 milj. kr. 1981. Sedan dess har kostnaderna legat på en något lägre nivå. Låt mig dock som exempel nämna att kostnaderna för statsbidraget till Gotlandstrafiken för 1984 beräknades till 40 miljoner medan utfallet blev 71 miljoner. För 1985 beräknades kostnaderna till 67 miljoner.

Mot den här bakgrunden skrev regeringen förra året till riksdagen och meddelade att denna kostnadsutveckling inte stod i överensstämmelse med de riktlinjer som bl. a. riksdagen hade ställt sig bakom, och man meddelade riksdagen att transportrådet skulle få i uppdrag att se över kostnadsutvecklingen och försöka finna former för sådana ingrepp i trafiken som kunde dämpa kostnadsutvecklingen. Utskottet ställde sig bakom innehållet i denna regeringsskrivelse.

Problemet när det gäller trafiken till och från Gotland är att den har mycket kraftiga säsongvariationer. Antalet passagerare under januari månad är ca 20 000 och i juli ca 300 000. Ca 55 % av resandet är förlagt till perioden från mitten av juni till mitten av augusti. Däremot är godstrafiken relativt jämnt fördelad över året. I säsongvariationen ligger hela förklaringen till kostnadsproblemet.

Transportrådet har för att komma till rätta med kostnadsutvecklingen studerat alternativa lösningar och kommit fram till att det egentligen är ett enda alternativ som skulle kunna tillgodose riksdagens uttalade önskemål om att begränsa statsbidragskostnaden till 40 miljoner, nämligen att vid lågsäsong, under vinterhalvåret, ha trafik på enbart en hamn, det s. k. bashamnsalternativet med åretruntrafik på Oxelösund. Genom detta alternativ skulle således kostnaderna väsentligen kunna nedbringas.

Detta förslag vann – lindrigt uttryckt – inget gehör på Gotland. Det uppstod en mycket kraftig opinion mot förslaget. Av den anledningen ansåg sig varken transportrådet eller kommunikationsministern i rådande läge kunna lägga fram ett sådant förslag. Då återstod att undersöka möjligheterna att göra förändringar i nuvarande trafik och bibehålla trafik året runt såväl på Nynäshamn som på Oskarshamn.

För att nedbringa kostnaden något har man föreslagit att den mycket olönsamma trafiken på Grankullavik, Öland, skall inställas och att vissa utbudsförändringar under lågsäsong skall vidtas när det gäller Oskarshamn. Det innebär självfallet, jämfört med nuvarande situation, ett något sämre utbud under lågsäsong. Men trots denna inskränkning kan man ändå inte säga annat än att Gotland även fortsättningsvis får en tillfredsställande transportförsörjning.

När man bedömer vad som är en tillfredsställande transportförsörjning får

man icke enbart se på färjetrafiken utan även på flygtrafiken. Utvecklingen på flygets område har för Gotland liksom för övriga delar av landet varit mycket positiv.

När det sedan gäller moderaternas förslag om en s. k. lex Gotland har utskottet i sitt betänkande erinrat om ärendets tidigare behandling och om vad jordbruksministern sade 1984, då han förutsatte att förslaget skulle prövas och hänvisade till att en mer attraktiv färjeförbindelse skulle kunna förlänga Gotlands turistsäsong och minska behovet av statsbidrag i Gotlands-
trafiken. Samma inställning har också statens industriverk gett uttryck för. Utskottsmajoriteten har i likhet med jordbruksministern förutsatt att de här frågorna blir föremål för en närmare prövning och att, när prövningen är klar, förslag i denna riktning avvaktas. Låt mig bara säga till utskottets vice ordförande att jag självfallet inte har någonting emot en bred uppslutning kring ett genomförande av ett sådant förslag som det här är fråga om. Jag tror att statsbidragskostnaderna skulle minska drastiskt, och det skulle säkert vara mycket positivt med tanke på Gotlands turisttrafik. Men vi får avvakta och se vad de olika myndigheterna har att säga.

Beträffande fastställande av taxorna för Gotlandstrafiken föreligger det reservationer. Tidigare har kostnaderna baserats på de av SJ fastställda taxorna. Nu har riksdagen lagt fast nya regler för statens järnvägar när det gäller biljettkostnader. Det har inom SJ blivit en hög grad av prisdifferentiering med hänsyn till högtrafik och lågtrafik. Därför tycker vi, liksom departementschefen, att det knappast är möjligt att binda prissättningen till SJ:s taxor. Vi anser, liksom departementschefen, att Gotlandstrafikens taxor bör fastställas med hänsyn till trafikens kostnadsutveckling, anspråken på kapacitet och komfort, trafikens marknadsmässiga villkor, osv. Enligt vår åsikt bör det också bli en kraftig prisdifferentiering. Utskottsmajoriteten understryker också – och detta är viktigt, herr talman, att markera i debatten – att statens bidrag till Gotlandstrafiken i första hand skall komma gotlänningarna till godo. Utskottet har också gjort en mycket kraftig markering och skriver att det utgår ifrån att kostnaderna för färjeresa mellan Gotland och fastlandet ej i väsentlig mån skall avvika från motsvarande kostnader för resa av motsvarande längd på fastlandet. Jag tycker att detta är en mycket klar och entydig markering.

En sak utskottet enhälligt beslutat ge regeringen till känna är att Gotlandstillägget som har utgått som stöd för godstransporterna till Gotland skall bibehållas. Vi delar departementschefens uppfattning att det rör sig om en dålig konstruktion, men vi är inte beredda att nu, som departementschefen föreslår, avveckla Gotlandstillägget. Enligt vår mening bör man göra en närmare analys av vilka effekter en avveckling av Gotlandstillägget skulle ha. Därför har utskottsmajoriteten på denna punkt enhälligt gett regeringen till känna att utskottsmajoriteten utgår ifrån att man vid de kommande avtalsförhandlingarna med Gotlandsbolaget tar upp frågan till förnyad prövning. Därefter får riksdagen ta ställning till hur det framtida godstransportstödet till Gotland skall se ut, om ett sådant behövs.

Vidare finns det en gemensam borgerlig reservation om ökad konkurrens i Gotlandstrafiken. I dag föreligger det en monopolsituation. Gotlandsbolaget svarar för trafiken. Därigenom blir naturligtvis svårigheterna ganska stora att hålla kostnaderna nere. Hade man gått över till ett bashamnsalternativ, hade

naturligtvis möjligheterna till konkurrens varit betydligt större. Nu har vi inte detta läge. Då gäller det att inom ramen för nuvarande system finna möjligheter till ökad konkurrens. I propositionen har det därför föreslagits att man bör undersöka om inte staten skall äga visst tonnage eller leasa in visst tonnage för att möjliggöra för olika rederier att lämna anbud. Det här motsatte sig de borgerliga partierna och sade att även fortsättningsvis skall det vara privat ägande av fartygstonnaget.

Det intressanta är att samtliga borgerliga partier är för ökad konkurrens men i sin egen reservation icke med en rad har talat om hur man skall åstadkomma denna ökade konkurrens. Det tycker jag är beklagligt. Jag tycker nämligen att det är viktigt att man försöker bryta faktiska monopol där faktiska monopol föreligger, och i propositionen ges antydningar om hur man skulle kunna göra detta. Detta motsätter sig de borgerliga men har själva inget förslag.

Slutligen, herr talman, föreslår vi som en konsekvens av utskottets ställningstagande när det gäller Gotlandstillägget att det förslagsanslag som i propositionen har varit upptaget till 54 milj. kr. ökas med 5 milj. kr. till 59 milj. kr., eftersom Gotlandstillägget skall vara kvar och därmed statsbidrag måste utgå till de gotländska transportföretagen, som därigenom skall kunna jämiställas med de företag på fastlandet till vilka Gotlandstillägget utgår.

Under detta anförande övertog andre vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 120 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! När det gäller problemen med säsongvariationer kan man väl knappast invända mot den synpunkt som utskottets ordförande Kurt Hugosson här anför. Jag vill ändå göra en invändning, eftersom jag själv har varit verksam i – och haft kontakt med folk och företag som är verksamma i – servicebranschen. Detta är en företeelse som gäller hela servicesektorn. Titta på servicesektorns aktivitetskurvor och omsättningskurvor, och finn att som regel 60 % ligger just i de månader när det är semestertid!

Det här är någonting som man får leva med. Det goda får hjälpa upp det dåliga, och man får se det hela som en total verksamhet. Vi kan inte räkna med att lika många människor är ute och åker färja till Gotland på vintern som under semestermånaderna på sommaren. Jag tycker att vi skall se det litet mer samhällsekonomiskt och i större drag. Det är därför vi har intagit den ställning vi har.

Jag vill emellertid ställa en fråga till herr Hugosson. Det står i betänkandet att man kan tänka sig vissa utbudsförändringar och att detta ändå är en bra trafik. Är det de utbudsförändringarna som innebär att man skall sätta in godsfärjan Gute som passageraravvecklare, eller är det något annat? Jag har tolkat det så att det är Gute, denna för passagerartrafik icke lämpliga färja, som man är ute efter att sätta in, och det kan varken befolkningen eller de som har att ta ställning godkänna.

Anf. 121 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp) replik:

Herr talman! Kurt Hugosson säger att vi inte har pekat på någon möjlighet till konkurrens. Jag tog i mitt anförande upp att man skulle kunna tillåta

konkurrens på den korta linjen från Öland till Gotland. Det är ett starkt turistintresse från båda öarna att ha denna förbindelse under sommarmånaderna, kanske fem veckor.

Det var även i år ett litet rederi på Öland, eller åtminstone några privata intressenter, som hade försökt få denna koncession men inte fick den. Det står i betänkandet att Ölandslinjen har varit mycket olönsam. Det har den nog också varit de senaste åren, för det har ju varit osedvanligt dåliga somrar. Nu var det dock två som ville försöka igen, men det fick de inte. Den konkurrensen tycker jag att Gotlandsbolaget och staten kunde ha tillåtit.

Anf. 122 GÖSTA ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Kurt Hugosson gav i sitt anförande inget svar på frågan om hur han tolkar utskottsmajoritetens ganska klara skrivning, där vi säger att man under alla årstider skall försöka tillgodose rimliga krav på service och komfort för passagerarna. Det är en viktig frågeställning. Vi skall ha klart för oss att om Gute sätts in i trafiken i någon omfattning så kan inte utskottets klara uttalande i fråga om komfort och service till passagerarna uppfyllas. Vi som sett fartyget, som sett de jättelika trapporna, vet att det krävs god fysik för att ta sig uppför dem. Handikappade är i praktiken uteslagna från fartyget. Vi vet att fartyget också har mycket begränsad kapacitet i fråga om passagerarutrymme. Jag upprepar alltså min fråga till utskottets ordförande: Kan Kurt Hugosson inte instämma i vad Birger Rosqvist anför i sitt särskilda yttrande?

I övrigt vill jag säga till utskottets ordförande att vi bör diskutera vad vi egentligen avser med taxorna. Är det inte rimligt att resenärerna till Gotland behandlas efter en likaprinzip? Med det menar jag att de resande till och från Gotland inte skall tvingas betala extra kostnader för transporten till ön. Vi kan ta Öland som jämförelse. Alla vet att Ölandsbron var en stor samhällsinvestering, och den bron trafikerar av både turister och lokalbefolkning efter samma principer som man trafikerar vägnätet i övrigt. Jag menar alltså att samma princip borde gälla för resenärerna till och från Gotland. Använder man en taxepolitik som innebär att t. ex. turisterna får betala högre avgifter än om man tillämpade den s. k. vägkostnadsprincipen, uppfattar jag det som en direkt bromskloss i utvecklingen av turismen på Gotland. Det vore mycket negativt.

Anf. 123 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Det är riktigt, Sven Henricsson, att servicesektorn i stor utsträckning har toppar under kort tid. Det gäller bl. a. våra turistanläggningar. Men har inte Sven Henricsson tänkt på att det inte är SAS som flyger passagerare året runt till Mallorca eller Kanarieöarna utan att det är särskilda charterflyg som går dit under viss säsong? Det är det som är skillnaden.

Här skall Gotlandsbolaget dimensionera sin verksamhet för en topp under kort tid och ha samma utbud under resten, dvs. större delen av året då det är mycket färre passagerare. Det är det som är problemet och det är det som föranlett denna enorma kostnadsutveckling. Antalet passagerare i färjeverksamheten har i stort sett varit oförändrat under de senaste fem sex åren.

