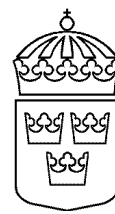


Riksdagens protokoll

1997/98:116

Tisdagen den 2 juni



Protokoll
1997/98:116

Kl. 10.00 – 16.26
18.00 – 22.59

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollen för den 25, 26 och 27 maj.

2 § Anmälan om återtagande av plats i riksdagen

Andre vice talmannen meddelade att *Jörgen Persson* (s) den 1 juni återtagit sin plats i riksdagen, varigenom uppdraget som ersättare upphört för *Mona Nyberg*.

3 § Anmälan om inkommen faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen

Andre vice talmannen meddelade att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen inkommit och delats ut till kammarernas ledamöter:

Förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv om fodertillsatser och direktiv om villkor och föreskrifter för godkännande och registrering av vissa anläggningar och mellanhänder inom fodersektorn *KOM (98) 216*

4 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Motioner
1997/98:U63–U65 till utrikesutskottet

5 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter
Jordbruksutskottets betänkanden 1997/98:JoU20 och JoU25
Konstitutionsutskottets betänkande 1997/98:KU30
Utrikesutskottets betänkanden 1997/98:UU15 och UU17

Föredrogs
Trafikutskottets betänkande 1997/98:TU10
Transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56 och
1997/98:62 delvis)

Anf. 1 TOM HEYMAN (m):

Fru talman! Under de tio år som jag har varit knuten till trafikutskottet har arbetet där präglats av 1988 års trafikpolitiska beslut. Jag vill hävda att det var ett klokt beslut. Det har ofta blivit kritiserat. Det har i många fall varit svårt att tillämpa, men grundtanken att varje trafikslag skall bära sina egna kostnader är sund och riktig. Det har varit en förutsättning för mycket av den avreglering som sedan har genomförts.

Hur har tillämpningen då blivit? I vissa fall har den fungerat, och i andra inte. För sjöfartens del har beslutet följts helt – t.o.m. med råge – och även för flyget har kostnadstäckningen blivit fullständig. Dessa båda trafikslag belastar inte statskassan.

För landtransporterna däremot har tillämpningen varit väsentligt mycket svårare. Kostnadsunderlagen har varit bristfälliga, fördelningsnycklar svåra att konstruera och det har funnits anledning till mycket befogad kritik under årens lopp.

Men kalkylerna har trots allt gradvis blivit bättre. Delningen av SJ i ett trafikverk och ett banverk skapade en större klarhet. Även den mycket begränsade konkurrensen inom järnvägssektorn har lett till en bättre kostnadsredovisning. Om utvecklingen fått fortsätta, tror jag att systemet med tiden blivit riktigt bra. Det är därför bekymmersamt att Socialdemokraterna nu överger denna marknadsekonomiska styrning och återgår till en tidigare politisk styrmodell som leder till att vi i denna kammare ytterst blir ansvariga för detaljerade beslut om trafikverkens drift och investeringar.

Problemen uppstod redan under Kommunikationskommitténs arbete. Utredningen föreföll ha de mest diffusa uppfattningar om vad transporter är och i vilket syfte de förekommer. Att ungefär hälften av transportarbetet sker på vatten bortsåg kommittén helt från, och generellt fick gods-transporterna mycket begränsad uppmärksamhet. Det fanns ingen förståelse för näringslivets behov av fungerande transportlösningar. Få statliga utredningar har väl blivit så hårt kritiserade som denna, och de slutsatser som kommittén presenterade hör snarast hemma i sagornas värld.

Dessbättre har ju regeringen övergett de flesta av utredningens förslag. I stället har man satt upp ett antal diffusa mål som är så allmänt hållna att de knappast fyller någon funktion som politiskt rättesnöre. Med en så allmängiltig målsättning blir instruktionen till trafikverken intetsägande, och vi kommer att få ett större beroende av verkens egna prioriteringar. Det blir resultatet när det effektivaste styrinstrumentet, ekonomin, överges till förmån för det mycket otydliga begreppet samhällsekonomisk marginalkostnad.

Vi hade velat göra precis tvärtom; utveckla de ekonomiska modellerna bättre och låta även Vägverket och Banverket bli affärsverk. Vi vill se ett direkt samband mellan trafikutvecklingen och den ekonomiska driften

på det sätt som gäller för affärsverk och därmed också större självständighet för beslut om drift- och investeringsfrågor.

När man överger principen om full kostnadstäckning och i stället försöker tillämpa någon sorts samhällsekonomisk marginalkostnad, ger man sig ut i ett moras av okända faktorer. Det finns ingen allmänt accepterad modell för vad som är samhällsekonomisk kostnad. Våldigt många modeller är bara en sorts ekonomiskt hokus pokus. Kommittén försökte inte ens motivera hur man kom fram till sina beräkningar.

Genomgående för alla dessa resonemang är att fiktiva intäkter används för att betala faktiska kostnader. Vi som sitter i olika politiska organ beslutar om utgifter för medborgarna som dessa själva kanske inte hade valt om de hade getts den möjligheten.

Fru talman! Trafikinvesteringar innebär höga fasta kostnader. Den samhällsekonomiska marginalkostnaden är däremot ringa. Samhällets kostnader för ytterligare en bil i trafiksystemet är 0 kr, och det går inte att bestämma vilken bil som framtvingar en nyinvestering för flera miljarder. Marginalkostnadskalkylen leder till en omfattande subventionering och en överföring av kostnader från trafikantkollektivet till skattekollektivet.

Alla former av subventionssystem kräver regleringar. Regeringen beskriver själv en hel rad politiska styrmedel som kommer att behövas. Före 1988 fanns en central myndighet, Transportrådet, som på politisk grund fördelade skattepengar över landet. Som en följd av den nu återkommande politiseringen av trafiken återskapas den centrala myndigheten, denna gång döpt till Rikstrafiken. Dessutom skapas ytterligare en politisk instans, Godstrafikdelegationen, för att fatta beslut i frågor som egentligen inte alls borde vara politiska.

Många marknadsliberala ekonomer har beskrivit detta och ingen mer träffande än 1700-talsekonomen Adam Smith i liknelsen om den osynliga handen. Men det fordrar, fru talman, att politikerna håller sina fingrar i styr, och detta tycks vara en övermäktig uppgift för en socialistisk regering.

Blotta existensen av Rikstrafiken och Godstrafikdelegationen innebär att nya behov kommer att konstrueras och olika aktörer kommer att finna nya argument för varför just deras kostnader skall betalas av någon annan. Så fungerade det tidigare med Transportrådet, och så kommer det med stor sannolikhet att fungera igen. Vi kan redan se mönstret. Under de senaste åren har politiska beslut fattats om en rad gediget olönsamma projekt med ytterst tvivelaktiga samhällsekonomiska argument som grund och med en mer eller mindre äventyrlig finansiering – om ens någon.

Ett av dessa projekt är Botniabanan. Här går regeringen vid sidan av budgetlagen på det mest häpnadsväckande sätt. Budgetlagen nämner mycket specifikt att just infrastrukturinvesteringar skall anslagsfinansieras. Det framgår också mycket klart av förarbetena att Botniabanan inte kan rymmas i den undantagsregel som finns i lagen. Regeringens företrädare försummar aldrig att framhäva styrkan i budgeten och vikten av ekonomisk stabilitet. Samtidigt presenterar man förslag som förutsätter en omfattande, men oredovisad, statlig upplåning och som gör budgetens regel om utgiftstak helt obegriplig. Kan det möjligen, fru talman, vara så att det finns ett samband mellan dessa stora projekt och det faktum att det snart är val i landet?

För Botniabanan kommer de inte att redovisas under denna valperiod och heller inte under nästa. Inte förrän 2004 kommer riksdagen att ta ställning till dessa utgifter som man då inte har någon som helst möjlighet att påverka. Riksdagens finansmakt är helt satt ur spel. ”Den som är satt i skuld är icke fri”, frestas man att citera.

Svårigheterna med den samhällsekonomiska marginalkostnadsprincipen har omgående visat sig. Regeringen föreslår att banavgifterna sänks till 275 miljoner kronor. Den redan kraftigt subventionerade järnvägsdriften får därmed ytterligare en fördel gentemot sjöfarten, som ju till fullo betalar sina kostnader. De sänkta banavgifterna leder till kompensationskrav från åkerierna, och resultatet blir en skattesubventionerad överföring av sjötransporter till väg och järnväg. Detta var ju inte meningen, men det blir mycket svårt att undvika. Utskottsmajoriteten har inget annat recept än att hänvisa till den nybildade Godstrafikdelegationen. Enda sättet för regeringen att motverka subventionerna på land blir med nya subventioner till sjöss, och planerna på att utöka transportstödet till att även omfatta sjötransporter är ett led i den riktningen.

Vi anser inte att banavgifterna bör sänkas. Vi vill se ett bättre underlag för hur de beräknas, och vi är inte övertygade om att Banverkets nuvarande driftsform är den effektivaste. En separering och en ökad konkurrensutsättning av Banverkets produktion skulle förmodligen medföra kraftigt minskade underskott i bandriften. Konkurrensutsatt verksamhet har i alla andra sammanhang skapat lägre kostnader. Intressant i det här sammanhanget är att notera att kostnaden för Inlandsbanans drift, som inte ligger hos Banverket, är ungefär hälften av Banverkets kostnad för motsvarande banor.

Det förändringsarbete som startade inom järnvägen i och med 1988 års beslut har varit omfattande och också tagit lång tid. SJ har utvecklats från ett byråkratiskt och topptungt trafikverk till ett tämligen effektivt järnvägsföretag. Denna utveckling har förstärkts efter de senaste årens, om än mycket begränsade, konkurrens.

Med nya operatörer på rälsen har anmärkningsvärda saker hänt. Gamla stationer har öppnats. Linjer som i praktiken varit nedlagda har åter fått trafik, och industrier har plötsligt funnit sig behandlade som kunder, något som tidigare inte alltid varit så vanligt. Det är vidunderligt, fru talman, vad Adam Smiths osynliga hand kan plocka med om den lämnas i fred.

Vi tycker att det är dags att gå vidare och ytterligare öka konkurrensen inom järnvägsdriften. För att detta skall fungera bör Statens järnvägar ombildas till bolag och dess uppgifter renodlas till trafikutövning.

Fru talman! När det gäller flyget anför regeringen att statens ansvar skall vara att skapa förutsättningar för attraktiva transportalternativ. Vi delar den uppfattningen men anser inte att staten därmed skall ägna sig åt att driva affärer i den omfattning som sker i dag. Vi anser heller inte att det är en statlig uppgift att äga flygbolag. I den mest angelägna frågan inom flyget i dag – kapaciteten inom Stockholmsområdet – har regeringen ingen uppfattning alls, och utskottets majoritet kommer med många märkliga förklaringar till varför så är fallet.

Vi anser att en sund konkurrens är den bästa förutsättningen för ett effektivt flyg. Birgitta Wistrand kommer senare att återkomma till denna fråga och till avsnittet om vägtrafiken.

Sjöfarten, fru talman, fick ingen plats i kommitténs betänkande och mycket begränsad uppmärksamhet i propositionen. Inledningsvis nämnde jag att sjöfarten gott och väl betalar sina kostnader. Den kraftiga subventioneringen av landtransporterna leder till snedvriden konkurrens, till nackdel för svensk inrikes sjöfart och för svenska hamnar. Sjöfarten drabbas dessutom av andra konkurrensförsvårande regler, varav stuvemonopolet är ett.

Det är en myt att tro, som regeringen skriver i propositionen, att gränstorna mellan transportslagen generellt sett är små. Konkurrensen är tvärtom utomordentligt hård. När man nu belastar en näring med fulla kostnader samtidigt som man subventionerar andra får det naturligtvis effekter. Vi vet ännu inte hur utvecklingen blir, men troligen leder regeringens politik till att transportarbetet på vägarna i framtiden ökar.

Fru talman! Svenska rederier erhåller ett omfattande kontant driftstöd. Trots detta pågår nu en omfattande utflyttning av svenskt tonnage. Konsekvenserna av den s.k. svenska modellen har blivit precis de som vi tidigare varnat för. Vi kan bara med beklagande konstatera att regeringen även här står utan någon idé om framtiden och att man skyller dagens bekymmersamma utveckling på pensionsförhandlingarna. Men i de förhandlingarna har rederiernas situation inte berörts.

Svenska rederier bör ha samma förutsättningar som övriga nationers, samtidigt måste Sverige i EU motverka de nationella stödprogram för rederinäringen som nu skapas inom unionen.

Fru talman! Till detta betänkande har fogats 31 moderata reservationer. Jag har inte kunnat kommentera alla, men den moderata uppfattningen om den framtida trafikpolitiken är en helt annan än den som regeringen presenterar.

För dagen nöjer jag mig med att yrka bifall till reservation 1.

Anf. 2 SIVERT CARLSSON (c):

Fru talman! Det betänkande om transportpolitik för en hållbar utveckling som vi nu behandlar har föregåtts av många långa, omfattande och ofta i högt tonläge hållna diskussioner, debatter och utredningar. Resultatet har blivit en textmängd av stor volym, ett ganska beskedligt betänkande, valårsanpassat och något urvattnat, inte den stringenta spjutspets för en hållbar utveckling av transportpolitiken som säkert många förväntat sig.

Goda kommunikationer är en absolut förutsättning för att hela Sverige skall kunna utvecklas. Därför måste transportpolitiken syfta till att minska avståndsnackdelar och utöka möjligheterna för ett decentraliserat samhälle. Ett kretsloppsanpassat samhälle förutsätter, och jag inbillar mig att vi är överens, ett ekologiskt hållbart transportsystem. Förslagen i betänkandet utelämnar dock härvidlag stora och viktiga ställningstaganden, såsom införandet av en nollvision för fossila bränslen, där vi från Centerns sida menar att det bör läggas fast en plan för hur sådana bränslen successivt skall fasas ut och ersättas med förnybara bränslen. I likhet med Kommunikationskommittén anser vi att det bör sättas upp mål om låginblandning av motoralkoholer i bensin senast från år 2002.

Såväl när det gäller det övergripande målet som när det gäller delmålet för en god miljö menar vi i Centern att regeringen och utskottet intar en alltför passiv hållning. Om det verkligen är så att vi vill åstadkomma

en transportpolitik för en hållbar utveckling är det, tycker jag, en självklarhet att det mycket tydligt lyfts fram att transportsektorns miljöpåverkan måste anpassas till de gränser som sätts av vad människans hälsa och naturen tål. Det övergripande målet bör enligt Centerns mening inrymma inte bara långsiktig hållbarhet utan också miljövänlighet i en vidare bemärkelse, så att transportsektorn får ett ansvar att nedbringa de negativa effekter som uppstår, att tillsammans med andra nedbringa de negativa effekter som uppstår inom sektorn och också att aktivt främja hushållningen med naturresurser.

För mig och Centern är det naturligt att också regionalpolitiska hänsyn skall prägla transportpolitiken och dess övergripande mål. Inte minst mot bakgrund av den dramatiska folkomflyttning som just nu pågår, då 18 av landets 23 län minskar i antalet invånare och när mer än 200 av landets kommuner minskar i folkmängd, är det illavarslande och oroande hur liten vikt regeringen och utskottet tillmäter det regionala målet. På annat sätt kan inte den defensiva skrivning tolkas som presenteras på några få rader. Också avsaknaden av konkreta etappmål under detta delmål vittnar om regeringens och socialdemokraternas ointresse av att låta det regionala målet utgöra en väsentlig och aktiv del av transportpolitiken. Men med besluten och debatterna om miljarderna till Citytunneln och till Södra länken i färskt minne bör inte regeringens defensiva hållning beträffande såväl miljö som regionala mål i transportpolitiken egentligen förvåna.

Från Centerns sida menar vi att det regionalpolitiska delmålet bör lyda: ”Transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheter för olika delar av landet att utvecklas, dels kompensera nackdelar av långa transportavstånd.” Det skulle vara att visa en aktiv och en politisk vilja att verkligen främja en positiv regional utveckling i olika delar av landet. En väl utvecklad infrastruktur och transportpolitik är en förutsättning inte enbart för en ekonomisk tillväxt utan även för ökad sysselsättning, fortsatt välfärd och regional balans.

Regeringen föreslår inrättande av en myndighet för rikstrafikfrågor, Rikstrafiken, med huvuduppgift att verka för samordning och upphandling av viss regional persontrafik. Centerpartiet delar regeringens uppfattning att det bör inrättas ett fristående organ för rikstrafikfrågor. Utöver den interregionala trafiken bör Rikstrafiken även ha ett samordningsansvar med övrig trafik för att åstadkomma ett sammanhängande trafiksystem som underlättar resenärernas byten mellan färdmedel och trafikslag. Dessutom bör staten genom Rikstrafiken upphandla företagsekonomiskt olönsam trafik som är regionalpolitiskt motiverad. Centerpartiet avstyrker dock att Rikstrafiken skall förfoga över de medel, ca 200 miljoner kronor, som i dag ställs till länstrafikens förfogande. Länstrafiken gör ett viktigt arbete, och statens stöd bör kvarstå. Vi tycker dock att trafikhusvudmännen nära bör samarbeta med Rikstrafiken för att nå samordningsfördelar.

Mer måste, fru talman, göras för att utveckla transportsystemet och motverka miljöeffekterna. Forskning, utveckling och projektverksamhet spelar här en viktig roll.

Vi har tidigare anført och lämnat förslag till en nollvision för de fossila bränslena. En snabb infasning av alternativa drivmedel är angelägen,

även om de fossila bränslena troligen under lång tid kommer att utgöra en ganska stor del av drivmedlen.

Miljöklassning av fordon och bränslen måste utvecklas. Minskad bränsleförbrukning bör stimuleras. Ekonomiska styrmedel för att få bort bränslen av sämre miljöklass bör användas framför lagstiftning. Skattebefrielse på etanol, rapsmetylester etc. medverkar till infasning av biobränsle. Tillgänglighet till alternativa bränslen behöver ökas. Branschen måste här tydligare involveras. Här utgör exempelvis invigningen i förra veckan av Sveriges första kommersiella station för biobränsle här i Stockholm ett glädjande, efterföljansvärt och intressant initiativ.

Utfasningen av blyad bensin från marknaden har varit framgångsrik. Krav på katalysatorer och ökade bränslekostnader för blyad bensin har på några år lett till kraftigt minskad konsumtion av detta bränsle. När riksdagen fattade beslut om obligatorisk katalysator på nya bilar fanns lagstiftning om att de som tillhandahåller drivmedel skulle ha minst en tank eller pump för oblyad bensin. Vi tycker att något motsvarande bör prövas för dem som i dag tillhandahåller bränsle, nämligen att ha minst en tank eller pump för biobränsle.

För att motverka den miljöförstöring som kallstarter innebär bör nya bilar förses med motorvärmare och katalysatorvärmare.

Jag konstaterar med tillfredsställelse, fru talman, att utskottet delar min uppfattning att nyare dieslbilar till följd av sina bättre miljöegenskaper borde beskattas lägre än äldre dieslbilar, som ur miljösynpunkt är en betydligt sämre variant men som på grund av just den avsevärt lägre beskattningen nu blivit mycket eftertraktade. Jag menar att detta missförhållande borde rättas till redan innan Trafikbeskattningsutredningens arbete slutförts.

De offentliga institutionerna utför årligen ett stort transportarbete. Dessa har möjligheter att genom bl.a. upphandling bidra till att minska trafiksektorns negativa miljöpåverkan. Det finns stor anledning för regeringen att initiera en handlingsplan för hur myndigheter, verk och statliga bolag kan bidra till effektivare resande, användande av alternativa drivmedel osv. Att leva som man lär ger ofta den snabbaste och bästa effekten.

Ett väl fungerande transportsystem måste bygga på att olika transportslag samverkar och kompletterar varandra. Ett steg i denna riktning är förslaget om att inrätta en Godstrafikdelegation, som enligt vår mening också bör få till uppgift att analysera behovet och lämpligheten av att ett stöd införs för kombinerade transporter. Jag är ganska övertygad om att sådana tillhör framtiden, men utvecklingen förutsätter samarbete mellan de olika aktörerna.

Ett annat förslag, fru talman, som varken skulle ha bidragit till samverkan eller komplement, var förslaget om energi- och koldioxidskatt på bränsle som används för järnvägsändamål. Att lägga på denna extraskatt på små banor som t.ex. Kustpilen och Inlandsbanan samtidigt som SJ gynnas med kraftigt sänkta banavgifter hade utgjort ett kraftigt hot mot många små, ofta nyanlagda, järnvägsförbindelser av stor regionalpolitisk betydelse. Jag är tacksam att utskottet kunnat enas om att förpassa detta regeringsförslag utanför betänkandets förslag.

I detta sammanhang vill jag gärna framföra att vi från Centerns sida ser allvarligt på det faktum att sänkta banavgifter kan komma att sned-

*Fel! Okänt
växelargument.*

vrida konkurrensytan mellan sjöfarten och järnvägen. Vi menar att regeringen mycket noga bör följa utvecklingen, så att inte de sänkta banavgifterna leder till att godstransporter som bäst sker till sjöss nu förs över till järnväg med ytterligare reducerad inhemsk sjöfart som följd.

Förslaget om ett nytt stöd åt kommunala flygplatser med regionalpolitisk och transportpolitisk betydelse är välkommet. Luftfartens infrastruktur bör, som utskottet skriver, betraktas som ett sammanhållet system av flygplatser med inbördes beroende. Från Centerns sida menar vi att ett system för statlig upphandling av regionalpolitiskt viktiga flygtrafiktjänster nu också bör införas. Erfarenheter från sådan upphandlingsverksamhet finns redan och bör kunna ligga till grund för en på mer generella regionalpolitiska motiv uppbyggd statlig upphandling av flygtrafik.

Fru talman! Efter några års ganska kraftig utbyggnad av och investering i nya vägar måste nu insatserna för drift och underhåll ökas för att vägkapitalet skall kunna vidmakthållas. Dålig framkomlighet eller tillgänglighet innebär stora merkostnader såväl för näringsliv, och då tänker jag speciellt på skogsindustrin, som för persontrafiken. En kraftig satsning på upprustning av vägnätet är en oerhört viktigt regionalpolitisk fråga för hela landet – men speciellt för norra Sverige, där bl.a. bärighetshöjande åtgärder som tjälsäkring och beläggning av grusvägar bör erhålla extra insatser.

I detta sammanhang vill jag, fru talman, åter erinra om betydelsen av att landets längsta och mest decentraliserade vägnät, de enskilda vägarna, vars anslag för bärighetshöjande åtgärder nu är borttaget, också i fortsättningen erhåller behövliga anslag. Dessa vägar, som utgör en förutsättning inte enbart för landsbygden, allemansrätten och turistnäringen utan också för näringslivet, regional balans och tillgänglighet, har vi ett gemensamt ansvar att utveckla och slå vakt om. Jag menar att de utgör venerna och artärerna i samhällskroppen Sveriges transportnät.

För boende längs dessa vägar eller i områden, på landsbygd eller i glesbygd, där alla former av kollektivtrafik saknas utgör bilen det transportmedel som inte bara är en möjlighet utan en nödvändighet och en förutsättning såväl för det privata levernet som för näringslivet och dess möjligheter till överlevnad och utveckling.

Den höjning av reseavdraget som med Centerns aktiva medverkan nyligen kommit till stånd är ett steg i rätt riktning men ger inte den rättvisa som på sikt måste skapas åt boende i dessa områden. Vi menar att kostnader som uppstår på grund av långa avstånd och vid avsaknad av valfrihet måste kompenseras och föreslår därför att en särskild utredning klarlägger hur denna kompensation närmare skall utformas. Målsättningen bör vara rättvisa kommunikationer även åt landsbygden.

Slutligen, fru talman: Vi lever i en alltmer internationaliserad värld med ett ökat samarbete över gränserna som en absolut förutsättning för utveckling, hållbarhet och välfärd. Detta ökade samarbete gäller inte minst transportsektorn.

I detta sammanhang är ambitionerna rörande utveckling av nord-sydliga transportkorridorer och ett ökat Östersjösamarbete lovvärda. Sveriges och Finlands medlemskap i EU har ökat betydelsen av en särskild EU-politik för de nordliga regionerna, för norra Europa och för Arktikum. Medlemskapet har också ökat betydelsen av en östlig dimension i europeisk politik, eftersom EU nu delar en lång landgräns med

Ryssland. I Östersjöregionen, i Barentsregionen och i den arktiska regionen har regionalt samarbete utvecklats. En förutsättning för att dessa områden skall få ökade möjligheter att delta i den europeiska integrationen är att kommunikationssystemen förbättras och integreras. De transeuropeiska nätverk som passerar EU:s yttre gränser bör knytas samman, och det finns ett behov av att utveckla och modernisera järnvägsnätet.

Vi menar därför, fru talman, att regeringen aktivt bör driva frågan om den nordliga dimensionen inom EU:s transportpolitik och arbeta för att ett gemensamt program inom EU för utveckling av de nu nämnda områdena tas fram.

Till sist, fru talman, vill jag säga att jag givetvis står bakom Centerns samtliga reservationer men att jag i omtanke om kammarens tid yrkar bifall endast till reservationerna nr 2, 9 och 62.

Anf. 3 LENNART FREMLING (fp):

Fru talman! År 1963 fick vi nya trafikpolitiska principer, som var bra. De byggde på samhällsekonomiska kalkyler och konkurrens på lika villkor. Det stora problemet var att principerna aldrig genomfördes. Kostnaderna för miljöskador, trafikolyckor och trängsel fick aldrig slå igenom i prissättningen. Jag kommer fortfarande ihåg hur orättvist jag tyckte detta var.

När jag på den tiden tog upp detta tema sade man till mig att enda sättet att ändra på orättvisorna var att engagera sig politiskt och att i dessa frågor bestämmer riksdagen och ingen annan. Nu står jag här 35 år senare och måste konstatera att vi skall fatta ett nytt trafikpolitiskt principbeslut, som är bra. Men kommer principerna denna gång att få slå igenom i verkligheten?

I den proposition som vi nu har att behandla sägs:

”Regeringen är medveten om att det på kortare sikt finns åtskilliga hinder för att förverkliga de föreslagna principerna för kostnadsansvaret. Sådana hinder är exempelvis tekniska och administrativa svårigheter att genomföra den förordade prispolitiken med önskvärd precision.”

Det verkar således som om regeringen inte har politiskt mod att komma till riksdagen med nödvändiga förslag.

Den aktuella propositionens titel är *Transportpolitik för en hållbar utveckling*. Jag är glad över rubriken, men inte innehållet. Propositionen innehåller inte tillräckliga förslag, främst vad gäller ekonomiska styrmedel, för att skapa en hållbar utveckling.

Nästa stora trafikbeslut efter 1963 fattades av riksdagen 1979 på förslag av Ola Ullstens regering, där Anitha Bondestam var kommunikationsminister. Mycket av de gamla principerna bekräftades, och man sänkte priserna på järnvägen som ett steg i riktning mot en marginalkostnadsanpassad avgiftsstruktur. Under fem dagar i veckan sänktes biljettpriset till hälften. SJ avlastades kapitalkostnader, eftersom man tidigare tvingades att ta ut avgifter som översteg de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Något fullständigt genomförande hann dock Ullstens regering inte med.

År 1988 var det dags igen för riksdagen att högtidligen fastställa ungefär samma principer. Jag har tittat på vad våra folkpartiledamöter i trafikutskottet, Olle Grahn och Hugo Bergdahl, hade för synpunkter i betänkandet. I reservationer framhåller de – ofta tillsammans med mode-

rater och centerpartister – att propositionens förslag inte leder till att målen för trafikpolitiken kommer att uppnås. De framhåller klokt nog också att inte endast de prissatta kostnaderna skall beaktas, utan även miljöpåverkan, trängseffekter och eventuellt ökade risker i trafiken.

Det är ju det som är den stora orättvisan i trafikbeskattningen att olyckor, miljö och trängsel inte har fått en rimlig värdering. Detta har genom årtiondena särskilt drabbat järnvägen. Och nu får vi vänta ytterligare på de förslag järnvägen så väl behöver. När trafikanter och transportköpare inte betalar rätt kostnader kommer transportsystemet att utnyttjas ineffektivt.

För mig som liberal är det naturligt att konsumenten skall få ha sitt fria val, även inom trafikområdet. Därför vill vi avreglera och ha en väl fungerande konkurrens. Nya idéer får då lättare att slå igenom. Samtidigt anser vi att kunden skall betala den samhällsekonomiska marginalkostnaden, så som också dagens proposition anger.

Problemet är bara att regeringen inte vågar komma med några skatteförslag före valet. Man har då tillsatt en trafikbeskattningsutredning som arbetar till efter valet, och därför riskerar även 1998 års trafikpolitiska beslut att stanna på det teoretiska planet. När räknar regeringen med att riksdagen skall kunna besluta om en förändrad trafikbeskattning, som gör att 1998 års trafikpolitiska beslut förverkligas?

Med konkurrens och rätt beskattning skulle järnvägstrafiken ha goda möjligheter att utvecklas för både gods- och persontrafik. Vårt medlemskap i EU ger nu nya möjligheter till att förbilliga och effektivisera järnvägssystemet, som hittills karakteriserats av mycket nationellt tänkande. Teknisk standardisering och enklare gränspassager kan ge järnvägen ny konkurrenskraft. Den tekniska utvecklingen ger möjligheter till ett europeiskt nät av höghastighetståg med hastigheter upp till 350 km i timmen, snabbtåg med hastigheter upp till 200 km i timmen, intercitytåg, regionaltåg och godståg.

Den borgerliga regeringen lyckades också 1994 få igenom ett riksdagsbeslut om avreglering av järnvägssektorn. Tyvärr hann det inte genomföras i praktiken, innan den nya socialdemokratiska regeringen återinförde monopoltänkandet genom en av sina s.k. återställare. Det skulle inte förvåna mig om många socialdemokrater i dag ångrar även denna återställare.

Fru talman! Jag har nu valt att hålla mig till långsiktiga och principiella frågor. Dagens betänkande är på 295 sidor. Det innehåller 88 beslutspunkter, 75 reservationer och 9 särskilda yttranden. Folkpartiet liberalernas detaljerade inställning i principfrågorna samt ställningstagande till detaljfrågorna framgår av handlingarna. Det finns mycket att säga om sjöfarten, flygtrafiken, trafikbuller, Inlandsbanan, enskilda vägar, långväga buss, samarbetet inom EU, tillgängligheten för funktionshindrade personer, länstrafiken och stuverimonopolet. Men jag skall inte gå närmare in på det.

Jag skall bara ta upp en fråga, nämligen den om Rikstrafiken som ny myndighet, som vi tycker inte behövs. En av de viktigaste uppgifterna för Rikstrafiken skall vara att sköta upphandlingen av trafik som är samhällsekonomiskt lönsam men som inte lönar sig företagsekonomiskt. Man anger där i propositionen att man skall upphandla för 875 miljoner per år. Jag skulle vilja fråga kommunikationsministern eller socialdemokraternas

företrädare här i debatten: Vilket underlag har man egentligen för detta förslag?

Jag menar att det inte finns något ordentligt utredningsunderlag om hur mycket verksamhet som faktiskt vore samhällsekonomiskt lönsam men som inte är företagsekonomiskt lönsam. Den här siffran är tilltagen utifrån den tradition man har sedan tidigare år. Detta är någonting som Folkpartiet också tidigare år haft invändningar emot, dvs. att man inte får ett underlag för vilket belopp som bör väljas på den här punkten.

Fru talman! För att hushålla med kammarens tid avstår jag från att närmare gå in på de detaljer som går att utläsa ur handlingarna. Av samma skäl avstår jag också från att yrka bifall till våra reservationer.

Anf. 4 HANNA ZETTERBERG (v):

Fru talman! Inte heller jag kommer att kommentera allt det som står i betänkandet eller redogöra för alla de ställningstaganden som Vänsterpartiet har gjort. Jag tänkte däremot börja med att yrka bifall till några reservationer. Jag yrkar bifall till reservationerna nr 3, nr 36, nr 43 och nr 51.

Därefter tänkte jag läsa ett litet stycke ur betänkandet: Utskottet vill med anledning av yrkandet erinra om att riksdagen genom sitt inriktningsbeslut våren 1997 har fastställt hur de för nationell planering avsatta resurserna skall fördelas på åtgärder inom väg- respektive järnvägssektorn. Ett bifall till det nu behandlade motionsyrkandet skulle innebära inte bara en kraftig omfördelning av resurserna på bekostnad av en angelägen upprustning av vägnätet utan också en allvarlig störning i den tidskrävande och komplexa planeringsprocess som fastställdes genom riksdagens inriktningsbeslut våren 1997 och som därefter fullföljts genom bl.a. Banverkets och Vägverkets planeringsarbete inom respektive sektorer.

Jag har en fråga. När vi här i kammaren debatterade regeringens proposition om infrastrukturinriktning för framtida transporter tog jag upp frågan om hur bakvänd den trafikpolitiska debatten har blivit när vi gör saker i fel ordning. Jag står i dag fast vid att det hade varit bättre att fatta beslut om de övergripande politiska målen för transporter och infrastruktur innan man gav sig in på att fördela pengarna.

Detta var utskottets svar på en motion som säkerligen uppkommit utifrån den diskussion som vi nu har om de övergripande politiska målen. Motionen vill förändra fördelningen av pengar till olika projekt och besvaras med det stycke som jag nyss läste upp, nämligen att det är omöjligt därför att processen redan är i gång.

Fru talman, kammarens ledamöter och regeringens representant! När har vi en möjlighet att börja förverkliga dessa vackra mål som målas upp i betänkandet? Det är väl ganska uppenbart inte bara för mig att man för att följa riktlinjerna för den hållbara utvecklingen också måste förändra verkligheten.

När skall vi börja göra det? Vi gjorde det inte för några veckor sedan, enligt min mening, när vi fattade ett beslut om bifall till Södra länken.

När har vi en chans att påverka framtiden, när Vägverket och andra ligger så långt fram i planeringen att våra krav på förändringar kan bemötas väldigt enkelt med att de säger att det är omöjligt att fatta andra beslut eftersom upphandlingen redan har skett?

När skall vi förändra inriktningen och byta spår?

När skall vi sluta att bara tala med vackra ord och i teorin, men låta verkligheten se helt annorlunda ut?

Vänsterpartiet har till betänkandet fogat ett antal reservationer – inte i huvudsak därför att vi inte är eniga om det som betänkandet egentligen behandlar, nämligen målen, utan därför att vi är oeniga om hur vi tänker oss att vi skall klara av att uppfylla målens intentioner. Det förvånar mig att propositionen saknar mycket av de konkreta förslag som borde följa med en diskussion om målen. Det är faktiskt centralt att veta om de konkreta åtgärder som föreslås verkligen kommer att leda till måluppfyllelsen. Det kan också påverka hur man vill att målen skall se ut.

Det kan ju vara precis så som Lennart Fremling säger, dvs. att det är valår i år och att regeringen därför har svårt att lägga fram konkreta förslag.

Jag har några kommentarer som gäller delmålen. Kommunikationskommittén presenterade efter regeringens direktiv fem olika inriktningar grundade på uppfyllande i olika delar av trafikmålen uppsatta 1988. Vi känner igen de olika alternativen: grundalternativet, miljöalternativet, trafiksäkerhetsalternativet, regionala balansalternativet och näringslivsalternativet. Regeringen har i propositionen valt att ange huvudinriktningarna för delmålen utifrån utredningen. Målen skall uppnås etappvis.

När direktiven gavs till Kommunikationskommittén ansågs att de uppställda målen inte alla kunde uppnås i ett och samma alternativ. Då ansåg man att man måste prioritera. Nu menar både utskottet och regeringen att någon sådan formell prioritering inte behövs. Men jag hävdar att det tyvärr finns konflikter mellan de olika delmålen, vilket regeringen också påpekar. De etappvisa miljömålen är t.ex. konkret preciserade, men de regionalpolitiska eller tillgänglighetsfrämjande etappmålen är det inte. Den enda precisering jag kan finna som gäller tillgänglighet t.ex. är att funktionshindrade skall prioriteras. Det kan ju i sig inte anses som speciellt konkret, även om det är en bra inriktning.

Regeringen skriver att metoder för att precisera, kvantifiera och följa upp etappmålen inom de olika delmålen bör utvecklas. Frågan är när. Det är nu vi fattar besluten!

Vi i Vänsterpartiet vill påpeka att det är viktigt att ta hänsyn till miljömålen i den här processen. De andra delmålen får inte strida mot dem. Det finns nämligen konflikter mellan de olika delmålen för regionalpolitik och tillgänglighet i förhållande till miljömålen. God tillgänglighet kan ju t.ex. åstadkommas genom att man ger alla individer en egen bil. En omfattande utbyggnad av vägnätet till i princip alla stugor i Sverige skulle troligtvis vara ganska positivt regionalpolitiskt sett, men den skulle förhindra, och i princip omöjliggöra, att man når något av de uppsatta miljömålen.

Om de olika målen inte är förenliga – vilket skall då uppfyllas i första hand? Riksdagen kan fatta felaktiga beslut beträffande regional balans, näringslivsstimulans eller liknande som kan få negativa konsekvenser. Men förmodligen är det inte svårare än att man kan rätta till det hela i efterhand. På den punkten skiljer sig miljömålen från andra mål. Naturlagarna kan nämligen inte ändras med riksdagsbeslut. Har en viss koncentration av luftföreningar uppstått kan inte riksdagen genom att fatta nya beslut plocka in de utsläpp och föreningar som finns i vår natur. Därför måste miljömålen komma i första hand. Därför anser också Vänsterpartiet

att man måste ställa krav på att miljökonsekvensbeskrivningar skall göras även när man tar hänsyn till de andra delmålen för att de miljöpolitiska målen inte skall motverkas.

När man tar ut skatter och avgifter på trafik föreslås i propositionen att det skall grundas på ett väl definierat kostnadsansvar som tar hänsyn till de externa effekter som trafiken medför. Vi i Vänsterpartiet anser att detta är självklart. Vi har länge arbetat för att de olika trafikslagen skall betala sina egna kostnader. Trots flera beslut om detta i precis den riktningen är principen långt ifrån uppfylld. Frågan är varför.

Transportsektorns villkor har under de senaste åren skiljt sig tydligt från de villkor som vård, omsorg och undervisning, dvs. annan offentlig verksamhet, har haft. Där har behoven konsekvent fått anpassa sig till en krympande offentlig ekonomi. Vänsterpartiet anser att i framtiden måste naturligtvis även transportsektorn och infrastrukturen anpassas efter rådande samhällsekonomi.

Regeringen avser att närmare analysera statens ekonomiska krav på SJ avseende avkastning och soliditet inför budgeten 1999. Det är bra. Jag vill upprepa att Vänsterpartiet vid ett flertal tillfällen har påpekat att det lönsamhetskrav som ligger på SJ leder till kortsiktigt företagsekonomiskt tänkande med nedskärningar och rationaliseringar som i sin tur leder till osäkerhet både för de anställda och för resenärerna. I och med det försämras också beredskapen t.ex. Verksamheten drivs inte i första hand för att generera vinst eller tillhandahålla bra service i hela landet. Det är ju det som är det viktiga. SJ måste kunna ta sitt samhällsansvar. För att kunna göra det krävs en möjlighet till mer långsiktigt tänkande – en utveckling i stället för en avveckling helt enkelt.

Vi i Vänsterpartiet noterar med tillfredsställelse att det faktiskt finns en punkt i betänkandet där regeringen har tagit fasta på vad vi tidigare har krävt, nämligen att järnvägen skall ges bättre förutsättningar. Reducerade banavgifter och sänkta kostnader för godstransporter på järnväg innebär att järnvägen ges en möjlighet att konkurrera med andra transportslag på mer rättvisa villkor. Det tycker vi är bra.

EG-kommissionen har enligt en redovisning som också finns med i betänkandet presenterat ett åtgärdsprogram inom transportområdet. Prioriterade områden är enligt programmet liknande de som vi kommer att fastställa här i dag i kammaren. Men kommissionen pekar också på områden som är problematiska och som inte riktigt har tagits upp i betänkandet, nämligen trängsel, miljöeffekter och olyckor t.ex. Man hävdar att det är överskuggande problem. Slutsatsen i EG-kommissionens betänkande är att samhällsekonomiskt utformade avgifter är en viktig del för att komma till rätta med de här problemen.

Hur mycket har den svenska regeringen tagit fasta på EG-kommissionens betänkande i det här fallet? När kommer regeringen med konkreta förslag om avgifter i våra större städer vad gäller trafiken för att motverka trängseleffekter som kan få jättestora konsekvenser? När återkommer regeringen med större satsningar på den kollektiva infrastrukturen eller med förslag om förändringar som gäller drivmedel och beskattning? Det är frågor som behöver besvaras här i kammaren i dag.

Vänsterpartiet menar att drivmedlen är en grundbult i trafikpolitiken. Transporter och resor som inte kan betecknas som miljömässigt hållbara måste minska över lag. Användningen av fossila bränslen måste också

*Fel! Okänt
växelargument.*

minska. Vi måste sluta slösa på ändliga resurser och i stället använda förnybara energikällor. Jag tror att vi är eniga om det. Frågan är hur vi skall ta oss dit.

Vi i Vänsterpartiet menar att både producenter och konsumenterna har fått upp ögonen för de alternativa drivmedlen och att det på marknaden finns alternativ till den nuvarande bensinen eller dieseln som är minst lika attraktiva. Det är bra, men det går för trögt. Vi anser att det är statens uppgift att påskynda utvecklingen i rätt riktning. Det kan man göra genom att på olika sätt stödja och främja tillverkning, tillgänglighet eller användning av alternativa bränslen. En viktig faktor i sammanhanget är naturligtvis priset på bränslet i fråga. Det är viktigt av både miljö- och rättviseskäl att priset på de alternativa bränslena är lågt.

Det är anmärkningsvärt att regeringen i det här läget bara ansöker om att fortsätta generellt få tillämpa lägre bränsleskatt på biodrivmedel. Är det inte dags att sluta med försöksverksamheten nu? Är det inte dags att utveckla detta på riktigt? Vi vet ju att det fungerar. Frågan är hur berörda näringar skall våga satsa på nya bränslen om det inte finns långsiktiga och tydliga regler och riktlinjer. Jag tycker inte alls att detta är speciellt ointressant att diskutera. Vi har ett ansvar i den här frågan.

Den viktigaste faktorn för användningen av bilen som färdmedel är priset. Den faktorn är för de större städernas bilvolym den enda som verkligen påverkar resemonstret. Det finns varken här i betänkandet eller i vårbudgeten några konkreta förslag vad gäller en förändring av prispolitiken eller skattenivån på fossila bränslen.

Det här är ganska anmärkningsvärt med tanke på att den kommunikationsutredning som arbetat med frågan har presenterat ett förslag som innebär en ökning av bensinpriset med 10 öre, ett förslag som det också fanns en majoritet för. Majoritetens förslag innebär visserligen också en ökad kostnad per mil. Förslaget från majoriteten i Kommunikationskommittén innebär i realiteten att bensinpriset sänks om ett antal år, eftersom man räknar med ny teknik, osv.

Jag tycker nog ändå att regeringen borde ha lyssnat litet mer på Kommunikationskommittén, trots att det är valår, för någonstans måste vi börja.

Vänsterpartiet har i Kommunikationskommittén förespråkade en kraftig höjning av bensinpriset i syfte att nå våra mål – det är det som är syftet med en prispolitik. Det har också visat sig att Vänsterpartiets förslag, som i utredningens betänkande blivit klassat som ”miljöförslaget”, är det enda förslag som når upp till de miljömål som Kommunikationskommittén själv har satt upp. Vi använder oss nämligen av tydliga styrmedel för att nå miljömålen, styrmedel som är uppsatta just i syfte att vi skall nå miljömålen.

Vill man inte, fru talman, höja det allmänna skattetrycket kan vi fortsätta prata om skatteväxling, kring vilket det finns en majoritet i kammaren, åtminstone vad gäller den övergripande principen.

Fru talman! Till sist vill jag hävda att vi här i kammaren i dag i praktiken är bakbundna. I stället för att för länge sedan ha börjat med att diskutera de övergripande målen, för att sedan fördela pengarna och sist påbörja en upphandling, har vi i praktiken gjort precis tvärtom. När det mesta redan är upphandlat och pengarna fördelade börjar vi fundera över hur de övergripande målen skall se ut. Det är, fru talman, enligt min me-

ning inte speciellt konstigt om vi förlorar i trovärdighet när vi har gett upp det politiska inflytandet över transportpolitiken.

Anf. 5 ELISA ABASCAL REYES (mp):

Fru talman! Först några reflexioner kring vad som hittills har sagts.

Genom Tom Heymans anförande stod det väldigt klart för oss som lyssnade att moderaterna över huvud taget inte accepterar att man internaliserar kostnaderna i det pris som t.ex. vägtrafiken har. Därför är det väldigt förvånande att höra Folkpartiets representant tala i precis motsatt riktning, samtidigt som båda står bakom en gemensam reservation kring de övergripande målen och principerna. Jag anser att ni är svaret skyldiga: Hur skall ni lösa det här, och var står ni egentligen? Ni har en gemensam reservation men har i kammaren presenterat diametralt olika synsätt på prissättning av trafikens externa kostnader.

Jag vill i stora drag instämma i den kritik som Vänsterpartiet i dag har framfört mot regeringens proposition. Jag skall så kortfattat som möjligt försöka redogöra för Miljöpartiet de grönas visioner om framtidens kommunikationer.

För en miljöpartist är ideologin inte ett hinder för vardagens politik utan tvärtom en förutsättning för vardagens politik. Därför skulle det aldrig falla oss in att, som regeringen gjort i sin proposition, skriva ett förslag innehållande så många vackra och insiktsfulla formuleringar utan att uppfylla dem. Vid en snabb tillbakablick på tiden sedan det förra trafikpolitiska inriktningsbeslutet 1988 kan man konstatera att mycket har förändrats beträffande retoriken, men tyvärr ser vi ingenting som tyder på att tiden nu är mogen för att majoriteten skulle göra verklig handling av orden.

När det gäller tolkningen av verkligheten har vi i dag en ganska samstämmig bild. Vi vet framför allt att vägtransporternas utsläpp har en mycket negativ inverkan på vår hälsa och på miljön. Vi vet att dagens transportsystem är ohållbart. Mot bakgrund av den gemensamma vetenskapen skulle jag vilja säga att regeringens, och nu även riksdagsmajoritetens, politik är verklighetsflyktig och orealistisk. Den är orealistisk med tanke på de stora utmaningar vi har framför oss och som vi genom politiska beslut bör anta.

Vi har i vår partimotion T40 angivit nya miljömål i förhållande till regeringens förslag för klimatpåverkande gaser, främst koldioxid, men även kväveoxider, svaveldioxid och flyktiga organiska ämnen. Vi accepterar att basåret nu blir 1995 men menar att de övergripande målen måste brytas ned i operativa sektorsmål och att etappmålen fastslås i såväl ett kortsiktigt som ett långsiktigt perspektiv. Erfarenheten har lärt oss att vi politiker måste bli mycket mer medvetna om de mål vi faktiskt fastslår. Målen måste dessutom tydligare kopplas till de politiska åtgärder som föreslås, och den här kopplingen måste finnas redan i planeringsstadiet. Detta är tyvärr än så länge en alldeles för djärv tanke, och till dagens datum är det mycket långt mellan de här två. Att regeringen i den miljöproposition som man ganska nyligen lade fram t.ex. tar upp faktor 10 ger beklagligt nog inga politiska konsekvenser.

Dagens politiska beslut tar vad gäller insikten om de problem som finns inbyggda i dagens transportsystem ett stort kliv framåt, det måste vi erkänna. De riktlinjer och åtgärder som majoriteten föreslår kan i bästa

fall dämpa en negativ miljöpåverkan – då menar jag främst utsläpp av klimatpåverkande gaser – men inte åtgärda dem, eftersom det skulle kräva omfattande systemförändringar, dvs. en sådan politik som Miljöpartiet de gröna föreslår. Tyvärr kommer målen att stå i relation till de politiska besluten först på utvärderingsstadiet. Majoriteten saknar helt enkelt en strategi för att nå de blygsamma mål som regeringen fastställt.

Ett problem i dag är den splittrade situation som uppstår när olika utredningar mer eller mindre behandlar samma frågor. I avvaktan på trafikbeskattningsutredningen avstod regeringen från att lägga fram ett förslag om höjd dieselskatt, något som måste betraktas som en ganska formell förklaring, eftersom det inte saknas underlag till en sådan höjning. Det finns såväl miljömässiga som, och framför allt, hälsomässiga skäl som talar för en sådan höjning, och detta är väl dokumenterat. Jag avser att återkomma till den frågan senare i debatten.

I övrigt vill jag hänvisa till Miljöpartiets skattepolitiska motioner vad beträffar vår syn på trafikbeskattningen.

Jag vill kort nämna något om de nya mål som vi föreslår. Förutom mål för utsläpp föreslår vi att mål utarbetas för transportsektorns totala energiförbrukning, som självfallet bör vara lägre än dagens förbrukning. Vi är övertygade om att det målet inte kommer att nås med enbart teknisk utveckling, mot beaktande av den förväntade trafikökningen.

För kväveoxidutsläppen vill vi ha en minskning i förhållande till 1995 års nivå – jag kommer att använda 1995 som det basår som gäller – med 80 % till år 2050. Etappmålen bör vara –50 % till år 2005 och –60 % till år 2010. Vårt förslag ligger betydligt närmare MaTs-samarbetets slutsatser än vad regeringens gör.

För svaveldioxid föreslår vi att utsläppen minskar med 21 % till år 2005 i förhållandet till regeringens förslag om –15 % under samma tidsperiod. Vi föreslår också 48 % till år 2010. Det långsiktiga målet på –85 % till år 2020 är likalydande med förslaget från MaTs, medan regeringen helt saknar ett långsiktigt mål.

För flyktiga organiska ämnen föreslår vi –64 % till år 2005, –75 % till år 2010 och –81 % till år 2020, vilket också är detsamma som förslaget från MaTs. Även här saknar regeringen ett motsvarande långsiktigt mål.

För koldioxid, slutligen, vill vi att utsläppen skall minska totalt med 5 % till år 2005, 11 % till år 2010, 21 % till år 2020 och slutligen, som långsiktigt mål, 60 % till år 2050. Även här överensstämmer våra mål med MaTs förslag.

Jag vill här yrka bifall till reservation nr 4.

Vägtrafiken, som i dag drivs med fossila bränslen till i princip 99,9 %, ger den största miljö- och hälsopåverkan. Vi menar att dagens vägnät i stort sett är utbyggt. I stället för på nybyggen bör medel satsas på sådana projekt som i sig inte är trafikgenererande.

Generellt bör även logistiska lösningar och förbättringar i anslutning till vägtrafiken i miljösyfte uppnås. Underhållet bör däremot vara gott på de vägar vi har över hela landet. Vägens intrång i landskapet och samhällskostnader vid ianspråktagande av obruten mark bör i framtiden vägas in i bedömningen i större utsträckning.

Låt mig understryka en sak: Vi är mycket medvetna om vilken betydelse bilen har för många människor i vårt samhälle. Den ger en känsla av frihet, har det många gånger sagts. Det är därför vi måste skapa bra alter-

nativ till bilismen där så är möjligt. Den tekniska utvecklingen av bränslesnålare motorer måste påskyndas och alternativa bränslen till fossilbränslen utvecklas. Det är däremot en illusion att tro att den tekniska utvecklingen helt kommer att ge oss ett hållbart transportsystem, även med den prognostiserade trafikökningen.

Miljöpartiet de gröna menar därför att vägtrafikens externa kostnader måste internaliseras mer eller mindre så fullständigt som möjligt. Med politiska medel får man sedan korrigera de eventuella problem som kan uppstå t.ex. för glesbygdshushåll. Vi diskuterar för närvarande flera alternativa modeller för att kompensera just glesbygdshushållen för ökade transportkostnader.

Bilen är en frihet för vissa. Men kollektivet bilar ger en oacceptabel miljöpåverkan som även innebär en minskad frihet för andra människor. Vägtrafikens utsläpp är fortfarande den största luftföroreningen i utomhusluften i tätorter – inte fabriker, inte surt nedfall från öststaterna. Självklart måste olika situationer mötas med olika lösningar. Vi anser därför att en lagstiftning om tätortsavgifter skyndsamt skall föreslås till riksdagen av regeringen. Jag vill mot bakgrund av detta yrka bifall till reservation 68.

Så vad är Miljöpartiet de grönas alternativ? Är det en värld utan resande och utan transporter, med undantag för cyklisterna och fotgängarna? Jag har under årens lopp fått höra den ena vulgärframställningen av vår trafikpolitik efter den andra. Sådana rallarsvingar passar bra när den egna argumentationen tryter. De passar också bra när man är rädd för förändringar. För det vi föreslår är ju inte ett kommunikationslöst samhälle utan ett samhälle med ett förändrat transportsystem.

Barnperspektivet skall finnas med i alla planeringsprocesser kring infrastrukturinvesteringar och även i utvärderingar, liksom jämställdhetsperspektivet. Vi vill att det jämställdhetsråd som regeringen tillsatt får verkliga befogenheter och möjligheter att agera och inte blir ett litet alibi som en satellit till övrig verksamhet. Det här är mycket viktigt för oss.

Kollektivtrafiken har stora möjligheter om den utvecklas och om bilismen beskattas på ett rättvist sätt, liksom sjöfart och spårburna transporter. Vi vill föreslå ett omfattande investeringsprogram för spår i Sverige. Järnvägstransporterna är miljömässigt helt överlägsna vägtransporterna i dag. Jag tänker då framför allt på godstransporterna.

På lång sikt skall även spårbundna transporter betala sina kostnader fullt ut. Jag måste ändå säga att jag är glad att i dag kunna dra en lättnadens suck över att utskottet går emot regeringens förslag om att införa en särskild koldioxidskatt för den dieseldrivna järnvägstrafiken. Principiellt kan man tycka att det är fullt logiskt att införa en sådan beskattning, men om man tar hänsyn till helhetsperspektivet inser man hur negativ en sådan skattesats skulle vara. Den skulle t.ex. i allvarlig mening hota en del små järnvägsoperatörers hela existens, och det är i regeringens förslag ytterst oklart hur de sänkta banavgifter som man föreslår skulle kompensera den ökade kostnaden.

En ljusglimt i detta är att det finns fler åtgärder att ta till än bara beskattning för att komma till rätta med dieseldrivna tåg, t.ex. elektrifiering av banorna och utvecklande av ny teknik som gör det möjligt att ersätta dieseln med andra drivmedel. Vi yrkar därför bestämt avslag på regeringens förslag, men även bifall till reservation 75 där vi bl.a. föreslår en ny

investeringsplan för järnvägen om sammanlagt 78 miljarder. Självklart måste även det beloppet i det stora hela kunna justeras och anpassas till statens ekonomiska situation i övrigt. Här skiljer vi oss från Vänsterpartiet på så sätt att vi inte kan jämföra infrastrukturinvesteringar med övrig offentlig sektor som t.ex. vård och omsorg, då vi betraktar investeringar som en mycket liten del av statens utgifter, som inte kan ställas i relation till löpande utgifter.

Investeringsplanen omfattar förstärkning av kapacitet på högt belastade stråk, satsningar på det kapillära bannätet i syfte att förbättra villkoren för godstransporter samt uppgradering av spår för höjda axellaster och snabbare tåg. För persontrafiken anser vi att det långsiktiga målet bör vara att komma ned i restider under tre timmar för sträckor i mellersta och södra Sverige. Vi har inte motsatt oss att skadeprovning av busstrafik gentemot järnvägstrafik minskas, eftersom vi menar att det på sikt är prislappen, med de externa kostnaderna internaliserade, som skall avgöra utbud och efterfrågan.

Jag vill också nämna att Miljöpartiet de gröna inte kommer att motsätta sig en sänkning av banavgifterna, vilket vi har gjort tidigare. Detta kan tyckas vara en kovändning i den här frågan. Det är fortfarande vår uppfattning att trafiken i sig inte bör göras billigare och att transporterna i dag faktiskt utgör en mycket liten del av slutkostnaden för en vara. Men i relation till det övriga prisläget i transportsektorn anser vi att det i detta sammanhang är korrekt att sänka banavgifterna, även om vi medger att det är en kapitulationspolitik.

Alla prognoser pekar däremot på att flygtrafiken kommer att öka kraftigt de närmaste åren. Bara 1998 förväntas utrikestrafiken öka med 5 % och inrikestrafiken med 3 %. Fram till år 2001 förväntas antalet passagerare i genomsnitt öka med 4,4 % per år. Det är en skrämmande utveckling, om man betänker att flyget fortfarande är det minst effektiva sättet från miljösynpunkt att transportera sig. Dessutom är flyget det transportslag som minst betalar sina kostnader. Detta vill jag hävda i rak motsats till vad moderaterna hävdar.

Mot bakgrund av den strulighet som betecknar alla försök till en utsläppsrelaterad beskattning av flygtrafiken förordar Miljöpartiet de gröna att en internalisering av flygets externa kostnader tas ut via start- och landningsavgifter, detta i avvaktan på att ett internationellt initiativ om miljöbeskattning av flygbränsle skall kunna bli verklighet.

Vi vill också starkt förordna en nedläggning av Bromma flygplats och att denna påbörjas. Vi ser det som ytterst beklagligt att socialdemokraterna nu vacklar betänkligt i den här frågan och ser det som ett utslag av bristande insikt i inte minst Stockholms problem. Stockholm behöver varenda grön fläck som finns, men samtidigt återstår problemet med ökad inflyttning och bostadsbrist. Bromma flygplats borde miljösaneras och sedan upplåtas för vad Stockholms stad anser bäst. Enligt vad vi erfarit är det just bostäder som planeras. Brommaflyget innebär dessutom en avsevärd akustisk kontamination för många av de boende vilken bara kan förvärras med ökad trafik.

Vi avvisar även regeringens förslag om ett nytt statligt stöd till alla kommunala flygplatser. Vi accepterar att ett stöd utbetalas till vissa flygplatser i skogslänen och på Gotland, där flyget har en central betydelse och är en livlina till resten av landet, men inte i övrigt. Det är särskilt

provocerande att regeringen föreslår ett sådant stöd just när flyget i så liten utsträckning betalar sina egna kostnader. Jag vill yrka bifall till reservation 40.

Slutligen vill jag säga att återkoppling och kostnadsuppföljning är mycket viktigt. Jag måste säga att det känns något beklämmande att en mängd motioner i dag avslås i klump därför att trafikutskottet inte ”detaljbehandlar”. Vägverket och Banverket har fått en nästan oinskränkt makt att bygga efter eget huvud som vi anser beklaglig och som dessutom har gett dyra notor till skattebetalarna när politiska problem kommit emellan. Hela transportsektorn i sig, inkluderat oljeindustrin, tillverkningsindustrin, byggindustrin osv., är en kapitalstark bransch, och det är lätt att förblindas av storslagna projekt.

Det finns ett ansvar för hur vi utformar trafiksystemen, inte bara gentemot dagens väljare och medborgare utan även gentemot framtida generationer och deras rätt till en god miljö. Det är med sikte på dem som vi i Miljöpartiet de gröna kan tala om en transportpolitik för en hållbar utveckling.

Anf. 6 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Elisa Abascal Reyes ställer en direkt fråga till mig och Lennart Fremling om det som hon kallar för internalisering av externa kostnader. Hon säger att Moderata samlingspartiet är motståndare till detta. Ingenting kan egentligen vara mer felaktigt. Tvärtom har vi sagt att vi går tillbaka till principerna i 1988 års beslut att varje trafikslag skall bära alla sina kostnader.

Det som brukar kallas internalisering av externa kostnader är för det mesta relativt lätt beräknade kostnadsmassor. Vi vet nästan på kronan vad olyckskostnaden är i samhället. Vi vet på kronan vad trafikövervakningen kostar. På miljösidan kan man säga att intrång och buller också går relativt väl att beräkna. När man kommer in på vissa andra miljöfaktorer är det svårare, men där får man naturligtvis fortsätta och försöka få bra kalkylunderlag. Det har jag sagt i mitt anförande, och det är den politik vi står för.

Däremot är det väsentligt svårare när man börjar tala om samhällsekonomiska kalkyler på intäktssidan. Det var också huvuddelen i det jag anförde. Man kan inte betala faktiska utgifter för trafikanläggningar med fiktiva intäkter på det sätt man gör i de här kalkylerna. Man värderar människors inbesparade tid, t.ex. fritid, för att motivera olika trafikanläggningar. Finns det inte betalningsvilja för projekt, finns det faktiskt heller inga intäkter att internalisera.

Anf. 7 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Min fråga till moderaterna grundar sig framför allt på två saker. Den första är moderaternas konstanta motvilja mot att införa miljöbeskattning. Den gäller i princip allt som har med skatt att göra. Det finns ingen vilja från moderaterna att införa en miljöbeskattning som är fullt rättvis och slår fullt ut på t.ex. vägtrafiken.

Det andra är moderaternas egna uttalanden, Tom Heymans egna ord här i kammaren, om att flyget betalar sina kostnader fullt ut. Det är Tom Heymans uppfattning av hur man skall tolka 1988 års trafikpolitiska

*Fel! Okänt
växelargument.*

beslut. Jag kan bara konstatera att det, som jag tolkar det, skiljer sig ganska mycket från Folkpartiets inställning i den här frågan. Men det kanske Folkpartiet skall svara på senare.

Anf. 8 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Receptet för alla problem i samhället kan inte vara högre skatter. I ett land där skattetrycket redan ligger långt över 50 % är det naturligt att vårt motstånd mot höjda skatter slår igenom i det här sammanhanget.

Kan man däremot hitta nycklar som ger bra fördelning och som skapar önskvärda effekter är vi inte motståndare till det.

Anf. 9 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Jag måste understryka för dem som lyssnar att Tom Heyman inte kommenterade det jag sade om flyget. Det visar på en totalt annorlunda tolkning av vad 1988 års trafikpolitiska beslut betyder när Tom Heyman själv sade att flyget fullt ut betalat sina egna kostnader. Det anser inte jag att det gör. Det är nog väldigt få, framför allt inom den miljöpolitiska debatten, som anser att flyget betalar sina kostnader fullt ut.

Anf. 10 LENNART FREMLING (fp) replik:

Fru talman! Om Elisa Abascal Reyes i debatten är ute efter att skjuta in kilar mellan de borgerliga partierna inför en eventuell regeringspolitik är hon fel ute. I grundläggande frågor har vi en tillräcklig samsyn. Jag har i mitt anförande understrukit att det är viktigt att konsumenten har sitt fria val. Individens fria val är viktigt för oss. Då är ekonomiska styrmedel som sätts till rätt belopp också viktiga.

Vi vill också ha avreglering och konkurrens för att få effektivitet inom transportsektorn. Moderaterna har också här talat om att man vill internalisera de externa kostnaderna. Jag tror att detta ger en tillräcklig samsyn.

Visst är vi olika partier och har något olika ställningstaganden i olika frågor. Det framgår också av betänkandet.

Däremot måste jag säga att min övertygelse är att Miljöpartiets samlade politik skulle vara till nackdel även för miljön, bl.a. genom att man inte utnyttjar de möjligheter till samarbete som man har genom medlemskapet i Europeiska unionen, EU.

Anf. 11 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Först av allt hoppas jag att Lennart Fremling har noterat att Miljöpartiet faktiskt har ett konkret yrkande när det gäller Europeiska unionen, nämligen att det skall bli möjligt för ministerrådet att införa majoritetsbeslut vad gäller miniminivåer för miljöskatter. Då var den saken avklarad.

Vidare tycker jag att det vore bra att uppehålla sig kring det konkreta exempel som jag har tagit upp. Tom Heyman hävdar att flyget har betalat sina kostnader fullt ut. Hävdar Folkpartiet samma sak? I så fall, på vilken grundval?

Lennart Fremling säger att jag är helt fel ute när jag försöker slå in kilar, som han säger, mellan de borgerliga partierna. Jag antar i så fall att

Anf. 12 LENNART FREMLING (fp) replik:

Fru talman! Det är i och för sig bra om Miljöpartiet tycker att man inom EU skall ha majoritetsbeslut om miljöskatter. Det betyder att Miljöpartiet i den frågan är berett att gå till större grad av överstatlighet inom EU. Annars får man ju höra att Miljöpartiet t.o.m. vill att vi skall utträda ur EU och inte samarbeta på det sättet. Jag tycker att det är ganska motstridigt. Jag är alltså övertygad om att det totalt sett skulle vara till nackdel för miljön med Miljöpartiets samlade politik.

Jag kan tyvärr inte gå in och göra en exakt kalkyl över flygtrafikens kostnader. Det är en sak som man får sätta sig ned och diskutera mer i detalj. Jag är inte beredd att gå in på de frågorna nu.

Anf. 13 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Europeiska unionen är en odemokratisk organisation som Miljöpartiet inte ville stödja. Däremot är det en verklighet som vi befinner oss i just nu, och att införa en miniminivå är inte den grad av överstatlighet som inkräktar allvarligt på medborgarnas rätt till självbestämmande i den ekonomiska politiken.

När det gäller flyget behöver jag knappast tala om för Lennart Fremling, som är en mycket väl påläst trafikpolitiker, att flygbränslet inte har någon miljöbeskattning.

Anf. 14 MATS ODELL (kd):

Fru talman! Det är en stor trafikpolitisk dag i dag. Hela mandatperiodens trafikpolitik skall i dag diskuteras och avgöras. Det har varit så under den här mandatperioden att varje förslag, varje initiativ, varje kritik av regeringens trafikpolitik har avvisats i väntan på propositionen med anledning av Kommunikationskommitténs betänkande. Mycket tycker jag talar för att den här strategin kommer att bli en västgötaklimax av sällan skådat slag. Regeringen Perssons trafikpolitik bidde också en tumme.

Regeringen bestämde sig i början av mandatperioden för att lägga alla äggen i samma korg. Hela trafiksektorns samtliga problem och utmaningar skulle utredas av en enda kommitté, Kommunikationskommittén eller KOMKOM, som den populärt kom att kallas.

Jag har i åtskilliga sammanhang hävdats att den här tanken är feltänkt från början till slut. När jag läste direktiven till KOMKOM stärktes den misstanken. I dag, med trafikutskottets betänkande nr 10 i handen, har vi svart på vitt på att så var fallet.

Under förra mandatperioden genomfördes en mängd strukturella reformer på trafikpolitikens område. Gamla monopolmarknader avreglerades under högljudda protester från socialdemokraterna. Det har inte på något sätt hindrat kommunikationsministern från att i dag, inte minst i internationella sammanhang, berömma sig av Sveriges framgångar på de här marknaderna med hänvisning till just de avregleringar som hon själv med näbbar och klor tidigare bekämpade. Men hon hade ju på den tiden betydligt mer pengar till investeringar än den dåvarande regeringen.

*Fel! Okänt
växelargument.*

Investeringsnivån i trafikens infrastruktur tredubblades nästan under den förra mandatperioden. Den dåvarande oppositionen, nuvarande regeringen, tyckte att det var på tok för litet, så man höjde budet för den tioåriga ramen med 55 %, från den dåvarande regeringens 100 miljarder till 155 miljarder. Samtidigt, fru talman, röstade man i denna kammare nej till budgetsaneringsåtgärder på 61 miljarder kronor under den mandatperioden.

När man så en måndagsmorgon i september 1994 vaknade upp med regeringsmakten i knät gällde det alltså att hitta en ideologisk överbyggnad för en helomvändning och en ordnad reträtt från överbudet på investeringsramen för den kommande planeringsperioden.

Jag tycker inte att det är en särskilt djärv hypotes att det var ungefär så här som tanken på KOMKOM föddes, dvs. en hyfsat lång utredningsperiod, där de ekonomiska realiteterna i kombination med en dos miljöargument skulle hinna sjunka in och kyla av känslorna och bädda för en rejäl reträtt från oppositionstidens överbud på investeringssidan. Effekten av denna uppskovspolitik, där allt skulle utredas och inget beslutas, har blivit att i praktiken ingenting har hänt under hela mandatperioden i väntan på dagens proposition och trafikutskottets betänkande nr 10.

När man så tar del av de föga revolutionerande förslagen, och när vi i dag ungefär en vecka före sista plenum under denna mandatperiod skall fatta beslut, inser man att det handlar om en förlorad period för svensk transportpolitik. De principer som slås fast i betänkandet följs omedelbart av en rad undantag.

De mål och etappmål som sätts upp visar sig ofta vara väldigt svåra att uppnå i ett kort perspektiv. De flesta åtgärder av obehaglig – skattehöjande – karaktär visar sig i varje fall inte vara möjliga att föreslå före riksdagsvalet i september.

Att oppositionen är kritisk kan man förstå, men man måste också konstatera att inte ens trafikutskottets majoritet kan hålla tillbaka en betydande syrlighet mot regeringen i sin text.

När man i dag lyssnar till Socialdemokraternas tilltänkta stödpartier förstår man att det här stoppet, det korta perspektivet när det gäller skattehöjningar, handlar om ungefär den tidpunkt när vallokalerna har stängt den 20 september i år. Jag förstår att då uppstår det långsiktiga perspektivet, där det är möjligt att genomföra de skattehöjningar som nu inte är möjliga. När vi lyssnar på de tilltänkta stödpartierna Miljöpartiet och Vänsterpartiet hör vi att deras inlägg fokuseras på att det nu handlar om kraftfulla skattehöjningar för vanliga människor och för näringslivet.

Det skulle vara intressant om kommunikationsministern senare kunde utveckla vad hon tror om den regeringsförhandling som Socialdemokraterna ser fram mot med de här två stödpartierna, vad det kommer att innebära vad gäller skatterna för transporter i Sverige framöver.

Fru talman! Det som i stället för propositionens ofullgångna principlöshet skulle krävas är att regeringen överger sitt hårdnackade motstånd mot att driva på inom EU för att åstadkomma en möjlighet att med majoritetsbeslut kunna fatta beslut om miniminivåer på miljöskadliga utsläpp.

Här har ju t.o.m. det EU-negativa Miljöpartiet insett att EU är det verktyg vi har för att kunna hejda trafikens skadeverkningar på miljön. Koldioxidproblemet är ett globalt problem. Det går inte att lösa det ge-

nom att man ensidigt skattar ihjäl svenska trafikanter. Det finns faktiskt en ganska omfattande trafik i resten av EU som påverkar samma ozon-skikt som de svenska trafikanterna. Där är vi med, med beslutanderätt, och vi har möjlighet att påverka.

Om regeringen tar växthuseffekten på allvar borde man alltså dels tänka om när det gäller motståndet mot majoritetsbeslut för miniminivåer på miljöskadliga utsläpp, dels inställa snabbstoppet av Barsebäck, som kommer att innebära en enorm ökning av koldioxidutsläppen i Sverige.

Vi kristdemokrater inser att den positiva välfärdsutveckling som vårt land fått uppleva mycket nära hänger ihop med ökad handel och ökade transporter, särskilt som Sverige är ett litet land långt borta från våra viktigaste exportmarknader och med stora avstånd inom landet. Vi tycker att såväl Kommunikationskommittén som regeringen kraftigt har underskattat näringslivets transportbehov, samtidigt som både sysselsättningseffekter och ekonomiska tillväxtfaktorer av transportsystemets funktion saknas i analysen.

Kommunikationer är ju helt avgörande för enskilda människors och familjers välfärd, för möjlighet till arbetspendling och för möjligheten att kombinera en bra boendemiljö med en bred arbetsmarknad. Vi har också i vår motion pekat på att de funktionshindrades behov måste tillgodoses på ett bättre sätt än hittills.

Vi anser att transportpolitiken måste inriktas på att skapa ett kundorienterat, snabbt och effektivt transportsystem, som ger en klar konkurrensfördel för svenskt näringsliv och svensk sysselsättning. Nuvarande politik verkar ibland närmast vara inriktad på motsatsen, t.ex. när man jämför de mycket höga kostnader som svensk åkerinäring drabbas av jämfört med deras europeiska konkurrenter, med avsevärt mindre avståndshandikapp än vad svenskt näringsliv har att kämpa med.

Om man skall härleda några effekter av beskattningen av svensk åkerinäring är det möjligtvis en onödigt hög arbetslöshet inom denna näring. Men jag tror, fru talman, att vi måste koncentrera mer av den svenska regeringens insatser på en harmonisering och se till att också trafiken inom EU, åkerinäringen inom hela det europeiska området, åtminstone kommer upp i miniminivåer på utsläppen, och inte ensidigt koncentrera oss på att beskatta den svenska verksamheten.

När det gäller enskilda människors och familjers berättigade efterfrågan på arbets- och rekreationsresor måste vi se till att de kan lösas till rimliga kostnader. Det är alltså dags att utnyttja EU-medlemskapets möjligheter.

Vi menar också att varje transportslag måste behandlas likvärdigt i förhållande till sina kostnader och intäkter, så att varje transportslag får likvärdiga villkor i förhållande till den internationella konkurrensen på transportområdet.

För att klara detta, fru talman, krävs faktiskt fortsatt avreglering och full konkurrensutsättning inom samtliga trafikslag. Vi måste också satsa mer på elektroniska trafiksystem för effektivare trafikledning, bättre miljö och säkerhet och ett bättre kapacitetsutnyttjande. Därför måste det också till en ökad marknadsstyrning via skatter och avgifter som relateras till utnyttjandet av infrastrukturen.

Det viktigaste miljömålet är, som sagt var, att komma till rätta med växthusgaserna. Då måste alla länder ta ansvar för att hejda utsläppen av koldioxid både inom energiproduktionen och i transportpolitiken.

Vi delar naturligtvis grundidén bakom nollvisionen. Men det är, fru talman, ganska beklagligt att regeringen har varit så senfärdig att komma till skott med försök med alkoholås. En helt obegriplig senfärdighet och beslutsångest har i över två år försenat en angelägen teknik, som bevisligen kan nedbringa det stora antal olyckor som är relaterade till alkohol.

Fru talman! Jag står naturligtvis bakom samtliga reservationer med kristdemokratiska förtecken, men för att spara tid yrkar jag i dag bifall till reservationerna nr 1 och nr 55.

Anf. 15 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Mats Odell försöker reta gallfeber på Miljöpartiet genom att kalla oss stödparti, och till viss del lyckas han.

Innan jag går vidare vill jag tacka Mats Odell. Utan honom hade jag inte stått här i dag. Det var nämligen hans gärning som kommunikationsminister som fick mig att bli transportpolitiskt intresserad, eftersom jag hade ett starkt miljöengagemang. Tack, Mats Odell!

I övrigt vill jag säga att vi accepterar ett visst samarbete inom Europeiska unionen, som den realitet vi i dag har. Men vi skall inte heller glömma att dåvarande EG-kommissionen själv har fastslagit i en rapport att det största miljöproblemet till följd av den inre marknaden är de ökade vägtransporterna.

Om vi skall gå tillbaka till att tala om stödpartifrågan kan jag säga att vi till stora delar instämmer i regeringens övergripande skrivningar. Det var vi mycket tydliga med att framföra. Men jag vill också påpeka att vi har fogat 22 reservationer till betänkandet. I grunden står vi för en ganska annorlunda trafikpolitik i förhållande till regeringens, vilket säkert framgår för de flesta.