Sven Henricsson pratar mycket om svängrem och svängrum. Jag kan inte riktigt förstå det resonemanget. Utskottet har tidigare uttalat sig för att

riktpunkten bör vara ca 40 milj. kr. i statsbidrag till Gotlandstrafiken. Vi föreslår ett förslagsanslag på 59 milj. kr. Svängremmen har ökat från 40 miljoner, som utskottet ansåg vara rimligt, till 59 milj. kr. Jag tycker inte man skall tala så mycket om svängrem.

Ingrid Hasselström Nyvall säger att hon föreslog en konkurrenssituation. För att minska kostnaderna med ca 15 miljoner har utskottet enhälligt ställt sig bakom förslaget att dra ned trafiken mellan Öland och Gotland. Att då införa ännu en koncession på privat sida innebär att Gotlandsbolaget tappat ytterligare passagerare, och därmed får vi ännu större underskott, och då ökar statsbidraget. Det är ju ingen positiv konkurrens utan i så fall snarare en negativ.

Sedan till frågan om det särskilda yttrandet av Birger Rosqvist och hur man skall tolka utskottets betänkande. Jag vill då bara erinra om vad som står i propositionen – ett enhälligt utskott, bortsett från Henricsson, vpk, har ställt sig bakom det. Förslaget i propositionen lyder på följande sätt: **"Mitt förslag:** Trafikutbudet anpassas bättre till efterfrågan.

Transportrådets förslag: TPR:s förslag överensstämmer med mitt förslag."

Transportrådets förslag är klart och entydigt på den punkten: att man skall dra in den minst lönsamma trafiken och därigenom minska anspråken på statsbidrag med mellan 10 och 15 milj. kr. Man föreslår att Thjelvar skall tas ur trafik och att utbudsförändringar under lågsäsong i Oskarshamnstrafiken skall genomföras. Det gäller då turer med mycket låg beläggning.

Beträffande Gute har utskottet enhälligt uttalat: "Vad gäller kravet på att ersätta de båda fartygen Gotland och Gute med ett nytt fartyg utgår vidare utskottet från att frågan om Gotlandsbolagets tonnagesammansättning beaktas i samband med överväganden om ett nytt avtal för Gotlandstrafiken."

Anf. 124 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Herr talman! När det gäller Gotlandsbolagets kostnadsutveckling och finansiella situation behöver vi bara se på åren bakåt i tiden för att få bekräftat att Gotlandsbolaget har tjänat grova pengar på det statliga anslaget. Det är inget tvivel om det. Därför har vi, tillsammans med några socialdemokrater, föreslagit ett förstatligande av Gotlandsbolaget. Vad säger utskottets ordförande om det förslaget? Det har han inte sagt ett knäpp om. Det skulle vara det rätta – att se till att samhället fick del i den satsningen.

Sedan till talet om svängrem. Det typiska för den senaste tidens statliga ekonomiska politik mot kommunerna är att man drar in många miljarder av deras anslag. Att man nu stramar åt för Gotlandstrafiken tycker vi passar in i bilden. Det drabbar Gotlands kommun, och det drabbar befolkning och näringsliv på Gotland. Det är en politik som vi kritiserar och kallar just svängremspolitik. Socialdemokraterna kallade det också för svängremspolitik när en sådan hård politik fördes av "borgarna". Varför kan den inte ha samma benämning nu?

Anf. 125 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp) replik:

Herr talman! Jag tror tvärtom att en sådan linje skulle kunna bli en stimulans och inte bara en negativ konkurrens. Kurt Hugosson. Man har fått propåer från många människor som vill åka från Öland till Gotland och sedan inte samma väg tillbaka och ta Ölandsbron hem igen utan som vill utnyttja Gotlandsbolagets router till Nynäshamn, Oskarshamn eller Västervik. Det räknar man med snarare skulle kunna stimulera trafiken på Gotlandsbolaget också.

Anf. 126 GÖSTA ANDERSSON (c) replik:

Herr talman! Jag måste för Kurt Hugosson än en gång precisera frågan när det gäller servicenivån för resenärerna till och från Gotland.

Utskottet ger alltså, som jag ser det, mycket klara besked om att vi kräver rimlig service och god komfort för passagerarna i den här trafiken. Da blir min raka fråga: Är det god komfort och är det rimlig service som erbjuds de passagerare som måste resa med Gute, med dess jättelika trappor, som jag förutsätter att inte alla människor kan ta sig uppför? Är det rimlig service att handikappade i princip är uteslutna från att resa med det fartyget? Är det rimlig service – som vi har frågat också i utskottet – att med detta fartyg ställa en mycket begränsad passagerarkapacitet till förfogande? Jag kan inte dra någon annan slutsats än att detta fartyg inte uppfyller de krav som utskottet har preciserat i sin skrivning. Därför hoppas jag innerligt i denna min sista replik att utskottets ordförande ändå delar min uppfattning om den dåliga standard som fartyget Gute i praktiken representerar. Jag vore tacksam för ett instämmande från utskottets ordförande.

Anf. 127 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Om jag trodde att ett förstatligande av Gotlandsbolaget på något avgörande sätt skulle minska kostnaderna för trafiken till och från Gotland, skulle jag inte ha några som helst svårigheter att ställa mig bakom ett sådant beslut. Men eftersom vi är på det klara med att det på intet sätt kan påverka kostnadsutvecklingen, intar de socialdemokratiska ledamöterna – liksom övriga ledamöter i trafikutskottet bortsett från Sven Henriksen – nu liksom tidigare den ståndpunkten att ett förstatligande inte löser problemen.

Jag kan inte heller förstå att det skulle innebära någon stimulans för Gotlandsbolaget om det startades ett nytt företag, som plockar passagerare från Gotlandsbolaget genom att öppna trafik mellan Gotland och Öland. Snarare vore det tvärtom. Det skulle innebära att ett stort antal av de passagerare som i dag reser med Gotlandsbolaget kommer att försvinna. Därigenom minskar intäkterna för Gotlandsbolaget.

Är det god komfort att tvingas använda Gute till Oskarshamn under vinterhalvåret? Nej, jag medger att det inte är någon särskilt god komfort. Men det är fråga om en avvägning. Varje passagerare under lågsäsong kostar på södra omloppet ca 1 000 kr. per resa i subvention. Någonstans går smärtgränsen. Utskottets majoritet har ställt sig bakom att vi gör denna inskränkning i utbudet. Det får dessa negativa konsekvenser.

Avslutningsvis vill jag på nytt citera vad utskottet skriver: " Vad gäller kravet på att ersätta de båda fartygen Gotland och Gute med ett nytt fartyg

utgår vidare utskottet från att frågan om Gotlandsbolagets tonnagesammansättning beaktas i samband med överväganden om ett nytt avtal för Gotlandstrafiken." Detta skall gälla från slutet av 1987. Under en kort tid tvingas vi nog leva med dessa problem.

Herr talman! Eftersom jag inte har gjort det tidigare, vill jag nu yrka bifall till trafikutskottets hemställan i dess helhet.

Anf. 128 BARBRO NILSSON i Visby (m):

Herr talman! Är Gotland en resurs eller en belastning? Enligt trafikutskottet och Kurt Hugossons uttalanden här i dag är Gotland enbart en belastning, efter vad jag kan förstå. Kurt Hugosson talade om den enorma kostnadsutvecklingen och kom också med felaktiga siffror när det gäller trafiken. Jag ber att få återkomma till detta senare.

Låt mig erinra om att Gotlandstrafiken är grundad på lagar och avtal, som har beslutats av riksdagen efter moget övervägande och som vi har haft möjlighet att följa upp år efter år.

Det persontransportstöd vi i dag diskuterar infördes genom riksdagsbeslut 1974 i syfte att förbättra betingelserna för befolkningen på Gotland, öka landsdelens lokaliseringsspolitiska attraktion samt gynna turismen.

Riksdagen, med Bengt Norling som ansvarig kommunikationsminister, ansåg att färjetrafiken var viktig inte bara för Gotlands befolkning, utan också för den regionala utvecklingen. Avsikten var från början också att subventionera turismen. Raka motsatsen säger just nu vårt nuvarande statsråd.

I dag skjuts investeringarna på framtiden när det gäller Gotland, och nyetableringarna uteblir på grund av osäkerheten i fråga om kostnaderna.

Herr talman! Det betänkande som vi nu behandlar har sitt ursprung bl. a. i regeringens skrivelse 1985/86:6 om färjetrafiken på Gotland. Skrivelsen är uppsatt sommaren 1985 och mynnar ut i att det behövs en total översyn av färjetrafiken på Gotland av ekonomiska skäl och – hör och häpna – att en sund omläggning bör kunna ske hösten 1986!

Herr talman! Några månader före regeringssammanträdet diskuterade vi Gotlandstrafiken i denna kammare, och då var vi överens om att taxor och turlistor skulle ha en framförhållning på minst ett år. Utskottsbetänkandet i december, på grundval av regeringsskrivelsen, borde ha innehållit ett avståndstagande till skrivelsens förslag. Utskottet borde ha klart talat om för regeringen det fullständigt orimliga i uppdraget till transportrådet. En total översyn av färjetrafiken på Gotland, som skulle vara avklarad på ett halvt år! Vad säger herr Hugosson om det, egentligen?

Vi är många i denna debatt som i dag försöker få utskottet och regeringen att inse att Gotlands trafikförsörjning måste diskuteras i ett långsiktigt perspektiv för att få till stånd en tillfredsställande trafikförsörjning för så låga kostnader som möjligt. Som vi håller på nu blir det inte ett skvatt resultat. Vi – Gotlandsintressenterna, för att använda ordvalet i detta betänkande – anser också att en utredning om Gotlandstrafiken är viktig. Men då bör man först diskutera tonnagesammansättning och ägarstruktur och sedan komma till de andra sakerna som SJ-taxor osv.

Varför två fartyg på Oskarshamn exempelvis? Det rationella vore

naturligtvis att transportera gods och passagerare på ett fartyg. Men först måste man föra underhandlingar med sjöfartsverket för att få till stånd en tillfredsställande lösning av problemet med transport av farligt gods. Sådana förhandlingar tar tid.

Detta borde vara en viktig ingrediens i transportrådets utredning. Frågan om ett eller flera fartyg är ju beroende av sjöfartsverkets ställningstagande.

Herr talman! I skrivelsen från sommaren 1985 kan man också läsa att riksdagen – inte utskottet – vid ett flertal tillfällen uttalat sig för att transportstödet till Gotland bör begränsas. I det betänkande vi nu behandlar upprepar utskottet detta uttalande och påstår att 40 miljoner är den kostnadsram som riksdagen vid upprepade tillfällen uttalat sig för.

Jag måste i det sammanhanget fråga utskottets ordförande Kurt Hugosson: Har riksdagen verkligen vid upprepade tillfällen före år 1985 gjort detta uttalande? Om så vore fallet borde det på något sätt avspeglas i det avtal med Gotlandsbolaget som slöts 1983 och som äger sin giltighet till utgången av 1987.

Det sista avtalet gav Gotlandsbolaget större frihet för egen verksamhet, men mig veterligt finns ingen inbyggd klausul som begränsar stödets storlek. Anslagen anvisas fortfarande som förslagsanslag, ett anslag som kan överskridas.

Kurt Hugosson talade om den enorma kostnadsutvecklingen. 1981 var transportstödet drygt 61 miljoner, en siffra som framräknad till 1985 års nivå blir ca 90 miljoner.

Detta är ingen lek med siffror. Verkligheten är den att statsbidraget realt har minskat. Taxorna har däremot ökat mer än konsumentprisindex.

När det gäller den skattefria försäljningen i färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet sade jordbruksministern i denna kammare för drygt två år sedan att förslaget skulle utredas vidare. Direktiven finns på jordbruksdepartementet men är inte överlämnade till Sveriges turistråd. Det hade varit rimligt om även detta utskott under denna tid hade försökt påskynda direktivens överlämnande.

Vad turismen beträffar gör utskottet det mycket lätt för sig genom att tala om andra åtgärder. Med detta menar man tax-free-försäljning. Men när kan man räkna med det, eftersom det har tagit två år utan att några direktiv har överlämnats?