Kristdemokraterna gör ett slags förvalsinsats när man skrämmer väljare genom att kalla Miljöpartiet för skattehöjarparti. Jag vet att Mats Odell, som sitter i finansutskottet, mycket väl är medveten om att den skattepolitik som Miljöpartiet föreslår innebär skatteväxling. Det innebär att vi också föreslår skattesänkningar på en rad områden. Att säga att Miljöpartiet är ett skattehöjarparti är helt enkelt ett billigt valknep.

Anf. 16 MATS ODELL (kd) replik:

Fru talman! Jag är naturligtvis glad om jag har kunnat bidra till att Elisa Abascal Reyes valde att bli riksdagsledamot. Det skulle vara intressant att veta vad det är som gör att hon nu tänker sluta som riksdagsledamot och vem som har åstadkommit detta.

Att vara stödparti är naturligtvis svårt, men såvitt jag förstår måste Göran Persson räkna med stöd av såväl Vänsterpartiet som Miljöpartiet om han skall kunna få ett regeringsunderlag under den kommande mandatperioden – om inte väldigt stora ytterligare förändringar äger rum i valmanskåren. Det är ett faktum att både Elisa Abascal Reyes och Hanna Zetterbergs anföranden koncentrerades kring hur snabbt och hur mycket man ville höja skatterna på trafikområdet. Det är bara den frågan jag ställer. Hur tänker ni er en regeringsförhandling?

Det skrivs i betänkandet att det är väldiga problem med att på kort sikt genomföra de stora skattehöjningar som Kommunikationskommittén föreslår. Jag tror ändå att man upphör att tänka kortsiktigt ungefär när vallokalerna stänger kl. 20 den 20 september. Sedan skall Ines Uusmann, om hon är kvar, och någon i Elisa Abascal Reyes ställe – hon är uppenbarligen inte kvar – t.ex. Birger Schlaug, sätta sig i en förhandling om detta. Det är ändå problemets kärna.

Anf. 17 ANDRE VICE TALMANNEN:
Replikskiftet gäller Elisa Abascal Reyes.

Anf. 18 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Om den situationen uppstår ser jag fram emot en väldigt spännande förhandling, eftersom vi uppenbarligen har samma principer som regeringen. Men jag tror att det är en diskussion som Mats Odell får ta med kommunikationsministern. Vi har inget problem med att hävda vår integritet i skattepolitiska och miljöpolitiska frågor.

Anf. 19 MATS ODELL (kd) replik:

Fru talman! Det är just det senare som oroar mig. Jag tror att ni kommer att vara i en utpressningssituation gentemot den socialdemokratiska majoritet som, vilket Gud förbjude, skulle kunna utkristallisera sig efter valet.

Anf. 20 HANNA ZETTERBERG (v) replik:

Fru talman! Mats Odell! Om jag inte missminner mig har Kristdemokraterna precis som de flesta andra partier pratat om någon form av skatteväxling som en princip för det svenska samhället. Där tror jag att vi är eniga. Vi skall höja skatterna för miljöbelastande verksamhet och sänka andra skatter som är mindre miljöbelastande, t.ex. skatter på arbete. Det totala skatetrycket ökar därmed inte.

Mats Odell gick in ganska tydligt på hur viktigt det är att bekämpa växthuseffekten och koldioxidutsläppen. Den oron och den prioriteringen delar jag med Mats Odell. Frågan är bara hur vi skall komma till rätta med dessa problem.

Om vi tittar på Sverige ser vi att det är trafiksektorn som är huvudsvarig för koldioxidutsläppen. Jag tror inte att den avreglering som Mats Odell pratar så mycket om kommer att påverka trafiksektorn vad gäller t.ex. privatbilismen över huvud taget. Det gör mig litet orolig.

Därför vill jag i dagens debatt prata inte bara om de fina övergripande målen utan också om hur vi skall ta oss dit. En väg är faktiskt att börja diskutera bensinpriset. Jag tror att ett höjt bensinpris kan leda till väldigt många positiva saker. Det kan dels leda till att vi får en bättre utveckling av tekniken – vilket är helt nödvändigt för att vi skall få bensinsnåla bilar och bra motorer – dels till att vi utvecklar de alternativa drivmedlen, vilket jag också tror är en nödvändighet för den framtida utvecklingen. Jag tror också att vi kan påverka och förändra resmönstren positivt.

Det handlar om politiska värderingar och hur man vill göra. Att våga höja bensinskatten är naturligtvis inte den enda vägen att lösa de problem som vi har i trafiksektorn. Det är en konkret diskussion som jag tror att vi

måste ta om vi menar allvar med att nå de miljömål som vi diskuterar här i kammaren i dag.

Min fråga är hur Mats Odell har tänkt sig att minska transportarbetet. Hur har Mats Odell tänkt sig att den nya tekniken skall stimuleras och de alternativa drivmedlen komma in på marknaden?

Anf. 21 MATS ODELL (kd) replik:

Fru talman! Hanna Zetterbergs replik avslöjade precis det jag sade. Hon ägnar tiden åt att plädera för höjda skatter och vilka positiva effekter som kommer av detta. Hanna Zetterberg har tydligen inte lyssnat. Jag har talat om att vi inte kan lösa koldioxidproblematiken, som är global, genom att skatta ihjäl svenska bilister. De är ganska få i förhållande till vår yta. Vi skall utnyttja det medlemskap vi har i den europeiska unionen och där driva på och utnyttja den möjlighet vi har när vi sitter vid bordet. På så sätt kan vi få fram en ökning av minimiskatten för alla de tiotals miljoner bilar som finns på den europeiska kontinenten, Hanna Zetterberg. Det är ett recept på framgång. Det skulle inte vara framgångsrikt att ytterligare försämra svenska barnfamiljers möjlighet att sköta sin arbetspenning osv. i glesbygd.

Här tror jag att Vänsterpartiet, liksom Miljöpartiet, måste tänka om. Sluta upp med att kräva att Sverige skall lämna EU! Se till att ta till vara de positiva möjligheter som finns där i stället!

Anf. 22 HANNA ZETTERBERG (v) replik:

Fru talman! Jag tror att vi skall lämna diskussionen om EU därhän. Det Mats Odell har rätt i är att koldioxidutsläppen är en internationell fråga som vi inte kommer att lösa genom att bara lösa de problem som vi har i Sverige.

Det vi verkligen kan göra är att rensa framför egen dörr och föregå med gott exempel. Vi kan vara det land som driver teknikutvecklingen framåt. Det tycker jag att vi skall göra.

För att inte vulgarisera debatten, vilket är väldigt lätt hänt i en sådan här situation och vilket jag tycker att Mats Odell litet grand gör, upprepar jag frågan om hur vi skall nå målen om vi inte är beredda att över huvud taget diskutera bensinpriset.

För en barnfamilj eller för människor som bor i glesbygd är bensinen en stor kostnad. Vi har pratat om någon form av differentiering. Men för många människor handlar det inte bara om bensinpriset utan också om löneskillnader mellan kvinnor och män. Det handlar om låginkomsttagare. Det handlar om höginkomsttagare. Det handlar om postservice, osv. Det handlar om hur mycket man måste resa och om hur beroende man är av bilen. Jag tror att vi måste ta en diskussion om att förändra våra resmönster, så att vi blir mindre beroende av bilen och på så sätt kan lösa både miljöproblem och ekonomiska problem.

Jag vill också påpeka för Mats Odell att Vänsterpartiet i detta betänkande tar upp mycket om t.ex. vad EG-kommissionen har sagt och om vad EU-parlamentet har drivit för krav när det gäller minskad bensinförbrukning osv. Vi tycker att det är positiva exempel. Vi menar att regeringen borde ta efter och vara pådrivande i EU.

Precis som Miljöpartiet vill vi egentligen lämna den europeiska unionen därför att den är odemokratisk osv., men nu är vi där och nu får vi göra det bästa av situationen. Ett sätt att göra det bästa av situationen är naturligtvis att driva kravet på ökad utveckling av tekniken och bättre drivmedel för bilar också inom EU.

Anf. 23 MATS ODELL (kd) replik:

Fru talman! Såväl Hanna Zetterberg som Elisa Abascal Reyes har ett problem här. Ni talar för effektiva åtgärder för att minska utsläppen.

Anf. 24 ANDRE VICE TALMANNEN:

Nu gäller repliken Hanna Zetterberg.

Anf. 25 MATS ODELL (kd) replik:

Fru talman! Då inskränker jag mig till att säga att Hanna Zetterberg har ett problem. Jag vet flera som har det, men jag skall inte nämna deras namn just nu. Problemet är att ni vill höja skatterna i Sverige för att minska koldioxidutsläppen.

Om vi tittar i den senaste prognosen från Energimyndigheten om utsläppen ser vi att trafiken har ökat sina koldioxidutsläpp med 2 miljoner ton från början av 90-talet. Hela trafikökningen har varit 2 miljoner ton från början av 90-talet. Enbart stängningen av Barsebäck beräknas enligt Energimyndigheten ge 1,2 miljoner ton ytterligare koldioxidutsläpp under 1999. Här är Hanna Zetterbergs trovärdighetsproblem.

Anf. 26 JARL LANDER (s):

Fru talman! Då är det återigen dags att fatta ett stort övergripande transportpolitiskt beslut. Historiken fick vi förut av Lennart Fremling när han pratade om både 1963, 1969, 1976 eller 1979, 1988 osv. Han jämförde Ullstens 1979 med socialdemokratins 1988 och tyckte att de var likvärdiga. Men han sade att Folkpartiet ändå hade en mängd olika reservationer, så jag undrar vad som var likvärdigt i detta. Det kanske var samma likhet som vi i debatten har hört finns mellan moderater och folkpartister vad gäller flyget osv.

Fru talman! Jag och vi socialdemokrater tyckte att 1988 års beslut var bra. Det var ett framåtsyftande och mycket bra beslut. Vad vi från socialdemokratiskt håll nogsamt underströk var att besluten måste följas upp. Vi försökte under dåvarande mandatperiod, när Mats Odell var kommunikationsminister, få till stånd en utvärdering och uppföljning av 1988 års beslut, men det blev ingen. Så jag skulle vilja börja detta anförande med att säga tack till kommunikationsminister Ines Uusmann för att hon gjorde det möjligt att få till stånd en utvärdering genom att tillsätta Kommunikationsutredningen. Vi har nu fått ett bra och genomarbetat förslag för att fatta ett nytt beslut om transportpolitiken framdeles.

Fru talman! Propositionen *Transportpolitik för hållbar utveckling*, som vi nu behandlar, är det förslag som vi efterlyst en längre tid. Materialet är omfattande, då det omsluter hela kommunikationssektorn. Det handlar om både övergripande mål och delmål inom transportpolitiken för miljö, trafiksäkerhet, transportkvalitet och om regionala utvecklingsfrågor. Det handlar också om de olika transportsättens förutsättningar

*Fel! Okänt
växelargument.*

likväl som sektorsövergripande frågor. Inte minst handlar det om anpassningar till Europa och framtida forskning inom transportsektorn. Detta gör att jag inte kan behandla hela utskottsbetänkandet i detta anförande och inte svara på alla de frågor som meddebattörerna har väckt. Jag kan inte heller kommentera alla de 75 reservationer som finns till betänkandet, utan jag skall försöka inrikta mig på en del frågeställningar i betänkandet. Jag har, fru talman, anmält 15 minuter till talarlistan för mitt manus, som jag skall försöka att följa något så när.

Först några kommentarer kring de olika målgrupperna med vinkling till en del reservationer, och först då tillgänglighetsmålet och vikten av att kollektivtrafiken anpassas till de funktionshindrade och till de unga i samhället, till barnen. Det bör nu finnas goda förutsättningar för sådan anpassning genom det beslut som riksdagen fattade förra året. Det innebär ytterligare 1,5 miljarder i stimulansbidrag till läns huvudmännen för anpassning av kollektivtrafiken och miljön runt kollektivtrafikanläggningarna för att de funktionshindrades förutsättningar skulle förbättras. Jag förutsätter att Vägverket som sektorsmyndighet här har ett sådant regelverk att det är praktiskt möjligt för läns huvudmännen att få del av detta anslag och kunna använda medlen till det som de är avsedda för. Utskottet säger vidare i betänkandet att vi förutsätter att det ingår i sektorsansvaret att barnens behov bättre tillgodoses vad gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Nästa delmål är transportkvaliteten. Det är bara att konstatera att i ett land som vårt blir vägnätet aldrig färdigbyggt. Långa avstånd, vinter, kyla och glest befolkade bygder gör att t.ex. tjälsäkrade vägar med god ytstandard alltid kommer att vara efterfrågade. Därför är det viktigt att minst de satsningar görs på vägnätet framdeles som riksdagen fattade inriktningsbeslut om förra våren. Det är framför allt av regionalpolitiska skäl viktigt att det arbete som nu påbörjats med att tjälsäkra det glesare vägnätet fullföljs. Höjd axellast och utökad lastprofil för järnvägstransporter är också ett bra sätt att öka transportkvaliteten. Sådana beslut bör alltså ligga fast.

Trafiksäkerhetsmålen är vi i princip överens om i trafikutskottet, så den frågan kan jag släppa. Däremot har vi litet olika uppfattningar om ett annat målområde, och det gäller miljömålen. Utskottsmajoriteten har ställt sig bakom regeringens förslag till att det långsiktiga målet skall vara att transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas, säger vi också i betänkandet.

Jag kan inte se hur detta skiljer sig från de förslag som Vänstern och Miljöpartiet för fram i sina reservationer. Men, fru talman, det är väl så, som en del har påpekat, att det är val i höst också. Oavsett vad majoriteten hade skrivit i det här fallet, skulle vissa ha velat överglänsa när det gäller miljömålen.

Det femte delmålet i propositionen handlar om regional utveckling. Jag vill kort säga att här måste det komma fram metoder och mätningar för en skyndsam utveckling.

Det är vidare av vikt att vi blir medvetna om vilka merkostnader som vi var och en åsamkar samhället när vi väljer att transportera oss själva eller gods. Här finns ett principresonemang i propositionen om olika

former av skatter och avgifter inom trafiksektorn totalt sett. Vi har ännu inte alla parabler som behövs för att kunna jämföra t.ex. bilkostnader i glesbygd med motsvarande kostnader i storstad eller liknande transportkostnader. Det pågår ett antal olika utredningar som förhoppningsvis skall bli klara framåt höstkanten – långt efter valet, Mats Odell. Utredningsförslagen kommer icke att presenteras måndagen den 21 september, utan förslagen kommer framåt höstkanten. De handlar bl.a. om trafikbeskattning, diesel- och bensinbeskattning. Därför finns det inga konkreta förslag i betänkandet angående differentierade avgifter, skattehöjningar på drivmedel, vägavgifter eller liknande, bortsett från på en punkt som gäller vägtrafikskatten för bussar, som jag ber att få återkomma till litet senare.

Jag vill dock redan nu påpeka att utskottet gör ett tillkännagivande till regeringen i frågan om dieselbeskattningen. Det gäller förslaget om dieselskatt för tågdrift, som fanns med i propositionen. Trafikutskottet har här kommit till samma slutsats som skatteutskottet gjorde i sitt yttrande till trafikutskottet, nämligen att det finns anledning att denna fråga bereds ytterligare och att det förslagsvis sker inom ramen för Trafikbeskattningsutredningen. Det finns alltså inget förslag om dieselskatt för järnvägsfordon i utskottsbetänkandet.

Vad sedan gäller EU-samarbetet vill jag bara kort nämna vad vi säger om vikten av harmonisering av såväl gummihjulstransporterna som stål-hjultrafiken. Vi säger i betänkandet att regeringen måste kraftfullt verka för att svenska åkare och svenska transportörer får likvärdiga villkor med övriga Europas åkerinäring. Svensk industri måste på grund av de långa avstånden få tillgång till transportkorridorer, snabba sådana dessutom, för att vår exportindustri inte skall slås ut på grund av dyra transportkostnader. Utvecklingen av nord-sydliga transportkorridorer är, som jag ser det, en av de viktigaste EU-frågorna inom transportpolitiken.

En annan viktig fråga, fru talman, är kollektivtrafiken. Ansvaret för den ligger fast. De nuvarande trafikhuvudmännen är de som är bäst lämpade att sköta det regionala resandet. Det finns dock ett visst glapp i kollektivresandet, och det är i den interregionala trafiken. För att lösa problemet föreslås i propositionen att en ny myndighet inrättas som skall kallas Rikstrafiken. Dess uppgift kommer att vara att verka för samordning och upphandling av viss interregional persontrafik. Om det blir en bättre samverkan mellan de olika regionerna och de olika trafikslagen, kommer det också att bli en mycket positiv utveckling av kollektivtrafiken. Det är nödvändigt om vi skall klara de målsättningar som jag tidigare nämnt: säkrare trafik, mindre utsläpp osv. Utskottsmajoriteten ser alltså mycket positivt på inrättandet av Rikstrafiken.

Vad som också är positivt är att den ekonomiska ramen för upphandling av interregional kollektivtrafik föreslås öka till 875 miljoner kronor. Hur denna ram sedan skall fördelas vid köp av järnvägstrafik, färjetrafik till Gotland, kompletterande flygförbindelser i Norrland osv. förutsätter vi att riksdagen får del av inför den kommande trafikupphandlingen, likaså riktlinjerna för verksamheten.

Merparten av den trafik som staten i dag upphandlar är järnvägstrafiken, som är olönsam men regionalpolitiskt viktig. I propositionen föreslås förbättrade förutsättningar för järnvägstrafiken genom sänkta banavgifter.

Med dagens mått mädd motsvarar sänkningen ca 355 miljoner kronor för persontrafiken och ca 335 miljoner kronor för godstrafiken.

Sänkningarna av banavgifterna gör, tillsammans med att SJ nu avlyfts kostnadsansvaret för det kapillära bannätet, att både SJ och andra järnvägsoperatörer får goda förutsättningar att utveckla bättre och smidigare transportlösningar för godskunderna. Det är till fromma för både näringslivet och sysselsättningen här i landet.

På persontrafiksidan betyder det också möjligheter att utveckla och förbättra kollektivtrafiken till gagn för resenärerna med kanske både bättre komfort och lägre priser, vilket ger fler resenärer, som följd. Det är, som jag sade förut, nödvändigt för att vi skall klara de övergripande transportpolitiska målen.

I övrigt ligger de målsättningar som riksdagen tidigare fattat beslut om fast vad gäller SJ:s verksamhet. Det blir ingen bolagisering om någon mot förmodan hade hoppats på det. Utskottsmajoriteten konstaterar vidare att det ännu inte gått nog lång tid för att man skall kunna utvärdera följderna av tidigare riksdagsbeslut om avreglering av viss trafik och om trafikeringens utformning samt av vad den nya tågtrafikledningen fått för inverkan på järnvägstrafiken.

Här förutsätter dock utskottet att regeringen inom ramen för den fortsatta uppföljningen av transportpolitiken återkommer till riksdagen med en närmare redogörelse för utvecklingen inom järnvägsområdet.

Vad som också är nytt i det här förslaget, om nu inte riksdagen går på fp-reservationen, är att SJ ges utvidgade möjligheter att agera på vissa internationella marknader, t.ex. att köra tåg över hela Öresundsbron.

Fru talman! Jag vill rikta en gratulation till de glesbygdskommuner, t.ex. min egen kommun upppe i norra Värmland, som ihärdigt hållit fast vid att bedriva flygtrafik i linjefart trots stora och dryga kostnader. Nu får vi ett beslut, om jag förutsätter att riksdagen antar utskottets förslag, som erkänner flyget som en del av kollektivtrafiken för de glesare delarna av landet. Genom förslaget att höja bidraget till de kommunala flygplatserna till 115 miljoner kronor skapas nu goda förutsättningar att bo kvar och verka i bygder som Norrlands inland och andra glest befolkade områden.

Det märkliga här är ju att moderaterna inte anser att det skall vara denna form av bidrag till kommunerna. Jag undrar bara vad deras kolleger ute i kommunerna tycker. Men det är väl som vanligt med moderaterna. De har en politik på riksnivå och en på kommunnivå.

Fru talman! Ytterligare ett område där konkreta förslag finns i betänkandet är busstrafiken – och i synnerhet den långväga trafiken, den som genomkorsar mer än en huvudmannaregion. Nu föreslås i propositionen att skadlighetsprövningen tas bort från den 1 januari 1999. Utskottet har kommit till samma resultat som regeringen; att detta kan komma att leda till sammantaget bättre trafikförsörjning. Utskottet ställer sig därför bakom förslaget från regeringen.

Det har ju visat sig att merparten av dem som i dag använder sig av långväga buss är grupper med inte alltför stort ekonomiskt utrymme. Ett bättre nät av samordnad långväga buss kommer därför med all sannolikhet att fånga upp nya målgrupper som tidigare inte haft ekonomi att kunna resa så mycket. Dessutom visar SIKAs beräkningar att en slopad skadeprovning för långväga buss har liten effekt på järnvägens konkurrenskraft.

Skadeprövningen kommer dock att kvarstå gentemot all, och jag vill verkligen poängtera *all*, den trafik som huvudmännen bedriver såväl på järnväg som med buss. Det är en något förändrad skrivning i betänkandets förslag till lagtext jämfört med propositionen som utskottet nu föreslår att riksdagen beslutar om. Utifrån detta behövs här inget tillkännagivande till regeringen.

För att något neutralisera bussens kostnader gentemot övriga trafikslag finns också i propositionen ett förslag som jag tidigare sade att jag skulle återkomma till, nämligen en höjd vägtrafikskatt för bussar. I dag är denna skatt orimligt låg, ca 1 500 kronor. Nu föreslås att den höjs till drygt 22 000 kronor för de största bussarna och att den utformas analogt med skatten för lastbilar.

Detta kommer att gälla alla bussar. Om inte en kompensation görs för bussar inom kollektivtrafiken försvåras möjligheten att utveckla denna. Det var ju litet av målsättningen i betänkandet att kunna utveckla kollektivtrafiken. I propositionen finns därför ett förslag om att kommuner och landsting bör kompenseras fullt ut för höjningen av fordonsskatten via återföring av skattemedel i det generella statsbidragssystemet.

Utskottsmajoriteten vill här markera vikten av att landsting och kommuner för medlen vidare till trafikhuvudmännen och att dessa i sin tur kompenserar trafikutövarna för de ökade kostnaderna. Det är som utskottet skriver: "en höjning av fordonsskatten på bussar får inte leda till att den lokala och regionala kollektivtrafikens förutsättningar försämras." Utifrån detta anser utskottsmajoriteten, likväl som skatteutskottet gjorde i sitt yttrande till trafikutskottet, att den planerade skattehöjningen för bussar *kan* genomföras.

Avslutningsvis, fru talman, vill jag säga några ord om alla de motioner som aktualiserar investeringar eller underhåll i särskilda projekt eller i särskilt utpekade delar av landet. Jag vill då erinra om planeringsprocessen. Vi har Vägverkets och Banverkets planeringsarbete och det inriktningsbeslut som vi fattade förra våren angående hur resurserna skulle fördelas för den nationella planeringen.

Utifrån detta finns bara att säga att de flesta motionsyrkandena gäller lokala och regionala frågor. Då blir det med nuvarande planeringssystem egentligen länsstyrelserna och eventuella regionstyrelser som i de flesta fall har att bedöma frågorna. Detta har lett fram till att alla dessa yrkanden i det här betänkandet har placerats i tabellform och avstyrkts.

Då skall jag redan här, fru talman, något kommentera vad Hanna Zetterberg tog upp. Hon undrade: När skall det då tas hänsyn till de målsättningar som vi nu beslutar om i planeringsprocessen? Mitt svar blir ju, Hanna Zetterberg, att det blir vid nästa planeringstillfälle.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till hemställan i trafikutskottets utmärkta betänkande 1997/98:10 i dess helhet och avslag i fråga om samtliga motioner.

Anf. 27 MATS ODELL (kd) replik:

Fru talman! Jag misstänkte ju i mitt inlägg att regeringens tilltänkta stödpartier skulle kräva kraftfulla skattehöjningar på trafiken i enlighet med vad man har sagt här i kammaren i dag. Och nu säger Jarl Lander att det inte alls är så att trafikbeskattningsutredningens betänkande skall

dimpa ned på valdagen – eller ens den 21 september. Det har jag aldrig föreställt mig.

Men jag skulle vilja fråga Jarl Lander om det här uttalandet är tänkt att lugna svenska folket på den punkten. Kommer betänkandet i tillräckligt god tid för att man skall hinna med de här skattehöjningarna till den 1 januari 1999 eller tror Jarl Lander att skattehöjningarna kommer att få vänta till den 1 juli 1999?

Anf. 28 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Någon spågubbe har jag aldrig varit. Jag kan inte sia om när olika saker kommer. Vad vi säger är att det nu pågår utredningar som behandlar den typ av beskattning som, vilket vi pratar om också i betänkandet, kan behövas för att få en annan form av styrning av trafiken. När sådana utredningar pågår säger vi: Låt oss avvakta utredningarna.

Förhoppningsvis skall utredningarna vara klara i oktober/november detta år. Vad som sedan händer – efter utredningarna – törs jag inte sia om, Mats Odell. Teoretiskt skulle det kunna hända att det kom ett förslag. Men jag kan aldrig drömma om att det skulle ha ikraftträdande den 1 januari 1999.

Anf. 29 MATS ODELL (kd) replik:

Herr talman! Det var nog ett besked som inte togs emot särskilt väl i det socialdemokratiska partihögkvarteret; att ikraftträdandet av skattehöjningen på trafikområdet möjligtvis kan hinnas med till den 1 januari 1999 men i värsta fall inte förrän den 1 juli 1999.

Anf. 30 LENNART FREMLING (fp) replik:

Herr talman! I början av sitt anförande uttryckte Jarl Lander att historiken i mitt anförande var oklar. Då skall jag upprepa och förtydliga historiken litet i sammanfattande form.

Trafikpolitiska beslut av principkaraktär har fattats 1963, 1979, 1988, och nu står vi inför ett principbeslut 1998. När jag refererade till att Folkpartiet hade reservationer t.ex. vid 1988 års beslut gällde det att de konkreta förslag som fanns i propositionen då inte ledde till att målen för trafikpolitiken skulle uppnås. Det betyder att principerna har varit bra men att genomförandet saknas.

I mitt anförande ställde jag två frågor, dels frågan vad det finns för underlag för att Rikstrafiken skall upphandla för just 875 miljoner kronor per år, dels frågan, som Mats Odell också var inne på, när riksdagsbeslut om den här trafikbeskattningsutredningen kommer. Jag hade snarare tänkt mig att det tar betydligt längre tid, dvs. att det kommer en utredning, att man sannolikt vill skicka ut den på remiss osv. och att det sedan kanske blir genomförande den 1 januari år 2000 eller något sådant. Men det vore intressant att höra Jarl Lander lägga ut texten litet mer kring detta, trots att han inte är någon spågubbe.

Om Jarl Lander dessutom kunde förklara varför Socialdemokraterna inte vill fatta majoritetsbeslut inom EU om koldioxidavgift vore det bra.

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 31 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Min kommentar vid inledningen av mitt anförande till Lennart Fremling angående 1988 års beslut var att både Lennart Fremling och jag i grunden tyckte att 1988 års beslut var bra. Men sedan lade Lennart Fremling till att folkpartisterna dessutom hade en lång rad olika reservationer, och då kunde det väl inte ha varit så bra? Men jag står fast vid att 1988 års beslut var bra. Det tyckte vi då. Men det fanns anledning att utvärdera det. Vi krävde utvärdering av företrädare i den regering som även Folkpartiet ingick i. Men vi fick inte någon. Nu har vi äntligen fått det, som jag sade. Och därför är det bra att vi har ett genomarbetat förslag. Men nu har vi inte ett tillräckligt genomarbetat förslag, utan det pågår fortfarande utredningar, bl.a. Trafikbeskattningsutredningen, som jag sade skall vara klar under hösten 1998.

Det är mycket riktigt att ett utredningsförslag som skall gå vidare till någon form av regeringsförslag och riksdagsbeslut naturligtvis måste ut på remiss.

Under riksdagens höstsessioner behandlar vi budgeten och inte t.ex. en sådan fråga som skulle kunna komma från en trafikbeskattningsutredning. Jag har därför mycket svårt att se att någonting av detta skulle kunna leda till förslag för riksdagen före den 1 januari 1999. Det betyder att det inte kan ske något före den 1 juli 1999. Om något förslag kommer med anledning av denna utredning kommer det senare.

När det gäller Rikstrafikens upphandling vill jag bara påminna Lennart Fremling om att önskemålet utifrån landet nog är att man hade den dubbla summan att upphandla olönsam trafik för.

Anf. 32 LENNART FREMLING (fp) replik:

Herr talman! Det som vi har sagt är att principerna och målen i 1988 års trafikpolitiska beslut var bra men att det praktiska genomförandet inte var tillräckligt. Man nådde inte målen, och man fullföljde inte principerna.

Angående upphandlingen är det mycket möjligt att man från många håll skulle vilja ha den dubbla summan, och det är ju därför som jag efterlyser vad det finns för underlag för att välja just detta belopp. Finns det någon ordentlig samhällsekonomisk utredning som pekar på vilken trafik som skulle behöva upphandlas?

Slutligen, om Jarl Lander kan förklara varför man inte vill ha majoritetsbeslut inom EU vore det bra.

Anf. 33 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Återigen vill jag beträffande 1988 års beslut säga att eftersom ni från början tyckte att beslutet var bra men att det inte nådde ända fram, var det synd att ni inte hjälpte till så att vi fick den utvärdering och den uppföljning som vi eftersträvade under er mandatperiod i regeringsställning 1991–1994. Vi blev tvungna att vänta tills vi äntligen fick en socialdemokratisk minister som tog tag i detta det första hon gjorde, så att vi nu har ett bra underlag på bordet.

När det gäller Rikstrafiken och kostnaderna för den, vet Lennart Fremling likväl som alla andra riksdagsledamöter att vi har ett budgetarbete varje höst då vi lägger fast ramar för olika utgiftsändamål. Vi vet

också, Lennart Fremling, utan att jag påpekar för mycket, att vi har ett visst problem i ekonomin i det här landet. Samtidigt har vi enorma önskemål utifrån landet om att vi skall leva upp till den målsättning som finns när det gäller köp av olönsam trafik, dvs. som inte är företagsekonomiskt lönsam men ändå motiverad. Balansen mellan dessa två måste sättas någonstans. Den har då landat på den nivå som vi för tillfället har. Dagens summa ligger, såvitt jag förstår, på ca 800 miljoner kronor totalt sett för all upphandling. Då är jag mycket tillfreds med att regeringen i förslaget säger att denna summa bör vara 875 miljoner kronor. Det är mycket bra för upphandlingen av olönsam trafik, vilket gör att de utsatta regionerna får bättre förutsättningar för kollektivt resande.

Anf. 34 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Herr talman! Jag har tre frågor till Jarl Lander. Den första är mycket övergripande, och de två andra är mycket konkreta.

Den första frågan är mycket enkelt formulerad. Tror Jarl Lander att dagens trafikpolitiska beslut kommer att leda till en bättre miljö i jämförelse med i dag? Jarl Lander får själv bestämma vilket tidsperspektiv som skall tillämpas.

Beträffande den andra frågan skulle jag vilja be Jarl Lander att slå upp s. 103 i betänkandet där utskottet angående sitt ställningstagande i frågan om Bromma skriver:

”Enligt utskottets mening måste ett ställningstagande till frågan om fortsatt verksamhet vid Bromma flygplats bygga på bl.a. två förutsättningar. För det första måste Stockholm som landets huvudstad tillförsäkras goda flygförbindelser. För det andra måste Arlanda flygplats kunna fylla sin funktion som nav i det svenska flygsystemet.”

Här nämns inte med ett ord miljöpåverkan, buller, boendesituation eller regionens egna krav. Då antar jag att dessa saker ingår i ”bl.a. två förutsättningar”.

Jag skulle vilja att Jarl Lander litet vidare utvecklade hur man ställer sig till dessa aspekter i förhållande till ett bibehållande av Bromma.

Den tredje frågan gäller att Miljöpartiet har begärt att barnperspektivet skall vara en del av det sektorsansvar som varje myndighet har vid trafikplaneringen. Kan jag i dag tolka utskottets text på ett sådant sätt att det kommer att vara så i framtiden?

Anf. 35 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Jag är självsäker, Elisa Abascal Reyes. Detta beslut kommer att leda till en bättre miljö inom transportsektorn. Det är bara så, om riksdagen beslutar i enlighet med regeringens och utskottsmajoritetens förslag och om vi efter höstens val, oavsett regering, följer de riktlinjer som finns i detta förslag.

När det gäller Bromma är det egentligen en fråga som Elisa Abascal Reyes skall ställa till företrädarna för den stad som vi nu befinner oss i. Allt som gäller Bromma vilar egentligen på förutsättningarna för hur stockholmarna kan lösa transporter till och från denna huvudstad. Vi socialdemokrater har länge sagt att vi anser att Bromma bör läggas ned. Flygplatsen ligger störande bullermässigt och miljömässigt olämpligt. Men samtidigt vet vi att det finns ett stort behov av att en stad av Stock-

holms storlek måste ha flygkapacitet i relativ närhet för att hela samhället skall fungera. Frågan ligger alltså på stockholmarnas eget bord om de vill, kan osv. ta bort Bromma som flygplats och i så fall ersätta den med någon annan lämplig flygplats i regionen. Men både Elisa Abascal Reyes och jag vet att det inte finns något politiskt parti i de närliggande kommunerna som är villigt att ha en flygplats i sin region.

Ute i landet, det vet vi, vill varje kommun ha en flygplats. Det är skillnaden mellan landsorten och storstaden. Jag tror att Elisa Abascal Reyes skall övertyga sina medarbetare och alla politiker i hennes egen valkrets. Då kan vi kanske lösa Brommaproblematiken.

Anf. 36 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Herr talman! Jag fick inget svar på min fråga om barnperspektivet.

Det är intressant att Jarl Lander lyfter fram betydelsen av stockholmarnas egen inverkan på beslutet om en avveckling av Bromma eller inte. Så läser man dock inte utskottets text och så har inte de signaler varit som socialdemokraterna på riksnivå tidigare sänt ut. Det finns alltså en diskrepans mellan vad man under det senaste året har hävdat i frågan om Bromma. Jag hävdar att det är skillnad mellan att ta hänsyn till vad som sägs här, att Arlanda flygplats kunde fylla sin funktion som nav i det svenska flygsystemet, och stockholmarnas behov av en bullerfri miljö och av bostäder t.ex. Det är upp till stockholmarna själva att avgöra vad som skall göras med den marken, tycker jag.

Jag är glad över att vi i dag har fått klarhet här, nämligen att det är hos stockholmarna som bollen ligger, inte hos t.ex. affärsresenärer från västra Sverige.

Anf. 37 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Jag börjar med barnperspektivet så att jag hinner med det innan det börjar blinka för mycket här och jag blir stressad av lampporna framför mikrofonen på mitt bord.

Jo, Elisa Abascal Reyes, jag anser, och jag tror att också utskottet gör det, att i sektorsansvaret för Vägverket ligger också det stora hänsynstagande som måste till för en sådan anpassning av kollektivtrafiken att även barnen, de mindre i samhället, har goda möjligheter att använda sig av detta trafiksätt.

Slutligen återigen några ord om Bromma. Historiskt sett har Socialdemokraterna fattat beslut om en nedläggning av Bromma flygplats. Men en minister som tillträdde 1991 ändrade på detta, tecknade nya avtal, har förlängt avtalet osv. Vi socialdemokrater anser att Bromma flygplats i princip borde läggas ned därför att den ligger på fel ställe. Men så länge vi inte har kompletterande möjligheter att från andra delar av landet flyga till huvudstaden måste, tyvärr, Bromma flygplats vara kvar. *Tyvärr*, säger jag, för jag skulle gärna ha sett att vi fick en flygplats i Stockholms närhet som ligger litet mera utanför än vad Bromma gör.

Anf. 38 TOM HEYMAN (m) replik:

Herr talman! Jag skall helt kort kommentera dels det som Jarl Lander berörde, dels den moderata inställningen till stöd till kommunala flygplatser. Vi tycker att det är fel väg att gå. Även vi inser – och det måste stå

fullt klart för Jarl Lander – att det på vissa trafiksvaga sträckor fordras ett skattemässigt stöd för att bosättning på de här platserna över huvud taget skall vara möjlig. Men den trafiken anser vi skall upphandlas i konkurrens. Dessutom skall det statliga stödet då utgå till trafikutövaren. Linjen mellan Östersund och Umeå är ett exempel vad gäller den inriktningen. Att ge kommunala stöd till flygplatserna innebär bara att man höjer den kommunala kostnadsnivån. Varför i Herrans namn skall vi ge stöd exempelvis till Skövde flygplats? Det finns inga regionalpolitiska skäl för det.

När det gäller busstrafiken välkomnar vi att man nu lyfter bort skadlighetsprövningsrekvisitet men vi tycker att man borde gå ännu längre. Inte minst i och med länsreformen har det blivit mycket stora län. Mitt hemlän omfattar numera halva västra Sverige. Det är alltså mycket stora områden där man har bytt ett tidigare statligt monopol mot, som det nu är, ett landstingsmonopol. Vi tycker att det ena är lika felaktigt som det andra. Därför menar vi att skadlighetsprövningsrekvisitet även skall upphävas för trafikhuvudmännen.