Även jag skall tala något om taxorna. Jag konstaterar med tillfredsställelse vid genomläsningen av betänkandet att någon förändring inte kommer att ske beträffande gotlänningarnas resekostnader. När det gäller persontaxor säger statsrådet i propositionen att "jag vid min anslagsberäkning inte räknat med ökade totalintäkter till följd av ökad prisdifferentiering".

Herr talman! Med dessa statsrådsord i proposition och betänkande kan jag acceptera att bindningen till SJ-taxan slopas, men blott och bart under förutsättning att prisdifferentieringens syfte fullföljs, dvs. att det inte leder till ökade totalintäkter.

Just nu har vi ett extremt lågpris på båtarna för att locka människor till Gotland under icke högsäsong. Under sommartid är det redan i dag prispålägg under veckosluten.

Herr talman! Huruvida avsevärt förhöjd taxa också gäller i det avtal som

överbefälhavaren träffat med Gotlandsbolaget vore bra att veta. 600 sovplatser skall hela sommaren varje söndagskväll vara reserverade på sträckan Nynäshamn–Visby för de värnpliktiga. Föredraganden förordar en "kraftfull prisdifferentiering". De värnpliktigas resedagar är enligt statsrådet s. k. dyra avresedagar. Har priset blivit därefter, Kurt Hugosson? Jag tänker på totalintäkterna.

Övervägandena vad gäller frakstödet har skjutits på framtiden. Därför behöver vi inte diskutera det i dag. Kommande analys skall redovisas för riksdagen, står det. Vi får då tillfälle att åter diskutera konsekvenserna av ett eventuellt förslag här i kammaren. Det är bra.

Jag vill till slut än en gång upprepa att utskottet borde ha gjort regeringen uppmärksam på det orimliga i tanken att transportrådet i samarbete med Gotlandsintressena på ett halvt år skulle kunna göra en utredning om Gotlands långsiktiga trafikförsörjning. Det är en omöjlighet som man över huvud taget inte diskuterar eller talar om.

Det betänkande vi nu behandlar borde ha sett dagens ljus tidigast om ett år. Jag förstår inte varför utskottet i detta betänkande försöker dölja kända fakta.

Som ersättare har jag inte kunnat skriva några motioner, men jag yrkar bifall till den moderata reservationen som är fogad till detta betänkande.

Anf. 129 GUNHILD BOLANDER (c):

Herr talman! Jag skall inte trötta kammarens ledamöter med hela den bakgrundsbeskrivning som egentligen borde varit på sin plats. En del har emellertid nämnts tidigare i kväll.

Gotlandstrafiken utgör ett allmänt diskussionsämne och ett ständigt bekymmer för dem som bor och arbetar på Gotland men faktiskt också för den turism som vi är så beroende av.

Regeringen har i proposition 105 föreslagit omfattande inskränkningar i denna trafik efter ett utredningsarbete som transportrådet utfört på uppdrag av regeringen med syfte att väsentligt reducera behovet av transportstöd till färjetrafiken. Regeringen menar att kostnadsutvecklingen varit sådan att en radikal omprövning av trafikens uppläggning och omfattning är nödvändig. Denna omläggning skulle inriktas på att endast en fastlandshamn skulle trafikeras under större delen av året, en s. k. bashamn. Man skulle eventuellt lämna utrymme för sommartrafik utan statsbidrag och därmed få en tillfredsställande transportförsörjning till Gotland. Mot bakgrund av den uppfattning som transportrådet redovisat har jag med spänning sett fram emot den tolkning som trafikutskottet skulle göra av begreppet "tillfredsställande transportförsörjning" till Gotland.

Man inleder högtidligt med målsättningen för den statliga trafikpolitiken och dess betydelse för medborgare och näringsliv i olika delar av landet. Ja, Gotland är verkligen en "olik" del av Sverige, inte jämförbar med någon annan landsända. Departementschefen har inte kunnat definiera begreppet "tillfredsställande transportförsörjning", och jag kan inte utläsa av betänkandet att utskottet till alla delar heller lyckats med detta.

När det gäller persontrafiken har vi enligt propositionen förutom färjan mycket goda flygförbindelser. Detta skulle vara ett av skälen till begräns-

Prot. 1985/86:159
2 juni 1986

*Färjetrafiken till
Gotland, m. m.*

ningar i färjetrafiken. Detta synsätt tyder på att man inte alls förstått vilken situation som råder. Även om vi vintertid har sex avgångar per dag och sommartid åtta avgångar per dag med flyget är det inget alternativ till den biltur över länsgränsen som invånarna i alla andra län i landet kan göra. Ingen som betalar sin resa själv reser med flygets svarta avgångar. Då återstår bara de röda avgångarna, och på fredagar t. ex. finns bara en enda sådan, nämligen den kl. 6 på morgonen.

Påståendet att vi har en totalt sett tillfredsställande trafikförsörjning, efter de begränsningar som riksdagens beslut i denna fråga om en stund kommer att innebära, kan jag faktiskt inte acceptera. I den motion som Ulla Pettersson och jag har väckt, nr 329, menar vi dessutom att till en tillfredsställande transportförsörjning hör också möjlighet till sitt- och sovplatser samt möjlighet att få ta med bilen med kort varsel, och inte med flera veckors väntetid.

Vid det besök som trafikutskottet gjorde i Visby i februari fick ledamöterna på ort och ställe tillfälle att bekanta sig med de problemställningar som rests i anledning av transportrådets utredning. Låt mig konstatera att utskottet på några väsentliga punkter har lyssnat och förstått. Bl. a. är alternativet med en bashamn på fastlandet avfört från vidare diskussion.

Här noterar jag att den gotländska opinionen vunnit en stor seger och fått regeringen att vika sig och överge planerna på att Oxelösund skulle bli bashamn. Jag tolkar utskottets betänkande på den punkten så, att dessa planer helt skall överges och att trafiken även i fortsättningen skall bedrivas på en nordlig och en sydlig linje, dvs. på Nynäshamn och Oskarshamn. Detta har helt avgörande betydelse för företag och enskilda som tänker sig en verksamhet och framtid på Gotland. Det är helt nödvändigt att nuvarande trafikstandard upprätthålls och att den årliga prövningen i statsbudgeten inte medför osäkerhet inför framtiden i denna fråga.

När det gäller turisttrafiken kommer Västerviksturerna att finnas kvar. Ölandstrafiken kommer dock att utgå, vilket naturligtvis är att beklaga. Västervikslinjen är det snabbaste sättet att ta sig över till fastlandet och är ur turistsynpunkt en värdefull linje. Den borde med fördel kunna släppas fri för trafik utan statsbidrag.

Under rubriken En tillfredsställande transportförsörjning för Gotland m. m. finns en mening om inskränkning av trafiken till Oskarshamn under lågsäsong. Utskottet vill inte precisera vad detta skulle innebära; detta överlåter man till transportrådet. Men det är ingen konst att läsa mellan raderna att lastfartyget Gute under lågsäsongen skall gå också med persontrafik – ett lastfartyg som har totalt 52 hyttplatser, av vilka mellan tio och tolv tas i anspråk av lastbilschaufförer, där branta smala trappor och avsaknad av hiss utestänger handikappade, pensionärer och familjer med barnvagnar från att över huvud taget kunna ta sig ombord. Detta lastfartyg kör dessutom farligt gods två gånger i veckan.

Att man låter besparingar i statsbudgeten ta sig sådana orimliga uttryck kan inte accepteras. Att behöva åka lastbåt under större delen av året till Oskarshamn är en återgång till den trafikstandard som rädde för 50 år sedan. Kalla det i varje fall inte för tillfredsställande transportförsörjning!

Jag noterar att den socialdemokratiska ledamoten Birger Rosqvist i ett

särskilt yttrande delar denna uppfattning och där också redovisar ekonomiska möjligheter att slippa denna huvudlösa standardförsäkring.

Under rubriken Gotlandstillägget och annat frakstöd behandlar utskottet propositionens förslag om upphävande av lagen om bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter, alltså i klartext att nuvarande Gotlandstillägg på ca 21 miljoner, som lastbilsföretagen kunnat ta ut på övriga frakter i Sverige och därigenom kunnat kompensera sig för den högre fraktkostnaden över vattnet, skulle slopas. Ett statligt stöd på 5 miljoner har också utgått. I propositionen föreslogs att allt detta skulle tas bort. Föredraganden konstaterar att denna kostnadsövertäring på det gotländska näringslivet bör kunna godtas.

Detta förslag väckte högljudda protester efter utredningsarbetet, och jag vill gärna uttrycka min och alla gotlänningars glädje och tacksamhet över att förnuftet har segrat även på denna punkt. Ett enigt trafikutskott föreslår att dessa båda frakstöd skall vara kvar även i fortsättningen. Politiskt arbete känns i en sådan stund faktiskt meningsfullt, när utskottets ledamöter lyssnat och förstått innebörden av den gotländska opinionen.

Det gotländska näringslivet, som uteslutande kan hänföras till småindustrisektorn, har redan i dag mycket små marginaler, och ett bortfall av frakstöd och Gotlandstillägg hade fått förödande konsekvenser.

Jag delar uppfattningen att den nuvarande utformningen inte är speciellt bra, men i avvaktan på ett bättre system är det nödvändigt att det får vara kvar.

När det gäller riktlinjerna för fastställande av taxorna innebär propositionens förslag och utskottets majoritetsförslag att nuvarande bindning till SJ-taxan slopas. Detta är mycket olyckligt.

Jag vill här instämma i den motivering som framförs i reservation 3 av Gösta Andersson och Agne Hansson och vill utöver detta ställa en fråga till utskottsmajoriteten: Kan ni ange ett enda ärligt skäl till att taxeersättningen inte skall följa SJ-taxan? Varför är detta "inte en lämplig ordning", som det står i propositionen?

I stället skall det bli en kraftfull prisdifferentiering. Men då är det viktigt att den får en sådan utformning att man inte avskräcker turisterna från att ta sig till ön. Det finns en nedåtgående trend när det gäller turistströmmen, och turismen är ur regionalpolitisk synpunkt en viktig näring.

Det kostar i dag, för en fyra personers familj med bil, ca 1 200 kr. att ta sig över länsgränsen från Södermanland eller Småland till Gotland. Under veckosluten i sommar tillämpar man en differentiering som gör att det kostar ytterligare 150 kr. Är detta en tillräckligt kraftfull prisdifferens, eller kommer ytterligare påslag till nästa år? Detta är i dag en orimlig kostnad i initialskedet av en semesterperiod, och den kommer att få allvarliga konsekvenser för turismen.

Slutligen, herr talman, måste vi få ställa frågan: Kostar Gotlandstrafiken staten för mycket?

Länsstyrelsen har i en informationsskrift jämfört Gotlands trafikförsörjning med fastlandets. Den skriften har tillställts alla ledamöter av denna riksdag. Jag förutsätter att alla också har tagit del av innehållet, men i den händelse någon inte minns budskapet, skall jag repetera något ur den.

Prot. 1985/86:159
2 juni 1986

*Färjetrafiken till
Gotland, m. m.*

För regionalpolitiken är goda kommunikationer en hörnsten – för Gotland är det livsnerven. Genom vårt öläge är färjan vår bro, vår väg och vår järnväg. Vi är 56 000 invånare och behöver ett nästan lika väl fungerande vardagssamhälle som i vilken annan landsdel som helst.

Färjetrafiken går med underskott, vilket då täcks med statsmedel. Beslutet i dag rör sig om 59 miljoner.

Men kommunikationerna i övriga landet kostar också statsbudgeten pengar. Överallt i landet – utom till Gotland – är broar, färjor och vägar avgiftsfria, och broar och vägar har ingen tidtabell man måste följa.

I järnvägsnätet ingår "olönsamma banor" som viktiga länkar. Underskottet finansieras via statsbudgeten utan särskilt beslut.

För den framtida behandlingen av färjetrafiken måste underskottet ges en rättvis beskrivning. Den s. k. infrastrukturen skall staten svara för på Gotland såväl som i landet i övrigt.

Ett exempel: Ölandsbron med tillfarter stod klar 1982 och kostade 130 miljoner. Med bron försvann avgifter och tidtabellsberoende för trafikanterna.

Till Gotland kan man inte bygga bro. Är det då orimligt att staten skall ta ansvar för kapitalkostnaden för färjor och hamnar?

Om Gotlandstrafiken, på samma sätt som när det gäller vägar, broar och vissa järnvägar, belastas endast av driftkostnaderna skulle underskottet stanna vid ca 15 miljoner. Självfallet ligger det i allas intresse att trafiken drivs så effektivt och rationellt som möjligt, men jag undrar om någon kan ifrågasätta riktigheten i denna princip?

Herr talman! Vi begär inga förmåner men en rättvis behandling, och jag hoppas att det arbete som måste börja nu inför nästa avtal måtte präglas av det synsätt som redovisats av länsstyrelsen.

Efter allt vackert tal här i kväll finns det kanske anledning att både hoppas och tro att så skall bli fallet.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till reservation 3.

Anf. 130 ULLA PETTERSSON (s):

Herr talman! Måhända sträcker sig min politiska erfarenhet inte över så många år som för de flesta andra här i kammaren, men jag kan konstatera att under den tid jag varit politiskt aktiv har ingen fråga så engagerat och upprört människor i mitt hemlän som just den fråga vi nu diskuterar. Det är naturligtvis inte konstigt, eftersom kommunikationer med omvärlden är viktiga för näringsliv och enskilda på varje ort i vårt land, men alldeles speciellt för oss som har den begränsade valfrihet vid transporter till och från länet som ett omgivande vatten innebär.

För att inte utsträcka kammarens arbetstid alltför mycket vill jag börja med att instämma i vad Gunhild Bolander anført beträffande valet mellan flyg och färja för gotlänningar.

Vidare vill jag, herr talman, något kommentera trafikutskottets betänkande, och jag börjar då med punkt 2. En tillfredsställande transportförsörjning för Gotland.

Färjetrafiken är vår landsväg och vår järnväg. Den har hittills bedrivits på huvudsakligen två vägar: en norrut och en söderut. Det väckte därför mycket

stor uppmärksamhet och bestörtning när det dök upp ett egentligen helt otroligt förslag om att man skulle stänga de två vägar vi har till och från länet och ersätta dem med en ny. Reaktionen blev stark, både på ön och bland dem som har anledning att för sin utkomst eller rekreation resa eller skicka gods till och från Gotland. Det s. k. bashamnsalternativets nackdelar har utmålats av andra i debatten, och jag behöver därför inte upprepa dem. Jag konstaterar bara med tillfredsställelse att protesterna har haft effekt och att ett enhälligt utskott nu skriver: "Planerna på en bashamnstrafik – – – torde sålunda få överges."

Det är min fasta förhoppning att varken jag eller någon annan riksdagsledamot från Gotland skall behöva ställas inför den diskussionen igen.

Beträffande Ölandstrafiken föreslår man i utskottsbetänkandet liksom i propositionen att den skall dras in. Det är i och för sig beklagligt att det fortsättningsvis inte skall finnas en förbindelse sommartid mellan våra två stora turistöar. Men med tanke på att Ölandstrafiken uppvisar ett negativt täckningsbidrag samt att det varit svårigheter vid angöringen i Grankullavik vid besvärliga väderförhållanden och att trafiken därför varit förenad med viss osäkerhet kan jag gå med på att den indragningen görs. Också på Gotland inser vi att det statsfinansiella läget inte tillåter att kraven på trafikförsörjning ställs alltför högt.

Beträffande en s. k. lex Gotland vill jag, herr talman, endast säga att ingen annanstans i landet behöver man ens tänka tanken, att den allmänna trafiken till andra delar av landet skall bekostas med skattefri försäljning. Jag anser att den frågan inte hör hemma i en trafikpolitisk debatt. När det rör turismpolitik kan man möjligen diskutera om staten skall frångå sig sin beskattningsrätt.

Herr talman! Det finns ett annat hot mot trafiken, och det döljer sig bakom det förrådiska uttrycket "vissa utbudsförändringar". I klartext innebär det att Gotlandsresenärer under vinterhalvåret riskerar att få åka lastfärja till och från Oskarshamn. Förslaget såg dagens ljus i transportrådet, som lade fram det i ett försök att efterkomma det beslut som tidigare riksmöten fattat om att kostnaderna för Gotlandstrafiken om möjligt skulle nedbringas.

Med de kostnader för trafiken, främst kostnaderna för drivmedel, som man då hade att räkna med innebar det föreliggande förslaget till nedskärning av det statliga stödet att m/s Gotland skulle tas ur trafik under lågsäsong och att passagerarplatser i mån av tillgång skulle erbjudas på lastfärjan Gute.

I dag är läget något annorlunda, bl. a. på grund av att oljepriserna så dramatiskt har minskat. Det borde därför, såsom framhålls i det särskilda yttrandet av Birger Rosqvist, vara möjligt att inom ramen för de av utskottet anvisade anslagen fortsätta att trafikera även Oskarshamnslinjen med en passagerarfärja.

Jag beklagar därför djupt att övriga utskottsmedlemmar inte kunde ställa sig bakom detta Birger Rosqvists yttrande. Det sägs nämligen redan i inledningen till betänkandet: "Målet för trafikpolitiken är att erbjuda – – – en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad."

Jag tror inte att den som måste släpa resväskor, barnvagn eller sömniga småbarn – Gotlandstrafiken bedrivs ju främst nattetid – tre våningar upp på

smala och branta trappor är beredd att skriva under på att detta är en tillfredsställande transportförsörjning. Jag tror inte heller att den som får stå kvar på kajen därför att de fåtaliga platserna är upptagna eller därför att lastfärjan går med farligt gods och inte får ta passagerare är beredd att tala om en tillfredsställande transportförsörjning.

Inte heller kan jag tänka mig att den som måste ta fyrtio mils omväg eller vänta till helgen med att resa, därför att han eller hon är rullstolsbunden, har något så trivialt som en stukad fot eller helt enkelt är gammal och sliten i lederna – fartyget saknar hiss – vill kalla detta en tillfredsställande transportförsörjning.

Jag vill säga några ord till om kapaciteten att ta passagerare på m/s Gute. Fartyget är alltså en lastfärja, och anledningen till att den över huvud taget har passagerarplatser är att man vill ge medföljande chaufförer en möjlighet till övernattnings ombord. Det är knappast möjligt och definitivt inte rimligt att räkna med att lastbilschaufförer i tjänst skall trängas ihop i flerbäddshytter. Därför blir utrymmet för andra passagerare, som är friska och rörliga nog att ta sig fram ombord, ytterligare begränsat.

I transportrådets utredning om Gotlandstrafiken står det att läsa: "Med hänsyn till GUTES passagerarkapacitet m. m. antas hälften av trafiken falla bort." Det borde inte vara svårt att förstå att vi inte applåderar ett förslag som får sådana effekter. Och, som transportrådet också skriver, kanske blir det värre ändå, "om linjen får negativt rykte".

Så några ord om den äldsta av Gotlandsbolagets färjor i trafiken, m/s Thjälvar. Om det fartyget tas ur trafik, uppstår en kapacitetsbrist under högsäsong och dessutom försvinner den enda möjligheten att sätta in reservkapacitet vid oplanerade varvsbesök m. m.

Därmed lämnar jag begreppet tillfredsställande transportförsörjning och går i stället in på riktlinjerna för fastställande av taxor i Gotlandstrafiken.

Utskottet har ställt sig bakom förslaget att stryka kopplingen mellan Gotlandstaxan och SJ-taxan. Sant är att den s. k. SJ-principen i praktiken redan frångåtts genom att riksdagen för fyra år sedan med en logisk kullerbytta förklarade att avstånden Oskarshamn–Visby och Nynäshamn–Visby är lika långa – dvs. priset sattes lika. Jag tror inte jag behöver säga att det var det högre priset som fick gälla på båda linjerna. Sant är också att SJ-taxans konstruktion i dag är sådan att det blivit betydligt svårare att göra en jämförelse.

Som vi påpekar i motion 329 borde det dock vara fullt möjligt att utgå från SJ:s genomsnittliga taxor och genomsnittliga rabattdjup under olika veckodagar för en viss sträcka när det gäller att avgöra vilka taxor och rabatter som kan vara skäligen i Gotlandstrafiken.

Jag kommer i detta avseende att stödja reservation 3.

Däremot anser jag att en ökad differentiering kan vara ett bra styrmedel för att i någon mån komma till rätta med den stora trafikbelastningen särskilt vid helgerna under högsommaren.

Med tanke på att turistnäringen tillför Gotland ett par tusen välbehövliga arbetstillfällen är jag också mycket nöjd med utskottets formulering om prisdifferentieringen, där man talar om att den bör förenas med "andra åtgärder i syfte att vidmakthålla och stärka turismens roll".

Under punkt 4 i betänkandet skriver utskottet om Gotlandstillägget och annat frakttöd. Propositionens förslag om att slopa såväl prisregleringen som det därmed sammanhängande Gotlandstillägget och statsbidraget till lastbilsföretagen förorsakade stor oro inom det gotländska näringslivet. Det nuvarande systemet saknar inte brister, och det finns ingen anledning för oss gotlänningar att motsätta oss en bättre utformning av taxorna för godstransport. Ett direkt avskaffande av stödet och prisregleringen skulle dock, som tidigare nämnts här i kväll, få så allvarliga – ja, i en del fall rent av katastrofala – konsekvenser för det gotländska näringslivet att det inte kan godtas.

Utskottet har visat sig vara mottagligt för dessa argument och har glädjande nog undanröjt en stor källa till oro inom det gotländska näringslivet.

Beträffande ökad konkurrens i Gotlandstrafiken anser jag att utskottets överväganden i stort sett är riktiga. Jag beklagar dock att man inte vill ta steget fullt ut, att man inte inser att den enda lösning som skulle ge staten en i förhållande till resursinsatsen rimlig insyn vore ett statligt övertagande av trafiken. Ingen annanstans i landet bedrivs mellanregional trafik av ett privat bolag med vinstintressen.

Vidare är det nästan omöjligt att göra en rättvisande jämförelse mellan kostnaderna för Gotlandstrafiken och jämförbar trafik i andra delar av landet, eftersom beräkningsgrunderna är annorlunda. Över fast mark kan man bygga vägar. Över mindre vattendrag kan man bygga broar. När det gäller trafiken över Östersjön måste man använda sig av fartyg, vilka behöver förnyas med jämna mellanrum.

Kapitalkostnaderna belastar därför Gotlandstrafiken på ett helt annat sätt än övrig trafik i landet gör.

Att jag anser att staten bör ta fullt ansvar för Gotlandstrafiken innebär dock inte att jag stöder reservation 6, som gäller ett förstатligande av Gotlandsbolaget. Ett förstатligande innebär ett inköp av bolaget, och jag har svårt att tro att det finns något större intresse bland skattebetalarna för att stoppa ännu mer pengar i fickorna på Gotlandsbolagets aktieägare.

Motion T308 har heller inte detta som syfte, vilket jag för undvikande av missförstånd vill understryka. Ett statligt ägt tonnage borde då kunna tillfredsställa en del av de krav som man kan ställa. Man bör nämligen kunna kräva:

- större inflytande över trafiken,
- likartad trafiksituation i olika regioner i hela riket,
- enklare jämförelser med annan mellanregional trafik samt
- ett tonnage som bättre anpassas till trafikbehovet och mindre till andra handsvärde, möjligheter till utchartring osv.

Tyvärr tycks tiden inte vara mogen för ett samhälleligt totalansvar för gotlänningarnas möjligheter till förbindelser med övriga riket. Jag avstår därför från att yrka bifall till motion T308.

Slutligen, herr talman, vill jag uttrycka min tillfredsställelse över att man i fråga om Gotlandstrafiken nu har kommit fram till ett beslut i riksdagen. Orosmomenten har varit många för de berörda för den tid som trafiken diskuterats i olika instanser. Inte minst inför årets turistsäsong har osäkerhe-

ten varit besvärande. Av och till har det sett mycket negativt ut för Gotlandstrafiken.

Sedan bashamnsalternativet och det slopade fraktstödet nu avförts från dagordningen kan vi se framåt med viss tillfredsställelse. Som nybliven riksdagsledamot är det med glädje som jag konstaterar att en stark och enig opinion kan påverka besluten.

Med undantag av avskaffandet av den s. k. SJ-principen yrkar jag bifall till trafikutskottets hemställan i detta betänkande.

I detta anförande instämde Bengt Kronblad (s).