Anf. 39 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Jag förstår nog inte riktigt, men jag har tagit del av, hur moderater ofta funderar – är det så att kommuner och landsting har utgifter, betyder det med en gång ökade skatter. Men, Tom Heyman, i t.ex. den kommun som jag kommer från, Torsby kommun i norra Värmland, har vi linjefart med flyg tack vare att kommunen så att säga har kostat på sig en något så när hyfsad flygplats. Generellt statsbidrag skulle nu alltså ges till de kommuner som har flygplatser.

Det handlar inte om statsbidrag till flygtrafiken. Den får, som Tom Heyman säger, också bedrivas i konkurrens och under de förutsättningar som olika flygföretag har. Det handlar i stället om stödet ut till kommunerna. Det betyder att en kommuns ytterligare kostnader för sådant här kan lindras genom detta statsbidrag. Därmed bidrar vi till bättre förutsättningar för näringsverksamhet, sysselsättning och allt som har med rekreationsresande att göra ute i de glesare kommunerna. Därför anser jag att det är värdefullt med ett sådant här bidrag. Jag är tacksam för att det nu föreligger ett förslag som, om det genomförs, betyder att vi höjer bidraget till 115 miljoner kronor.

Herr talman! Tom Heyman säger ... Jag tappade bort vad jag skulle säga när lamporna på mitt bord började blinka, så jag låter Tom Heyman få ordet.

Anf. 40 TOM HEYMAN (m) replik:

Herr talman! Låt mig inleda med det som Jarl Lander tappade bort så att han kan fundera på det. Det handlar om skadlighetsprövningen och om slopandet av denna även när det gäller länshuvudmännen.

Beträffande stöd till kommunala flygplatser är erfarenheten, tämligen generellt, att ger man statliga stöd så har den generella kostnadsnivån en tendens att stiga. Det är inte längre riktigt lika intressant att driva effektiva verksamheter eftersom andra i alla fall står för kostnaden.

Frågan om bussbeskattningen har berörts här. Eftersom det sitter en utredning som närmare tittar på vägtrafikbeskattningen, speciellt för bussar, tycker vi att det vore rimligt att härleda den frågan till sittande

utredning i stället för att nu komma med ett plötsligt beslut utan att det finns ett bättre underlag än det som sägs i detta betänkande.

Man vill ju ändå inte fullt ut fatta ett beslut. Vissa bussar skall beskattas hårdare, medan andra inte skall beskattas. Man kommer alltså med en konstig konstruktion för hur länshuvudmännen skall kompenseras för den busstrafik som de själva hanterar. Det här blir rörigt och oklart. Antagligen blir det också i slutändan fel. Därför tycker vi att sittande utredning borde ta ett samlat grepp i frågan.

Anf. 41 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Det är säkrast att jag börjar med det som jag tidigare tappade bort, nämligen skadlighetsprövningen. Det är väl ändå så, Tom Heyman, att vi bägge vill slå vakt om att de skattepengar som finns i samhället används på bästa möjliga sätt. Till stor del bedrivs ju kollektivtrafiken lokalt och regionalt med hjälp av skattemedel. Därför tycker vi att det finns anledning att slå vakt om kollektivtrafiken, för det är den trafik som samhället har ansett är nödvändig i regionen. Således bör en skadlighetsprövning testas mot den trafiken, oavsett om den är spårbunden eller om den är gummihjulsbunden. Vi föreslår alltså att riksdagen fattar beslut om att skadlighetsprövningen skall vara kvar gentemot trafikhuvudmännens trafik.

Att kommunerna skulle slarva med hanteringen av pengar på grund av att de får statsbidrag är något som jag inte tror på, Tom Heyman! Jag tror mera på de lokala politikerna ute i landstingen och kommunerna. Jag tror inte att de nonchalerar några kostnader utifrån om de har fått statsbidrag eller inte. Däremot kan man kanske förverkliga ytterligare någon sak ute i glesbygden genom att kommunen får statsbidrag. Jag tycker att det för oss samlat borde ligga i vårt intresse att hjälpa till när det gäller att med statliga medel fördela inkomster och utgifter på ett rättvisare sätt så att även glesa bygder får möjligheter till flygplatser.

Slutligen till bussbeskattningen, Tom Heyman. Egentligen skulle man ha kunnat göra som Tom Heyman säger. Men vi är ändå överens om att vägtrafikskatten för bussar är oförskämt låg i dag. Det finns ett utrymme som inte kommer att påverka trafik, resande eller någonting annat. Därför kan vi fatta det beslut som nu ligger på riksdagens bord.

Anf. 42 HANNA ZETTERBERG (v) replik:

Herr talman! Jag vet inte om Jarl Lander missförstod mig eller om jag missförstod Jarl Lander när det gäller de övergripande målen. Min fråga handlar inte om när vi skall besluta om nya mål. Den handlar om när vi skall förverkliga de mål som vi i dag beslutar om. Då är det inte riktigt ett svar att säga att vi skall göra det nästa gång vi fattar beslut om nya övergripande mål. Då blir det ju fel. Jag upprepar därför frågan.

Jag vill också uppmärksamma att det blir en ännu mer absurd situation om vi vid nästa tillfälle när vi skall besluta om nya övergripande mål gör samma misstag som vi gjorde den här gången, nämligen att vi börjar med ekonomin och fördelningen av pengarna innan vi har diskuterat målen. Då hamnar vi i samma knipa igen. Vad tänker Jarl Lander göra för att vi inte skall hamna i samma situation vid nästa tillfälle när vi återigen skall diskutera de övergripande målen?

*Fel! Okänt
växelargument.*

Men framför allt: När skall vi förverkliga de övergripande mål som vi i dag beslutar om?

Anf. 43 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Egentligen skulle man kunna säga att målstyrning, inriktningsbeslut och anslag till olika investeringar är som diskussionen om hönan och ägget; det går runt hela tiden. Först har man en höna, sedan ett ägg och sedan en ny höna av ägget och ett nytt ägg av hönan.

Samma sak här. Vi beslutar nu om transportpolitiska målsättningar som kommer att gälla vid nästa beslutstillfälle angående inriktningen av hur de nationella medlen skall fördelas ute i samhället. Nästa gång vi fattar ett beslut som handlar om fördelning av medel har vi alltså att ta hänsyn till de målsättningar vi nu har beslutat om.

Om jag sade på något annat sätt från talarstolen förut beklagar jag det. Jag hoppas att det här är tydligt nog. Nu beslutar vi om mål, nästa gång beslutar vi om medlen. Och då skall medlen fördelas utifrån de målsättningar vi har antagit.

Anf. 44 HANNA ZETTERBERG (v) replik:

Herr talman! Man kan ju tycka att det här är att peta i petitesser. Men jag tycker inte det. För ett drygt år sedan pratade vi här i kammaren om fördelningen av ekonomiska resurser till olika delar i transportsektorn. I den diskussionen var det mycket som vi avsgod med hänvisning till att vi nu i dag skall besluta om de övergripande politiska målen. Samtidigt avslår vi i dag en hel del, t.ex. motionskrav, med hänvisning till att de ekonomiska resurserna redan är fördelade och att vi därför inte har någon möjlighet att förändra situationen.

Den här perioden och den fördelning vi har gjort sträcker sig över tio år. Jarl Lander pratar om hönan och ägget. Jag vill inte prata om hönan och ägget. Jag tror nämligen inte att det är så. Jag tycker att man skall börja med att diskutera de övergripande politiska målen. Sedan får man titta på vad det är för ekonomi vi har tillgång till, och därefter får man fördela de ekonomiska resurserna utifrån de övergripande målen.

Jag tycker faktiskt uppriktigt sagt – och det har jag sagt många gånger här i kammaren – att vi har bakbundit oss själva i den här diskussionen. Det tycker jag är mycket olyckligt. Dessutom förvärras situationen av att betänkandet vi diskuterar i dag innehåller så litet av konkreta förslag på hur vi hade tänkt oss att uppnå målen. De är viktiga, även om de är övergripande.

Jag är rädd för att det här kommer att skada trafikpolitiken och att det inte är som Jarl Lander sade tidigare. Han var säker på att det kommer att gynna t.ex. miljöfrågorna. Jag är rädd för att så inte kommer att vara fallet.

Anf. 45 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Jodå, Hanna Zetterberg, jag är övertygad om att det kommer att gynna också miljömålen om vi vid nästa planeringstillfälle tar hänsyn till de målsättningar vi nu lägger fast med det här betänkandet.

Att besluta om planeringsperioder på tio år är nödvändigt för att vi skall kunna ha en lång framförhållning, för att stora tunga projekt skall kunna planeras.

Men vi gör ju i princip en omplanering varje budgetår. Vi gör också omplaneringar i princip vart tredje år. Det gör att det finns möjlighet framöver att vid fördelningen av medlen ta hänsyn till de målsättningar vi nu fattar beslut om. Att vi vid inriktningsbeslutsdebatten som vi hade i våras inte kunde ta ställning till sådana saker som hade med målsättningar att göra berodde på att vi då väntade på det här betänkandet och den här propositionen från regeringen. Då blev det så att vi bara kunde fördela vissa medel, och så fick vi bordlägga andra frågor.

Nu vänder vi på det. Nu fattar vi de här besluten, och så bordlägger vi i princip alla önskingar om medel till regionala och lokala projekt. Jag tycker att det är en naturlig form att först besluta om målen och sedan medlen. Det blir ju på det sättet.

Men ibland väntar vi på ett nytt målbeslut, och då ser det ut som om vi beslutar om medlen före målen. Men det är ju inte riktigt. Vi har alltid någon form av mål även före den medelsfördelningen.

Anf. 46 SIVERT CARLSSON (c) replik:

Herr talman! Jag skall begränsa mig till en frågeställning. Det här betänkandet heter *Transportpolitik för en hållbar utveckling*. Jag kan nog tänka mig att det kanske är politik för en hållbar utveckling. Men det är inte politik för ett decentraliserat samhälle i en hållbar utveckling. Miljömålen och de regionala målen är alldeles för dåligt accentuerade.

Det tog också Jarl Lander mer eller mindre upp i sitt anförande. Han sade, beträffande en positiv regional utveckling och regionala mål, att det måste tas fram metoder och mätningar.

Det finns ju inte ens etappmål i dag. Jag tror att det måste tas fram fler metoder och mätningar, och de måste genomsyras av en regionalpolitisk syn. Jag tycker nästan att det är litet genant att det inte ens finns etappmål när det gäller den regionala politiken, som för mig definitivt är kopplad till och en förutsättning för en god transportpolitik.

Min fråga lyder så här: Är Jarl Lander beredd att fortsätta arbeta för och verkliga se till att den korta rubriken ges innehåll, så att man utjämnar skillnader och långa avstånd mellan landets olika delar och så att man kompenserar nackdelarna med de långa transportavstånden?

Anf. 47 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Låt mig ge ett kort svar till Sivert Carlsson. Jag är beredd att arbeta för att regionalpolitiken får ett större inflytande i fördelningen av medlen för både kollektivt resande och annan resandeform i samhället.

Anf. 48 SIVERT CARLSSON (c) replik:

Herr talman! Då förutsätter jag att Jarl Lander också delar min uppfattning att regionalpolitiken i det här fallet har fått en alldeles för undanskymd plats.

Anf. 49 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Jag kan hålla med om att den har en undanskymd plats. Men det beror ju bl.a. på det jag sade i mitt anförande. Vi har inte några medel och inte möjlighet att göra mätningar. Men vi skall plocka fram det ganska omgående. Då tror jag att vi får en bättre fördelning eller kanske möjligen ett svar på om fördelningen är sned eller inte.

Anf. 50 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! Det var för drygt fyra år sedan – den 16 mars 1994 – som den dåvarande regeringen och den dåvarande kommunikationsministern fick en beställning av riksdagen och den här kammaren. Det som då beställdes var en kommission med uppgift att utarbeta en nationell plan för kommunikationerna i Sverige.

I den riksdagsdebatt som föregick det beslutet sade den dåvarande ordföranden i trafikutskottet – han var socialdemokrat och hette Sven-Gösta Signell – bl.a. följande:

1988 års trafikpolitiska beslut syftade till att uppnå en helhetssyn på gods- och persontransporter, inkluderande hamnar och sjöfart. Detta bör ligga till grund för kommissionens arbete.

Han menande naturligtvis, precis som flera talare har sagt, att det inte riktigt hade gått att uppfylla den grund som fanns i det riksdagsbeslutet, och nu var det dags att faktiskt komma till skott.

Det var alltså inte efter valet, som Mats Odell påstod i dag, som det här riksdagsbeslutet kom till, utan det var före valet 1994. Det kom inga direktiv och det kom ingen utredning under den dåvarande regeringen. Det kan jag i och för sig förstå. Den dåvarande regeringen ägnade sig väl åt att grunna över att man hade ett budgetunderskott på 13 % av BNP. Det var väl det som upptog tiden fram till valdagen.

Därför är det roligt att i dag kunna vara med i debatten och lägga fram den plan som nu presenteras i propositionen *Transportpolitik för en hållbar utveckling*. Grunden för förslagen i propositionen, och som jag hoppas att riksdagen ställer sig bakom, är en helhetssyn på transportsystemet och samverkan mellan trafikslagen, något som Sven-Gösta Signell efterlyste och som riksdagen ställer sig bakom. Vi skall skapa ett väl fungerande transportsystem där de olika transportslagen kompletterar varandra och där det skapas konkurrens mellan systemen i stället för mellan varje transportslag. Det är många som har skällt på Kommunikationskommittén, och det tycker jag är orättvist. Kommunikationskommittén har gjort ett mycket bra arbete just när det gäller att se systemet i dess helhet och att se hur viktigt det är att de olika transportslagen samverkar. Sjöfarten, t.ex., har en viktig roll att spela i godstransportsystemet. Den får nu en aktiv roll i infrastrukturplaneringen så att de strategiska hamnarna försörjs med väl fungerande landanslutningar. Sedan är rederistödet en helt annan fråga som kommittén inte hade i uppdrag att diskutera.

Men det är intressant att lyssna till debatten. På ena sidan finns Centern, Vänstern och Miljöpartiet och Lennart Fremling och på andra sidan finns Moderaterna och Kristdemokraterna. Man kan undra om det är Lennart Fremling som utgör Folkpartiet eller om Folkpartiet representeras av det som står i reservationen. Det är flera som har tagit upp detta tidigare, och det ger sig väl när ni så småningom skall rösta.

Utgångspunkten för propositionen och för den nationella planen är en del i arbetet med att skapa ett ekonomiskt, socialt, kulturellt och ekologiskt hållbart samhälle. Transportpolitiken är viktig för att man skall kunna lösa sådana centrala politiska frågor som jobben, välfärden och miljön på ett bra sätt. Däremot har transportpolitiken i sig inget egenvärde. Den är till för att lösa andra viktiga frågor i samhället. Det är därför som vi i propositionen föreslår – något som också utskottsmajoriteten ställer sig bakom – att målet för transportpolitiken skall vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Herr talman! Ett socialt hållbart samhälle är också ett jämställt samhälle. Flera undersökningar har visat att det finns tydliga skillnader mellan kvinnors och mäns attityder när det gäller transportpolitiken. Det är främst män – och gärna äldre män – som i dag är med i de församlingar som beslutar om transportpolitiken. Jag anser att det är väldigt viktigt att de skillnader i attityder och värderingar som finns blir synliga och att både kvinnors och mäns värderingar och erfarenheter tas till vara i det transportpolitiska arbetet. Det är därför som jag föreslår att det skall inrättas ett råd för jämställdhetsfrågor i transport- och kommunikationspolitiken och att detta råd skall knytas till regeringen. Planeringsfrågor, strategier för miljö och säkerhet samt kompetens- och rekryteringsfrågor är några exempel på uppgifter som detta råd bör ägna sig åt.

Herr talman! För att vi skall uppnå målen i transportpolitiken lägger vi i propositionen fram ett antal förslag inom i huvudsak tre områden. Det handlar om godstransporterna, den långväga kollektivtrafiken – där flyget ingår – och hur transportsystemet skall miljöanpassas. Dessutom får riksdagen för första gången i historien möjlighet att lägga fast en EU-strategi på ett sektorsområde.

När det gäller den tioåriga investeringsplaneringen, som Hanna Zetterberg tog upp, rör det sig om investeringsplanering, och investeringar är ju bara en del i transportpolitiken. Jag kan delvis hålla med om att det hade varit bättre om vi hade kunnat spara investeringsplaneringen till efter den måldiskussion som vi för i dag. Men det är ju inte möjligt, eftersom investeringsplaneringen är en rullande process. Den är visserligen tioårig, men den revideras numera vart fjärde år. Tidigare var det vart tredje år. Det blir så, som Jarl Lander sade, att vid nästa investeringsplaneringstillfälle kommer dessa mål att fullt ut slå igenom. Därför är det inte så konstigt att det inte är förrän 2001 som det blir fullt genomslag.

Herr talman! Till att börja med gäller det godstransporterna. Vi kan inte nå ett ekonomiskt och socialt hållbart samhälle utan väl fungerande godstransporter. Därför kommer det att bli allt viktigare med effektiva och väl fungerande godstransporter som ger de svenska företagen förutsättningar att kunna konkurrera internationellt. Redan riksdagens beslut förra året om investeringar i infrastrukturen förde med sig förbättringar för godstransporterna genom att vi då kunde satsa mera på underhåll och bärighet av vägarna och järnvägarna. Nu går vi vidare med åtgärder som rör trafiken.

Samtidigt vet vi att godstransporterna står för en allt större del av trafikens miljöproblem. Detta är en genuin målkonflikt, och vi måste erkänna att den finns om vi skall kunna hantera den. För att utveckla och förbättra godstransporterna vill vi att det skall inrättas en godstransport-

*Fel! Okänt
växelargument.*

delegation. I denna delegation skall det inte bara vara politiker utan det skall också ingå representanter från näringslivet och från transportföretagen. Detta är ytterligare ett exempel på den samverkan som har gått som en röd tråd i Kommunikationskommitténs arbete.

Denna delegation skall ta fram en strategi för ett effektivare och miljömässigt bättre godstransportsystem, där samarbetet mellan väg, järnväg, sjöfart och flyg premieras, dvs. helhetssynen skall tillämpas.

Järnvägens konkurrenskraft måste bli bättre så att en större andel av godstransporterna kan ske med järnväg. Det är därför som vi har lagt fram förslaget om en sänkning av banavgifterna. Det betyder att näringslivets kostnader för godstransporter sänks med 335 miljoner kronor. Det är inte så illa, men det räcker inte att skapa bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg hemmavid så länge de riktigt stora problemen uppstår utanför Sveriges gränser. Därför kommer vi i regeringen att med all kraft fortsätta att arbeta för en effektivisering av de internationella godstransporterna på järnväg. Detta sker i första hand i EU-arbetet, och för närvarande inriktas arbetet på tillskapandet av internationella transportkorridorer och på att harmonisera banavgifter och tekniska och administrativa system.

Klarar vi i Europa inte detta, då kan vi sluta att bekymra oss över järnvägspolitiken också i Sverige, för då dör hela järnvägssektorn sottdöden. Det är det enda som vi säkert vet.

Herr talman! Bilen är viktig för att medborgare av olika slag skall kunna, inte bara känna frihet utan också ha en reell frihet att kunna förflytta sig. Men alla har inte tillgång till bil och kommer inte heller att ha det i fortsättningen. Det kan bl.a. bero på att man är ung, gammal eller har något funktionshinder. Därför måste vi också ha en bra och väl fungerande kollektivtrafik.

I den här propositionen har vi en mängd förslag om den långväga kollektivtrafiken. Vi utgår ifrån att kommunerna och landstingen också i framtiden skall ha ansvaret för kollektivtrafiken inom regionerna och inom länen. Men staten skall ta ett större ansvar när det gäller den långväga kollektivtrafiken. Ett instrument för detta är den nya myndigheten som Jarl Lander talade så mycket om och som vi kallar för Rikstrafiken. Den skall samordna den interregionala persontrafiken med den lokala och regionala.

Det gäller att komma ihåg att kollektivtrafik inte är synonymt med järnvägstrafik, även om den största delen av den trafik som upphandlas är just järnvägstrafik. För att öka tillgängligheten till all kollektivtrafik bör Rikstrafiken också kunna upphandla annan trafik.

Jag skall inte beröra det här med skadlighetsrekvisitet vad gäller långväga busstrafik gentemot järnvägstrafiken särskilt mycket. Det har redan debatterats, och Jarl Lander har tagit upp det. Men det handlar om att skapa rättvisa konkurrensförhållanden mellan bussen och tåget. Då är det rimligt att man höjer fordonsskatten för bussarna. Det gör väldigt litet på biljettpriset. Branschen säger att det handlar om 2 kr mellan Stockholm och Göteborg. Men det får en annan positiv effekt också. Det leder till en ökad konkurrens mellan SJ och bussbolagen som gör att SJ i sin tur måste sänka biljettpriserna. Därmed får de fler resenärer, och fler människor kan åka tåg. Visserligen betyder det att de tappar inkomster, men å andra

sidan får SJ också nytta av den föreslagna sänkningen av banavgiften på persontrafiken.

När det gäller den långväga kollektivtrafiken är dock flyget många gånger det enda alternativet. Då måste vi ha fungerande flygplatser för att t.ex. näringslivet i en region som inte ligger i närheten av Stockholm eller något annat av storstadsområdena skall kunna utvecklas. I dag har vi en salig blandning av statliga och kommunala flygplatser. Det är en rättvisefråga att vi nu kan ge ett statlig stöd också till de kommunala flygplatserna runt omkring i landet. Det är en fråga om regional rättvisa. Jag är säker på att även Sivert Carlsson uppskattar det.

Herr talman! Nu verkar det som om min tid har gått åt, men jag har ytterligare ett par saker som jag skulle vilja säga om miljö- och IT-frågor, så jag vädjar om litet mer tid. Tack för det!

Det fjärde stora området som vi tar upp i propositionen handlar om miljöfrågorna. Vi lägger fast ett antal mål på miljöområdet. Från 1995 fram till 2005 skall kväveoxidutsläppen ned med 40 %, svavelutsläppen ned med 15 % och utsläppen av de flyktiga organiska ämnena ned med 60 %. Fram till 2010 skall koldioxidutsläppen ha stabiliserats på 1990 års nivå. Jag berättade detta för representanter för att antal miljöorganisationer som jag träffade på ett seminarium på europeisk basis i fredags. De blev faktiskt ganska imponerade. De tycker att vi arbetar konkret och ambitiöst i vårt land. Jag tror också att vi kommer att kunna klara av detta. Det svåraste målet – och det är vi alla medvetna om – är CO₂-utsläppen. De har ju ökat under 90-talet.

För att nå de här målen behövs de kraftiga satsningar som vi gör på kollektivtrafiken och på järnvägstrafiken och som jag redan har talat om. Men det räcker inte bara med ett Alexanderhugg, utan det är en mängd olika åtgärder som sammantaget kommer att få effekt. Det är därför vi också föreslår en strategi för introduktion av biogas, alkoholer och andra alternativa drivmedel. Vi föreslår också en strategi för att använda IT för att få fram effektiva transportlösningar.

Vi behöver också ekonomiska styrmedel, inte minst i EU-arbetet. Flera talare har talat om CO₂-avgift eller CO₂-skatt, som vissa säger. Vi måste också erkänna att detta är en diskussion om huruvida skattefrågorna skall lösas på federal nivå eller om de skall lösas på mellanstatlig nivå. I Sverige har vi den synen att skattefrågor är en mellanstatlig fråga. Det är inte samma sak som att vi inte driver att vi skall ha en bra och rättvis miljöbeskattning. Det måste vi jobba för både nationellt och på EU-nivå.

Det finns länder som har kommit längre i den folkliga acceptansen än vad vi har. Holland går nu fram med ett förslag om *roadpricing*. *Roadpricing* låter väldigt bra så länge vi säger det på engelska, men när vi talar om vägavgifter vet vi vad de olika partierna i Sverige brukar anföra för något.

Herr talman! Slutligen är IT-användningen i transportsystemet egentligen bara i sin linda. Vi vet att Delegationen för transporttelematik redan i dag har gjort en analys som visar att åkerier som sysslar med de traditionella lastbilstransporterna kan minska sina kostnader med ca 10 % med hjälp av teknik som redan finns. Det är ju bra både för ekonomin och för transporteffektiviteten.

*Fel! Okänt
växelargument.*

Vi vet att utvecklingen och användningen av IT inom transportområdet går snabbt framåt. Det skapar också nya förutsättningar. Även om resandet och transportbehoven inte kommer att minska särskilt mycket genom att vi använder IT i en allt större del av vårt liv kommer resmönstren att förändras. Transportmönstren kommer att förändras. Nya trafikledningssystem kommer att effektivisera transporterna. Behovet av underhåll av den befintliga infrastrukturen och investeringar i nya tekniska system kommer att öka, medan rena nyinvesteringar i vägar och järnvägar förmodligen kommer att minska.

Här kommer det att bli nödvändigt – och det tror jag att vi alla måste ta med oss hem – att skifta synsätt så att vi fokuserar på trafiksystemet och möjligheterna att utveckla det i stället för att, som många gör nu, ägna den största uppmärksamheten åt de traditionella trafikanklägningarna. Den processen är i gång. Kommunikationskommittén har startat den processen – den finns också i regeringens proposition – och den kommer att utvecklas ytterligare.

Nästa gång som riksdagen fattar ett viktigt transportpolitiskt beslut kommer det att ske utifrån annorlunda förutsättningar. Det är jag övertygad om. Då kommer informationstekniken och dess möjligheter att skapa en rationell användning av transportsystemet att stå i centrum för den debatten.

Anf. 51 MATS ODELL (kd) replik:

Herr talman! Jag sade att tanken att lägga alla sektorns problem i en enda utredning var fel. Jag håller fast vid att den tanken var fel, Ines Uusmann, oavsett när beslutet fattades i riksdagen, dvs. även om det var den 16 mars 1994.

Ines Uusmann måste väl ändå erkänna att resultatet av det här arbetet har blivit en flopp. Hon nämnde själv sjöfarten. Jag sade att jag blev misstänksam när jag läste direktiven. Vi kan väl konstatera att de stolta principerna om sjöfarten inte betyder särskilt mycket, eftersom man i direktiven förbjöds att över huvud taget behandla beskattningen. Det är det stora problemet som gör att den svenska handelsflottan för närvarande flaggas ut i mycket rask takt. Är inte detta ett misslyckande så säg?

Ines Uusmann säger att miljömålen läggs fast, men medlen för att uppnå dessa miljömål läggs i malpåse över valet. Det sker naturligtvis för att inte oroa väljarna. Jag skulle vilja fråga: Är Ines Uusmann lika säker som Jarl Lander på ungefär när de här skattehöjningarna kan komma? Tror hon också att en eventuell regeringsförhandling med Socialdemokraternas stödpartier, Vänsterpartiet och Miljöpartiet, kommer att leda till så höga skattehöjningar som dessa partier kräver, eller vad har ni att sätta emot där?

Slutligen: Är inte en snabbstängning av Barsebäck, som enligt utredningarna ökar koldioxidsutsläppen med 1,2 miljoner ton enbart under 1999, något kontraproduktivt jämfört med de högre skatter som ni vill lägga på vanliga svenska familjer för att minska koldioxidutsläppen?

Anf. 52 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! Jag har respekt för att vi har olika meningar om det var bra eller inte att tillsätta en kommunikationsutredning, det som sedan blev

KOMKOM. Den här utredningen har fått tjäna två syften. Dels har den fått göra den utvärdering som faktiskt förutsattes i 1988 års trafikpolitiska beslut men som aldrig kom till under Mats Odells innehav av portföljen på Kommunikationsdepartementet. Dels har den fått ta ett helhetsgrepp om samverkan och miljöanpassning inom transportsystemet. Jag hävdar fortfarande att utredningen gjort ett oerhört bra jobb.

Vad gäller sjöfarten och det exempel som Mats Odell tar upp handlar, såvitt jag förstår, den Bäckströmska utredningen om rederistödet. Det har aldrig varit en förutsättning i Kommunikationskommitténs arbete att den skall syssla med rederistödet. Den utredningen pågår fortfarande och arbetar nära med parterna på sjöfartens område för att lösa de tekniska problem som kvarstår där.

Trafikbeskattningsutredningen är intressant att ta upp om vi kunde ha litet mer tid och vara litet mera seriösa på det här området. Den handlar om hur vi skall se på trafikbeskattningen. Skall det bara vara en fiskal diskussion, eller skall det vara en fråga om att använda den som ett styrmedel? Jag och mitt parti förfäktar att vi behöver använda avgifter och skatter som ett styrmedel. Vi har varken intresse för eller behov av att av fiskala skäl öka trafikens beskattning, men det kan finnas en möjlighet och nödvändighet att styra om avgifterna så att de blir mera rättvisa och mera miljöinriktade.

Anf. 53 MATS ODELL (kd) replik:

Herr talman! Det är alldeles uppenbart att styrmedel är det vi vill ha. Jag har i mina inlägg koncentrerat mig på att peka på svagheten i en strategi som tar sikte på att enbart skapa ett styrmedel i Sverige för ett globalt problem. Regeringen vägrar hårdnackat att driva på frågan inom EU, där det nu finns en växande förståelse för att faktiskt utnyttja majoritetsbeslut för att införa minimivåer på beskattningen av miljöskadliga utsläpp. Men den svenska regeringen, under hänvisning till att det här skulle leda till en överstatlighet på finanspolitikens område, vägrar att göra detta. Det är ett slag i ansiktet vad gäller argumentet att Sverige behöver finnas i EU och när det gäller att komma till rätta med de svåra miljöproblem som vi har.

Den andra frågan som Ines Uusmann inte svarade på är: Är det inte litet svårt att möta vanliga människor den dagen en socialdemokratisk regering skall genomföra stora skattehöjningar för svensk trafik, när man samtidigt släpper ut 1 200 000 ton koldioxid genom att stänga Barsebäck?

Anf. 54 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! Låt mig säga att ett långsiktigt hållbart samhälle inte kan baseras vare sig på fossila bränslen eller på kärnkraft. Det är därför vi i regeringen arbetar på att i lugn och bra takt avveckla kärnkraften och ersätta fossila bränslen med alternativa energislag. Vi kan inte genom att hänvisa till att vi skall ha sämre miljömål för trafiken säga att vi måste behålla kärnkraften. Vi får inte ett bättre resultat i miljöpolitiken på det sättet. Det var det ena.

Det andra handlar om CO₂-skatten och federalismen. Jag vet att det finns vissa partier i vår riksdag som är betydligt mera federala i sin in-

ställning än Socialdemokraterna är när det gäller Europapolitiken. Jag trodde inte att Kristdemokraterna tillhörde de partierna. Jag tycker att man skall ha respekt för att det just på skattepolitikens område är viktigt att gå varsamt fram. Vi har på de områdena en mellanstatlig hållning. Jag tycker att vi skall behålla den.

Anf. 55 TOM HEYMAN (m) replik:

Herr talman! Det var intressant att kommunikationsministern inledde med att hänvisa till Sven-Gösta Signells anförande i den debatt som ledde till Kommunikationskommitténs tillsättande. Det Sven-Gösta Signell sade var faktiskt att den dåvarande politiken framför allt inte tog hänsyn till sjötransportens förutsättningar. Sedan gör man en utredning som helt förbiser sjöfartens betydelse, och kommunikationsministern tycker att det var en väldigt bra utredning.

Det svar som nu lämnas är att dessa problem får Godstransportdelegationen lösa. Det är en typiskt socialdemokratisk korporativ modell där olika intressenter gemensamt skall komma överens om hur man skall komma vid sidan av marknadens krav. Det blir sällan några bra lösningar. Delegationen har ju inga verktyg för att hantera frågan. De enda verktyg som fungerar är antingen ökade subventioner eller regleringar.

Det har funnits en uttalad ambition från Statens järnvägar att ta över alla de oljetransporter som går längs den svenska kusten till järnvägen. Ett led i detta skall vara att få statsmakten att slopa banavgifterna. Det har man nu lyckats med.

Tycker Ines Uusmann att det är bra att hela oljetransporthanteringen flyttas över från kustsjöfarten till järnvägen? Om hon inte tycker det, hur tänker kommunikationsministern i så fall hantera den frågan?

Anf. 56 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! Sjöfartens och svenska handelsflottans betydelse för transportererna är oomtvistlig. Där har Tom Heyman och jag precis samma uppfattning.

Nu är det så väl ordnat här i världen att de investeringar som behövs för att sjöfarten skall fungera i väldigt hög grad handlar om hamnanläggningar. Vattnet behöver vi inte investera i mer än vad gäller farleder och lotsutkikar. Hamnarna och anläggningarna på land kommer att kraftigt uppraderas i och med att sjöfarten i investeringsarbetet kommer att ha samma ställning som övriga transportslag genom att man kommer med i investeringsplaneringen, vilket är unikt, för det har inte skett förut.

Tom Heyman säger att Godstransportdelegationen är en korporativistisk inrättning. Jag undrar om transportköparna i näringslivet vill betrakta den som det, eller Åkeriförbundets eller åkarnas representanter som faktiskt nu får chans att komma till tals med, som Tom Heyman verkar tycka, rätt så förhatliga politiker för att diskutera både investeringar, samverkan och kostnadseffektivitet vad gäller transporter på godsområdet. Det är faktiskt transportererna på godsområdet som man skall få ett helhetsgrepp omkring.

Frågan att SJ skulle vilja ta över alla oljefrakter vill jag överlämna till SJ. Det är klart att operatören SJ precis som rederierna vill ha så många transporter som möjligt.

Anf. 57 TOM HEYMAN (m) replik:

Herr talman! Så är det naturligtvis, och vad gäller SJ låter man skattebetalarna stå för en stor del av kostnaden. På det sättet får man ett bättre utgångsläge för sin fraktpriissättning. Jag tror att det resonemang som kommunikationsministern för om Godstrafikdelegationen tyvärr inte leder till annat än nya krångliga regleringar.

Herr talman! Jag vill avsluta med att säga att jag tycker att det är häpnadsväckande att kommunikationsministern här håller ett långt anförande med olika synpunkter men icke med ett ord berör att regeringen nu lägger fram förslag som innebär att man flagrant åsidosätter den budgetlag som regeringen tidigare själv har lagt fram. Lagen var inspirerad av ett enigt finansutskott under den förra regeringsperioden när det gällde hur trafikinvesteringarna skulle hanteras.

Jag tycker att det här är häpnadsväckande, herr talman.

Anf. 58 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s) replik:

Herr talman! Jag har förstått att Statens järnvägar inte är särskilt populärt hos Moderata samlingspartiet. Det må så vara, men banavgifterna är faktiskt vad gäller samtliga järnvägsoperatörer konkurrensneutrala. Om det finns andra operatörer än SJ på banan, kommer dessa naturligtvis att få samma banavgifter som SJ skulle få. Även privata alternativ skulle alltså kunna komma in, om nu det är målet.

Vad gäller budgetlagen har det faktiskt kunnat konstateras att denna inte har åsidosatts.

Anf. 59 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Herr talman! Jag är glad att kommunikationsministern i sitt anförande understryker att miljöbeskattning skall ses som ett ekonomiskt styrmedel, inte som en rent fiskal åtgärd. I det ställningstagandet har hon Miljöpartiets fulla stöd.

De avgifter och skatter på miljön som vi förordar har inte någonting att göra med fiskala åtgärder. Det är i sammanhanget viktigt att påpeka att det är ett skatteväxlingspaket som vi har.

För dem som inte visste det tidigare kan jag avslöja att jag inte har någon personlig erfarenhet av regeringsarbete. Det är dock nu allmänt känt att man inför den nu framlagda propositionen förberedde en höjning av dieselskatten. Efter mycket om och men och framför allt efter olika turer i medierna kom det ett förslag som inte innehöll någon dieselskatt höjning. Man hänvisar i stället till Trafikbeskattningsutredningen.

Jag antar att man för att över huvud taget komma på tanken att föra in det här och ha en diskussion med departementet hade någon form av underlag att hänvisa till. Annars skulle frågan aldrig någonsin ha dykt upp. Jag vill veta: Vad är det som gjort att man så kraftfullt har förkastat detta underlag? Vilka nya förutsättningar har gjort att man inte kunde införa den här höjningen av dieselskatten, trots att det i övrigt finns ett ganska gediget underlag?

Anf. 60 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! I frågan om miljötrafikbeskattningen skall vara fiskal eller skall fungera som en miljöstyrande avgift tycker jag att det är bra att

*Fel! Okänt
växelargument.*

vi kan konstatera att alltfler partier i riksdagen delar den uppfattning som Elisa Abascal Reyes och jag har, att det här inte explicit är fråga om att suga ut pengar ur transportsektorn utan att vi i stället skall använda de ekonomiska styrmedlen på ett så miljöeffektivt sätt som möjligt.

Vad sedan gäller dieselskatten – ”skatten som försvann”, som jag sett i en rubrik i en tidning – vill jag säga att den inte på något sätt kom från himlen. Det fanns i Kommunikationskommitténs betänkande väl avvägda resonemang om dieselbeskattningens förhållande till bensinbeskattningen. Det var då inte underligt att det i förberedelserna till propositionen fanns anledning att pröva det ställningstagande som man hade gjort i Kommunikationskommittén.

Vi fann dock att det var rimligt att den här typen av ekonomiskt styrmedel får samsas med den övriga trafikbeskattningen. Av den anledningen var det också rimligt att pröva alltsammans i Trafikbeskattningsutredningen. Men förslaget kom alltså ursprungligen från Kommunikationskommittén, och där finns det i underlag från SIKA och från andra håll ordentliga beräkningar av varför man hamnade på olika tal.

Anf. 61 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Herr talman! Beträffande kommunikationsministerns svar vill jag säga att jag har svårt att se att några förutsättningar ändrades under beslutsprocessen vad gäller underlaget för en höjning av dieselskatten. Därför måste man se förklaringen till uppskjutningen av en höjning som ytterst formell. Jag tar för givet att det är regeringens ståndpunkt att en sådan höjning kommer att införas. Förhoppningsvis slipper vi vänta för länge på den.