Anf. 131 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Jag är en av dem som har undertecknat detta utskottsbetänkande. Men jag fann ändå skäl att avge ett särskilt yttrande. Det gäller den fråga som ett flertal talare i kväll här har berört, nämligen frågan om vintertrafiken och det tonnage som skall användas i det avseendet.

När det gäller de studier som utskottet har gjort och som även jag själv haft möjligheter att göra i Oskarshamn, dit de här fartygen går, måste jag säga att jag vid närmare eftertanke inte finner det fartyg som man här talar om – lastfärjan Gute – vara särskilt lämpligt för passagerartrafik. Jag har full förståelse för den opinionsstorm som har blåst upp på Gotland med anledning av de tankar som förts fram i detta sammanhang. Den båt vi talar om är relativt ny, men den är inte, som sagt, byggd för passagerartrafik utan den är byggd för lastbilar och gods.

När det nu sägs att denna båt mycket väl kan uppfylla kravet på att köra passagerare, undrar jag om man är medveten om vad man talar om. Vi skulle inte hänvisa några människor som bor på fastlandet till att åka godståg några gånger i veckan därför att tågen inte går – det må vara åt nord, syd, ost eller väst. Vi skulle inte skicka passagerare med lastbilar därför att det blir billigare än med buss – sådana tankar skulle vi aldrig komma på. Men när det gäller Gotland har dessa tankar av någon anledning kommit fram.

Herr talman! Medel anslås för denna trafik, och utskottet säger att man inom den ekonomiska ram som gäller för trafiken skall under alla årstider söka tillgodose rimliga krav på service och komfort för passagerarna. Jag tyckte att denna skrivning skulle vara tillräcklig för att få en passagerarbåt att köra folk mellan Gotland och fastlandet, men det verkar inte vara så. Därför, herr talman, fann jag skäl att i ett särskilt yttrande poängtera vilken kvalitet som Gute kan erbjuda passagerarna.

Jag vet att det kommer att göras överväganden om hur trafiken skall utformas den kommande vintern, och det bör beaktas att Gute inte passar i denna trafik för passagerare. Enligt uppgifter som har bestyrkts av Gotlandsbolaget finns det, som redan har framhållits, möjlighet att genom de sänkta oljepriser som nu gäller köra inom den ekonomiska ram som utskottet här talar om. Det finns då ingen anledning att köra med någonting ännu billigare, så att ramen blir ännu mindre. Låt vara att detta är ett förslagsanslag, men när utskottet skriver "inom den ekonomiska ram som gäller för trafiken" vore det gnetigt av riksdagen att återigen börja pruta.

Herr talman! Jag har velat poängtera detta och framföra det till kammarens protokoll.

Herr talman! Genom bl. a. olika former av uppvaktningar och inte minst den namninsamling som tidningen Gotlands Allehanda tog initiativ till i slutet av förra året har visats vilket massivt motstånd som finns mot regeringens och transportrådets planer på en bashamnstrafik mellan Gotland och fastlandet med Oxelösund som enda hamn under lågsäsong. Det är därför i och för sig bra att trafikutskottet i sitt betänkande 1985/86:26 slagit fast att planerna på en bashamnstrafik måste överges. Man tvingas emellertid samtidigt konstatera att *regeringen* ingalunda givit upp planerna på sådan trafik. Såvitt jag kan förstå är bashamnsalternativet för regeringens del tills vidare bara vilande i förhoppningen att opinionen på Gotland skall lugna ned sig. I regeringens proposition 1985/86:105 står det nämligen att "en bashamnstrafik bör genomföras först då en bredare uppslutning kring denna kan uppnås".

Jag är övertygad om att de neddragningar i trafiken på den sydliga linjen som förordats i propositionen är ett försök från regeringens sida att få en mjukare och mindre uppseendeväckande övergång till en bashamnsmodell. Genom att steg för steg "dra in på den minst lönsamma trafiken" – det är den formulering som används i propositionen – försvinner så småningom större delen av passagerartrafiken på sydlinjen utan att detta väcker särskild uppmärksamhet eller opinion.

En neddragning av trafiken i enlighet med regeringsförslaget innebär i praktiken att den civila persontrafiken under lågsäsong koncentreras till Nynäshamn. Det mindre antalet turer till exempelvis Oskarshamn kommer ju i hög grad att beläggas av värnpliktiga, som i fortsättningen inte kan utnyttja flyget i någon större utsträckning.

Ett utmärkt bevis på att regeringen trots allt är ute efter att ta bort persontrafiken på den sydliga linjen under i vart fall lågsäsong är för övrigt förslaget att transportera passagerare med m/s Gute. m/s Gute är, som flera talare före mig mycket riktigt framhållit, ett lastfartyg som, när det gäller tillgänglighet och komfort för människor, inte motsvarar rimliga krav. Trapporna är branta och smala, hiss saknas m. m., vilket praktiskt taget omöjliggör för äldre, handikappade och personer med barnvagn eller större resväska att ta sig fram. Dessutom går detta fartyg med s. k. farlig last flera gånger i veckan. Och vid dessa tillfällen är vanliga passagerare i stort sett utestängda från möjligheten att transporteras med fartyget.

Det förhållandet att trafikutskottet i sitt betänkande å ena sidan uttalat att planerna på en bashamnstrafik "torde få överges", men å andra sidan hemställt att riksdagen måtte lämna utan erinran vad föredragande departementschefen anförut under avsnittet En tillfredsställande transportförsörjning för Gotland m. m., innebär en motsägelse. Det är nämligen just under detta avsnitt som departementschefen förordat neddragningar i den sydgående trafiken och uttalat att bashamnstrafik trots allt bör genomföras.

Herr talman! Jag har inte något yrkande, utan vill bara passa på tillfället att uttrycka min förvåning och mitt beklagande över att bashamnsalternativet inte är ute ur bilden ännu.

Men gotlänningarna och de många företag och enskilda runt om i Sverige som skulle drabbas hårt om Gotlandstrafiken skars ned på det sätt som

förordats har väl i det här läget inget annat val än att hoppas på att de starka opinionsyttringar som kommit till uttryck i frågan skall respekteras.

*Ändring i körkorts-
lagen*

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om lagutskottets betänkande 36.)

Anf. 133 ANDRE VICE TALMANNEN:

Kammaren övergår nu till att behandla trafikutskottets betänkande 27, som gäller ändring i körkortslagen.

Ändring i körkortslagen

Anf. 134 JAN SANDBERG (m):

Herr talman! Förslaget om ändring i körkortslagen, som behandlas i trafikutskottets betänkande nr 27, innebär en avsevärd skärpning av de regler som för närvarande gäller för körkortsåterkallelse. Vi moderater avstyrker regeringens förslag och reserverar oss mot trafikutskottets majoritetens förslag. Jag vill här redogöra för grunderna till vårt ställningstagande.

Den fråga som kammaren nu skall fatta beslut om behandlar ändringar i körkortslagen och, i förlängningen, människors möjlighet att genom individuella transporter träffa vänner, utöva en aktiv fritid m. m. Med en aktiv fritid menas inte enbart att kunna förflytta sig till en plats att utöva fritidsaktiviteter på. Jag tänker också på alla dem, inte minst ungdomar, som har bilar som hobby. Motorintresset är stort i vårt land. Bland ungdomar är motorintresse och motorhobby en av de största fritidsfrågorna. Socialdemokraterna har tidigare vid flera tillfällen visat sin njughet mot just dessa ungdomar.

Vi vet också att bilen spelar en central roll för många människor. Moderaterna värnar om bilen och bilismen. De flesta riksdagsbeslut som fattats under en följd av år har syftat till att försvåra innehavet av bil. Det är, enligt vår mening, olyckligt.

Herr talman! Det har visat sig att bilisternas respekt för gällande hastighetsbegränsningar har minskat. Det är olyckligt. Det är viktigt att trafikanterna i större utsträckning följer gällande regler. Enligt vår uppfattning finns det starkt stöd för att i möjligaste mån undvika att dra in trafikanternas körkort vid denna form av lagöverträdelser. Därför har vi också sagt att det finns anledning att låta undersöka alternativa straff. Den utredare som redan är tillsatt för att göra en översyn av vissa körkortsfrågor bör även utreda denna fråga. Detta har också lagrådet framhållit.

Vi får heller inte glömma bort att informationsinsatser kan ge gott resultat vad gäller en bättre anpassning av hastigheten på våra vägar.

När det gäller just förslaget om ändring i körkortslagens 16 §, dvs. i grunderna för återkallelse av körkort, har som sagt lagrådet haft stora invändningar mot förslaget, som helt klart kommer att leda till en ökning av antalet körkortsåterkallelser.

Lagrådet anser inte att man nu är för släpphänt med att ingripa enligt 16 § och anser därför inte att några särskilda lagstiftningsåtgärder för närvarande är påkallade i det här avseendet.

Lagrådet säger också: "För den händelse förslaget är avsett att medföra en ändring i gällande rätt måste det bestämt avstyrkas."

Herr talman! Vi ansluter oss till lagrådets skarpa kritik och yrkar därför avslag på förslaget om ändring i körkortslagens 16 §. och bifall till reservation 1.

Dä vi instämmer i lagrådets uppfattning att det inte *nu* krävs några särskilda lagstiftningsåtgärder när det gäller återkallelse av körkort och varning, yrkar jag också avslag på förslaget till ändring i körkortslagens 22 § och bifall till den moderata reservationen 2.

Herr talman! Förslaget till ändring i 23 § körkortslagen innebär att det skall räcka med ett utslag från ett s. k. evidensinstrument vid utandningsprov för att körkortet skall omhändertas. I dag finns det inget sådant instrument som kunnat godkännas.

Att använda en metod vid promillemätning som inte kunnat typgodkännas är principellt felaktigt. Rättssäkerheten är i fara. Det framgår inte minst av att det enligt lagförslaget skall räcka med att promillehalten "kan antas ha uppgått till 0,5 promille". Den grundläggande tesen i svenskt rättsväsende, oskyldig tills *bevisat* skyldig, frångås. Ett minimikrav är att det s. k. evidensinstrumentet skall vara typgodkänt och noga kontrollerat.

Kommunikationsministern nämner själv detta i propositionen, där han anför: "Det kan därför diskuteras om det från rättssäkerhetssynpunkt är försvarligt att grunda ett beslut om omhändertagande på analysresultatet från ett evidensinstrument — —." Dess värre har denna insikt inte påverkat det slutliga förslaget.

Man kan också fråga sig varför propositionens förslag i denna del inte har remissbehandlats i sedvanlig ordning.

Herr talman! Jag yrkar avslag på förslaget till ändring av 23 § körkortslagen, och bifall till reservation 3.

I propositionen föreslås att en ny paragraf, 47 a §, skall införas i körkortslagen. Den behandlar frågan om befogenhet för allmänna ombudet att förelägga varning.

Om man, vilket föreslås i propositionen, ändrar rådande praxis, bör beslutanderätten i sin helhet ligga kvar hos länsrätterna tills de nya principerna har stabiliserats och ombuden behärskar dessa. Detta är också vad lagrådet har anfört.

Jag yrkar avslag på förslaget att införa en ny paragraf, 47 a §, i körkortslagen och bifall till reservation 4.

Herr talman! Motormännens riksförbund har tillskrivit ordförandena i partiernas riksdagsgrupper i den fråga som behandlas i detta betänkande. Motormännen är landets största fristående motororganisation och har 200 000 medlemmar.

Brevet avslutas med följande ord: "Motormännens Riksförbund uppmanar därför samtliga riksdagspartier att, vid den kommande behandlingen i riksdagen, avslå regeringens proposition om ändring i körkortslagen."

Jag instämmer i den uppmaningen.

Att socialdemokraterna och kommunisterna stödjer förslagen i trafikutskottets betänkande var inte helt oväntat, men inte väntade jag mig att både centerpartiet och folkpartiet skulle stödja förslaget om ändringar i körkortslagen.

Herr talman! Jag vill också få klarlägganden från utskottsmajoritetens talesman när det gäller två frågor.

För det första: Förslaget om användande av evidensinstrument vid utandningsprov är minst sagt kontroversiellt. Av vilken anledning har inte detta förslag remissbehandlats i vanlig ordning genom hörande av motororganisationer m. fl.? Är det inte naturligt att lagrådet får yttra sig i en sådan här viktig rättssäkerhetsfråga?

För det andra: Är det tänkt att någon form av kompensation kommer att utgå, om en bilist får sitt körkort omhändertaget och sedan frias? Och i så fall, vilken? Svaret kan säkert vara av intresse bl. a. för den som behöver körkortet för sitt yrkesarbete och som blivit fräntagen detta utan att ha begått något brott.

Anf. 135 JARL LANDER (s):

Herr talman! Trafikutskottets betänkande nr 27 som vi nu behandlar är ju, som vi nyss hörde av Jan Sandberg, föranlett av regeringens proposition om ändringar i körkortslagen.

De föreslagna ändringarna innebär att man i större utsträckning än för närvarande skall kunna återkalla ett körkort, bl. a. vid grova hastighetsöverträdelser. Allmänna ombud skall få rätten att utfärda varning, och det skall finnas möjlighet att efter utandningsprov provisoriskt omhänderta ett körkort.

Som Jan Sandberg nämnde har alltså moderaterna i motion föreslagit att propositionsförslagen i sin helhet skall avslås. Det är, herr talman, förvånande att moderaterna i fyra till betänkandet fogade reservationer yrkar avslag på propositionens förslag.

För det första är det förvånande att reservanterna inte vill vara med och införa åtgärder, som kan bryta den allt svårare olyckstrenden i trafiken.

Vi vet alla att trafikrytmen har blivit hårdare ute på våra vägar och gator. Antalet olyckor har allvarligt ökat. Med högre hastighet blir följderna av trafikolyckorna svårare, fler medtrafikanter drabbas, samhällets kostnader för vård och annat ökar.

Varje åtgärd som kan vidtas för att bryta olycksutvecklingen är därför enligt utskottsmajoriteten nödvändig. En sådan åtgärd är en ökning av användningen av det s. k. återkallelseinstitutet.

För det andra är det förvånande att reservanterna inte vill vara med och införa åtgärder som kan ge polismyndigheten förenklade handläggningsrutiner i körkortsmål, åtgärder som skulle betyda avsevärda rationaliseringsvinster för polismyndigheten, t. ex. om interimistiskt omhändertagande av körkort kan grundas på utandningsprov med s. k. evidensinstrument.

I reservation 1 säger visserligen moderaterna att någonting måste göras för att skärpa reaktionerna på enstaka allvarliga trafiköverträdelser. Detta – någonting – är att avvakta den utredning som tillsatts för att göra en översyn beträffande vissa körkortsfrågor.

Visserligen är det, herr talman, vanligt att vi avvaktar utredningar före beslut i ärenden, men när det gäller detta ärende kan vi inte vänta över ett år på att utredningen skall bli klar. Åtgärder måste till redan nu för att vi skall kunna bryta den uppåtgående olycksskurvan. När nämnda utredning är klar får vi eventuellt återkomma i ärendet.

I överensstämmelse med vad som sägs i propositionen anser utskottsmajoriteten att utrymmet för användningen av varning vid grövre hastighetsöverträdelser skall begränsas. Det får inte vara en sådan inställning i samhället att man anser att det inte gör någonting om man bryter mot hastighetsbestämmelserna. Man får inte tänka att det bara blir böter eller varning.

Vid grova hastighetsöverträdelser skall återkallelse av körkortet vara den normala åtgärden, medan meddelande om varning förutsätter att det finns särskilda skäl.

Herr talman! Med den redaktionella ändring av punkterna 3 och 4 i 16 § körkortslagen som återfinns i utskottsbetänkandet på s. 6 yrkar jag bifall till ändringarna i 16 § och 22 § körkortslagen. Samtidigt yrkar jag avslag på reservationerna 1 och 2.

I reservation 3 skriver reservanterna att man för närvarande ej skall låta alkoholutandningsprov utgöra grund för beslut om omhändertagande av körkort enligt 23 § körkortslagen.

Utskottsmajoriteten är här av en annan mening. När man nu med hjälp av infraröd teknik, kan kontrollera alkoholkoncentrationen i blodet, genom att mäta utandningsluften, bör denna teknik också användas.

I rapporten från utredningen angående alkoholutandningsprov som bevismedel vid trafiknykterhetsbrott framgår det klart att de s. k. evidensinstrumenten har tillräckligt goda mätegenskaper för att analysresultatet skall kunna läggas till grund för beslut om omhändertagande av körkort. Utskottet delar denna uppfattning. Naturligtvis förutsätter utskottsmajoriteten att alkoholutandningsprov endast företas med apparatur som har provats och godkänts för ändamålet.

Med detta yrkar jag bifall till ändring i 23 § KKL och avslag på reservation nr 3.

I reservation nr 4 uttrycker reservanterna att någon utökning eller förändring av de allmänna ombudens befogenhet ej skall komma till stånd – att någon ny 47 a § i körkortslagen ej behöver införas. Systemet med allmänna ombud i körkortsprocessen infördes 1981. Till en början fanns naturligtvis vissa betänkligheter över hur deras verksamhet skulle fungera. Vi kan i dag konstatera att de allmänna ombuden fungerar väl och att vi kan betro dem med fler uppgifter. Till följd härav skulle vi också få ett minskat antal körkortsprocesser i länsrätterna.

Till god ledning för de allmänna ombuden kommer också alla domstolsprövningar under andra halvåret i år att vara. Den föreslagna ändringen av användningen av varningsinstitutet skall nämligen träda i kraft den 1 juli i år och de allmänna ombudens nya befogenheter den 1 januari 1987. På denna tid provas ca 15 000–20 000 körkortsmål i domstol. De utslagen kommer att vara till god hjälp som praxis för det allmänna ombudet vad gäller användandet av det nya varningsinstitutet.

Herr talman! Utskottsmajoriteten vill med detta tillstyrka att en ny 47 a § införs i körkortslagen, och jag yrkar avslag på reservation nr 4.

Sammanfattningsvis yrkar jag bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande 1985/86:27 i dess helhet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 136 JAN SANDBERG (m) replik:

Herr talman! Jag tackar för de upplysningar jag fick av majoritetens talesman, men jag kan inte påstå att jag har fått ett klarläggande svar på de frågor jag ställde i mitt inledningsanförande. Jag tycker det är olyckligt, för jag vet att många svenskar liksom jag undrar vad orsaken är till att man forcerar ärendet på det sätt som man de facto gör.

Jarl Lander sade att vi moderater inte vill vara med om att göra någonting åt de ökande olyckorna. Men om Jarl Lander läser den motion vi har väckt om bilism och läser den reservation vi har fogat till detta betänkande, finner han att vi säger att utredaren inte enbart skall utreda de saker han har fått i uppdrag att utreda för närvarande utan också alternativa sanktionssystem vid hastighetsöverträdelser med över 30 km/tim. Så självfallet vill vi göra någonting åt de ökande olyckorna.

Vad gäller evidensinstrumentet sade Jarl Lander att det framgår ganska klart att instrumentet är tillräckligt för att ha som grund för ett omhändertagande av körkort. Då undrar jag varför man vill ändra lagtexten till "kan antas ha uppgått till" från "uppgick till". Jag citerade vad kommunikationsministern sagt om rättssäkerhetssystemet. Ligger det ingenting alls i statsrådets eget uttalande i propositionen?

Efter att ha läst det här svaret antar jag att människor lätt kan få uppfattningen att förslaget är en del i socialdemokraternas nya offensiv mot bilismen. Vad jag då tänker på är energi- och miljöminister Birgitta Dahls uttalande i en av morgontidningarna häromdagen, där hon aviserade en offensiv mot bilismen. Varför vill man annars inte att den redan tillsatte utredningsmannen skall titta även på dessa frågor så att man får ett samlat grepp över ändringarna i körkortslagen? Varför låter man inte lagrådet och domstolarna få förslaget om användande av evidensinstrument på remiss för att lämna yttrande?

Vad gäller 47 a § om de allmänna ombudens ökade befogenheter undrar vi, eftersom man nu skall införa en ny rättspraxis, om sex månader är tillräckligt för att de allmänna ombuden skall få en uppfattning om den nya lagen. Vi vet att ett normalt ärende av detta slag ibland tar över ett år att behandla.

Jag vill få svar på de frågor jag ställt, och jag ställer dem en gång till:

1. Vilken form av compensation skall de som blir frantagna sina körkort få om det senare visar sig att omhändertagandet var felaktigt?
2. Förslaget om att använda sig av evidensinstrument är kontroversiellt. Varför lät man inte en så viktig fråga gå på remiss till exempelvis lagrådet?

Anf. 137 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Jag vill börja med det Jan Sandberg sade om att vi socialdemokrater skulle gå till offensiv mot bilismen. Ja, på sätt och vis kanske vi gör det, men i så fall går vi till offensiv mot de bilister som färdas alltför fort på våra vägar. Det är de som ställer till stora olyckor och, som jag sade i mitt inledningsanförande, förorsakar samhället stora kostnader och även drabbar medtrafikanterna svårt. Det är den bilismen som vi i så fall går till offensiv emot.

Jag vill också knyta an till vad Jan Sandberg sade om miljöaspekterna. Han nämnde bl. a Birgitta Dahls uttalande. Det är riktigt. Vi ser också ett mycket stort samband mellan den alltför höga trafikrytmen och de avgaser och miljöproblem vi får utefter våra vägar. Det är mot den nedsmutsningen av miljön som vi också i så fall går till offensiv.

När Jan Sandberg säger att sex månader skulle vara för kort tid för att de allmänna ombuden skulle hinna få fram en praxis för hur man skall döma i dessa trafikmål vill jag bara hänvisa till vad domstolsverket säger, nämligen att det är en fullt tillräcklig tid med tanke på att ungefär 15 000–20 000 mål avgörs under ett halvår.

Vad beträffar de tekniska frågeställningarna vill jag inte föregripa de utslag som vi kommer att få av domstolar framdeles. Visar det sig att det tekniska är felaktigt finns det säkert all anledning att återkomma till denna fråga.

Anf. 138 JAN SANDBERG (m) replik:

Herr talman! Jarl Lander sade att det finns anledning att återkomma till de tekniska detaljerna. Man kan uttrycka sig på det sättet, men vad jag ser framför mig är de bilister som, därför att man ändrar lagstiftningen på ett ovanligt sätt och utan att höra lagrådet, kan tänkas hamna i den situationen att deras körkort blir omhändertaget och att det senare visar sig att detta inte var en riktig åtgärd. Jag tror att dessa bilister känner sig osäkra och vill ha svar på frågan: Vilken form av kompensation skall utgå då?

Jag tycker ändå inte att jag har fått ett tillfredsställande svar på frågan om varför lagrådet inte har fått förslaget om användande av evidensinstrument på remiss, inte minst med tanke på det som kommunikationsministern själv skrivit i propositionen och som jag citerade.

Jarl Lander måste ha missförstått mitt inlägg och de motioner moderaterna väckt i detta ärende: Självfallet vill vi göra något åt de höga hastigheterna på våra vägar. Jag sade tidigare i mitt inlägg, och jag säger det igen, att vi kan tänka oss att använda alternativa sanktionssystem, som också känns ordentligt, men inte enbart detta att dra in körkortet.

Vad gäller frågan huruvida de allmänna ombuden har möjlighet att informera sig om den ändrade lagstiftningen citerade Jarl Lander domstolsverket, men jag hänvisade i mitt inlägg till lagrådet, som för fram samma farhågor som jag. Jag kan, som jag tidigare sade, konstatera att offensiven mot bilismen har börjat. Det instämde Jarl Lander i och sade att det är helt riktigt. Jag kan konstatera att offensiven har en hård och vass udd riktad mot Sveriges bilister. Jag beklagar det. Jag tycker att det bästa hade varit att man hade skyndat långsamt, lyssnat på lagrådet när det gäller en så väldigt viktig fråga och sedan låtit den särskilde utredaren ta ett samlat grepp om de här frågorna.

Anf. 139 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Jan Sandberg säger att körkort felaktigt kan bli omhändertagna om det sker på grundval av resultatet från ett s. k. evidensinstrument direkt på platsen. Jag vill bara säga till Jan Sandberg att det i propositionen också står att det är fråga om ett interimistiskt omhändertagande av

körkortet. Går då ärendet till domstol och det visar sig att det felaktigt skett ett omhändertagande av körkortet återfår naturligtvis vederbörande det.

Jan Sandberg påstår att vi går till offensiv mot bilisterna och har en vass udd riktad mot dem. Jag vill då bara avslutningsvis säga att i så fall är den udden riktad mot de bilister som inte har förmåga att anpassa hastigheten till gällande regler ute i samhället.