Det andra som jag skulle vilja ta upp är att den strategi för att uppnå miljömålen som regeringen talar om är, enligt mitt sätt att se, väldigt diffus. Det finns t.ex. en väldigt otydlig koppling mellan BNP-ökning och ökning av transportarbetet i förhållande till miljömålen. Det är också en ganska otydlig koppling till utvärderings- och planeringsprocessen när det gäller introduktion av nya bränslen.

Över huvud taget har jag svårt att se en direkt koppling mellan de politiska åtgärder som man föreslår och den strategi för att uppnå miljömålen som man talar om.

Anf. 62 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! Den sista repliken innehöll inte några frågor. Jag nöjer mig därför med att hävda att de mål som nu finns i den transportpolitiska propositionen är mycket väl avvägda. Dock är inte alla medel i detalj utformade, utan för detta krävs ett fortsatt utredningsarbete. Vi hoppas att riksdagen skall ställa sig bakom det.

Anf. 63 SIVERT CARLSSON (c) replik:

Herr talman! Låt mig först säga att jag delar kommunikationsministerns syn på samverkan och helhetssyn som grunderna för ett transportsystem. Men jag förutsätter också att man i ett transportsystem för hållbar utveckling låter regionalpolitiken och miljöpolitiken komplettera varandra. En god regionalpolitik ökar möjligheterna till en god transportpolitik. En god transportpolitik ökar möjligheterna till en god regionalpolitik.

När regeringen nu skriver att man förutsätter att transportsystemet skall motverka nackdelar av långa transportavstånd går man därför ifrån Kommunikationskommitténs och även Centerns förslag till skrivningar som innebär att kompensera nackdelarna. För mig är det en väsentlig skillnad mellan att motverka och att kompensera. Motverka är betydligt mera passivt än att kompensera.

Jag tolkar den här skrivningen som uttryck för att man inte tar så hårt på de regionala målen i propositionen. Det saknas även ett etappmål.

Herr talman! Bara en kort fråga, som handlar om någonting annat. Jag tycker att det var rätt skönt att höra att kommunikationsministern på grundval av sin helhetssyn med emfas framhöll att varken fossila bränslen eller kärnkraft får rum i ett långsiktigt hållbart samhälle. Det vet alla, men alla säger det inte.

Vi har med anledning av detta motionsvägen framhållit att det är vår målsättning att införa en nollvision för alla fossila bränslen. Vi lägger ut en plan för att vid vissa tidpunkter ha fasat in respektive fasat ut vissa mängder. Inte med ett ord nämns detta vare sig i propositionen eller i betänkandet. Man skriver på en rad att transportsystemets energiförsörjning på lång sikt måste grundas på förnybar energi. Varför denna passivitet?

Anf. 64 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! Det är ingen passivitet, utan vi har en strategi på forskningsområdet vad gäller alternativa bränslen, forskningsprojekt på hybridbilar och utveckling av kollektivtrafiken – på en mängd olika områden.

För att nå miljömålen finns – som jag sade i mitt första inlägg – inte ett Alexanderhugg. Det är en mängd små ibland rätt så detaljerade områden som man måste inrikta sig på. Det arbetet måste ständigt utvecklas, eftersom tekniken ger nya möjligheter.

Det är viktigt att vi nu börjar och inte avvaktar tills vi har den absolut bästa tekniken. Man brukar säga att det bästa inte får utesluta det goda, eller någonting i den stilen. En energiomställning kommer att ta tid. Vi kan inte vänta till dess vi har alldeles klart för oss hur vi skall bära oss åt på alla områden.

När det gäller regionalpolitiken tror jag att Sivert Carlsson läser in mer elände i förändringen av valet av orden ”motverka” eller ”kompensera” än vad som är nödvändigt. Självklart är det regionalpolitiska målet av samma dignitet som de övriga fyra delmålen.

Anf. 65 SIVERT CARLSSON (c):

Herr talman! Jag konstaterar ändå den defensiva skrivningen.

Beträffande frågan om fossila bränslen sägs det att vi har en strategi. Det hade varit bra om det stått något om strategin i betänkandet. Det rör mycket, det rör många, och det rör viktiga områden. Statsrådet säger att man inte kan lösa allting på en gång. Självklart inte.

Det är just därför det behövs en plan som i exempelvis USA, där man har en plan för miljökrav och satsning på självförsörjning. År 2010 skall 30 % av oljeprodukterna i drivmedel vara ersatta, och man jobbar därefter. Vi vet att ett antal miljoner bilar i Brasilien drivs med etanol.

Vi måste hjälpas åt att puffa på planen om utfasningen. Vi måste tala om den, verka för den och inte passivt åse marknadskrafterna.

Anf. 66 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s) replik:

Herr talman! Jag har rätt mycket varit med och diskuterat den amerikanska modellen. Jag är inte alls så säker på att det är något som är effektivt. Man bestämmer sig för att man skall sälja ett antal bilar som drivs med alternativa bränslen. Hur de skall tillverkas i övrigt och att de faktiskt skall fungera på vägarna har man glömt. Det är mer ett stalinistiskt sätt att förändra miljöpolitiken, vilket jag inte tycker verkar särskilt intressant för oss.

Regeringen har varit mycket tydlig i propositionen när det gäller frågorna om biogasproduktion, distribution och lokala fordonsflottor med biogasdrift. Vi drar nu i gång en sådan satsning. Det blir även en regional satsning.

Vi kommer också att ge Vägverket – givetvis inom ramen för sitt sektorsansvar – en särskild roll när det gäller att jobba med de här frågorna. Det kommer att bli nödvändigt, precis som Sivert Carlsson säger, att föreslå stimulansåtgärder, och därför skall Vägverket också kunna göra detta.

Vi har inte låtit marknadskrafterna ta över den här frågan. Det kan jag garantera Sivert Carlsson.

Anf. 67 LENNART FREMLING (fp) replik:

Herr talman! Ines Uusmann talar som vanligt klokt om betydelsen av internationellt samarbete. Men sedan säger hon att Socialdemokraterna har en mellanstatlig hållning till koldioxidavgift. Vi vet båda att det är mycket svårare att genomföra en förändring när varje land har vetorätt. Tidigare ville Anna Lindh ha majoritetsbeslut på den här punkten. Det är synd att regeringen har ändrat sig.

Sedan skulle jag vilja fråga vilket underlag det finns för Rikstrafikens upphandling om 875 miljoner kronor per år. Det är dessutom inte just i år man skall ha det beloppet, utan det står i propositionen att det är per år. Det gäller väl några år framåt, såvitt jag kan förstå, eller hur? När kommer regeringen att förse oss med ett bättre beslutsunderlag på den här punkten om vilket belopp som lämpligen bör väljas?

Herr talman! Jag har ytterligare en fråga till kommunikationsministern, som jag tidigare har diskuterat. Vi har ett privat företag som vill köra persontrafik på järnväg mellan Göteborg och Mora. SJ har ingen invändning, men reglerna är så krångligt formulerade att Banverket inte kan bevilja detta företag rätten att köra persontrafik.

Detta strider naturligtvis mot allt sunt förnuft. Men det är tydligen svårt att ändra i regeringens förordningar. Pekar inte detta krångel på att det nu skulle vara bra med en fullständig avreglering och konkurrens för järnvägstrafiken?

Anf. 68 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! När det gäller de 875 miljoner kronorna skall vi väl inte låta det gå troll i den siffran. Det är ganska enkelt. Nu har tyvärr Mats Odell gått, men mitt svar är: Vi har lagt äggen i samma korg. Vi har sam-

*Fel! Okänt
växelargument.*

lat ihop de medel som i dag spretar åt olika håll. En del är sådana anslag som varit tidsbegränsade, och en del är sådana som löper. Därefter har vi gjort en rimlig värdering: Är detta någonting som kommer att behövas också i framtiden? Då hamnar vi på runt 800 miljoner kronor.

Vi har också gjort en rimlighetsbedömning. För att skapa förutsättningar behövs det en viss katalysatorslant. Vi återkommer till riksdagen med mycket stringenta analyser av hur dessa pengar skall fördelas. Vi har just nu den lyckliga situationen att budgeten är i balans så att vi inte behöver dra ned på de medel som har använts till det här området.

När det gäller avreglering av järnvägstrafiken tycker jag att vi i dag har en bra balans mellan reglering och avreglering av både gods- och persontrafiken.

Anf. 69 LENNART FREMLING (fp) replik:

Herr talman! Det var en intressant beskrivning av att de 875 miljonerna har uppkommit genom att man har samlat ihop tidigare medel som har använts på olika sätt, och sedan blev det detta belopp. Jag menar att syftet med pengarna är att man skall kunna upphandla sådan trafik som är samhällsekonomiskt lönsam fastän den inte är företagsekonomiskt lönsam för det företag som bedriver trafiken.

Man borde väl då ha ett underlag som talar om vilka typer av trafik som är samhällsekonomiskt lönsamma, göra en analys och få ett beslutsunderlag. Jag blir inte lugnad när kommunikationsministern säger att regeringen skall återkomma till hur dessa pengar i detalj skall fördelas. Det är inte på fördelningsidan som problemet finns. Problemet är: Hur stort bör det totala beloppet vara?

Anf. 70 Kommunikationsminister INES UUSMANN (s):

Herr talman! Syftet är att Rikstrafiken skall vara samordnare för kollektivtrafiken mellan regionerna och den långväga kollektivtrafiken. I dag har vi medel som spretar väldigt mycket, och vi har därigenom inte kunnat använda dem på det mest effektiva sättet. Genom att vi inrättar den här myndigheten och ger ordentligt utrymme kan vi också få ut mesta möjliga av trafiken.

Jag tror att vi aldrig kan enas om exakt vad den optimala summan kan vara. Vad som är samhällsekonomiskt lönsamt beror naturligtvis väldigt mycket på vilka värderingar man har.

Jag menar att vi skall väga in det som vi har talat om tidigare – miljöhänsyn, regionalpolitiska mål och naturligtvis också tillgänglighet för t.ex. funktionshindrade och sådana grupper.

Om detta inte hade varit den sista repliken skulle jag gärna ha velat veta vad Lennart Fremling tycker. Är detta för mycket eller för litet pengar? Men det svaret lär väl komma i någon motion så småningom.

Anf. 71 BIRGITTA WISTRAND (m):

Herr talman! Jag fortsätter debatten där Tom Heyman slutade i morse. Man undrar faktiskt om det är några trafikanter eller resenärer inblandade i debatten i dag. Är det för deras skull vi har stått här hela dagen, eller är det för att konstruera intressanta skatte- och planeringssystem som skall

samordnas med varandra? Jag skulle vilja lyfta fram kundnyttan i mitt anförande.

Jag måste börja med en fråga som kommunikationsministern vet ligger mig och ganska många svenskar varmt om hjärtat. Den handlar om flygtrafiken och Stockholm – Sveriges huvudstad. Frågan har utretts under de senaste åren. Vi fick en utredning från Persson i slutet av förra året, och nu har Luftfartsverkets första utredningar kommit. De visar att man räknar med en fortsatt utveckling av flygtrafiken.

Jag hör här att Elisa Abascal Reyes anser att vi skall stoppa flygtrafiken. Jag förstår inte hur hon har tänkt sig att komma t.ex. till Chile genom att stoppa flygtrafiken, men det blir hennes sak.

Av utredningarna framgår att Stockholmsregionen är oerhört beroende av att det finns ett bra och fungerande flyg. De säger också att flygplatser är viktiga som lokaliseringsfaktorer. Både inhemska och utländska studier har kommit fram till detta. Det gäller framför allt högteknologisk industri, partihandel och finanssektorn. Expansiva och kunskapsintensiva företag, dvs. sådana företag som t.ex. Ericsson, är i särskilt behov av flyg.

I en rad olika scenarier har utredningarna sett på hur sysselsättningen kommer att se ut inom Mälarenregionen fram till 2010. Man kan se att de förutsätter en sysselsättningsökning och därmed större krav på en flygplats.

Samtidigt måste vi ha klart för oss att Stockholm inte ligger i handelsernas centrum. Vår huvudstad ligger perifert, och därför är vi särskilt beroende av en god tillgänglighet och bra åtkomlighet. Goda flygförbindelser är avgörande för våra konkurrensmöjligheter och för svenska företag. Det handlar inte bara om passagerarflyg – det handlar minst lika mycket om frakt. Flygfrakten har ökat dramatiskt under de senaste åren.

I en interpellationsdebatt som jag förde med Ines Uusmann för någon månad sedan var vi bägge två ense om att flyget har framtiden för sig. Men sedan var vi inte ense längre.

Jag anser för det första att Arlandas tredje bana snarast och skyndsamt måste byggas och bli färdigställd. I dag är de attraktiva *slot*-tiderna slut, med otaliga förseningar som följd. Därför är det självklart att det inte kan bli tal om att lägga ned Bromma så länge Arlandas tredje bana inte är klar.

Kan man då lägga ned Bromma när Arlandas tredje bana är klar? Man är nog ganska ense om att det är rätt omöjligt. Man kan möjligen lägga ned den, eller lägga den i malpåse, under ett år. Under åren 2004–2005 finns det nog *slot*-tider, men sedan är det trångt igen. Då behöver man antingen en fjärde landningsbana på Arlanda eller en ny flygplats.

Jag vill redan nu flagga för att jag hellre ser en fjärde landningsbana på Arlanda än att man skall börja diskutera en ny flygplats i Stockholm. Detta gör jag mot bakgrund dels av erfarenheterna från diskussionerna om Bromma, dels av de diskussioner som har förts kring en ny flygplats i södra Stockholm. En stad av Stockholms storlek kan nog inte heller ha två flygplatser av internationell rang. Därför tror jag på endast *en* flygplats.

Jag vill yrka bifall till reservation 39 som handlar om Bromma.

Tom Heyman sade i sitt anförande att vi tyckte om 1988 års trafikpolitiska beslut, där varje trafikslag skall bära sina egna kostnader. På samma sätt anser vi också att varje svensk skall ha rätt och möjlighet,

även ekonomiska möjligheter, att använda det som är bäst för honom eller henne vid det tillfälle då han eller hon vill ut och resa – det spelar ingen roll om det är långt eller kort.

Herr talman! Vi tror att beroende på vart man skall åka, hur långt och när så är trafikmedlen olika bra. Ibland har man en känsla av att regeringen vill bestämma vad som är bra i förväg åt oss – oberoende av om det är bra för mig som resenär eller ej. Jag tycker nästan att det luktar litet av ryska planeringssystem när man till vilket pris som helst vill gynna vissa transportsätt. Regeringen vill att järnvägsresandet skall öka. Regeringen vill att transportererna på järnväg skall öka. Därför ökar den bidragen. Tyvärr har det motsatta visat sig. Man kan ställa sig frågan: Vad beror det på att järnvägen trots subventioner inte har lyckats dra till sig fler transporter? Det gäller inte bara i Sverige, utan det gäller än mer dramatiskt ute i Europa. Där är järnvägarna än mer subventionerade än de är i Sverige. Det kanske är så att mer bidrag ger färre transporter och inte tvärtom, som regeringen tycks tro. Vi moderater tror på marknaden, och därför vill vi inte öka subventionerna till järnvägen.

Vi vill heller inte höja kostnaderna för dem som vill åka bil. Därför har vi sagt att vi vill sänka bensinskatten med 25 öre till att börja med. Vi vet nämligen att bilen är oerhört viktig. Vad som händer nu när man höjer kostnaderna för barnfamiljer med bil är inte att de åker mindre bil. Det är nämligen det enda sätt som de kan transportera sig på. De får i stället mindre pengar. I mångas ekonomi är bilkostnaden den näst största kostnaden efter hyran. Vi moderater vill gärna ha en bilsocial utredning där den betydelse som bilen har verkligen lyfts fram. Då kanske t.o.m. Socialdemokraterna skulle kunna tänka sig att sänka bilskatten.

I ett anförande i förra veckan talade jag om att körkort för äldre kanske skulle bli en fråga som kunde bli mer aktuell om en tid. Och minnsann – redan i lördags kunde man läsa om att bilfabrikanterna nu håller på att ta fram särskilda bilar, som skulle vara litet enklare, för äldre människor. Det kanske också blir särskilda körkort – man får se. Detta är också ett bevis för att bilen har betydelse för äldre, och inte bara för barnfamiljer.

Vi moderater vill alltså minska kostnaderna för bilägarna eftersom vi anser att de redan bär sina kostnader. 1996 betalade bilägarna in 59 miljarder kronor i olika bilskatter. Det är 11 % av statens totala skatteintäkter. Som sagt börjar vi med 25 öre. Alla skall veta om att om regeringen får sitta kvar så kommer den att se till att skatterna höjs ytterligare. Nu inför valet vågar den inte göra den höjningen, men vi vet ju att den är på väg.

Mats Odell tog tidigare upp åkerinäringens beskattning. Jag håller med om att vi måste få ett slags riksläkare här så att inte svenska åkeriägarer straffbeskattas framför andra ute i Europa. Då får vi inga åkeriföretag kvar heller.

I utskottet är vi alla överens om nollvisionen, herr talman. Däremot är vi inte alltid lika överens om hur vi skall nå dit. Något som jag anser vara av väldigt stor vikt om nollvisionen skall kunna uppnås är vägarnas kondition, standard och underhåll. Det är en stor kapitalförstöring att inte underhålla redan byggda vägar. Det gäller t.ex. enskilda vägar, där regeringen inte vill gå oss till mötes vad beträffar bärigheten. Bärighetshöjande åtgärder på det enskilda vägnätet borde ingå i planeringsramarna

*Fel! Okänt
växelargument.*

**Fel! Okänt
växelargument.**

för åren 1998–2007 enligt 1997 års investeringsbeslut. Det enskilda vägnätet är faktiskt avgörande för framkomligheten i landet i mycket större omfattning än de flesta människor vet om.

Infrastrukturinvesteringarna och underhållsnivån skall inte heller vara så beroende av det statsfinansiella läget och subjektiva politiska beslut som i dag. I stället borde det vara trafikmängd, framkomlighet och slitage som är vägledande för de här åtgärderna. Det finns många modeller för att finansiera om man vill andra saker. Entreprenörer kan också göra underhållet både bättre och effektivare.

Vi har sett flera exempel på finansiering av nya vägar. Svenska Väg-föreningen har föreslagit en engelsk modell kallad PPP, *Public and Private Partnership*. Vi skulle vilja att vi här i Sverige tittade på den. Den innebär att ett särskilt bolag får ansvar för väginvesteringen och får koncession att bygga och driva vägen i 20 år. Därefter går vägen in i Vägverkets ägo. Riskerna blir då fördelade mellan olika aktörer. Konsistoriet tar risken för kostnaderna för byggandet, och vägbolaget håller kostnaderna för drift och underhåll. Vägbolaget tar också risken om trafiken blir mindre än väntat. En sådan lösning skulle t.ex. vara möjlig för Västerleden.

Det är också konstigt att generaldirektören för Vägverket inte kan tänka sig vare sig att privatisera produktionsdivisionen eller att pröva en annorlunda finansiering av vägar när detta är nödvändigt för att nollvisionen skall uppnås. Det gäller t.ex. 13-metersvägen norr om Gävle. Det är både förvånande och upprörande från trafiksäkerhetssynpunkt, när man i andra sammanhang kan tänka sig nästan vilka kostnader som helst för att uppnå nollvisionen.

Som flera av er vet tycker jag att bilen är viktig för den personliga friheten. Det finns faktiskt ett trafikslag till som är minst lika viktigt, och det är cykeln. Om nu regeringen vill införa ett ekologiskt system och miljövänlighet är det obegripligt att man inte går oss till mötes i fråga om vår motion om en nationell cykelstrategi. Cykelns möjligheter på kortare sträckor bör verkligen lyftas fram. Det trafikarbete som görs med cykel är ganska stort – 17 % av allt trafikarbete under 5 km utförs faktiskt med cykel.

Även om vi inte har nått regeringen så har vi i alla fall, glädjande nog, lyckats nå Vägverket i den här frågan. Efter vår aktivitet i riksdagen i december har Vägverket tillsatt en nationell arbetsgrupp för att utreda ett nationellt vägnät för cykel. Vi ser med spänning fram emot Vägverkets arbete. Cykelstråk skall ju vara utformade på samma sätt som vägar, dvs. de skall vara säkra och vackra och ha bra underhåll. Cykling är som sagt också bra för folkhälsan. De som inte har tid med fysisk träning kanske senare får avsätta tid för att vara sjuka.

Slutligen, herr talman, vill jag yrka bifall till reservation 39 och önska trafikutskottets medlemmar en trevlig sommar.

Anf. 72 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Herr talman! Också jag vill önska Birgitta Wistrand en glad sommar.

Jag har lärt mig något nytt i dag. Jag har alltid trott att PPP stod för *Polluters Pay Principle*, dvs. att förorenaren betalar. Det är en bra princip, tycker jag. Även Miljöpartiet tror på marknadskrafterna, så länge det är rätt prislapp på de olika transportslagen. Självfallet skall medborgaren

*Fel! Okänt
växelargument.*

själv få välja, men låt oss ha en rättvis prissättning. Det är i själva verket vägtrafiken som i hög grad är subventionerad. Det finns en utredning inom Stockholms stad som har visat det.

Det jag ville lyfta fram var att Birgitta Wistrand sade att jag sagt att jag helt och hållet vill stoppa flyget. Jag måste då väldigt starkt påpeka för Birgitta Wistrand att det faktiskt är desinformation. Detta har jag aldrig sagt. Det har ingen miljöpartist någonsin sagt. Vi har aldrig sagt att vi vill utplåna flygtrafiken över huvud taget. Däremot har vi pratat om att dämpa ökningen och faktiskt gå så långt som att minska flygarbetet som sådant. Men vi har aldrig sagt att vi vill utplåna det helt.

Birgitta Wistrand talar sig varm för kundnyttan, för resenärens behov. Men också hon måste vara medveten om att det finns en konflikt med Bromma, nämligen att intresset hos affärsresenären, den affärsresenär som kanske jobbar på Ericsson, står i motsats till det intresse som de boende i området har. Jag har fått flera brev där man vädjar till mig och andra om att avveckla Bromma flygplats på grund av bullret. Affärsresenärernas intresse står också i motsats till de miljöproblem och hälsoproblem som bl.a. flyget ger upphov till, och det står i motsats till det behov av bostäder som många stockholmare har och som Stockholmsregionen har på grund av sin expansion.

Anf. 73 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Herr talman! Jag sade inte att Miljöpartiet ville ”utplåna flyget”, däremot hörde jag nu i förmiddags att det skulle bromsas, stoppas, förhindras.

Jag vill gärna gå tillbaka till Bromma. Det finns faktiskt, Elisa Abascal Reyes, ganska många utredningar gjorda om Bromma och hur de som bor i bullermattan känner när det gäller Bromma flygplats. De är faktiskt rätt nöjda med att Bromma finns. De är inte missnöjda. Däremot finns det en del missnöje längre bort i Stockholm. I princip kan man säga att stockholmare och brommabor i synnerhet är nöjda med att ha Bromma flygplats. De har under lång tid vetat om att Bromma finns, och de vill ha Bromma kvar. Så var det med invånarnas uppfattning i frågan. Säkert finns det någon som är missnöjd, men den stora massan tycker som sagt inte så.

Vilka trafikerar då Bromma? Visst är det affärsresenärer, men det är också mängder med människor som reser för 900 kr med Malmö Aviation till exempelvis London. Jag vill verkligen inte hålla med om att det bara är affärsresenärer som reser till Bromma, utan det är väldigt många fler.

Anf. 74 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Herr talman! Jag uttolkade det Birgitta Wistrand sade om att vi ville stoppa flyget som att hon menade att vi ville utplåna det. Men visst, vi vill begränsa flygets omfattning. Det kan jag stå för. Däremot menar vi inte att det skall försvinna helt.

Jag vidhåller att det är ett problem att ha en flygplats av Brommas storlek i en storstad och så tätt inpå bebyggelse. Det är ett problem därför att marken börjar bli knapp i Stockholm. Om man inte skall ta nya områden i anspråk bör man se sig om efter de områden som redan är ianspråk-

**Fel! Okänt
växelargument.**

tagna. Bromma skulle då, efter en miljösanering, vara ett mycket lämpligt område för bostäder.

Anf. 75 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Herr talman! Jag kan hålla med Elisa Abascal Reyes om att det är synd att det inte finns utrymme att bygga mer i Stockholm. Jag skulle också kunna hålla med om att man skulle kunna lägga ned Bromma om det fanns tillräckligt med flygkapacitet någon annanstans i Stockholm, men det gör det inte. Det är de frågorna vi måste lösa först. I det här sammanhanget kan vi skylla på regeringen, som inte lyckas bli klar med detta.

Med de regler som nu gäller för Bromma flygfält, att ingen flygning får ske under nätterna och att det skall vara speciella flygplan, har såväl säkerhet som buller och utsläpp reglerats på ett ganska tillfredsställande sätt. Den självsanering som vi moderater gärna talar om har ju faktiskt lyckats när det gäller flyget.

Anf. 76 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Låt mig börja där Birgitta Wistrand slutade, nämligen med Bromma. Hon sade att regeringen inte kommer till skott vad gäller möjligheten att avveckla Bromma eller komma med kompletterande flygplatser. Jag vill vidhålla det jag sade förut: Det är Stockholms stad och kommunerna runt Stockholm som inte kommer till skott. Regeringen och Luftfartsverket har kommit till skott, vet vad det kostar att avveckla Arlanda osv. Jag vill lägga ansvaret på Stockholmsregionen – inte på regeringen, fru Wistrand.

Sedan vill jag komplettera med att säga att det är många brommabor som har hört av sig, åtminstone till oss socialdemokrater i trafikutskottet, och sagt att de är störda av flygtrafiken på Bromma. Många som bor i Vällingby, Råcksta och regionerna runt omkring har också gjort det. Det är alltså som Elisa Abascal Reyes säger: Det *är* många som är störda av detta. Det är också därför vi socialdemokrater säger att Bromma bör läggas ned men att, som jag sade förut, vi inte kan bortse från att staden behöver flygkapacitet.

Birgitta Wistrand sade också att samhällets planering i dag är ungefär som rysk planering. Detta vill jag kraftigt tillbakavisa. Inget annat land, vill jag påstå, har en så demokratisk process i den fysiska infrastrukturens planering som vi har i Sverige.

Det är också märkligt att Birgitta Wistrand kan säga att får bara socialdemokraterna fortsätta efter höstens val, kan vi med säkerhet förvänta oss skattehöjningar på både det ena och det andra. Vad har det för likhet med detta? Var hittar Birgitta Wistrand sådana argument? Vad vi säger är ju: Låt de utredningar som nu tittar på olika förslag angående dieselskatter, bensinskatter och annan trafikbeskattning göra klart sitt arbete! Sedan får vi se vad de kommer fram till. Det är ju inte samma sak som att det blir en skattehöjning direkt efter valet.

Anf. 77 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Herr talman! Felet i Jarl Landers resonemang är just att flygkapaciteten i Stockholmsregionen skulle handla om Stockholms stad. Jag

menar att det är en nationell fråga, kanske t.o.m. en internationell, att huvudstäderna bör vara sammanbundna med varandra. Så länge denna fråga inte hanteras på det sättet av regeringen i förhållande till Stockholm kommer den inte att kunna lösas. Jag tycker att det är väldigt synd att man nu bollar ned frågan på den här nivån så att den blir en lokal fråga. Det är inte en lokal fråga hur ett lands huvudstad har det med sina förbindelser. Det är synd att Jarl Lander vill se den på det sättet.

När det sedan gäller hur socialdemokraterna vill organisera transporterna i Sverige är det här nya som skall inrättas, Godstransportrådet och Rikstrafiken, för mig helt främmande. Jag tror att de varken kommer att göra det bättre eller billigare utan bara mer komplicerat och dyrare för transporterna i Sverige. Därför tycker jag att det är helt fel att vi i dag, när vi har datasystem som kan sköta sådana här saker, inte lägger ut det och gör det på ett mycket mer flexibelt och, som jag sade tidigare, kundnära sätt.

Jag tycker också att det är viktigt att följa de diskussioner om skattesänkningar och skattehöjningar på bensin som har förts under det senaste året. Det är dessa diskussioner som får mig att tala om de skattehöjningar som jag förväntar mig från socialdemokraterna under hösten.

Anf. 78 JARL LANDER (s) replik:

Herr talman! Syftet med att inrätta en ny myndighet som Rikstrafiken och att inrätta en delegation under regeringen som Transportdelegationen är ju att få bättre samverkan och samordning mellan de olika trafikslagen. Jag förstår inte att Birgitta Wistrand och moderaterna går emot den delen. Det skulle ju betyda att näringslivet kan få effektivare och bättre transportkedjor och lägre transportkostnader, vilket bl.a. skulle gynna företagen i sig och även sysselsättningen i landet.

När det sedan gäller Bromma som Stockholms stads huvudflygplats vill jag fråga Birgitta Wistrand: Vad är då Arlanda? Är inte det egentligen Sveriges internationella flygplats vid Sveriges huvudstad? Vi skall inte bortse från att Arlanda är Stockholms egentliga storflygplats. Bromma är en flygplats som skall komplettera Arlanda, där småflyget m.m. kan få en bättre möjlighet. Att det sedan har skett en utveckling där även jetmaskiner och liknande i internationell trafik har kommit till Bromma tycker jag är beklagligt. Det är också utifrån detta vi har sagt att Bromma bör avvecklas, eftersom det ligger på fel ställe. Regionen behöver dock ytterligare flygkapacitet.

Sedan, herr talman, måste jag få avsluta med att fråga Birgitta Wistrand varför man i vägsammanhang kan använda det hon kallar för PPP-medel medan det i järnvägssammanhang inte ens går att bilda ett statligt bolag för att finansiera t.ex. Botniabanan. Vad skiljer dessa två åt, mer än att det ena är privat och det andra statligt?

Anf. 79 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Herr talman! Självklart anser jag att Arlanda är Stockholms huvudflygplats. Där är vi faktiskt eniga, Jarl Lander. Men nu är det ju tyvärr så att Arlandas flygplats är för liten. Det behövs en tredje landningsbana. Vi kan också se, av de utredningar som har kommit nu under våren, att det

behövs en fjärde landningsbana någon gång 2004–2006. Då blir det väldigt komplicerat att lägga ned Bromma.

Vad jag sade i mitt anförande var att i ett läge då man skall diskutera antingen en ytterligare flygplats i Stockholmsregionen eller en fjärde landningsbana på Arlanda anser jag att det är bättre med en fjärde landningsbana. Att få ytterligare en diskussion om var en sådan här flygplats skall ligga etc. tror jag bara gör att vi kommer ännu längre bort från en lösning.

Problemet i dag, Jarl Lander, är att Arlanda är så fullt att vi har oerhört stora förseningar, både när det gäller inrikes- och utrikestrafik. Det är dessa problem som vi måste klara av att lösa.

Anf. 80 SVEN BERGSTRÖM (c):

Herr talman! Det är en anspråksfull titel på det betänkande som riksdagen nu debatterar – *Transportpolitik för en hållbar utveckling*. Det är tillfredsställande att en bred majoritet nu talar klartext om att även trafiken och transportererna måste hålla sig inom de ramar – ekonomiskt, miljömässigt och säkerhetsmässigt – som långsiktig hållbarhet kräver. Det är också mycket bra att målen slås fast med så stor tydlighet som möjligt. När det gäller att ta konsekvenserna av de högtidliga målen menar dock vi från Centerpartiet, precis som Sivert Carlsson i ett tidigare inlägg framhållit, att såväl regeringen som trafikutskottet i sitt betänkande intar en alltför passiv hållning, i synnerhet när det gäller att våga ta de nödvändiga greppen för att miljöanpassa trafiken och transportererna.

Om man menar allvar med att också transportsektorn skall ta sitt miljöansvar fullt ut räcker det t.ex. inte att tala allmänt om att introducera bibränslen för biltrafiken. Det krävs också en rad åtgärder för att göra detta möjligt och för att driva på utvecklingen. Erfarenheterna visar att utfasningen av den blyade bensinen för några år sedan var framgångsrik och att det har stor betydelse att samhället driver på. Jag är övertygad om att också alternativa bränslen nu kan slå igenom om de verkligen görs tillgängliga, så att människor kan känna trygghet att alternativa bränslen finns att tillgå när man behöver fylla på bränsle, och om det upplevs som ekonomiskt rimligt.

Det låter närmast som den obotfärdiges förhinder när t.o.m. kommunikationsministern, som inte längre finns i kammaren och kan ta replik, talar om att man planerar som stalinister. Jag tror inte att det är den metoden man har tillämpat i Kalifornien i USA, där man har nått stora framgångar med att introducera alternativa bränslen och ta nya grepp för att miljöanpassa trafiken.

Här i den svenska riksdagen har vi i Centerpartiet ännu inte fått utskottsmajoriteten med oss för att driva på utvecklingen, trots att alla vet att utsläppen från bilismen är det kanske allra största miljöproblemet i samhället i dag, i synnerhet runt våra storstäder.

Något förvånande är också att utskottet inte heller när det gäller att få till stånd ett effektivare resande vågat ta några ytterligare steg framåt. Jag tänker på avsnittet om forskning och utveckling, som annars är ett populärt område att stödja politiskt. Här behandlas ett förslag från Centerpartiet om att en handlingsplan för myndigheter, verk och statliga bolag skall tas fram för ett effektivare resande. Då handlar det om alternativa färd-sätt, miljöriktiga bränslen, bränslesnålare fordon, etc.

Här har Vägverket på ett förtjänstfullt sätt och på eget initiativ gått i spetsen så kraftfullt att den svenska bilindustrin antligen förstått att det nu är hög tid att satsa på bränslesnålare fordon. Jag tycker att det är ett efterföljansvärt exempel som det funnes anledning att positivt uppmärksamma, främst från miljöpolitiska utgångspunkter, men också från strikt ekonomiska synpunkter. Men utskottsmajoriteten väljer att vänta och se i stället för att agera offensivt och pådrivande. Därför har vi från Centerpartiets sida sett oss nödsakade att också på denna punkt reservera oss mot utskottsmajoriteten. Och jag vill, herr talman, redan nu yrka bifall till reservation nr 22 i denna del.

I utskottets betänkande slås fast att den hållbara utvecklingen skall inkludera hela landet. Det tycker jag är positivt. Utskottet talar om en positiv regional utveckling som ett delmål för transportpolitiken.

Även på denna punkt finns det dock anledning att vara kritisk mot regeringen och utskottsmajoriteten. Man väljer en mycket defensiv formulering om att transportsystemet skall "motverka nackdelar av långa transportavstånd". Tidigare formulering om att "kompensera" dessa nackdelar är nu borta.

Centerpartiet, som i de här sammanhangen alltid fått ta på sig rollen att gå i spetsen för en mer offensiv politik, vill att transportsystemet mycket tydligt skall främja en positiv regional utveckling. Även på det här området har Sivert Carlsson i sitt tidigare inlägg utvecklat tankegångarna.

Från andra partiers sida är det ofta så och så med engagemanget för litet större satsningar när man kommer norr om Dalälven. Det var intressant att i det första inlägget i debatten i dag än en gång höra moderaternas skepsis mot t.ex. Botniabanan, som av så många andra betecknas som en strategisk och viktig satsning för norra Sverige, Finland och t.o.m. Barentsregionen på litet längre sikt. Från Centerpartiets sida säger vi tydligt ja till Botniabanan.

När det handlar om att satsa mångmiljardbelopp på mer trafikalsterande asfalt- och betonglösningar i redan överhettade storstadsområden är moderaterna ofta först på plan. Det är betecknande, tycker jag, att de partier som ofta framställer sig som huvudmotståndare i politiken så ofta förenas när det gäller att hitta pengar till dessa storskaliga lösningar, t.ex. i Stockholm och i Öresundsområdet, ofta med miljöhänsynen i andra eller tredje hand. Öresundsbron och Citytunneln i Malmö är två exempel. Dennispaketet i Stockholm, som nu likt fågel Fenix tycks på väg att resa sig ur askan och återuppstå med Södra länken som en stor strategisk byggsten för att senare kunna gå vidare med den s.k. Ringen och Yttre tvärleden, är ett annat exempel.

När det gäller att klara angelägna vägprojekt i andra delar av landet, t.ex. påskynda Europaväg 4 så att den får en godtagbar standard genom Uppland, Gävleborg och vidare längs Norrlandskusten, är det tyvärr svårare att mobilisera en majoritet för att skynda på godtagbara lösningar.

Herr talman! Jag vill, liksom en del andra talare före mig i debatten har gjort, uttala min tillfredsställelse över en del saker i det här betänkandet, t.ex. att trafikutskottet avvisat regeringens förslag om energi- och koldioxidskatt för bränsle som används för järnvägsändamål. Jag är glad över detta, inte minst för att jag liksom flera andra därmed har nått framgång med motioner som har väckts i den här frågan. Denna s.k. die-

*Fel! Okänt
växelargument.*

selskatt skulle ha lett till en utslagning av viktiga småbanor och mindre bolag som i dag driver trafik på dessa banor. Det skulle ha flyttat gods från järnväg till landsväg och lastbil.

Bara i det län jag kommer från, Gävleborgs län, har vi viktig godstrafik på flera banor, bl.a. Inlandsbanan och på järnvägen Bollnäs–Furudal, där Woxna Express kör stora mängder timmer och massaved. Förslaget om energi- och koldioxidskatt för bränslen som används för järnvägsändamål bör självklart behandlas i ett sammanhang med övriga skattefrågor i den trafikbeskattningsutredning som nu ser över skatter och avgifter inom transportområdet.

Herr talman! Vad det kan ställa till med om man har skatter som inte är samordnade över olika typer av gränser kan vi se exempel på inom åkeribranschen. Det har berörts av flera talare i dag.

Jag träffade senast i går kväll en ensamåkare som just nu har stora problem med lönsamheten sedan åkare från andra länder runt omkring oss tagit fler och fler jobb i Sverige tack vare att de kan tanka avsevärt billigare men med mer miljöskadlig diesel på hemmaplan.

Om vi vill ha kvar en fungerande åkeribransch i Sverige, och det vill även vi som är starkt miljöengagerade ha, är det viktigt att riksdag och regering snarast ser över detta och gör något åt det innan ännu fler åkeriföretag här i landet tvingas kasta in handduken.

Herr talman! Med dessa små nedslag i trafikutskottets betänkande vill jag än en gång yrka bifall till reservation nr 22. Jag står självklart bakom samtliga Centerpartiets reservationer, men för tids vinnande yrkar jag bifall till denna enda.

Anf. 81 PER LAGER (mp):

Herr talman! Jag skulle vilja börja med ett citat från en interpellationsdebatt som jag hade med kommunikationsministern häromveckan. Hon säger så här med anledning av en diskussion om E 6 genom Bohuslän: ”Jag vill först understryka att regeringen, liksom Per Lager, bedömer att dagens transportsystem inte är långsiktigt hållbart, bl.a. därför att det baseras på icke förnybara energiresurser och ger upphov till negativa miljökonsekvenser lokalt, regionalt och globalt.”

Det är starka ord. Det betyder att man helt enkelt måste lägga om hela trafikpolitiken. Det låter bra.

Om man går till förslaget om den nationella väghållningsplanen, som Vägverket har lagt fram, finner man att där sägs: Styrande för Vägverkets nationella plan för vägtransportsystemet är de miljö- och trafikpolitiska målen, det utökade ansvar som Vägverket ålagts inom ett flertal områden samt den helhetssyn som följer av detta. Vidare säger man: Generellt gäller att väghållningsåtgärder skall bidra till att alla trafikantgrupper skall kunna använda vägtransportsystemet. Särskilt skall man ta hänsyn till funktionshindrade, oskyddade trafikanter och barn.

Det är starka ord, tycker jag.

Jag vill återvända till E 6 genom Bohuslän. Det är nämligen så att vägtrafiken där släpper ut mycket mer än naturen någonsin tål. I Bohuslän har vi inte någon buffringsmöjlighet i marken. Man kan väl säga att vi har överskridit utsläppsnivåerna tre fyra gånger minst. Det finns alltså inget försvar för nuvarande nivåer, än mindre för en ökning.

Trots dessa kunskaper om utsläppseffekter och miljövänligare alternativ, herr talman, fortsätter Vägverket att arbeta på vägsträckningen norrut från det nu pågående avsnittet Sunningesundsleden. Vägverket bygger alltså för en kraftig ökning av vägtrafiken. Begrepp som natur- och kulturlandskap har på något sätt hamnat i skymundan för ett kortsiktigt tänkande, och protesterna från lokalbefolkningen och naturskyddsorganisationerna har mötts med oförstående, även om verket pliktskyldigast ordnat möten med de särskilt drabbade.

I dag har man överklagat väghållningsplanen. Det ärendet ligger i Regeringsrätten. Ändå fortsätter Vägverket att arbeta som om ingenting hänt, särskilt om nätterna.

Dagens kommunikationssystem bygger på ett gammalt och förlegat tänkande. Det måste moderniseras, precis som jag tror att kommunikationsministern menar, så att miljöförstörelsen och förbrukningen av de ändliga resurserna minimeras. De beslut som nu antas om fortsatt utbyggnad av E 6 innebär att vi kommer att fortsätta att, som jag tycker, gå baklänges in i framtiden.

I regeringens uppdrag från tidigare riksdagsbeslut för utbyggnad av E 6 ingick en 13 meters målstandard för den resterande sträckningen från Torp till den norska gränsen. Att frånga detta beslut skulle bara kunna göras om Vägverket kunde visa att en bredare väg skulle innebära avsevärda samhällsekonomiska effektivitetsvinster. Dessa vinster existerar inte i det långsiktiga perspektivet – med hänsyn tagen till bl.a. miljön. Den samhällsekonomiska kalkyl som Vägverket har presenterat har också ändrats under gång.

Trots tidigare miljökonsekvensbeskrivningar med starka varningssignaler och senare studier i samband med arbetsplanen har man ändå valt att negligera naturvärdena. Planerna handlar om en s.k. fyrfilig väg med en bredd på 18 ½ meter. Plötsligt är det flödeskriteriet som gäller. Av någon oförklarlig anledning tycks regeringen också förstå den hastiga ändringen. Kostnaden blir betydligt dyrbarare.

Vägverket fick förra året skarp kritik av Riksrevisionsverket, RRV, för delar av sin hantering av miljökonsekvensbeskrivningarna. RRV anmärkte bl.a. på att Vägverket, i form av vägregionerna, haft svårt att skilja på sina tre roller som exploatör, beslutsmyndighet och granskningsmyndighet. Men också i samband med den nationella väghållningsplanen är RRV oerhört kritiskt inställt. RRV anser att Vägverket inte följer riksdagens direktiv för investeringsplaneringen. Verket håller fast vid det gamla stråktänkandet, där projekt längs vägarna mellan de största städerna prioriteras främst – oavsett kostnad. Vägverket kritiseras också av RRV för att gynna nybyggnationer framför att utnyttja befintliga vägnät där de finns.

Vad händer egentligen på E 6 eller i Bohuslän? Där sprängs de ramar som finns. Riksdagen har beslutat om en ram på 2 miljarder. Vägverkets planering innebär att ramen på 2 miljarder kommer att tredubblas och handla om 6 miljarder.

Samtidigt skall vi hålla i minnet att miljöforskarna vid kusten vid Lysekil inte får de futtiga 600 000 kr som behövs för att hålla i gång intensivstationerna, där det kontinuerligt är möjligt att kontrollera miljösituationen till lands. Samtidigt dras hela miljöforskningsanslaget för Naturvårdsverket in. Hur går detta ihop, dvs. stora satsningar på vägar samti-

digt som miljöforskningsanslag tas bort och därmed pågående forskning på miljön?

Jag ställde en fråga till Ines Uusmann i höstas om skillnaden på priset för utbyggnaden. Jag fick till svar att frågan höll på att beredas och att jag skulle kunna få ett svar efter jul på om Vägverkets plan för E 6 skulle bli aktuell.

Då nämnde kommunikationsministern att frågan handlade om trafik-säkerhet men också om exportnäringen. Regeringen har tidigare i sin skrivelse *Ekologisk hållbarhet* hänvisat till beslut om transportinfrastrukturen som skall främja ett miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem. Enligt min åsikt är utbyggnaden av E 6 motsatsen till ett miljöanpassat transportsystem. Genom att bygga en ny sträckning, bredda och räta vägen, bäddar man i stället just för att behålla och utöka andelen gods-transporter på vägarna. Järnvägen får allt svårare att konkurrera. Man skall komma ihåg att bara 3 % av Norges utrikesgods går via järnväg. Norge får en stor fördel av en utbyggd E 6. Det kan vi inte säga någonting om. Men så är det.

Vem tjänar på utvecklingen? Inte är det framtida generationer. Det finns en stor potential i järnvägstrafiken. Därför måste huvudsatsningen enligt Miljöpartiet ske där. I Bohuslän måste det bli en kustpendel i stället för en utbyggnad av E 6.

För att minska olyckorna är det bättre att reglera fartgränserna, bygga planfria korsningar, öka kollektivtrafiken och låta huvuddelen av godstrafiken transporteras via järnväg och sjöfart. Att klyva hela Bohuslän med en motorväg eller liknande fyrfilig väg är inte till gagn för människor, djur eller natur.

Jag vill yrka bifall till reservationerna 4, 11, 55 och 68.

Anf. 82 AGNETA LUNDBERG (s):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande 1997/98:TU10.

En satsning på byggandet av Botniabanan är en satsning på miljön och på framtiden. I dag har stambanan mellan framför allt Vännäs och Bräcke en standard som gör att banans kapacitet har nått sitt maximum. Redan när banan byggdes för snart hundra år sedan beslöt man att bygga med en lägre standard. Orsaken var att man visserligen ansåg projektet vara viktigt, men man hade tyvärr inte tillräckligt med pengar för att bygga med den högre standard som man önskade.

Nu står vi inför samma strategiska vägval, som innebär litet av vinna eller försvinna för Norrland. Vi som bor i Norrland tror på framtiden och är därmed beredda att arbeta för den. En viktig strategisk satsning för att klara detta är byggandet av Botniabanan, bl.a. för att trygga godstransporterna.

Utan ett godtagbart järnvägssystem för Norrland hämmas nationellt viktiga utvecklingsfrågor. Vårt exportintensiva näringsliv kan inte uppfylla regeringens uttalade ambitioner att öka takten i förädlingen av våra råvaror. Därmed förlorar landet möjligheter till ökade exportintäkter och fler arbetstillfällen, och den långsiktiga konkurrenskraften hotas. Investeringsviljan går ned, och nyinvesteringar och expansion riskerar att i betydande del hamna utanför landet.

Den ekonomiska och miljömässiga hållbarheten äventyras allvarligt när miljökraven och naturresurshushållningskraven höjs. Transportkostnaderna ökar, och därmed försämras exportindustrins konkurrenskraft. Möjligheterna till en positiv utveckling i Barentsområdet hämmas liksom Sveriges möjligheter att dra nytta av sitt fördelaktiga läge i förhållande till de kraftigt växande marknaderna i öster.

En fullt utbyggd Botniabana är det mest effektiva sättet att vända dessa hot till möjligheter att möta framtiden offensivt. Botniabanan ger dessutom starkt förbättrade förutsättningar för en god samverkande regional funktion. Det är viktigt att komma ihåg att Norrlandskusten har ca 800 000 invånare och en nationellt sett mycket hög exportintensitet.

För att uppnå en av regeringsförklaringens målsättningar är det viktigt att vi får en ur miljösynpunkt väl fungerande infrastruktur även i Norrland.

När nu Botniabanan byggs innebär det betydligt kortare restider med tåg mellan orterna längs Norrlandskusten, och näringslivet ges möjligheten till effektivare godstransporter. En utbyggnad av Botniabanan innebär att kapaciteten för godstransporter på järnväg mer än fördubblas jämfört med i dag, och känsligheten för störningar i järnvägstransporterna i övre Norrland minskar. Genom möjligheterna till dagpendling för boende längs banan vidgas arbetsmarknaden och tillgängligheten till t.ex. högre utbildning.

Delar av inlandets viktiga råvaror når kustens industrier på ett effektivare och miljömässigt bättre sätt. Inlandet får dessutom spin-off-effekter av ett väl fungerande kuststråk.

Investeringarna i Botniabanan är långsiktiga satsningar på att lösa dagens uppenbara brister i det nationella järnvägssystemet och skapar förutsättningar för regional utveckling. Det positiva beslut vad gäller Botniabanan som vi i dag är beredda att ta är utomordentligt viktigt för att ge de rätta signalerna till näringslivet, såväl till stora som till små företag, om statens ambitioner och om de långsiktiga förutsättningarna för regionens utveckling.

När nu detta viktiga beslut skall tas här i riksdagen förvånar det mig att moderaterna, som i många sammanhang ger sig ut för att vara näringslivets talesmän, inte är beredda att stödja detta förslag vad gäller Botniabanan. Man är tydligen inte beredd att ge vårt näringsliv och vår region de rätta förutsättningarna för att utvecklas och bli konkurrenskraftiga.

En satsning på Botniabanans byggande är inte enbart en satsning på Norrland utan också en satsning på Sverige och på vårt exportintensiva näringsliv.

Anf. 83 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Visst kan man önska sig både det ena och det andra här i världen, bl.a. en Botniabana. Men det är också viktigt att man har klart för sig hur de saker som man önskar sig skall kunna betalas. Det har inte regeringen och inte majoriteten. Botniabanan är ett finansiellt vågspel i högsta klass.

Anf. 84 AGNETA LUNDBERG (s) replik:

Fru talman! Vad gäller finansieringen är jag väl medveten om att detta är lånefinansierat. Men det är inte enbart Botniabanan som är det, utan det finns även andra stora projekt. Skillnaden är kanske att de ligger i södra Sverige.

Anf. 85 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Jag nämnde just detta i mitt anförande, och jag har också kritiserat regeringen i det här fallet för att man lägger fram ett antal sådana här projekt helt i strid med den budgetlag som man tidigare har presenterat.

Anf. 86 AGNETA LUNDBERG (s) replik:

Fru talman! Såvitt jag vet innehåller budgetlagen också en möjlighet för riksdagen att besluta om undantag, och det har man gjort.

Anf. 87 LENNART FRIDÉN (m):

Fru talman! Jarl Lander talade i ett av sina första inlägg om ihärdighet och den belöning som den kan få som är väldigt ihärdig och slåss för en sak. Den ihärdigheten hos en del motionärer stärks säkert av det sätt på vilket motionerna har behandlats eller inte behandlats. Man kan fråga sig om utskottet verkligen har behandlat alla med samma seriositet. Visserligen står ju allt i betänkandet på sidan 0, enligt registret, men det får väl inte vara en antydning om hur utskottet har sett på förslagen.

Betänkandet ger intryck av att inte vara en beskrivning av motionslakt, som det brukar kallas – till slakt brukar man ju ha ett schema – utan snarare en massaker utan urskillning. På tre och en halv sida i en bilaga räknar man upp de motioner som avstyrkts. Det är inte seriöst. Man riskerar att tappa bort även enstaka betydelsefulla delförslag. Motionerna dyker upp, inte som ett brev på posten – numera kan man inte vara så säker på att det kommer fram – utan säkrare än så, till hösten igen.

Senatorn i den romerska senaten Cato d.ä. avslutade varje debattinlägg just ihärdigt med sitt bekanta uttalande: För övrigt anser jag att Karthago bör förstöras. Till slut fick han sin vilja igenom.

Låt mig travestera: För övrigt anser jag att Götalandsbanan måste byggas.

Det anser och inser många, t.ex. Europeiska järnvägsunionen. Och förr eller senare kommer det att ske. Skälen är såväl transportekonomiska som miljömässiga. Tänk att lyfta av en del av den i dag mycket blandade och onödiga tunga trafik som går på vägar och i stället kunna ta den via Götalandsbanan!

Med så många olika påståenden som har cirkulerat, och orealistiska och osäkra ekonomiska beräkningar som också har kastats fram, är de framförda önskemålen om t.ex. en statlig utredningsman för projektet en ganska naturlig önskan.

En säker, miljövänlig och snabb järnvägslinje, som från Göteborg till Stockholm via stora orter som Borås, Jönköping, Linköping och Norrköping binder samman cirka hälften av Sveriges befolkning, är självfallet ett projekt som man bör satsa på. Det borde också utskottet ha insett.

Anf. 88 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Jag vill bara upplysa Lennart Fridén om att alla inte har behandlat motionerna lika illa. Om han tittar på reservation nr 75 av Miljöpartiet kommer han i den tabell som är bifogad till reservationen att hitta ett bifallsyrkande till Götalandsbanan.

Anf. 89 LENNART FRIDÉN (m) replik:

Fru talman! Det är skönt att även Miljöpartiet har hittat någon punkt där man kan visa sina framfötter. Men faktum är att jag tycker att utskottets majoritet inte har behandlat den frågan. Det är det jag vänder mig mot.

Anf. 90 RAGNHILD POHANKA (mp):

Fru talman! Varje steg i rätt riktning är en stor framgång, men varje stopp eller steg tillbaka är ett misslyckande, därför att det är så bråttom att göra någonting åt trafiken och miljöfrågorna.

I morse stod sex containrar vid Borlänge järnvägsstation, sådana som hakas på en förarhytt – något som gläder en gammal miljöpartist. Men när jag tittade ut över landsvägen såg jag på tio minuter ett trettiotal lastbilar gå förbi. Det är fortfarande en liten bråkdel som går med järnvägscontainrar.

I somras var jag nere i Europa, och där använder man mer och mer den här metoden, även om man inte gör det i tillräcklig utsträckning. Man är helt enkelt tvungen, därför att trafiksituationen är så besvärlig. Men då tågen kommer till Trelleborg i Sverige kopplas containern av eller flyttas över på landsväg, och en förarhytt kopplas till. Så är det till nästan hundra procent.

Med en annan inställning skulle vi kunna starta med den typen av transporter i större skala. Vi skulle vara förberedda och inte behöva vänta tills trafiksituationen är så galen som den är i Centraleuropa.

Hemköp har t.ex. börjat med ett projekt där man har *just-in-time*-transporter på järnväg. Man kör med lastbilar till olika depåer, hämtar en container och kör direkt till affären, med färskvaror och allting. Detta gör att det blir en oerhört miljövänlig transport. Dessutom har man kontraktsodling i närheten, så att det är närproducerat. Det hör kanske inte till det här ämnet, även om det minskar transportererna. Om Hemköp kan skulle väl andra kunna! Med en annan inställning skulle vi kunna starta med detta på ett bra sätt.

Längs Västerdalsbanan i Dalarna har timmerterminalerna lagts ned och transporter av timmer lagts över på landsväg. Det är en tragedi. Företagen är fortfarande positiva till att köra på tåg, men det måste bli prisvärt jämförbart, så att de inte förlorar pengar på det.

En satsning på Västerdalsbanan till Sälen är en nationell angelägenhet, om man tänker på att Sveriges sydligaste fjällområde ligger i Sälen. Det skulle kunna innebära att människor från Stockholm t.ex. kunde åka ända upp till Sälen, och ha råd att göra det även om de inte har råd att ha bil. Dessutom är det naturligtvis miljövänligt. Det bör alltså placeras tidigare, mellan år 2001 och 2008.

Det råder en bred samsyn inom hela näringslivet i dalgången, liksom inom de berörda politiska partierna i kommunerna. Goda kommunikation

ioner, både på väg och på järnväg, till ett av vårt lands mest attraktiva friluftsområden är naturligtvis också ett nationellt intresse. Det hindrar inte att många kommer att åka bil, men slitaget på de här vägarna är så fruktansvärt att vägarna är ofarbara när tjälskotten börjar komma. Dessa lastbilstransporter försämrar naturligtvis ytterligare, förutom persontransporterna.

En utbyggnad av Västerdalsbanan skulle avlasta vägnätet, inte bara i dalgången utan också på riksvägnätet mot Stockholms-, Öresunds- och Göteborgsregionerna. Det ger positiva effekter när det gäller miljö- och trafiksäkerhet. Om vi skall skapa ett framtida ekologiskt hållbart samhälle är en utbyggnad av banan fram till Sälen mycket viktig.

Nyss öppnades en sträcka för godstransporter mellan Mora och Älvdalen. Den skall öppnas för persontrafik för arbetspendlare och skolpendlare. Miljöpartiet anser att det är viktigt att det dagliga resandet mer och mer kan ske kollektivt och, där så är möjligt, med tåg. Det är naturligtvis miljömässigt bäst. Det minskar olycksriskerna betydligt och ger bilförarna en behövlig vila på väg till och från arbetet. Energimässigt är det helt överlägset. 2 % av vår elenergi går till tågtrafiken med dess enorma transportförmåga, medan Borlänge, t.ex., med Domnarvets järnverk och Kvarnsvedens pappersbruk, ensamt använder nästan lika mycket el som all järnvägstrafik i Sverige.

Miljöpartiet vill också återinföra nattågen kvällstid från Gävle till Borlänge, Göteborg och Malmö. De var mestadels fullbelagda. En hel del av de transporter som gick med dessa tåg går numera på landsväg. Man måste se transporten som en helhet. Även om nattågen i allmänhet inte är lönsamma fullt ut tar den som förut åkte nattåg kanske bilen eller flyget tur och retur, och SJ förlorar i förlängningen passagerare. Miljöpartiet vill alltså återinföra nattågen på flera sträckor i Sverige. Nu talar jag mycket om Dalarna, men resonemanget är egentligen överförbart till så gott som alla landskap.

Jag vill också tala om Inlandsbanan, som är en kulturhistoriskt fantastisk och naturvänlig transport. Den skulle kunna elektrifieras för en ganska ringa kostnad. Miljöpartiet har i sin budget också pengar för detta. Det är 3,4 miljarder som inte enbart skall gå till Inlandsbanan, men man skulle kunna starta med en del av de pengarna och elektrifiera banan.

Den är byggd för att klara tunga malmtransporter. Det är en intressant tanke att den s.k. Domnarvspendeln skulle gå från Luleå in på Inlandsbanan. Den går tre gånger om dagen från Luleå eftersom metallurgin är nedlagd i Borlänge. Det är helt rimligt att åka den vägen. Det är en stor belastning på kustbanan när de tunga tågen kommer tre gånger om dagen. Det är också en mycket dålig bana mellan Gävle, Falun och Borlänge. Investeringarna skulle i trafiksammanhang inte alls vara oöverkomliga – inte ens om man gjorde en elektrifiering. Det är också bitvis backigt mellan Gävle och Falun. Där är det verkligen problem att köra dessa tunga transporter.

Vid ingången av 2000-talet står Sverige inför en genomgripande samhällsomvandling, fullt jämförbar med industrialismens genombrott i början av seklet. På samma sätt som järnvägen då banade väg för den nya tiden kommer den att spela en viktig roll nu när Sverige skall byggas om för långsiktig ekologisk hållbarhet. Det gäller även Inlandsbanan, dels därför att den går genom bygder som är rika på biobränslen och mineraler

och därför kan lämna viktiga bidrag till svensk industri- och energiförsörjning, dels därför att den utgör ett levande kulturminne och en turistattraktion av internationell klass. Vi vet att det går torvtåg på Inlandsbanan från Härjedalen till Uppsala. De tågen skulle kunna klara mycket mer trafik.

Miljöpartiet vill ha ett nytt spår mellan Falun och Borlänge och upprustning av nuvarande spår. Det spåret skulle lämpa sig bra för pendeltrafik, som inte är så tung, och för att avlasta landsvägstrafiken och innerstadstrafiken i de båda städerna.

Jag instämmer i Elisa Abascal Reyes yrkanden och står bakom alla reservationer där Miljöpartiet är med.

Anf. 91 INGER LUNDBERG (s):

Fru talman! I fjol ökade antalet jobb i Örebro län med 3 600. Länsarbetsnämndens prognoser pekar på en väldigt positiv utveckling det närmaste året. Det finns många skäl till det, men ett viktigt skäl är läget i landets demografiska mitt.

Utvecklingen i Örebro län har visat att det går att vända utvecklingen i områden som har varit hårt drabbade av strukturomvandlingen. Då är trafikpolitiken ett viktigt instrument för regional utveckling.

Det är angeläget, fru talman, att vi långsiktigt kan ha mycket goda trafikförbindelser i det inre av Mellansverige. Det är en strategisk förutsättning för att hela Mellansverige skall leva och inte bara kustområdena. Det gäller tågen, det gäller vägarna och det gäller flyget.

Västra stambanan spelar en strategisk roll för Örebro län och för det inre av Sverige. Svealands- och Mälardalen är på väg att förändra Mellansverige och skapa nära samband mellan Stockholmsregionen, Örebro, Västerås, Eskilstuna och andra delar av Mellansverige.

Statsministern aviserade för några dagar sedan viljan till en satsning på Bergslagsstrafiken med hjälp av de regionala huvudmännen. Det är angeläget att det projektet får de ekonomiska förutsättningarna att lyckas. Det finns ett stort intresse i vårt län för att vara med och göra satsningen framgångsrik.

Jag vill i det sammanhanget passa på att uttrycka min tillfredsställelse över att trafikutskottet varit lyhört och tillstyrkt den motion vi har lagt fram från Örebro län om skadeprovning gentemot den regionala tågtrafiken.

Vidare, fru talman, vill jag säga att Arbogavägen nu är på gång. Det är en efterlängtd satsning. Den tillhör de mest strategiska satsningarna i Mellansverige. Det är angeläget att den följs upp.

E 20 har fortfarande stora brister. Det är viktigt att E 20 får en sådan kvalitet att den kan uppehållas som pulsåder genom Sverige.

E 18 – förbindelsen mellan Stockholm och Oslo – fick en allvarlig uppryckning genom beslutet om förbättring av Arbogavägen, men man måste gå vidare. Vägsträckorna Arboga–Karlskoga och Örebro–Karlskoga är anmärkningsvärt dåliga med hänsyn till den stora betydelse som trafiken genom Mellansverige och mellan Stockholm och Oslo har.

Den tredje strategiska satsningen för det inre av Sverige är Berslagsdiagonalen. Det har under en tid varit ganska tyst om Bergslagsdiagonalen. Det är viktigt att man på allvar kommer i gång med planeringen för

ett stråk som går genom mitten av Sverige och som verkligen ger Bergslagen möjlighet att utvecklas på lång sikt.

Ett annat strategiskt trafikområde är flyget. Här har det skett en dramatisk utveckling. Låt mig ge exemplet Örebro/Bofors flygplats, som i dag har 150 000 passagerare. Man har nu en omslutning av godstrafik varje dag som är lika stor som den samlade godstrafiken var på ett år för bara några år sedan.

Utvecklingen har blivit möjlig genom stora lokala och regionala satsningar. Det har länge funnits en stark obalans mellan å ena sidan de statligt drivna och å andra sidan de helt kommunala flygplatserna. Därför tar riksdagen ett viktigt steg i dag när man fattar beslut om ett mer rättvist stödsystem. Det stämmer också på flera punkter överens med den motion som vi har lagt fram från Örebro län.

Men det finns ändå, fru talman, anledning att följa upp det nya förslaget. Det är risk att de flygplatser som ligger allra bäst till logistiskt och kan ha stor betydelse ur transportsynpunkt, som den i Örebro, får ett alltför litet stöd. Kortsiktigt kan man förstå det. Flygplatsen har en god ekonomi. Men långsiktigt är det ett bekymmer. Just de flygplatser som ligger bra har behov av stora investeringar, och då krävs det också engagemang utanför regionen.

I den motion som vi lämnade från Örebro län hade vi två att-satser. Den ena gällde det statliga stödet. Den andra gällde möjligheterna till EU-stöd. Den motionen behandlades i samband med TUI för några månader sedan.

Det är beklagligt att vi inte har kommit längre där. I länder utanför Sverige går det att få stöd till flygplatser också utanför stödområdena med hjälp av strukturfondspengar. I Sverige går inte det i dag.

Det är angeläget att det kommer i gång en dialog mellan Närings- och Kommunikationsdepartementet om möjligheterna till EU-stöd för infrastrukturinvesteringar som har betydelse för områden som är inne i en stor strukturomvandling av näringslivet.

Jag hoppas, fru talman, även om motionen ganska knapphändigt avvisats av trafikutskottet tidigare, att diskussionen kommer upp på allvar mellan Kommunikations- och Näringsdepartementen i samband med diskussionerna om den långsiktiga inriktningen av strukturstöden.

Slutligen, fru talman, skrivs det i betänkandet också några ord om cykeltrafiken. Den motion som har väckts av kd är välvilligt behandlad av utskottet. Det finns anledning att se med stort intresse på det program som Vägverket och Kommunförbundet kommer att ta fram för cykeltrafiken. Cykeltrafiken har inte en avgörande regionalpolitisk betydelse, men den kan göra ett viktigt trafikarbete, framför allt i stadsområdena. Det finns anledning för riksdagen att återkomma till den diskussionen senare.

Anf. 92 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Inledningsvis vill jag nästan tacka Inger Lundberg för att hon väckte en motion i det här ärendet. Den gjorde utskottet uppmärksam på att det fanns en möjlighet, om regeringens förslag hade gått igenom, att skadeprovning inte skulle göras gentemot länstrafikens busstrafik utan enbart gentemot järnvägstrafiken. Men tack vare Ingers motion upptäckte vi detta lilla hål i lagstiftningen och kunde täppa till det.

Egentligen begärde jag ordet, fru talman, därför att ett antal ledamöter, liksom Inger Lundberg, har pekat på enskilda projekt – lokala, regionala osv. – som de icke tycker blir tillgodosedda i sina motioner gentemot propositionen. Vissa ledamöter har t.o.m. talat om att det har varit massakrer av motionerna.

Jag vill hänvisa till bl.a. den diskussion som jag och Hanna Zetterberg hade tidigare under ärendets behandling, att vi i dag debatterar förslag om målsättningar, riktlinjer osv. för infrastrukturen och transportpolitiken. Diskussionen har föranletts av att det har väckts ett antal motioner. Jag vill hänvisa till trafikutskottets text på s. 151, där vi förklarar varför alla dessa enskilda projekt i motionerna har angetts i tabellform och varför motionerna lämnats utan åtgärder.

Anf. 93 INGER LUNDBERG (s) replik:

Fru talman! Jag har den största respekt för trafikutskottets handläggning av de enskilda yrkandena. Naturligtvis kan vi inte varje år föra en genomgripande diskussion om varje enskilt trafikobjekt. Jag tycker att den sammanställning som trafikutskottet har gjort i betänkandet är värdefull, och jag har respekt för att vi inte tar ställning till den i dag.

Det är också så att vi har ett antal yrkanden. Bl.a. har vi en övergripande motion från ett antal bergslagslän om Bergslagsdiagonalen. Jag hoppas ändå att både trafikutskottets ledamöter och riksdagen, fru talman, har respekt för att vi väcker frågor om strategiska objekt i diskussioner som denna, inte för att här och nu ta slutlig ställning men för att väcka diskussionen om hur enskilda objekt kan komma in i ett mer övergripande trafikpolitiskt sammanhang. Det gäller inte minst frågan om att vi måste ha mycket goda trafikförbindelser i det inre av Sverige, om vi skall kunna upprätthålla den regionala balansen i vårt land.

Slutligen, fru talman, ett varmt tack för den välvilliga behandlingen av motionen om skadeprövning från Örebro län.

Anf. 94 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Det får inte uppfattas som att vi i trafikutskottet negligerar att det skrivs ett antal motioner angående enskilda projekt, utan det är tvärtom. Jag ville bara ge en kort förklaring till att de kanske är litet knapphändigt behandlade i det här betänkandet. I kommande betänkanden, där vi mer konkret behandlar fördelningen av de nationella medlen för olika infrastrukturinvesteringar, tycker jag att Inger Lundberg och övriga skall återkomma med sina motioner. Det är ändå så att droppen urholkar stenen så småningom.

Anf. 95 INGA BERGGREN (m):

Fru talman! Det har under den här debatten på olika sätt poängterats hur viktigt det är med en fungerande infrastruktur och att utan en sådan skulle Sverige stanna. Det tål att upprepas.

Jarl Landers inbjudan till oss, som tar upp litet strategiska projekt, att gärna komma tillbaka när man konkret skall behandla de här frågorna uppfattar jag som någonting positivt. Men jag vill ändå understryka och upprepa några viktiga tillägg till detta med viktiga infrastrukturprojekt.

Målmedvetna nyinvesteringar i infrastrukturen är nödvändiga för att vårt land skall upprätthålla konkurrenskraft, sysselsättning och välfärd. Det är också nödvändigt att investeringarna styrs av lönsamhetskriterier och med efterfrågan som grund. Inte minst det sista påpekas i den moderata reservationen 33.

Öresundsbron och hamnarna i Skåne erbjuder och kommer framgent att kunna erbjuda näringslivet alternativa vägar för gods som skall vidare till och gods som kommer från olika destinationer i Europa. Öppningen mot östra Europa talar för en fortsatt ökad transportvolym av gods. Det blir därför allt viktigare att se till att anslutande infrastruktur fungerar väl. Snabbhet, säkerhet och effektivitet får inte bara bli honnörsord i sammanhanget. Därför behövs enligt min mening en samlad bild av infrastrukturutbyggnaderna.

Behovet av en djupgående analys av kapacitetsproblemen i gods- och transportsystemet i Skåne kan inte längre negligeras. Det kan inte nog understrykas att omkring 70 % av vårt lands exportgods och ungefär lika mycket av importgodset passerar Skåne. Några siffror: Utrikeshandeln omfattar ca 100 miljoner godston till ett värde av 500 miljarder kronor. Transportmässigt är det en mycket stor andel av godset som går på fartyg.

För Sveriges tre största hamnar gäller följande: 30 miljoner ton, cirka hälften olja, går över Göteborg, 10 miljoner ton går över Helsingborg och 9 miljoner ton över Trelleborg, och stadigt ökande. Två av Sveriges tre största hamnar i godston räknat finns alltså i Skåne. Även i hamnarna i Malmö, Ystad, Simrishamn och Åhus ökar godsmängden och fortsätter att öka enligt prognoserna.

Med detta vill jag peka på att Skånes strategiska läge som Sveriges port mot övriga Europa ställer stora krav på ett väl fungerande överordnat transportsystem. Det framstår som ganska klart, inte bara för långtradarchauffören, näringslivet och järnvägsspeditören utan också för var och en av oss som privatpersoner, att ett väl fungerande transportsystem genom, till och från Skåne från övriga Sverige är av mycket stor betydelse. Därmed sagt att de nationella vägarna E 4 Helsingborg–Stochohm, E 6:ans sträckning Trelleborg–Malmö–Helsingborg–Göteborg och vidare mot Oslo, E 22 Malmö–Kristianstad och vidare mot Blekinge och Kalmar och inte minst E 65 måste ges en sådan standard att de inte bara svarar mot nuvarande utan även mot kommande transportbehov. Inte minst gäller det för landets lastbilsburna export och import, som hela tiden ökar kraftigt.

Järnvägstrafikens fortsatta utveckling och långsiktiga lösningar för godsstråken genom Skåne är enligt min mening i första hand ett nationellt intresse.

Kommunikationsministern och miljöministern har som svar på mina tidigare frågor om godstrafiken till och från övriga Europa – yttre godsspåret och Riksbangård syd – sagt att frågan säkert kommer att lösas i ett helhetsperspektiv. Men ännu finns det ingen ansats till konkret lösning. Tempot måste öka. Frågan måste snarast realbehandlas.

Därmed ställer jag mig också bakom de moderata reservationer som finns i det här betänkandet.

Anf. 96 EWA LARSSON (mp):

Fru talman! Jag tänker också tala om ett enskilt projekt, men ett projekt som inte bara har riksintresse, om det nu är så ”bara”, utan ett projekt

som också har internationell betydelse. Jag tänker tala om ett hot, om skövling av omistliga natur- och kulturvärden.

Fru talman! Trots massiva protester från en förening med 3 400 betalande medlemmar, trots att Riksantikvarieämbetet beskrivit Tåkern–Omberg som ett av Sveriges yppersta kulturvärden och trots att bullermätningar visar att fågelsjön Tåkern kan drabbas av upp till 40 db föreslår Vägverket en utvidgning och nydragning av riksväg 50. Förslaget är ett av de konkreta projekt som ligger i Vägverkets plan för vägtransportsystem 1998–2007. Regeringen förväntas ge besked i frågan i början av juni, alldeles nu alltså.

Fru talman! Det måste närmast betraktas som sanslöst att föreslå att Tåkern–Omberg-området skall förvandlas till ett intensivt långtradarstråk. Det är precis vad det handlar om. Eftersom frågan har nationell och internationell betydelse utgår jag nu från att regeringen lyssnar mer till hur Riksantikvarieämbetets sakutlåtande lyder än till den lokala länsstyrelsen.

Det utomordentligt allvarliga i det här sammanhanget är att länsstyrelsen av föreningen Rädda Tåkern–Omberg anklagas för jäv, för att förminska kultur- och kulturvärden och för bristande helhetssyn. Det här är utomordentligt allvarligt, och det hade inte varit möjligt om man hade skilt UV-verksamheten från Riksantikvarieämbetet.

Nu är det så att Riksantikvarieämbetet, precis som Miljöpartiet, vill att den här vägen skall göras om till en kultur- och naturväg, att man skall sänka hastigheten och öppna för turism. Många kommuner, län och regioner, pratar om turism i dag. Men till Tåkern–Omberg kommer redan nu årligen ungefär 325 000 människor. Det står inte omnämnt i länsstyrelsens utlåtande.

Riksantikvarieämbetet har *en* syn, det lokala har *en* syn. Men det är också så att Världsnaturfonden har lyft upp området som ett av 200 områden i världen som har internationell betydelse. I stället ligger förslaget kvar hos Vägverket att tung trafik skall få ökad möjlighet att gå på riksväg 50 när den i stället kan den ledas om till väg 32.

Miljöpartiet har också lagt fast en järnvägsstrategi där vi föreslår att järnvägsnätet skall förstärkas snabbt med dubbelspår för att ta över de långväga transportererna. Just sträckan mellan Hallsberg och Mjölby är en av Sveriges mest trafikerade enkelspårsträckor. Många godståg måste i dag omledas till den betydligt längre sträckan över Falköping/Jönköping. Det här kan trafikskottet initiera och snabba på. Jag hade önskat att trafikskottet hade medverkat till att lyfta ut den här sträckan för riksväg 50 ur Vägverkets plan. Det har ni inte gjort.

Nu vädjar jag till kommunikationsministern. Det har jag gjort i en fråga som jag skulle ha fått svar på i dag. Det är synd att ministern inte är kvar här i kammaren, för jag har ännu inte fått något svar på frågan. Då hade jag ju kunnat få det här direkt. Jag önskar att ministern vill verka för ett helhetstänkande så att den fullkomligt vansinniga vägplanen i fråga om Tåkern–Omberg skrinläggs.

Anf. 97 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Det var en dramatisk beskrivning av en i och för sig vacker väg. Trafikskottet har gjort insatser, vill jag säga, i den här frågan. Vi har varit på studiebesök, en del av oss. Vi har konstaterat att det i

och för sig vore märkligt om man skulle dra fram en väg på det ställe som Ewa Larsson pekar på.