Andre vice talmannen anmälde att Jan Sandberg anhöllit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 140 RUNE THORÉN (c):

Herr talman! Att farten dödar och att vi på många håll fått en alltför hög hastighet i trafiken är de flesta trafikanter säkert ense om. Åtgärder är alltså nödvändiga för att minska antalet olyckor. Ett bättre vägnät, hård kontroll av bilar och hårdare tag mot rattonykterhet är viktiga medel för att nedbringa antalet olyckor. Men det är också viktigt att vidta åtgärder mot hastighetsöverträdelser.

En jämn trafikrytm är till fördel från trafiksäkerhetssynpunkt. Vi skulle behöva ha fler polisbilar ute i trafiken. Det skulle på ett positivt sätt dämpa hastigheten.

Jag instämmer i princip i propositionens förslag om hårdare tag mot hastighetsöverträdelser, men jag anser att det har fått en olycklig utformning. Departementschefen säger följande: "När det gäller hastighetsöverträdelser anser jag att överskridanden av den tillåtna hastigheten med mer än 30 km/tim är av den arten att tillämpning av 16 § punkt 4 bör komma i fråga."

När trafikutskottet behandlade detta ärende ställde jag följande fråga till utskottets ordförande: Tolkar jag propositionen rätt, att en bilist som kör genom Allén i Göteborg – en 50-sträcka – med 82 km/tim under högrafik skall bedömas på samma sätt som en bilist som kör med 142 km/tim en vacker söndagsförmiddag på en tom motorväg – en 110-väg – ut till Landvetter? Svar från ordföranden: Ja.

För egen del kan jag inte ställa mig bakom en lagstiftning som likställer dessa båda hastighetsöverträdelser. Självfallet anser jag att båda brutit mot lagen, men det är helt orimligt att påföljden skall bli densamma.

Nu är jag dock inte säker på om det verkligen blir så. I en intervju i Svenska Dagbladet säger kommunikationsministern följande: "Den nya lagens ord om 'avsevärt överskridna hastigheter' betyder i exakta tal 20/30 km fortare, när låga farter anges, och 30/40 km vid normala farter." Det vill säga att det är en variation från 20 till 40 km.

Herr talman! Jag anser att vi borde ha haft klarhet i detta innan vi fattar beslut. Är det vad kommunikationsministern säger i Svenska Dagbladet som skall gälla eller är det vad som sägs i propositionen?

Eftersom vi som lagstiftare har att hålla oss till vad som står i propositionen och inte i tidningarna kan jag inte ställa mig bakom propositionen i denna del. Vid en eventuell omröstning kommer jag att stödja reservationerna nr 1 och 2. I övrigt yrkar jag bifall till utskottets förslag.

Anf. 141 JARL LANDER (s):

Herr talman! Jag vill helt kort fortsätta att läsa ur propositionen, där Rune Thorén slutade. Han läste upp att körkortet skulle återkallas vid ett hastighetsöverskridande med mer än 30 km i timmen. På sin fråga till utskottets ordförande fick han till svar att körkortet skulle ha återkallats oavsett var hastighetsöverträdelsen skulle ha ägt rum. Propositionen fortsätter:

”Vad jag nu sagt innebär naturligtvis inte att man i dessa fall skulle avstå från att göra den individualiserade bedömning som körkortslagstiftningen allmänt förutsätter. Bedömningen kan – och bör – naturligtvis påverkas av omständigheterna i det enskilda fallet.”

Vidare står det att ”återkallelse bör vara aktuell under normala trafikförhållanden” – och inte på en tom motorväg ut till Landvetter, Rune Thorén.

Anf. 142 RUNE THORÉN (c):

Herr talman! Tidigare i propositionen hänvisar departementschefen till vad som nu gäller och tycker att det råder oklarhet. Vad Jarl Lander här talar om är ju det som gäller i dag, alltså att omständigheterna i det individuella fallet bedöms av domstolen. Han betonade precis vad jag tidigare läste upp, nämligen att 30-kilometersgränsen skall gälla.

Här säger alltså Jarl Lander ingenting annat. Men i Svenska Dagbladet har departementschefen gjort sig till tolk för en något annan utformning, som även jag kan ställa mig bakom.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om lagutskottets betänkande 36.)

Anf. 143 ANDRE VICE TALMANNEN:

Kammaren övergår nu till att debattera lagutskottets betänkande 36 om utsökningsregisterlag m. m.

Utsökningsregisterlag m. m.

Anf. 144 ALLAN EKSTRÖM (m):

Herr talman! Rubriken på betänkandet, Utsökningsregisterlag, låter förvisso inte särskilt spännande eller engagerande. Betänkandet behandlar emellertid ett ämne som verkligen rör var och en av oss, nämligen den enskildes ställning i datorernas och dataregistrens värld.

Betänkandet har till utgångspunkt det förhållandet att kronofogdemyndigheterna sedan ett antal år tillbaka med ADB-stöd för ett centralt personregister, som omfattar hundratusentals svenskar. Det gäller alla dem som har utsökningsgilla skulder till stat, kommun eller enskilda. Registret kallas symboliskt nog för REX, en förkortning av ”redovisningssystem för exekutionsväsendet”.

Detta känsliga register har ända från sin tillkomst förts utan stöd i lag – det är otroligt men sant. I flera motioner har jag under de senaste åren ondgjort mig över denna avsaknad av författningsstöd. Enligt min uppfattning borde

det tveklöst tillkomma riksdagen att ta ställning till sådana väsentliga frågor som vilka uppgifter registret skall innehålla och vilka som skall ha tillgång till eller eljest kunna dra nytta av registeruppgifterna. Berörda utskott har hela tiden gett mig rätt, se t. ex. lagutskottets betänkande 1983/84:23 och näringsutskottets betänkande 1985/86:10.

Det är därför, herr talman, tillfredsställande att regeringen nu sent omsider har underställt riksdagen förslag till lag i ämnet. Inom parentes finner jag det av samma skäl ytterst betänkligt att det existerar andra centrala personregister i samhället utan stöd i lag. Jag tänker här framför allt på två verkligt känsliga register, nämligen spaningsregistret, ASP, och förundersökningsregistret. Är det inte nedslående från rättssäkerhetssynpunkt att så integritetskänsliga register existerar utan att vår egen riksdag ens känner till formerna för denna registrering? Datainspektionen och justitiekanslern har tjänstevägen gett uttryck för samma åsikt.

Det har funnits två skäl för mitt intresse rörande REX-registret. Det ena har gällt sambandet mellan registret och kreditupplysningslagen. Enligt den lagen – 11 § – åligger det kreditupplysningsföretaget i fråga att lämna den som avses med upplysningen samtidigt och kostnadsfritt ett skriftligt meddelande om de uppgifter, omdömen och råd som upplysningen innehåller rörande honom och vem som begärt upplysningen. Var och en har härjämte enligt 10 § rätt att hos kreditupplysningsföretaget få skriftligt besked om huruvida det i verksamheten finns uppgifter lagrade om honom och i så fall vad dessa uppgifter innehåller.

REX-registret utnyttjas också för kreditupplysningsverksamhet. Några motsvarande skyddsregler till förmån för den enskilde finns emellertid inte. Propositionen gör tyvärr ingen ändring här.

Det säger sig självt att det kan vara av största vikt för den enskilde att veta vilka uppgifter om honom som kan cirkulera i samhället. Bara ett enda exempel som jag hämtat ur JO:s rapport om felaktiga skattekrav, med beteckning 1982 S 3. Jag låter JO Per-Erik Nilsson tala:

”Iréne O. fick kvars-katt ett år. Hennes arbetsgivare gjorde avdrag på lönen och betalade in kvars-katten under året därpå helt enligt reglerna. Situationen var lika vanlig som okomplicerad – eller borde ha varit det! Men efter några månader fick Iréne O. ett brev från kronofogden där hon krävdes på skatten. Iréne O. tog itu med saken och talade med sin arbetsgivare och med myndigheterna – och trodde att allt hade ordnat upp sig. Men det hade det inte! Några veckor senare fick hon ett nytt brev från kronofogden där tonen hade skärpts. Det var nu fråga om utmätning hemma hos henne den 9 november kl. 8–13.

Så här kan det verkligheten se ut. Iréne O. skrev hit till JO om sina bekymmer. Det har också andra gjort. Det är deras problem som är utgångspunkten för det som jag skall säga i detta beslut om ooberättigade skattekrav.

Iréne O:s kvars-katt är ett av de ca en halv miljon skattekrav som kronofogden årligen har att driva in. Det är samtidigt ett av de 8 000–10 000 fall som har restförts trots att skatten betalats i rätt tid eller innan kronofogden kopplades in.”

Det andra skälet till mitt missnöje har varit att det – otroligt att säga – inte

är möjligt att betala domstolsböter frivilligt. Den bötfällda blir obarmhärtigt redovisad i REX-registret. Om böterna i stället ålagts vederbörande av åklagaren, kan däremot frivillig betalning ske och registrering därmed undvikas. Justiteutskottet har i två betänkanden, det senaste (1985/86:35) godkänt av kammaren förra veckan, förklarat sig dela min uppfattning att det borde vara en självklarhet för den bötfällda att kunna betala böterna frivilligt och utan indrivning från kronofogdemyndigheten. Registrering behöver följaktligen inte alls vara uttryck för insolvens eller betalningsovilja. Sådan tolkning ligger däremot nära till hands från dens sida som får del av registeruppgiften, något som kan vara till skada och men för den enskilde.

I propositionen förklarar departementschefen att den av mig efterlysta ordningen skall bli verklighet inom en snar framtid. Nuvarande tillstånd kommer alltså att bestå tills vidare. Jag förväntar mig att tidsbegreppet "en snar framtid" tolkas restriktivt. Riksdagen börjar bli otålig, vilket justiteutskottets senaste betänkande klart ger vid handen.

Det skall, herr talman, villigt erkännas att de ämnen som propositionen omspänner är ytterst invecklade. En särskild anledning till det är sambandet med tryckfrihetsförordningen och då närmast offentlighetsprincipen. Är t. ex. en ADB-upptagning allmän handling? Denna fråga har varit mycket omtvistad. Datainspektionen har här haft annan mening än justitiekanslern. Så sent som i februari i år var regeringen tvungen att döma – eller rättare sagt säga sin mening – i denna grundlagsfråga. Så skedde i ett uppmärksammat besvärssärende (86-02-13) som hade som upprinnelse DI:s lofvärda strävan att begränsa den rent kommersiella försäljningsverksamheten ur REX-registret av det skälet att kreditupplysningslagens tidigare berörda skyddsregler till förmån för den enskilde inte gällde då.

Konstitutionsutskottets senaste dechargebetänkande belyser för övrigt en del av det besvärliga och faktiskt besvärande rättsläget. Bristen på lagstöd för de båda polisregistren behandlas också där.

Herr talman! Jag skall begränsa mig, trots att ämnet inbjuder till en rad intressanta utvecklingar.

Propositionen är i stora stycken invändningsfri. Att kronofogdemyndigheterna måste ha tillgång till en rad uppgifter om den skuldsattes ekonomiska villkor och andra förhållanden för att kunna fullgöra sin exekutiva verksamhet med stöd av i första hand utsökningsbalken säger sig självt. Att samma myndigheter skulle betagas möjlighet att utnyttja teknikens landvinningar i form av ADB vore en ren orimlighet.

Å andra sidan bör det allmänna inte utrustas med mera makt än vad som är oundgängligen nödvändigt, detta av hänsyn till den enskildes integritet. För oss moderater är det hela tiden fråga om en känslig avvägning mellan effektivitet för det allmänna och rättstrygghet för den enskilde. Begreppen är nämligen på sitt sätt varandras motsats. Att ett ensidigt framhävande av effektiviteten lätt kränker den enskildes integritet och skyddssfär kan symboliseras av eko-kommissionens redan herostratiskt ryktbara tes: "Att en skyldig får gå fri och på det viset kan vålla ytterligare skada kan vara lika olyckligt som att en oskyldig blir dömd." Detta är hämtat från SOU 1984/85:15 s. 131.

Det är just denna relation mellan effektivitet och rättstrygghet som är

själva brytpunkten mellan regeringsförslaget och de borgerligas åsikt. Vi är i fråga om detta helt ense.