Vi skulle naturligtvis ha mandatet från riksdagen att lyfta ut det här projektet ur den regionala vägplanen. Men skulle riksdagen börja med att lyfta ut det ena projektet efter det andra tror jag snart att vi skulle ha anarki i vägplaneringssystemet totalt sett. Här måste ansvaret ligga på regionala och lokala intressenter i länet.

Vi kan inte heller peka på att ministern skall gå in här, för då skulle det inte dröja många dagar innan hon blev anmäld till konstitutionsutskottet. Hela ansvaret för denna vägsträcka runt Tåkern och Omberg måste ligga på regionen själv.

Anf. 98 EWA LARSSON (mp) replik:

Fru talman! Jag delar inte den uppfattningen. Det här är en fråga som inte bara har riksintresse utan också internationellt intresse. Och nu är det ju så att det är regeringen som har att avgöra frågan. Jag menar att ett enat trafikutskott kunde ha givit tydliga signaler om att vi tycker att det vore vansinnigt att bredda och förstärka riksväg 50 genom Tåkern och Omberg och i vissa fall göra en ny sträckning.

Här måste jag få vara litet poetisk. Selma Lagerlöf lät Nils Holgersson besöka Tåkern. Det var *hennes* politiska inlägg i debatten. Ellen Key lät bygga ett hus vid Omberg, och Mariasystrarna har nu byggt ett kloster nära Ödeshög. Vi har också det berömda Tåkern–Omberg-spelet, bygdespelet om drottning Oma och den heliga Birgitta som beskriver den internationellt betydelsefulla och intressanta miljön i det här området.

Ni kunde ha gjort mycket mer. Nu är det regeringen som har att ta ställning. Jag vill med detta påverka kulturministern, kommunikationsministern och miljöministern så att de kan samarbeta för ett bra beslut.

Anf. 99 JARL LANDER (s) replik:

Fru talman! Jag kan i alla fall konstatera *en* sak. Det är att de ministrar som Ewa Larsson räknade upp *kan* samarbeta för bra beslut. Det har de gjort tidigare, och jag förutsätter att de kan göra det framdeles också.

Men jag vill ändå poängtera att trafikutskottet inte kan använda de ord som Ewa Larsson använde. Man kan inte lyfta ut en sådan här fråga och peka på att det här skall ministern besluta om. Som jag sade förut måste allt, för att vi inte skall vålla anarki i planeringssystemen, gå den rätta vägen med regionerna, Vägverket och slutligen ett avgörande hos regeringen.

Det är på regionen det stora ansvaret ligger när det gäller var vägen skall gå fram. Men personligen tycker jag, och flera andra från trafikutskottet som har varit där, att det är synd om de skall förstöra den vägsträckning som i dag finns där med ett större vägprojekt.

Anf. 100 EWA LARSSON (mp) replik:

Fru talman! Det är inte bara synd. Det skulle vara skamligt om man fortsatte och inte satte stopp för Vägverkets planer. Jag menar inte att trafikutskottet skall styra ministern. Jag menar att trafikutskottet kunde ge signaler till Vägverket och lyfta ut den här sträckan. Sedan vore det nog tydliga signaler till regeringen om hur den borde hantera frågan.

Jag menar att man inte kan låta den här frågan avgöras lokalt. Dessutom finns det otäcka misstankar om att man har undanhållit och minimerat kulturvärden. Det är litet märkligt. I de handlingar som jag har sett har kulturen fått mindre värde från ett ärende till ett annat med tre år emellan. Då undrar man hur det är ställt egentligen. Därför är det utomordentligt viktigt att frågan avgörs på nationell nivå.

Anf. 101 ULF BJÖRKLUND (kd):

Fru talman! Det svenska inlandet utarmas, befolkningsströmmarna går mot kusterna och mot de större städerna och tätorterna. Det krävs kraftfulla åtgärder för att vända den trenden. Vi säger ju alla så ofta att hela Sverige skall leva.

En väl utbyggd infrastruktur är en självklar förutsättning för att människor skall kunna bo på landsbygden och i glesbygd. Goda kommunikationer är också en förutsättning för att inlandets stora naturresurser i form av skog, mineraler och bergtäkter skall kunna tas till vara. En utveckling av de turistiska möjligheterna kräver också goda kommunikationer. Och naturligtvis handlar det om väg-, järnvägs- och flygmöjligheter.

Här vill jag kortfattat bara beröra några frågor som är av avgörande betydelse för inlandets framtida utvecklingsmöjligheter.

Jag skall först tala om järnvägen. Riksdagens nyligen fattade beslut om Inlandsbanan utgör en bra grund för att trafikera hela den i dag aktuella sträckan Mora–Gällivare och skapar också möjligheter till att utveckla Inlandsbanan till en miljövänlig transportled. Den mycket positiva utvecklingen främst på godssidan visar att inlandskommunerna och Inlandsbanan AB har lyckats väl i sitt uppdrag att kostnadseffektivt utöka transportarbetet till en miljövänligare transport från landsväg över till järnväg.

Stora delar av den resterande delen av banan mellan Mora och Kristinehamn har dessutom redan tagits i bruk genom ett medvetet arbete av kommunerna och andra intressenter längs banan. Från Kristinehamn och förbi Lesjöforsområdet ökar i dag godstransporterna snabbt, och inom Vansbro kommun pågår flera intressanta bergtäktsprojekt som på sikt kräver transporter på banan ned till Kristinehamn och Väneren.

Vad som nu krävs är att hela bandelen får en upprustning och kopplas ihop med den norra delen, Mora–Gällivare. IBAB borde snarast erbjudas att överta ansvaret för även denna del av banan och med hjälp av kanske EU-medel snarast påbörja en upprustning.

Inlandet kan gå i tåten i omställningen av vårt samhälle till en ekologiskt hållbar utveckling. Det kan gälla energisnåla och miljövänliga transporter, småskalig livsmedelsproduktion, biobränslesatsningar och ekoturism m.m. Inlandsbanan är ett sammanhållande band i en sådan process.

I dessa dagar då vi satsar nästan 10 miljarder kronor på Botniabanan är det många i inlandet som undrar varför vi inte kan satsa bara tiondelen av den summan på att höja banstandarden upp till 22,5 tons axeltryck på sträckorna Sveg–Brunflo och Arvidsjaur–Gällivare. Därmed kan banan bli en central förbindelse mellan såväl norra och södra Norge som för hela det svenska inlandet. Möjligheter finns dessutom att knyta ihop Inlandsbanan med stambanan strax nordost om Sveg. Bara några mils

*Fel! Okänt
växelargument.*

utbyggnad skulle skapa unika nya möjligheter att nå södra inlandet via Mora ned mot västkusten.

Fru talman! Som tur är avvisar utskottet förslaget om miljöavgiften för dieseldrivna järnvägsfordon. En sådan avgift, enligt föreslagen modell, hade inte fått avsedd verkan utan skulle snarare ge ökad miljöbelastning. Då vägfordonen kräver tre gånger så mycket energi och betydligt större utsläpp blir miljöeffekten naturligtvis negativ. Dieselskatten hade blivit ett hårt slag mot de icke elektrifierade banorna, de små järnvägarna men framför allt ett hårt slag mot glesbygden. En bättre väg att gå är att kraftfullt stimulera en övergång till biobränslen.

Ett annat angeläget järnvägsprojekt med bred enighet och regionalpolitiskt motiverat är upprustningen av Västerdalsbanan med en förlängning fram till Sälenfjällen.

I Sverige finns en mängd små järnvägar på landsbygden som karakteriseras av gammal teknik, lågt resande, låg produktivitet och höga kostnader. Om dessa genom ny miljöteknik kan bidra till att sänka fraktkostnader och skapa bättre persontrafikförbindelser, utgör de en outnyttjad resurs, inte minst i arbetet för ett hållbart samhälle.

Lämpliga forskningsprojekt i ett sådant syfte kan utöver Inlandsbanan också Västerdalsbanan och Kinnekullebanan vara.

Fru talman! Vägfrågorna har också en avgörande betydelse för inlandets möjligheter till överlevnad och utveckling. Det är mycket positivt med den satsning som nu skall göras på riksväg 45, Inlandsvägen, under de närmaste åren. Med denna satsning kommer Inlandsvägen i högre grad att bättre attrahera långväga trafik och öka förutsättningarna för bl.a. turistnäringen.

Sedan cirka tio år tillbaka samarbetar ett tjugotal kommuner genom IEF, Inlandskommunernas Ekonomiska förening, för inlandets utveckling. Samarbetet omfattar kommunerna från Gällivare i norr till Gullspång vid Väneren i söder. Efter det att Inlandsbanan AB bildades har IEF riktat mer av resurserna till att marknadsföra den småskaliga landsbygdsturismen med Inlandsbanan och Inlandsvägen som sammanhållande band.

Under senare år har även Inlandsvägen Syd, bestående av kommunerna från Gullspång till Halmstad, etablerats. Inlandsvägen Syd består av delsträckorna på vägarna riksväg 26, länsväg 185, riksväg 48 och riksväg 64. Leden utgör därmed förbindelsen mellan Sydsverige, Svealand och Norrlands inland.

Vägen har, i hela sin totala längd, en viktig funktion för företagen att nå marknader i Sydsverige och på kontinenten. Vägen används också flitigt för resor till och från de stora vintersportorterna i fjällkedjan. Sträckan från Halmstad till Kristinehamn ingår i stamvägnätet, till skillnad från sträckan Kristinehamn–Mora. Ingen kedja är starkare än sin svagaste länk. Stråkets fördelar och potentialer kan inte tas till vara om man inte kompletterar stamvägnätet med den felande länken mellan Kristinehamn och Mora.

Det är bra att det nu satsas på den norra delen av Inlandsvägen riksväg 45, men planering och investeringar måste utgå från en helhetssyn där också Inlandsvägen Syd ingår. En bra början kan kanske vara att hitta en enhetlig vägnummerbeteckning för denna södra del.

Vid det numera årligen förekommande Inlandstinget, som i år hölls i Gullspång den 27–28 maj, togs initiativ till en gemensam utvecklingsplan

för hela Inlandsvägens sträckning från Halmstad till Gällivare/Karesuando. Goda kontakter har också skapats med berörda regioner inom Vägverket som aktivt deltar i diskussionerna kring inlandets kommunikationsfrågor.

Hela det svenska inlandet är således möjligheternas region med ett alldeles unikt samarbetsinitiativ som omfattar ca 150 mil.

Detta, fru talman, är en information och ett förhållande som trafikutskottets ledamöter och riksdagen bör känna till.

Därmed har jag inte några bifallsyrkanden utöver vad Mats Odell har framfört utan tackar bara för att jag har fått informera något om situationen i inlandet och de möjligheter som faktiskt finns där om bara kunskapen och viljan finns.

Anf. 102 ARNE KJÖRNSBERG (s):

Fru talman! På s. 152–154 i betänkandet redovisar trafikutskottet hur beredningen inför inriktningsbeslut går till. När man har gjort det förtecknar man 96 motioner i en bilaga och avstyrker samtliga. Jarl Lander berörde detta i sitt inledningsanförande och i ett replikskifte med Inger Lundberg. Men detta betänkande handlar ju faktiskt inte bara om en inriktning, utan trafikutskottet har valt att också behandla 166 motioner, bl.a. från allmänna motionstiden. Man kanske måste göra på detta sätt. Det kanske t.o.m. är riktigt. Men det blir faktiskt ett problem för mig som enskild riksdagsledamot. Jag har en formell konstitutionell möjlighet att påverka, och det är att motionera.

Jag har tillsammans med några kolleger från södra Älvsborg motionerat om att en utredningsman skall tillsättas för att närmare studera Götalandsbanan. Trafikutskottet föreslår nu att denna motion skall avslås. Den har inte varit föremål för någon sakbehandling. Som sagt var, det kanske är nödvändigt. Jarl Lander tröstade en annan debattdeltagare med att droppen urholkar stenen. Det gör den onekligen. Men jag undrar om det räcker i detta fall. Man får nog ta till en spann eller kanske en flodspruta. Men det kommer en motionstid i höst också.

Ett stort antal kommuner och fem länsstyrelser har under många år agerat och lagt ned mycket pengar på att göra en grundläggande utvärdering av hur man skulle bygga en järnväg genom landets mest tätbefolkade områden – Götalandsbanan. I vår motion framför vi att det nu vore dags att man tillsätter en statlig utredningsman för detta projekt på samma sätt som man gör för en del andra projekt. Det tycker inte utskottet. I varje fall anser man inte att det är lämpligt att göra det den här gången. Men vi får väl återkomma.

Ibland funderar jag på en sak som jag tycker är ett problem, nämligen det här med motionerandet, som inte räcker till. Tydligen måste andra medel användas. Om det då handlar om en flodspruta eller inte får väl jag tillsammans med mina kolleger fundera på.

Detta, herr talesman för trafikutskottets majoritet, är en annonsering om att vi återkommer i den här frågan.

Anf. 103 ELISEBEHT MARKSTRÖM (s):

Fru talman! Jag har intresserat mig för trafikfrågorna ur ett sörm-
ländskt perspektiv.

Stora infrastruktursatsningar har just avslutats i Mälardalsområdet.
Svealandsbanan och Mälarbanan, som invigdes förra året, är nya och
viktiga länkar i transportsystemet.

Jag tänkte nu peka på några av de viktiga satsningar som det återstår
att ta itu med för att hela länet och hela regionen skall hänga med. Jag
börjar med att påstå att en utbyggnad av tredje spåret här i Stockholm och
en utbyggnad av den s.k. Nyköpingslänken måste, utöver det regionala
intresset, av minst två goda skäl anses vara en riksangelägenhet:

- Både tredje spåret och Nyköpingslänken behövs som en förutsättning
för att det nationella kommunikationssystemet skall fungera så som
det är tänkt, där Nyköpingslänken får anses vara en förutsättning för
genomförandet av Europakorridoren – dvs. spårbunden trafik från
Stockholm över Nyköping, via Östergötland och ned mot Skåne och
Danmark och vidare ned i Europa.
- Tredje spåret, tillsammans med Nyköpingslänken, behövs för att göra
det möjligt att nå det övergripande målet att säkerställa en samhällse-
konomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela
landet.

Nyköpingslänken, tillsammans med tredje spåret, behövs för att vart
ett av de fem delmålen skall kunna förverkligas, av vilka tre är föl-
jande:

- målet om ett tillgängligt transportsystem,
- målet om en hög transportkvalitet och
- målet om en säker trafik.

Vi sörmlänningar har i färskt minne jordskredet i Vagnhärad och ur-
spårningen i Tystberga strax norr om Nyköping för något år sedan.

Vidare behövs Nyköpingslänken och tredje spåret för att nå följande
två mål:

- målet om en god miljö och
- målet om en positiv regional utveckling.

Fru talman! Det är lätt att konstatera att den utbyggnad som skett i
Sörmlands norra delar på ett påtagligt sätt har förbättrat förutsättningarna
för näringslivets tillväxtmöjligheter och medborgarnas möjligheter till
arbete och studier. Det är angeläget att länets övriga delar ges samma
förutsättningar, så att hela Sörmland kan bli en utvecklingsregion. Så
skulle fler tåg med tågstopp över Flen och Vingåker ge västra Sörmland
nya förutsättningar på samma sätt. Likaså skulle en satsning på riksväg 55
medföra en väsentlig förbättring för västra Sörmland när det gäller möj-
ligheterna att via E 20 och E 18 nå Stockholm och Uppsala.

De möjligheter som en utbyggd och utvecklad hamn i Oxelösund för
med sig ger nya möjligheter till handelsutbyte gentemot Baltikum och
Ryssland, vilket också måste anses vara av nationellt intresse. I dag är
Oxelösunds hamn kraftigt underutnyttjad jämfört med de förutsättningar
som denna Östersjöns djupaste hamn har.

Fru talman! Jag har med detta försökt visa att de satsningar som vi
sörmlänningar tycker är så viktiga ur vårt perspektiv är minst lika viktiga
för hela landet och att de därmed så fort som möjligt bör prioriteras i den
framtida planeringen.

Anf. 104 KRISTER ÖRNFJÄDER (s):

Fru talman! Jag begärde ordet med anledning av en del av de resonemang som förts här under dagen. Jag tycker nämligen att hanteringen av situationen är oroväckande. Det är egentligen två saker som jag vill tala om, och de båda sakerna hänger ihop.

Först gäller det de bidrag till de kommunala flygplatserna som föreslagits från regeringens sida och som riksdagen nu föreslås besluta om. Själv tycker jag att det för flygets del gäller ett av de bästa besluten någonsin. För första gången tittar man på flygtrafiken utifrån *hela* Sveriges behov. Det system som vi hittills haft är ett system som har vuxit fram genom att man från gång till gång har tittat på olika regioners behov. Men nu, som sagt, har man tittat på *hela* Sveriges behov. Man har också tittat på flygets roll i Kommunikationssverige.

Resultatet, att man föreslår att alla kommunala flygplatser skall få vara en del av Kommunikationssverige, anser jag inte är en tillfällighet. De flesta av de här flygplatserna har en lång period bakom sig. Där har man funnit sig till rätta med sin situation och varit med om att utveckla sin del. Därmed är dessa flygplatser en del av transportmönstret. Dessutom har i förslaget lagts in delar som gör att det här inte är helt gratis för kommunerna, utan de får även i framtiden vara med och bidra i dessa avseenden. Det tycker jag är bra.

Vidare gäller det någonting som har dykt upp i många resonemang och som till viss del finns med i olika reservationer. Det gäller den företeelse som kallas för *peak pricing* – marknadsanpassning, som en del säger. Det gäller då ett system som går ut på att man under de perioder då det är en hög belastning på en flygplats skall börja ta betalt utifrån vars och ens betalningsförmåga. Om vi i Sverige genomförde ett sådant system – naturligtvis handlar det då om Arlanda – skulle det vara mycket olyckligt därför att de som då drabbas kanske är de flygplatser och de regioner som har det absolut största behovet av flygtransporter.

Vän av ordning kanske säger: Med hjälp av den nya myndighet som inrättas kan väl staten gå in och köpa en del av den här flygtrafiken. Jag undrar: Vart har vi då nått? Vad är då resultatet? Ja, naturligtvis har start- och landningsavgifterna ökat. Om det är syftet tycker jag att man skall säga det. Enligt min åsikt kan syftet i slutändan inte vara att slå ut de regioner som inte är tillräckligt befolkningstäta för att kunna ha stora flygplan med bra beläggning. Jag tycker att vi måste värna om att de regioner som har behov av bra kommunikationer också i framtiden skall ha minst lika goda möjligheter till bra kommunikationer som alla andra i Sverige.

Fru talman! Med detta yrkar jag bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande.

Anf. 105 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! Krister Örnfjäder talar vackert om flyget, precis som jag tidigare i dag gjorde. Det som är spännande med Krister Örnfjäders redogörelse är att han talar om flygets roll i hela Sverige och om betydelsen av stöd till en rad flygplatser runt om i landet.

Det borde ge mer flyg, eller hur Krister Örnfjäder? Då frågar jag mig: Hur tänker Krister Örnfjäder lösa det nu när ni vill lägga ned Bromma

och när flygtrafiken med nästan hundra procentig sannolikhet – det kan vi nog lova – kommer att öka?

Dessutom vill ni ju inte heller införa *peak pricing*. Jag undrar bara: Hur skall Krister Örnfjäder lösa situationen i Stockholm, utan Bromma och utan *peak pricing*?

Anf. 106 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Som framgick av mitt tal pratade jag över huvud taget inte om Bromma. Jag försökte att hålla mig till en situation där hela Sverige skall kunna ha tillgång till bra kommunikationer.

Vi försöker att öka tillgängligheten på Arlanda. Min åsikt är att den tredje banan naturligtvis är helt nödvändig och att den fjärde banan är en förutsättning.

Anf. 107 BIRGITTA WISTRAND (m) replik:

Fru talman! Jag hör att Krister Örnfjäder säger att man skall öka tillgängligheten. Men de flesta plan både landar och startar ju faktiskt i Stockholm, och vi har ingen tredje landningsbana på Arlanda. Jag vet inte om Krister Örnfjäder har några senare siffror än jag. Jag har hört 2003. 2004, säger man nu. Det betyder att Krister Örnfjäder ändå anser att Bromma kan vara till 2003 eller 2004.

Anf. 108 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik:

Fru talman! Birgitta Wistrand har försökt den här varianten tidigare, med mer eller mindre lyckat resultat, kan man kanske tillägga.

Vi har från vårt parti sagt att Bromma är en flygplats som inte skall finnas kvar. Vad jag försöker säga är att vi behöver ytterligare kapacitet och att Arlanda är navet i svensk flygtrafik. Vi önskar en utbyggnad av kapaciteten där. Samtidigt försöker man på alla sätt på Arlanda – jag vet inte om Birgitta Wistrand vet om det – att inom ramen för det bansystem som redan finns och de två banor som eventuellt tillkommer öka antalet starter och landningar.

Förhoppningsvis skall man redan fr.o.m. september i år kunna få ytterligare två rörelser med hjälp av att man ökar farten och beredskapen på framför allt de plan som skall starta. Det här skall förhoppningsvis kunna innebära att man ökar kapaciteten och på det sättet kan tillgodose stockholmarnas önskemål om att Bromma skall kunna avvecklas.

Anf. 109 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik:

Fru talman! Miljöpartiet har lagt fram sitt förslag om start- och landningsavgifter – framför allt landningsavgifter – i avvaktan på en miljöbeskattning av flygbränsle. Det anser vi vara det mest lämpliga. Men eftersom en sådan inte kan komma till stånd av diverse anledningar som Krister Örnfjäder säkert känner till, föreslår vi en annan form av prissättning.

Det förslag vi har lämnat i det här betänkandet står vi bakom. Men det är ingalunda färdigutformat. Jag tycker att det är viktigt i det här sammanhanget att påpeka att Miljöpartiet faktiskt är positivt till det flyg som finns t.ex. till flygplatser i skogslänen och på Gotland.

Anf. 110 CHRISTINA AXELSSON (s):

Fru talman! Jag vill också säga några ord om Bromma flygplats.

Bromma flygplats vara eller inte vara har diskuterats och utretts många gånger under flera år. Alla verkar överens om att det innebär allvarliga miljö- och säkerhetsproblem att ha en flygplats mitt i en storstad och att det är ohållbart i längden. Många bostäder har också blivit byggda i Brommaområdet mot bakgrund av tidigare fattade nedläggningsbeslut.

I dag upplever en hel del brommabor att de lider fysiskt av dålig luft och buller och av att de får föroreningar i sina trädgårdar på grund av flyget. Många uppger också att de lider svårt psykiskt av att ha jet- och skolflygplan strax ovanför hustaken. Det kan här nämnas att olycksstatistiken för privatflyg per personkilometer är lika allvarlig som den för motorcyklar.

Man har tidigare här i debatten poängterat behovet av tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsregionen. Jag anser också att det är viktigt att vår huvudstad har tillräcklig flygkapacitet, så att alla som vill och behöver kan använda detta transportslag. Men det är även viktigt med miljö- och säkerhetskänslighet när det gäller hur och var denna flygplatskapacitet skall vara belägen.

För att en trovärdighet skall finnas i detta angelägna ärende krävs att ett årtal fastställs för Bromma nedläggning som reguljär flygplats, och då i samband med att utredningen om flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen blir färdig. Jag är övertygad om att ett sådant bestämt årtal kommer att på ett positivt sätt påskynda processen med att åstadkomma ytterligare flygplatskapacitet i Stockholmsregionen.

I detta anförande instämde Nikos Papadopoulos, Inger Segelström, Nalin Baksi, Kristina Nordström, Sven-Åke Nygårds, Sylvia Lindgren, Juan Fonseca, Ingemar Josefsson, Eva Johansson och Carina Moberg (alla s).

Anf. 111 GÖTHE KNUTSON (m):

Fru talman! Jag vill ta upp några synnerligen aktuella synpunkter på de problem som finns i Värmland för det värmländska näringslivet när det gäller transporter, vägar, godstransporter på vatten, dvs. Väneren som ett centralt perspektiv, och naturligtvis också flygförbindelser.

Om det sistnämnda vill jag gärna säga att vi i Värmland naturligtvis är glada för att vi efter många år med bl.a. motioner i denna riksdag äntligen har fått en flygplats som inte hotas av nedläggning på grund av bullerstörningar i omgivningen.

Det är bara så att när vi väl fick denna nya flygplats färdigbyggd infördes restriktioner för vår flygtrafik, framför allt på Stockholm, som näringslivet i Värmland i så hög grad är beroende av. I dag är det svårare än någonsin att få en plats på planet från Karlstad till Stockholm, antingen vi nu behöver det för arbete och utträttande av ärenden i Stockholm eller för förbindelser med utlandet. Goda flygförbindelser är mycket angeläget för industrin i Värmland som arbetar med globala kontakter.

Det är naturligtvis en paradox att man får en ny flygplats och sedan omedelbart får restriktioner som inskränker denna flygtrafik till ett sämre läge än vad vi hade tidigare med en mindre och ännu mer centralt belägen flygplats. Jag nämner denna paradox och vill gärna tro att det kommer att

*Fel! Okänt
växelargument.*

bli en förbättring härvidlag. Denna förbättring måtte då inträffa inom inte alltför avlägsen tid så att vi inte står där med den problematik som vi alltför mycket har blivit lidande av.

Jag vill också peka på osäkerheten kring Vänersjöfarten. Det har framgått att det krävs ännu en utredning av denna synnerligen angelägna form av godstransporter. Vi har ett utomordentligt stort system av insjötrafik från centrum av Värmland ända ned till Göteborg och med utfart till de stora världshaven. Detta ligger nu åter i något slags kannstöperier där man skall utreda framtiden för ett trafiksystem som naturen själv har skapat. Detta sammanhänger med Trollhätte kanal och de förbättringar som där behöver ske.

Fru talman! Jag dristar mig här och nu att fråga om det inte är lika bra att man tar upp den gamla diskussionen om att bygga en ny kanal från sydspetsen av Väneren västerut till Uddevalla och Byfjorden. Detta förslag som på 60-talet var uppe till diskussion är inget oöverkomligt, men då hade man inte de utomordentligt goda tekniska förutsättningar som man nu har för att bygga det som kanske ter sig något vidlyftigt. Jag tror att det inom ramen för dagens teknik skulle kunna, inte bara vara möjligt utan rent av också ekonomiskt. Då kommer vi ifrån alla problem med Göta älv och vad som eljest kan tillföras den sidan.

Fru talman! Jag vill också för femtioelfte gången peka på vägarnas beskaffenhet i Värmland. Som alla vet är Värmland ett mycket centralt beläget län. Det ligger i centrum av Norden. Om man skall utropa en nordisk huvudstad vore det rimligt att utnämna Karlstad. Karlstad har tidigare diskuterats som en lämplig kansliort för Nordiska rådet.

Jag förstår nu att min talartid är till ända. Jag tackar för tillfället att få peka på det väsentligaste jag vet av geografin i Sverige – ja, i norra Europa – och det är faktiskt Värmland.

Anf. 112 JARL LANDER (s):

Fru talman! Jag ber om ursäkt om jag upptar kammarens tid ytterligare, men när en länskollega begär ordet måste man som ansvarig talare för utskottsgruppen replikera på ett sådant inlägg.

Jag vill för en gångs skull helt instämma i det som Göthe Knutson avslutade med. Det är något särskilt med Värmland.

I övrigt tar Göthe Knutson upp ett par synpunkter som vi har behandlat i utskottets betänkande, men av tidsnöd hann jag inte att ta upp dessa i mitt huvudanförande. Det gäller bl.a. oron för Vänersjöfarten.

I den konkurrenssituation som nu uppstår med sänkta banavgifter och förbättrade förutsättningar för järnvägen är det klart att man kan känna en viss oro för att sjöfarten skulle komma i en svår konkurrenssituation. Men genom detta betänkande ger vi Sjöfartsverket större ansvar för planering i infrastruktursammanhang både regionalt och nationellt. Vi förutsätter att Sjöfartsverket verkligen följer utvecklingen av Vänersjöfarten och snarast – om så behövs – återkommer till regeringen med förslag till förbättringar.

När det gäller Göthe Knutsons synpunkter på flygplatsen i Karlstad vill jag påminna Göthe Knutson om att det var vi själva i länet som sade att vi, när vi bygger en ny flygplats, skall ha de strängaste miljökrav som tänkas kan. På den tiden hade SAS, som då i huvudsak trafikerade Karlstad, också relativt miljövänliga flygplan. Dessa har nu sålts ut, och där-

för måste man använda mindre flygplanstyper för transporter till och från Karlstad.

Detta gör att det blir ett tryck på vägsystemet och järnvägssystemet, och jag instämmer med Göthe Knutson att där behöver Värmland mer.

Anf. 113 GÖTHE KNUTSON (m):

Fru talman! Jag tackar för inlägget från Jarl Lander som jag uppfattade som positivt. Jag vill bara peka på att vi inte hade för avsikt att ställa så stränga krav på flygtrafiken vid den stora nya flygplatsen, som kostade ett antal miljoner, att det uteslöt en förbättring av flygtrafiken.

Som jag påpekade har det blivit en försämring, och det är ju paradoxalt. Karlstads flygplats är nu dessvärre känd också i utlandet. Det är svårt komma till Karlstad därför att planen är överfulla. Och undra på det när man använder plan som har en tredjedel av den kapacitet som de tidigare planen hade! Men flygplatsen är fin och bra, och det är bara fråga om att åstadkomma litet rotation och ändra på åsikterna hos en och annan centralt placerad person.

Jag vill också peka på att Vänersjöfarten givetvis bör vara central i en diskussion med tanke på att man skeppar ut så mycket gods. Jag uppfattade Jarl Lander som positiv. Han sade ingenting om den idé som jag tog upp på nytt. Man borde helt enkelt skapa en ny kanalled, och det är inte uteslutet i en tid av ytterligt modern teknik. Det var annat när Baltzar von Platen stod för byggandet av Göta kanal.

Det finns naturligtvis andra transportproblem i Värmland. Järnvägstrafiken är utomordentligt angelägen. Men när det gäller passagerartrafiken är det fullsatt på de nutida tågen. De gamla godsvagnarna finns där.

Anf. 114 JARL LANDER (s):

Fru talman! Jag måste säga att jag är skeptisk till sådana projekt som Väner kanal eller Dala kanal i dagens transportsystem. Jag tror inte att den typen av trafik klarar detta med *just in time*-systemet.

Fru talman! Jag instämmer i det som Göthe Knutson sade om behovet, men det är inte behoven som behandlas i det här betänkandet, utan det är målsättningar, inriktningar osv. för transportpolitiken. Jag vill hänvisa Göthe Knutson till det som står överst på s. 152 i utskottets betänkande och till den förklaring som finns om orsaken till att alla motioner om investeringar osv. redovisas i tabellformat i betänkandet.

Fru talman! Jag yrkar än en gång bifall till utskottets hemställan i dess helhet och avslag på samtliga reservationer.

Anf. 115 GÖTHE KNUTSON (m):

Fru talman! Jarl Lander var nu så positiv som jag sällan har hört honom, och det är jag tacksam för. Att han inte tror på byggandet av en ny kanal kan tillskrivas det faktum att det förslaget kom litet häftigt från mig här och nu. Men jag är glad över det stora intresse som detta har väckt med tanke på tillströmningen av ledamöter till kammaren.

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

TU10 Transportpolitik för en hållbar utveckling

Mom. 1 (transportpolitikens mål och inriktning)

1. utskottet
2. res. 1 (m, fp, kd)
3. res. 2 (c)
4. res. 3 (v)
5. res. 4 (mp)

Förberedande votering 1:

24 för res. 3
16 för res. 4
255 avstod
54 frånvarande

Kammaren biträdde res. 3.

Förberedande votering 2:

26 för res. 2
20 för res. 3
257 avstod
46 frånvarande

Kammaren biträdde res. 2.

Förberedande votering 3:

103 för res. 1
26 för res. 2
174 avstod
46 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

142 för utskottet
103 för res. 1
58 avstod
46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s

För res. 1: 71 m, 21 fp, 1 v, 10 kd

Avstod: 24 c, 19 v, 15 mp

Frånvarande: 19 s, 9 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Åke Sundqvist (m) anmälde att han avsett att rösta nej men markerats som frånvarande.

Mom. 10 (godstransportfrågor)

1. utskottet
2. res. 9 (c)
3. res. 11 (mp)

Förberedande votering:

Kammaren biträdde res. 9 med acklamation.

Huvudvotering:
245 för utskottet
22 för res. 9
37 avstod
45 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 142 s, 71 m, 2 c, 20 v, 10 kd
För res. 9: 22 c
Avstod: 1 m, 21 fp, 15 mp
Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd
Andre vice talman Görel Thurdin (c) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats ha röstat ja.

Mom. 26 (ett effektivare resande)

1. utskottet
2. res. 22 (c, mp)
Votering:
243 för utskottet
59 för res. 22
1 avstod
46 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 141 s, 72 m, 21 fp, 9 kd
För res. 22: 24 c, 20 v, 15 mp
Avstod: 1 kd
Frånvarande: 20 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 42 (biljettpriser)

1. utskottet
2. res. 36 (v, mp)
Votering:
269 för utskottet
35 för res. 36
45 frånvarande
Kammaren biföll utskottets hemställan.
Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 142 s, 72 m, 24 c, 21 fp, 10 kd
För res. 36: 20 v, 15 mp
Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 46 (Bromma flygplats)

1. utskottet
2. res. 39 (m, fp)
3. res. 40 (v, mp)

Förberedande votering:

96 för res. 39

35 för res. 40

173 avstod

45 frånvarande

Kammaren biträdde res. 39.

Huvudvotering:

157 för utskottet

97 för res. 39

50 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 131 s, 24 c, 2 kd

För res. 39: 72 m, 21 fp, 4 kd

Avstod: 11 s, 20 v, 15 mp, 4 kd

Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 49 (luftfartens kostnadsansvar och finansiering)

1. utskottet

2. res. 43 (v, mp)

Votering:

269 för utskottet

35 för res. 43

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 72 m, 24 c, 21 fp, 10 kd

För res. 43: 20 v, 15 mp

Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 64 (stöd till den svenska rederinäringen)

1. utskottet

2. res. 51 (v)

Votering:

266 för utskottet

20 för res. 51

15 avstod

48 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 70 m, 24 c, 21 fp, 9 kd

För res. 51: 20 v

Avstod: 15 mp

Frånvarande: 19 s, 10 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 6 kd

Mom. 69 (cykelstrategi)

1. utskottet
2. res. 55 (m, mp, kd)

Votering:

188 för utskottet

97 för res. 55

16 avstod

48 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 23 c, 21 fp, 2 v

För res. 55: 70 m, 2 v, 15 mp, 10 kd

Avstod: 1 c, 15 v

Frånvarande: 19 s, 10 m, 3 c, 5 fp, 3 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 77 (övriga frågor om beskattning av vägtrafiken)

1. utskottet
2. res. 62 (c)

Votering:

245 för utskottet

23 för res. 62

36 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 72 m, 21 fp, 10 kd

För res. 62: 23 c

Avstod: 1 c, 20 v, 15 mp

Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 81 (infrastrukturinvesteringar i vägnätet)

1. utskottet
2. res. 68 (mp)

Votering:

213 för utskottet

15 för res. 68

76 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 1 m, 22 c, 20 fp, 18 v, 10 kd

För res. 68: 15 mp

Avstod: 71 m, 2 c, 1 fp, 2 v

Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Leif Carlson (m) anmälde att han avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Mom. 87 (ny investeringsplan för järnvägar)

1. utskottet
2. res. 75 (mp)

Votering:

289 för utskottet

15 för res. 75

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 72 m, 24 c, 21 fp, 20 v, 10 kd

För res. 75: 15 mp

Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

7 § Beslut rörande utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 29 maj

FöU11 Försvarsmaktens ekonomi och verksamhet år 1998 m.m.

Mom. 1 (nytt försvarsbeslut)

1. utskottet
2. res. 1 (m, fp, v, mp, kd)

Votering:

166 för utskottet

136 för res. 1

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 141 s, 24 c, 1 v

För res. 1: 72 m, 21 fp, 19 v, 14 mp, 10 kd

Frånvarande: 20 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 4 mp, 5 kd

Mom. 6 (ändring av mål för Försvarsmaktens beredskap)

1. utskottet

2. res. 4 (fp)

Votering:

208 för utskottet

20 för res. 4

74 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 141 s, 24 c, 19 v, 15 mp, 9 kd

För res. 4: 20 fp

Avstod: 1 s, 72 m, 1 fp

Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 3 v, 3 mp, 6 kd

Mom. 7 (materielanskaffning)

1. utskottet

2. res. 5 (v, mp)

Votering:

265 för utskottet

35 för res. 5

49 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 141 s, 69 m, 24 c, 21 fp, 10 kd

För res. 5: 20 v, 15 mp

Frånvarande: 20 s, 11 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 9 (signal- och radarspaning)

1. utskottet

2. res. 7 (fp, mp, kd)

Kammaren biföll utskottets hemställan med acklamation.

Mom. 10 (helikopterverksamheten)

1. utskottet

2. res. 8 (fp, v, mp, kd)

Votering:

227 för utskottet

71 för res. 8

4 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 61 m, 24 c

För res. 8: 5 m, 21 fp, 20 v, 15 mp, 10 kd

Avstod: 4 m

Frånvarande: 19 s, 10 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

FöU10 Förändrad styrning av Försvarmakten

Mom. 1

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Mom. 2 (styrningen av Försvarmakten)

1. utskottet

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

Votering:

183 för utskottet

118 för res. 2

1 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 141 s, 24 c, 18 v
För res. 2: 72 m, 21 fp, 1 v, 14 mp, 10 kd
Avstod: 1 mp
Frånvarande: 20 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 3 v, 3 mp, 5 kd
Thomas Julin (mp) anmälde att han avsett att rösta nej men markerats ha avstått från att rösta.