Utskottet är enigt om att REX-registret skall bestå för att tjäna som hjälpmedel åt kronofogdemyndigheterna. Det är huvudsyftet med registret. Kronofogdemyndigheten skall därför ha förfoganderätt över och terminalåtkomst till REX-registret inom ramen för myndighetens verksamhetsområde.

Enligt propositionen skall registret stå öppet även för riksskatteverket, RSV, i olika avseenden. Här är utskottet oenigt. Vi borgerliga vill inte ge RSV större befogenheter över registret än vad som följer av verkets myndighetsåligganden. Verket är administrativ centralmyndighet för exekutionsväsendet. Verket bör för den skull ha den tillgång till registret som svarar mot denna funktion. Sedan något år tillbaka finns det en särskild lag om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter. Av lagens namn framgår att det är fråga om kvittning – en gäldenären tillkommande fordran kvittas, i enlighet med vad eljest gäller inom civilrätten, mot hans skuld i motsvarande mån. RSV berörs av denna uppgift på grund av sina funktioner inom skatte- och avgiftsområdet. Verkets rätt att utnyttja registret skall därför anpassas även här till. Så långt är alltså utskottet enigt.

Däremot har verket inte enligt sin instruktion att utföra några materiellt exekutionsrättsliga uppgifter. Det saknas därför all anledning att ge verket den tillgång till registret som har sin grund i fullgörande av exekutiva uppgifter. Majoriteten i utskottet vill å andra sidan ge RSV makt över registret även för detta ändamål. Enligt den borgerliga samsynen skulle detta innebära att RSV utrustas med betydligt mera makt än vad som följer av verkets myndighetsfunktion.

Samma resonemang har giltighet beträffande generaltullstyrelsen.

Vi borgerliga i utskottet har sammanfattningsvis reserverat oss mot att de nu nämnda myndigheterna tillerkänns större makt och inflytande över REX-systemet än vad som oundgängligen föranleds av myndighetsfunktionen. Vad jag åsyftar mera i detalj framgår av reservationerna.

De hittills berörda reservationerna – 2, 3 och 6 – har avsett olika myndigheters rätt att utnyttja REX-registret. Som framgår av min inledningsvis gjorda hänvisning till JO har den enskilde rätt att även ställa krav på att registreringsuppgifterna är riktiga och inte heller missvisande. De uppgifter som tillförs registret måste därför kontrolleras noggrant och genast bli föremål för rättelse, om fel ändå skulle insmyga sig. Detta förutsätter självfallet att den enskilde känner till vad uppgifterna innehåller om honom. Att felaktiga uppgifter kan leda till personliga tragedier framgår med all önskvärd tydlighet av JO:s rapport. Dessa viktiga integritetsfrågor måste lösas nu. Det vill däremot inte majoriteten, som hänvisar till en pågående utredning, data- och offentlighetskommittén. I reservationerna 4 och 5 framför vi vår ståndpunkt med krav på omedelbar författningsreglering.

Herr talman! Mina borgerliga kolleger kommer att belysa de gemensamma borgerliga reservationerna ytterligare. Med hänvisning till vad som nu anförts och kommer att anföras yrkar jag bifall till de gemensamma borgerliga reservationerna.

Herr talman! Exekutionsväsendet representerar en viktig samhällssektor med uppgift att ansvara för indrivning av skulder, såväl privata som allmänna sådana. Möjligheten till och ytterst genomförandet av tvångsbetalningar spelar en betydelsefull roll i vårt rättssamhälle, dels för att fordringar inte skall stanna på papperet, dels för att betalningsmoralen i samhället skall upprätthållas.

Även inom den exekutiva sektorn krävs naturligtvis rättssäkerhet, alltså både effektivitet och integritet, men då i balans och inte på varandras bekostnad. Effektiviteten är grundförutsättningen för att man verkligen skall kunna driva in förfallna fordringar. Dessutom undergräver ju låg effektivitet den allmänna betalningsviljan. Samtidigt krävs att erforderliga tvångsåtgärder hålls inom gränser som kan anses acceptabla ur integritetssynpunkt.

Exekutionsväsendets stora dataregister (REX) skall bedömas i detta totala rättssäkerhetsperspektiv. Registret är ett bra verktyg för kronofogdemyndigheterna i effektivitetens tjänst. Men registret är också förenat med integritetsrisker för den enskilde medborgaren, där den yttersta konsekvensen kan bli att bostadsdörren bryts upp och möblerna forslas bort och säljs på exekutiv auktion genom kronofogdemyndigheten – allt av misstag på grund av dataregisterfel.

Utsökningsregistret, som omfattar åtta olika databaser, har hittills varit bristfälligt författningsreglerat. Nu föreliggande förslag till utsökningsregisterlag avses innebära en bättre lagreglering av området. Så får väl också anses ha blivit fallet, men bristerna är uppenbara på fem synnerligen viktiga punkter.

1. Kontroll före inregistrering

Det är ett självklart minimikrav att endast "rätt" personer införs i registret. I detta fall betyder det att endast personer som ådragit sig en skuld och ej betalt denna skuld inom förfallotiden skall få inregistreras. Krav som är felaktiga på den grund att någon skuld aldrig förelegat eller att skulden betalats i rätt tid skall inte riskera inregistrering. Men tyvärr förekommer alltför ofta inregistrering av "oskyldiga" personer.

En rimlig dataregisterkvalitet förutsätter indata-kontroll. Därför krävs det en s. k. verkställighetskontroll, en *exigibilitetsprövning*, före införing i utsökningsregistret. Detta gäller särskilt statens skatte- och avgiftsfordringar. För närvarande finns viss kontroll hos länsstyrelsen genom ett påminnelseförfarande som fungerar som något av en förvarning om att skattemyndigheterna anser att det föreligger en skatteskuld. Men detta förfarande inkl. vissa utredningsrutiner är otillräckliga. Det krävs bättre kontrollrutiner hos kronofogdemyndigheterna, som ju bär huvudansvaret för indrivningsverksamheten. Målet måste vara att kontrollen förstärks så att staten i det närmaste kan garantera att ingen felaktigt införs i registret – särskilt av det skälet att en uppkommen integritetsskada genom felaktig inregistrering ofta inte kan repareras genom en rättelse i efterhand. För övrigt hade det varit lämpligt även med en utdata-kontroll.

2. Underrättelseplikt vid utlämnande

När uppgifter för kreditupplysning utlämnas från ett dataregister bör den omfrågade underrättas om de uppgifter som inhämtats. Detta får betraktas som minimistandard för integritetsskydd i detta dataregistersammanhang. Men i utsökningsregisterlagen föreskrivs inte någon som helst underrättelseplikt. Bakvägen försöker man utnyttja den underrättelseplikt som föreskrivs i kreditupplysningslagen.

Trots detta uppkommer en avsevärd "lucka i lagen". Ingen underrättelseplikt – vare sig direkt eller indirekt – finns nämligen vid utlämnande från utsökningsregistret av uppgifter som inte omfattas av offentlighetsprincipen och som inte heller sker via kreditupplysningsföretag. Här handlar det bl. a. om registerutdrag som lämnas till statliga eller kommunala myndigheter för väckande av domstolstalan och begäran om exekutiva åtgärder eller i samband med upphandling av varor och tjänster. Härigenom kringgås kreditupplysningslagen, och den oacceptabla och ologiska konsekvensen uppstår att statlig kreditupplysning ger sämre integritetsskydd än privat kreditupplysning. Därför är det ett minimikrav att täppa till denna lucka genom regler om – förutom yttranderätt för företagare i upphandlingssituationen – obligatorisk underrättelseplikt vid utlämnande i övrigt.

3. Rättelse vid fel

En central fråga vid all dataregistrering hänför sig till systemet för rättelse och komplettering av oriktiga och missvisande registeruppgifter. Med hänsyn till den personliga integriteten är det nödvändigt att det finns snabba och säkra rättelserutiner för ett så viktigt register som utsökningsregistret. Vissa rättelserutiner finns, men dessa är långsamma och otillräckliga. Bl. a. saknas rekommendationer om skyldighet för myndigheterna att underrätta om att rättelse verkligen har genomförts och göra det såväl till den berörde som framför allt till mottagare av de oriktiga eller missvisande uppgifterna. För övrigt är rättelsesystemet så betydelsefullt att en reglering i lag är nödvändig, och denna lagreglering borde rimligen ha gjorts i detta sammanhang.

Det är en klandervärd metod att staten tillägger sig omfattande rättigheter genom utsökningsregistret men inte samtidigt ålägger sig sådana skyldigheter som skulle skapa ett rimligt integritetsskydd för den enskilde medborgaren.

4. Dispositions rätt under kontroll

Myndigheternas dispositions rätt till utsökningsregistret bör snävt begränsas beträffande såväl förfoganderätten som terminalåtkomsten. Riksskatteverket behöver oundgängligen endast dispositions rätt till registret för att kunna fungera som central myndighet för administration, avräkning och viss punktbeskattning, och för generaltullstyrelsen är det inte visat annat än att det räcker med terminalåtkomst för avräkningsärenden.

Lagförslaget är här alldeles för rundhänt och öppnar för en okontrollerbar uppgiftshantering, med åtföljande risker för den personliga integriteten.

Huvudkravet på alla lagar, *inte minst inom integritetskänsliga områden*, är att kringgående inte skall kunna ske. Förslaget till utsökningsregisterlag uppfyller inte sådana krav. Lagen har nämligen försetts med två ventiler, och båda disponerar regeringen fritt över genom vad som närmast är in-blankofullmakter. Regeringen kan medge både att bearbetning och utlämnande av registeruppgifter får ske för andra och även helt andra än de i lagen föreskrivna ändamålen.

Här behövs uppenbarligen "tätning", om inte lagen skall "läcka som ett säll". Det handlar då framför allt om två åtgärder. Bearbetning – ofta i form av speciella dataprogram – för andra än i lagen direkt angivna ändamål bör kräva beslut i riksdagen, och regeringen bör således inte tillerkännas sådan beslutanderätt. Utlämnande av uppgifter på ADB-medium för andra än lagstadgade ändamål, främst kreditupplysning, bör regeringen direkt be- myndiga datainspektionen att handlägga. Här krävs dock att datainspektionens hittillsvarande praxis får bli vägledande, utan otillbörlig inblandning från regeringens sida.

Det finns i detta sammanhang också anledning att uppmärksamma riksskatteverkets försäljning av uppgifter från utsökningsregistret till kreditupplysningsföretag. Nyligen har regeringen förbjudit försäljning av "specialkörda" uppgifter, men enligt uppgift fortsätter denna verksamhet, dock i andra former. Numera säljer riksskatteverket minst två "normalkörningar", som – förutom dubbla inkomster till riksskatteverket – ger kreditupplysningsföretagen flera och bredare uppgifter än den enda "specialkörning" som tidigare förekom. Sådana massuttag av uppgifter för kreditupplysningsändamål borde klart omfattas av lagen eller i vart fall underkastas datainspektionens prövning. I annat fall godkänner man ett listigt kringgående av såväl utsökningsregisterlag som kreditupplysningslag.

Om inte kringgående av lagstiftningen effektivt motverkas är risken uppenbar att luften helt går ur lagen, och detta på ett synnerligen integritetskänsligt område.

Avslutningsvis kan jag inte underlåta att säga att förslaget till utsökningsregisterlag lider av sådana brister att det kunde ha varit motiverat att yrka blankt avslag. Men en förlängning av nuvarande, i det närmaste helt "rättslösa" tillstånd är en ännu sämre lösning. Av den framförda kritiken följer dock att förbättringar både är nödvändiga och brådskande. Vi reser vanter förväntar oss sådana åtgärder. Staten bör inte tillgodose myndigheternas effektivitet på bekostnad av den personliga integriteten. Det vore ju motsatsen till rättssäkerhet.

Herr talman! Jag yrkar härmed bifall till de fyra reservationer som folkpartiet tillsammans med moderata samlingspartiet och centerpartiet ställt sig bakom.

Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas vid morgondagens sammanträde.

Prot. 1985/86:159
2 juni 1986

15 § Anf. 146 ANDRE VICE TALMANNEN:

På morgondagens föredragningslista upptas kulturutskottets betänkande 21 främst bland två gånger bordlagda ärenden.

16 § Kammaren åtskildes kl. 23.59.

In fidein

TOM T:SON THYBLAD

/Gunborg Apelgren