UbU16 Läroplan för förskolan

Mom. 2 (avslag på regeringens förslag om en läroplan för förskolan)

1. utskottet

2. res. 1 (m)

Votering:

228 för utskottet

72 för res. 1

49 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 140 s, 24 c, 20 fp, 20 v, 15 mp, 9 kd

För res. 1: 72 m

Frånvarande: 21 s, 8 m, 3 c, 6 fp, 2 v, 3 mp, 6 kd

Mom. 3 (läroplanens tillämpning på annan förskoleverksamhet än den kommunala förskolan)

1. utskottet

2. res. 4 i motsvarande del (kd)

Votering:

200 för utskottet

9 för res. 4

93 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 1 m, 1 c, 21 fp, 20 v, 15 mp

För res. 4: 9 kd

Avstod: 71 m, 22 c

Frånvarande: 19 s, 8 m, 4 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 6 kd

Mom. 4 (värdegrunden i läroplanen för förskolan)

1. utskottet

2. res. 4 i motsvarande del (kd)

Votering:

220 för utskottet

10 för res. 4

72 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 23 c, 21 fp, 19 v, 15 mp

För res. 4: 10 kd

Avstod: 71 m, 1 v

Frånvarande: 19 s, 9 m, 4 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 6 (riktlinjer i läroplanen som vänder sig till arbetslaget i stället för till förskolläraren)

1. utskottet

2. res. 6 (m, c, fp, mp, kd)

Votering:

159 för utskottet

140 för res. 6

3 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 139 s, 1 c, 18 v, 1 mp

För res. 6: 71 m, 23 c, 21 fp, 1 v, 14 mp, 10 kd

Avstod: 2 s, 1 v

Frånvarande: 20 s, 9 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 13 (förskolegruppens storlek och sammansättning)

1. utskottet

2. res. 3 i motsvarande del (v)

Votering:

284 för utskottet

20 för res. 3

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 72 m, 24 c, 21 fp, 15 mp, 10 kd

För res. 3: 20 v

Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 14 (rutiner för inskolning av barn i förskoleverksamhet)

1. utskottet

2. res. 9 i motsvarande del (mp)

Votering:

288 för utskottet

15 för res. 9

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 141 s, 72 m, 24 c, 21 fp, 20 v, 10 kd

För res. 9: 15 mp

Frånvarande: 20 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 21 (rätten för alla barn till plats inom förskolan)

1. utskottet
2. res. 13 (fp, v, mp)

Votering:

244 för utskottet

58 för res. 13

1 avstod

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 70 m, 23 c, 9 kd

För res. 13: 1 m, 21 fp, 20 v, 15 mp, 1 kd

Avstod: 1 c

Frånvarande: 19 s, 9 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 25 (fler män inom förskolan)

1. utskottet

2. res. 9 i motsvarande del (mp)

Votering:

286 för utskottet

17 för res. 9

1 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 72 m, 24 c, 18 fp, 20 v, 10 kd

För res. 9: 2 fp, 15 mp

Avstod: 1 fp

Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 30 (tillstånd för enskilt drivna förskolor, m.m.)

1. utskottet

2. res. 9 i motsvarande del (mp)

Votering:

175 för utskottet

15 för res. 9

114 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 1 m, 1 c, 6 fp, 20 v, 5 kd

För res. 9: 15 mp

Avstod: 71 m, 23 c, 15 fp, 5 kd

Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

UbU17 Vissa FoU-frågor m.m.*Mom. 1* (en kommitté för FoU-insatser i Öresundsregionen)

1. utskottet

2. res. 1 (m, mp)

Votering:

217 för utskottet

87 för res. 1

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 24 c, 21 fp, 20 v, 10 kd

För res. 1: 72 m, 15 mp

Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 2 (ett tekniskt forskningsinstitut i Göteborg)

1. utskottet

2. res. 3 i motsvarande del (mp)

Votering:

216 för utskottet

15 för res. 3

73 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 24 c, 20 fp, 20 v, 10 kd

För res. 3: 15 mp

Avstod: 72 m, 1 fp

Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 3–8

Kammaren biföll utskottets hemställan.

UbU18 Läroplan för det obligatoriska skolväsendet, förskoleklassen och fritidshemmet, m.m.*Mom. 1* (en gemensam läroplan för det obligatoriska skolväsendet, förskoleklassen och fritidshemmet, m.m.)

1. utskottet

2. res. 1 i motsvarande del (m)

3. res. 2 i motsvarande del (mp)

Förberedande votering:

86 för res. 1

16 för res. 2

202 avstod

45 frånvarande

Kammaren biträdde res. 1.

Huvudvotering:

208 för utskottet

72 för res. 1

24 avstod

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:
För utskottet: 142 s, 24 c, 21 fp, 20 v, 1 mp
För res. 1: 72 m
Avstod: 14 mp, 10 kd
Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 4 (avsnittet i läroplanen om värdegrunden)

1. utskottet
2. res. 3 i motsvarande del (kd)

Votering:

290 för utskottet

10 för res. 3

49 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 141 s, 69 m, 24 c, 21 fp, 20 v, 15 mp

För res. 3: 10 kd

Frånvarande: 20 s, 11 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 6 (skolstartsålder, grundskolans omfattning m.m.)

1. utskottet
2. res. 5 (c, fp)

Votering:

174 för utskottet

45 för res. 5

83 avstod

47 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 20 v, 12 mp

För res. 5: 24 c, 21 fp

Avstod: 71 m, 2 mp, 10 kd

Frånvarande: 19 s, 9 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 4 mp, 5 kd

Mom. 7 (betygssystemet i grundskolan)

1. utskottet
2. res. 6 i motsvarande del (fp)

Votering:

211 för utskottet

20 för res. 6

72 avstod

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 24 c, 20 v, 15 mp, 10 kd

För res. 6: 20 fp

Avstod: 71 m, 1 fp

Frånvarande: 19 s, 9 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Mom. 10 (allmänt om resurser m.m. till elever med behov av särskilt stöd)

Prot. 1997/98:116
2 juni

1. utskottet

2. res. 6 i motsvarande del (fp)

3. res. 9 (v)

4. res. 2 i motsvarande del (mp)

Förberedande votering 1:

24 för res. 9

15 för res. 2

263 avstod

47 frånvarande

Kammaren biträdde res. 9.

Förberedande votering 2:

21 för res. 6

20 för res. 9

261 avstod

47 frånvarande

Kammaren biträdde res. 6.

Huvudvotering:

249 för utskottet

19 för res. 6

35 avstod

46 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 71 m, 24 c, 2 fp, 10 kd

För res. 6: 19 fp

Avstod: 20 v, 15 mp

Frånvarande: 19 s, 9 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

UbU19 Riksbankens jubileumsfonds verksamhet under år 1997

Mom. 2 (etisk policy för Riksbankens Jubileumsfonds placeringar)

1. utskottet

2. res. 2 (mp)

Votering:

288 för utskottet

16 för res. 2

45 frånvarande

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 142 s, 72 m, 24 c, 21 fp, 19 v, 10 kd

För res. 2: 1 v, 15 mp

Frånvarande: 19 s, 8 m, 3 c, 5 fp, 2 v, 3 mp, 5 kd

Övriga moment

Kammaren biföll utskottets hemställan.

Beslut om uppskjuten votering

Kammaren beslutade på förslag av talmannen att återstående ärenden på dagens föredragningslista fick avgöras i ett sammanhang vid arbetsplenum onsdagen den 3 juni.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 16.26 på förslag av talmannen att ajournera förhandlingarna till kl. 18.00.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 18.00.

Påföljdssystemet

8 § Påföljdssystemet

Föredrogs
Justitieutskottets betänkande 1997/98:JuU21
Påföljdssystemet (prop. 1997/98:96 delvis)

Anf. 116 JEPPE JOHANSSON (m):

Fru talman! I detta betänkande lämnas förslag om ändringar i påföljdssystemet. Förslagen härrör dels från den parlamentariskt tillsatta Straffsystems-kommitténs förslag, *Ett reformerat straffsystem*, dels från en promemoria framtagen inom Justitiedepartementet, som heter *Påföljder för unga lagöverträdare*.

Vi moderater har en annan åsikt än utskottsmajoriteten om flera av betänkandets förslag. Det gäller inte minst åsikterna om hur framtidens påföljdssystem för unga lagöverträdare skall se ut. Här är regeringen fortfarande oroväckande passiv. Vi moderater har vid upprepade tillfällen lagt fram förslag som tar itu med ungdomsbrottsligheten på ett mer aktivt sätt. En del av förslagen har fått stöd av andra partier. Förslaget om medling resulterade i ett tillkännagivande av riksdagen förra våren, då samtliga partier utom socialdemokraterna stödde vårt förslag. Regeringen har efter cirka ett år litet motvilligt, som vi uppfattar det, kommit med ett förslag om försöksverksamhet med medling.

I en rapport utarbetad av tre fängelsedömda i 30-årsåldern, det s.k. Österåkersprojektet, framkommer det klart hur viktigt det är att det blir en reaktion på brottsliga handlingar och att reaktionen måste komma tidigt. Ett antal både äldre och yngre intagna fick svara på frågan vad som gjordes och vad som skulle ha gjorts på ett tidigt stadium i den brottsliga karriären. Svaren är till 98 % mycket entydiga: Det gjordes i princip

ingenting när första kontakten med polis skedde. Eventuella samtal med sociala myndigheter skedde så pass lång tid efter gärningen att man som ung hade svårt att koppla ihop konsekvenserna med handlingarna.

Av detta borde vi dra slutsatsen att det är bättre att reagera nu än att behöva låsa in dem när de har passerat en viss åldersgräns. Som det är i dag kommer oftast reaktionen för sent och saknar oftast verkan.

Fru talman! Rättsstatens viktigaste uppgift är att skydda medborgarna mot våld, intrång och andra övergrepp från såväl enskilda som det allmänna. Människor måste kunna känna trygghet i sina hem och på gator och torg – vad som med ett annat ord kallas rättstrygghet. Den formuleringen kan förmodligen de flesta partier i den här kammaren ställa upp på, men det handlar inte om ord utan om handling. Att garantera medborgarnas rättstrygghet är en av statens allra viktigaste uppgifter. Under innevarande mandatperiod har den sittande regeringen och dess stödpartier drivit igenom kraftiga besparingar på rättsområdet. Värst har polisen drabbats. Resultatet är att antalet anmälda brott har ökat och att upplärningsprocenten minskat.

De viktigaste insatserna i kampen mot brottslighet och drogberoende måste komma tidigt i en människas liv. För att lösa denna viktiga fråga måste familjens roll lyftas fram betydligt mer än vad som är fallet i dag, men även skolans ansvar och uppgift måste tydliggöras. Familj, skola och samhälle måste tidigt hindra unga från att dras in i kriminalitet och drogmissbruk. I egenskap av vuxna – föräldrar, lärare, politiker eller vilka roller vi än har här i samhället – har vi det yttersta ansvaret för att den kommande generationen får så goda förutsättningar som möjligt att växa upp till laglydiga medborgare och få ett ordnat liv. Vår uppfattning om normbildningen i samhället finns vidareutvecklad i en reservation till detta betänkande.

Trots goda insatser går det snett för en del av våra unga. Oavsett orsaken till misslyckandet, måste samhället tidigt kunna fänga upp och tillrättaföra dessa unga människor som annars riskerar att fastna i drogmissbruk, brottslighet och misär. Att inte reagera är att göra de här ungdomarna en björntjänst.

Fru talman! Till detta betänkande finns 16 reservationer. Vi moderater finns med på 10 av dem. Jag kommer att ta upp det viktigaste i de flesta reservationer där vi finns med. Vi står naturligtvis bakom samtliga reservationer, men yrkar för tids vinnande endast bifall till reservation nr 1.

Vi tycker att möjligheten att döma till villkorligt fängelse bör prövas. Inte minst skulle detta vara viktigt avseende unga vanekriminella. Det kan innebära att när den unge begått ett brott dömer domstolen till t.ex. skyddstillsyn med tillägget villkorligt frihetsstraff, vars längd anpassas efter den brottslighet den unge gjort sig skyldig till. Döms den unge för ett nytt brott under löptiden, bär han med sig det gamla villkorliga straffet som en ryggsäck. Då han samlat på sig en tillräcklig ryggsäck faller frihetsstraffet ut. Det kommer då att vara så pass långt att man kan utnyttja tiden meningsfullt för den unges rehabilitering. Vårt förslag om villkorligt fängelse finns ytterligare utvecklat i en reservation till betänkandet.

I likhet med majoriteten i utskottet är vi positiva till att samhällstjänsten permanentas. Samhällstjänsten är ett alternativ till fängelse. Erfarenheterna från försöken är positiva. Men det förslag som majoriteten i utskottet står bakom kommer inte att kunna spela den viktiga roll i på-

följdssystemet som vi moderater önskar. Detta gäller främst de unga brottslingarna. Unga brottslingar har inte nåtts av försöksverksamheten med samhällstjänst i den utsträckning som vi anser skulle ha varit önskvärdt. Orsaken är att unga lagöverträdare sällan döms till fängelse. De fåtal ungdomsbrottslingar som döms till fängelsestraff är oftast så tungt belastade att de inte har den stabilitet som faktiskt är nödvändig för att kunna genomföra samhällstjänst på ett vettigt sätt.

Här föreslår vi moderater två möjliga vägar för att komma till rätta med det angivna problemet. En möjlighet är att man gör samhällstjänsten till en självständig påföljd, dvs. att man slopar kopplingen till fängelsestraffet. Ett annat sätt att närma sig problemet är att man sänker ribban litet grand för att döma unga till fängelse. Men bestämmelsen om när unga får dömas till fängelse måste i så fall kompletteras, så att det framgår att den unge i första hand skall dömas till samhällstjänst. Vårt förslag till utökad användning av samhällstjänst för unga lagöverträdare innebär att vi inte ser något behov av regeringens förslag till ungdomstjänst, som enligt vår åsikt endast kommer att försämra överskådligheten i påföljdssystemet.

Fru talman! Vi välkomnar att intensivövervakning med elboja införs som en självständig påföljd, men i nuläget är vi inte beredda att utvidga användningen av elektronisk fotboja till att omfatta dem som döms till tre månaders fängelse. Dessa brottslingar är ofta ganska tungt belastade. De har oftast begått våldsbrott eller tillgreppsbrott. Vi tycker att man måste visa hänsyn till brottsoffrens och allmänhetens berättigade krav på rättstrygghet och att det är lämpligt att stanna vid fängelsestraff på två månader.

I detta sammanhang, fru talman, vill jag också påpeka att vi moderater i första hand ser elektronisk fotboja som en möjlighet och en sista chans att slippa fängelse första gången man begår ett brott som förtjänar upp till två månaders fängelse.

Regeringen fullföljer nu den borgerliga regeringens påbörjade reformarbete med att avskaffa halvtidsfrigivningen för fängelsedömda. Detta är bra, och det är inte fel att ändra sig – detta sagt med tanke på att socialdemokraterna tidigare varit litet ovilliga att avskaffa den obligatoriska halvtidsfrigivningen och att de i opposition faktiskt röstade emot förslaget att avskaffa halvtidsfrigivningen vid fängelsestraff upp till två år.

När det gäller det fakultativa inslaget vid bedömningen av frigivning tycker vi dock att utskottsmajoriteten borde ha varit beredd att gå ett litet steg längre. Föreliggande majoritetsförslag innebär visserligen möjlighet att senarelägga frigivningen. Men vårt förslag innebär dessutom att det skall bli möjligt att bestämma tidpunkten för frigivning med hänsyn tagen till den intagnes skötsamhet i allmänhet. Det bör löna sig att sköta sig och uppträda på ett korrekt sätt även – eller *speciellt* kanske – i fängelse.

Vidare tycker vi att man kan göra undantag för unga lagöverträdare. Man bör kunna särbehandla de unga, de som inte har fyllt 21 år, inom den här ramen. Men även när det gäller de unga lagöverträdarna tycker vi att skötsamhet skall löna sig.

Påföljdssystemet måste präglas av tydlighet. Det är mycket viktigt. Detta gäller inte minst våra unga lagöverträdare. Enligt vår mening bör utgångspunkten vara att rättsväsendet, inte socialtjänsten, skall reagera på

brott. Då undviker man sammanblandning av strafftänkandet och den här frivilliga vården. Vi anser att påföljden överlämnande till vård inom socialtjänsten skall avskaffas. Detta gör vi trots att regeringen faktiskt i det liggande förslaget har ansträngt sig litet grand för att strama upp reglerna.

Utskottsmajoriteten är enligt liggande förslag beredda att förlänga den tidsfrist inom viken förundersökningen skall vara avslutad och åtal väckt beträffande den som är under 18 år från dagens fyra veckor till sex veckor. Motivet är socialtjänstens belastning. Vi finner motivet till förlängningen av tidsfristen minst sagt anmärkningsvärt. Enligt vår bestämda uppfattning löses inte ett resurs- och kapacitetsproblem med förlängda köer. Det gäller i det här fallet, men också i många andra sammanhang i vårt samhälle.

Vi föreslår att en ny form, benämnd ungdomsstraff, införs för dem som är under 18 år och döms till fängelse. Verkställigheten bör ske inom kriminalvårdens ram och inte i regi av Statens institutionsstyrelse som regeringen föreslår i sitt förslag till s.k. slutna ungdomsvård. Det är inte bra att låta en och samma huvudman ansvara för både tvångsvård av ungdomar och renodlad straffverksamhet.

På nytt föreslår vi att familjegruppskonferens införs som påföljd för unga lagöverträdare. Erfarenheterna från Nya Zeeland är goda. Det är viktigt att lära de unga att ta ansvar för sina handlingar och få medkänsla för brottsoffret. I denna reservation finns samtliga partier med utom Miljöpartiet och Socialdemokraterna. Vad är det som hindrar er att gå med på familjegruppskonferens? Är det en allmän inställning att samhället är viktigare än familjen då det gäller våra unga?

Det är faktiskt lätt att misstänka det om man betraktar föräldrarnas roll under utredning och process. I dagsläget är det faktiskt så illa att de föräldrar som inte är vårdnadshavare inte informeras om ett barn begått ett brott, än mindre kallas till förhöret.

Vidare gäller att vårdnadshavaren skall *kallas*. Men den sociala tjänstemannen skall *närvara* vid förhöret. Föräldrarna behöver inte heller kallas till en rättegång där deras barn är inblandade. Och då en vårdnadshavare är närvarande är han berättigad till samma ersättning som ett vittne.

Den moderata familjepolitikens främsta syfte är att ta vara på den styrka och den vilja till ansvar som varje dag kommer till uttryck i familjemedlemmarnas omsorg om varandra. Det här gäller faktiskt både i den traditionella kärnfamiljen och i andra typer av familjebildningar. Separationer eller nya förhållanden får aldrig leda till att ett barn inte ges det bistånd och det stöd som barnen faktiskt har rätt till. Familjepolitiken måste läggas om så att familjen betyder mer och politiken mindre.

I dag är det möjligt att ta blod- och urinprov på dem som är över 15 år när de misstänks för att vara påverkade av narkotika. Vi fick kämpa länge i denna kammare för den möjligheten, som i dag är ett viktigt instrument i kampen mot narkotikan. Det är för oss moderater obegripligt att majoriteten fortsätter att motsätta sig möjligheten att ta prov på dem som inte fyllt 15 år.

Vi vet att en del ungdomar i dag provar narkotika mycket tidigt. Inget borde vara naturligare än att så tidigt som möjligt ta itu med begynnande drogmissbruk. Jag vill faktiskt vädja till övriga partier. Tänk över detta förslag än en gång! Gör det inte för Moderaternas skull utan för de ung-

domar där möjligheten att hindra ett bestående och påbörjat drogberoende skulle öka om man så tidigt som möjligt fick chansen att sätta in alla resurser för att förhindra en fortsatt droganvändning.

En stor del av riksdagens partier är i dag beredda att rösta för att effektivisera efterlevnaden av reglerna i brottsbalken om otillåten utlämning av videogram. Det är bara Socialdemokraterna och Vänstern som fortfarande tvekar.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag säga detta: Trots goda insatser från föräldrar, skola och andra i samhället går det snett för en del av våra ungdomar. Samhället måste ha en beredskap för detta. Det är förödande att avvakta tills den unge hunnit skaffa sig en kriminell identitet och utveckla ett drogberoende. Det gäller att stämma i bäcken. Vi moderater föreslår en mängd åtgärder för att förebygga och i ett tidigt skede fänga upp och tillrättaföra unga människor som annars riskerar att fastna i brottslighet och drogmissbruk.

Anf. 117 GUNNEL WALLIN (c):

Fru talman! Riksdagen har här att behandla regeringsförslag om ytterligare ändringar i påföljdssystemet. Enligt Centerpartiets mening är det ett viktigt mål för reformering av straffsystemet att skapa ett sammanhållet system med olika straff vilkas användning i enskilda fall styrs av samma typ av kriterier.

Det övergripande målet måste vara ett påföljdssystem som tillgodoser de krav på proportionalitet, rättvisa, klarhet, förutsägbarhet och konsekvens som måste ställas och som präglas av humanitet.

År 1992 tillsattes den s.k. Straffsystemkommittén, som i oktober 1995 presenterade sitt slutbetänkande *Ett reformerat straffsystem*. Kommittén har presenterat en övergripande översyn av brottsbalkens påföljdssystem. Centerpartiet anser att reformeringen av påföljdssystemet bör fortsätta i enlighet med Straffsystemkommitténs förslag.

Fru talman! Många ungdomar bryter någon gång mot lagen. I detta sammanhang är det viktigt att komma ihåg att de allra flesta ungdomarna inte fortsätter med brottslig verksamhet eller i en "brottskarriär" om man får använda det uttrycket. Huvuddelen av de ungdomar som begår brott kommer inte att bli kriminella som vuxna.

Detta förtar dock inte det faktum att det finns ett fåtal unga som behöver tydligare signaler från samhället för att förstå att de gått över lagens rāmärken och att de är inne på fel väg. För dem är obehaget vid brottsupptäckt inte tillräckligt – särskilt om detta inte kompletteras med andra åtgärder.

Fru talman! Centerpartiet anser att samhällets reaktion på ungdomsbrott måste präglas av snabbhet och av ett fast och konsekvent agerande. Första gången ett brott upptäcks kan det ofta vara tillräckligt med en tillrättavisning av polis eller åklagare. I detta ingår t.ex. att fordra att den unge bidrar med att ställa till rätta efter sig och gottgöra den skada som handlingen orsakat. Om den brottsliga verksamheten fortsätter krävs dock att samhället reagerar med skarpare sanktioner.

Det är viktigt för ungdomar att påföljdssystemet är klart, enkelt och överskådligt. Speciellt för unga lagöverträdare är det också viktigt att sambandet mellan brott och påföljd klart framgår. Barn och ungdomar

skall inte gång på gång kunna ertappas med brottslig verksamhet utan att de riskerar ingripande påföljder.

Det svenska påföljdssystemet är huvudsakligen utformat för vuxna lagöverträdare. När det gäller ungdomar över 15 år som bryter mot lagen har Centerpartiet hävdad att det behövs nya former av påföljder som kan användas i stället för de traditionella påföljderna.

Även om det är bra att regeringen nu föreslår en ny påföljd för ungdomar, slutan ungdomsvård, behöver de alternativa sanktionsformerna utvecklas. En sådan är medling mellan gärningsman och brottsoffer. Centerpartiet har under lång tid hävdad medling som ett effektivt alternativ.

Gärningsmannen och brottsoffret träffas och diskuterar det skedda under ledning av en medlare. Syftet med mötet är att ett avtal skall ingås om hur gärningsmannen kan gottgöra brottsoffret. Grundläggande för att medling skall komma till stånd är förstas att brottsoffret frivilligt går med på ett medlingsförsök.

Initiativet till medling bör enligt Centerpartiets mening ske under ett tidigt stadium av det rättsliga förfarandet. Initiativ till medlingsförsöket bör tas av polisen i samråd med sociala myndigheter. Här har närpoliserna en mycket viktig funktion att fylla. Lyckas medlingsförsöket och det resulterar i att den unge lagöverträdaren gör rätt för sig, bör förfarandet resultera i åtalsunderlåtelse.

Riksdagen uttalade under förra riksdagsåret att medlingsverksamhet bör införas på försök i hela landet. Vi är förvånade över att regeringen ännu inte har vidtagit några åtgärder. Mot denna bakgrund är det motiverat att begära att regeringen skyndsamt återkommer med förslag. Det kan inte vara nödvändigt med ytterligare utredningsarbete.

En annan form av medling som bör prövas är familjegruppskonferenser. I en familjegruppskonferens deltar en av samhället utsedd konferensledare, någon från den sociala myndigheten, någon från polisen, den unge brottsförovaren och dennes familj samt brottsoffret. Familjegruppskonferensen går ut på att alla deltagande parter skall bli eniga om vad den unge lagöverträdaren skall göra för att gottgöra målsäganden för den uppkomna skadan. Om inte alla parter lyckas bli eniga överlämnas målet till polis och åklagare för avgörande i vanlig domstol. Detta är alltså en form av medling där kretsen av deltagare i försöket att komma överens om gottgörelse för målsäganden har vidgats. Enligt Centerpartiet bör denna modell prövas på försök i Sverige.

Fru talman! Jag står självfallet bakom de reservationer där jag finns med, men för tids vinnande yrkar jag bifall endast till reservationerna 10 och 11.

Anf. 118 SIW PERSSON (fp):

Fru talman! När Straffsystemkommittén tillsattes hade den till uppgift att göra en övergripande översyn av just straffsystemet. Vi var många som då hoppades att det skulle bli ett förenklat system som skulle bli tydligt och klart. Tyvärr blev det aldrig så.

Folkpartiet liberalerna hävdar med bestämdhet att ett straffsystem skall vara både logiskt konsekvent och ganska enkelt för att allmänhetens tilltro till systemet skall kunna upprätthållas. Det tragiska är att de svenska reglerna om just straffmätning och påföljdsval inte är det utan väldigt komplicerade. Även för domstolsjuristerna är de väldigt krångliga

*Fel! Okänt
växelargument.*

att tillämpa. Och hur svårt är det då inte för den vanlige medborgaren att förstå detta? Det är alltså oerhört viktigt att systemet är logiskt och klart uppbyggt.

Samtidigt vill jag passa på att säga att vi tycker att det är bra att regeringen har tagit initiativ till en fortsatt analys av möjligheterna att skapa just ett tydligare och mer lättillgängligt system. I avvaktan på resultatet av detta accepterar vi denna proposition som har kommit från regeringen. Den är i alla fall ett litet steg på vägen.

När det gäller det som jag tidigare sade, att påföljdssystemet skall vara klart, enkelt och överskådligt för vuxna så gäller det också i högsta grad för ungdomar. Inte minst för ungdomar är det oerhört viktigt att samband mellan brott och påföljd verkligen framgår. Om inte den verkliga grunden just för ingripandet tydligt anges, hur skall då ungdomarna kunna få någon uppfattning om hur viktigt det är att de skall låta bli att begå brott? Det finns också en påtaglig risk för att den unge berövas ansvaret för sina handlingar, vilket är förkastligt. De principer som alltså ligger till grund för påföljdsbestämningar för vuxna bör alltså i ökad utsträckning också vara vägledande för det fortsatta utformandet av just påföljder för unga. Men det som vi nu har sagt innebär inte att unga människor som begår brott måste få en möjlighet till särbehandling i vissa fall bara därför att de är unga. Även om myndigheterna måste reagera snabbt och bestämt då ungdomar begår brott, är det klart, det vet vi alla, att fängelse för unga lagöverträdare kan bli en tragisk inkörsport till livslång kriminalitet. Det kan aldrig nog understrykas hur viktigt det är att påföljdssystemet skall vila på en humanitär grund. Och alla möjligheter som finns skall tas för hjälpande, stödjande och rehabiliterande åtgärder för ungdomar, naturligtvis inom ramen för socialtjänstens verksamhet men även på annat sätt. Därför välkomnar Folkpartiet regeringens förslag till ny frihetsberövande påföljd, den som kallas slutna ungdomsvård.

Folkpartiet står bakom fyra reservationer och ett särskilt yttrande, och jag skall nämna litet grand om varför vi står bakom dem. I reservation 10, om familjegruppskonferenser och medling, understryker vi hur viktigt det är att man redan nu påbörjar detta och inte väntar så länge som till år 2000. Det behöver inte utredas mer. Det finns faktiskt väldigt bra underlag. Sätt i gång och använd det, eftersom vi är många som är övertygade om att det kan ge ett mycket bra resultat. Det är en enkel metod, men den sätter familjen i centrum. Och det finns inga som är så bra som föräldrarna på att ta hand om problemen om de får ett vettigt stöd.

När det gäller normbildning måste det finnas mycket bättre möjligheter till frivillig föräldrasamverkan för att föräldrarna skall hjälpas åt med brottsförebyggande åtgärder. Sedan är det också viktigt att skolan mer än i dag får arbeta med normbildning. Därför menar vi att det är viktigt att man gör en översyn av hur den nuvarande lagstiftningen kan förbättras för att tydliggöra och stärka föräldrarnas roll och även andra vårdnadshavares ansvar.

Tyvärre förekommer en otillåten utlämning av videogram. Vi har markerat vikten av att man effektiviserar de nuvarande straffbestämmelserna. Vi måste nämligen se till att möjligheterna att komma åt de grova våldskildringarna minskar.

Reservation 14, om föräldrars närvaro vid rättegång och förhör, står vi också bakom. Egentligen är det tragiskt att vi skall behöva markera i

en reservation att föräldrarna, oavsett om de är två som har hand om sina barn eller om det är en förälder som har vårdnaden och en som inte har det, självklart skall ta ansvar för sina barn och att det är speciellt viktigt att de gör det när de råkar illa ut och hamnar i en rättegång.

Ett antal partier, bl.a. Folkpartiet, har skrivit ett särskilt yttrande om övriga åtgärder mot ungdomsbrottsligheten. Som vi alla vet går brottsligheten ned i åldrarna, och det är inte ovanligt att 12–13-åringar t.ex. knar. Detta måste vi se till att göra något åt. Och först måste man ta reda på hur stora problemen är. Detta är ingen lätt fråga. Skall vi se till att samla in statistik och registrera själva brotten eller skall vi också registrera även de som begår brott och se till att namn och person också registreras? Vi i Folkpartiet liberalerna har nu gjort valet att i ett särskilt yttrande markera att vi skall börja med att samla in information om brotten. Sedan får vi se om vi klarar oss med det. Och om det inte hjälper så får vi gå vidare. Men det är viktigt att debatten förs och att det händer något. Man kan nämligen inte göra handlingsplaner och åtgärds paket om man inte vet hur stora problemen är.

Fru talman! Folkpartiet står alltså bakom några reservationer, men vi har ju kommit överens här i kammaren om att vi skall försöka vinna tid. Därför yrkar jag bifall endast till reservation 10.

Anf. 119 ALICE ÅSTRÖM (v):

Fru talman! Vi i Vänsterpartiet delar den bedömning som regeringen och flera av remissinstanserna gör av den totala reform av straffsystemet som Straffsystemkommittén har presenterat, dvs. att den inte bör genomföras i sin helhet. Det är nödvändigt att arbeta vidare med kommitténs förslag och att komma med ytterligare överväganden i det sammanhanget.

Vi är positiva till de förslag om samhällstjänst som regeringen lägger fram i denna proposition. I likhet med regeringen anser vi att det blir ett tydligt alternativ till fängelse i och med de förändringar som nu görs. Tyvärr har inte möjligheterna till samhällstjänst utnyttjats i önskad utsträckning. Det är vår förhoppning i Vänsterpartiet att det blir annorlunda i och med dessa förändringar.

Fru talman! Jag skall ta upp de frågor där vi i Vänsterpartiet har en annan uppfattning än regeringen. Jag börjar med den allra viktigaste frågan, som flera talare här tidigare har berört. Det handlar då om påföljder för unga lagöverträdare.

Hur skall vi då möta ungdomar som begår brott?

Enligt regeringens förslag utökas rättsväsendets inflytande över påföljderna när ungdomar begår brott. Till en del får domstolarna ett större inflytande över den vårdplan som socialtjänsten lägger fast. Jag måste säga att jag är väldigt glad över att socialdemokraterna vidhåller att det är socialtjänsten som skall ha huvudansvaret för ungdomar som begår brott men man ger domstolarna ett större inflytande över de vårdplaner som socialtjänsten presenterar. I det sammanhanget är det positivt att den tid som socialtjänsten har på sig för att presentera en vårdplan nu förlängs från fyra till sex veckor.

Att ge domstolarna ett så stort inflytande över vårdplanen anser vi i Vänsterpartiet är fel. Det är socialtjänsten som har den utbildning, den erfarenhet och den kunskap som behövs för att göra en vårdplan. Den

kompetensen saknas vid domstolarna. Vi vänder oss därför emot det förslaget.

I diskussionen om att rättsväsendet skall få ett större inflytande över påföljderna för de unga brukar argumenten vara två. Det ena argumentet är att det från samhällets sida klart och tydligt skall markeras att den unge mycket tydligt skall få veta vad som är rätt och fel. Dessutom skall man snabbt få koppling och en påföljd kopplad till brottet. Det andra argumentet brukar vara att rättssystemet skall vara klart och tydligt och att det även skall gälla för unga lagöverträdare. Vidare handlar det om att socialtjänsten i dag i alltför stor utsträckning misslyckas med att vidta åtgärder som förhindrar ungdomar att begå brott.

För oss i Vänsterpartiet är det här ett avigt resonemang. I mångt och mycket stämmer det att socialtjänsten många gånger har misslyckats med de åtgärder som vidtagits när unga människor har begått brott. Det stämmer också att domstolarna i mångt och mycket har förlorat förtroendet för socialtjänsten och dess förmåga att faktiskt kunna göra något som är relevant.

Debatten borde i stället handla om hur vi kan utveckla socialtjänsten. När nu socialdemokraterna och regeringen är överens om att den här gruppen av unga brottslingar skall höra hemma under socialtjänsten anser vi att det är förvånansvärt att man inte diskuterar bristerna och förändringarna i socialtjänsten.

I dag har man ju i många kommuner skurit ned så kraftigt på socialtjänsten att det inte är att tänka på någon institutionsplacering, inte ens för ungdomar som har begått brott. Många socialsekreterare arbetar i dag under ett ok; det finns inte några pengar till placeringar. Man kan inte ens uppfylla det som socialtjänsten och LVU egentligen säger. Då blir det för litet av ingripande påföljder. Man lyckas inte heller bryta ungdomarnas brottsmönster. Detta är allvarligt. Men lösningen kan inte vara att domstolarna skall få ett större inflytande. Lösningen kan heller inte vara att domstolarna skall avgöra om en vårdplan är tillräckligt ingripande ifall socialtjänsten inte har några möjligheter att skapa en vårdplan som egentligen bygger på de behov av vård som den unge har.

Vi i Vänsterpartiet ser det som en risk att ansvaret nu till stor del lyfts över till domstolarna och rättsväsendet. Det gäller ju den nödvändiga debatten om socialtjänsten och dess utveckling – resurserna till socialtjänsten, metodutvecklingen och de institutionsplaceringar som man tidigare har kunnat använda sig av – men också att trycket på att detta skall fortsätta i en mera positiv riktning inte kommer till stånd. Nu lyfter man ju till en viss del undan ansvaret på den tydligaste gruppen.

Det stora problemet, anser vi i Vänsterpartiet, är att socialtjänsten inte heller tidigare har ingripit tillräckligt kraftigt. Ofta finns det en historia bakom de ungdomsbrottslingar som hamnar i våra domstolar. De har alls inte varit okända för socialtjänsten tidigare, tvärtom, men man har inte kunnat vidta tillräckliga åtgärder. Därför anser vi i Vänsterpartiet att detta med att lyfta över frågorna på domstolarna och att satsa resurser på domstolarna är fel väg att gå.

Det är viktigt, anser vi i Vänsterpartiet, att de här ungdomarna får lära sig vad som är rätt och fel. Det är en självklarhet att de måste ta ett större ansvar för sina handlingar och att de i större utsträckning skall kunna dömas även som vuxna. Den som har arbetat med sådana här ungdomar

och grupper vet att de flesta av dem känslomässigt och utvecklingsmässigt inte befinner sig på nivån 15–18 år. I stället befinner de sig ofta känslomässigt och utvecklingsmässigt på en mycket lägre nivå. Att i det sammanhanget från vuxenvärlden och från politiker tala om att de här personerna måste ta ett större ansvar är att smita undan, att lägga ett större ansvar för utvecklingen på ett barn än på oss själva.

I förslaget talas det om att införa en ny påföljd, sluten ungdomsvård. På ett sätt skulle den påföljden kunna vara positiv. Det finns förvisso en del i propositionen som skulle kunna vara positivt. Man säger ju att det här enbart skall användas i den utsträckning och för brottslighet som är så allvarlig att man redan i dag döms till fängelse samt att detta är ett led i strävandena att se till att vi inte skall ha några som är under 18 år på våra fängelser. I så fall skulle jag kunna se väldigt positivt på detta. Men sett till de möjligheter till ett straff omfattande från 14 dagar till 4 år – där finns det en oerhörd sammanblandning av socialrättslig och straffrättslig lagstiftning och även många otydligheter – är vi i Vänsterpartiet oroliga för att denna påföljd används i mycket större utsträckning jämfört med antalet fängelsestraff i dag.

Om det här verkligen skulle vara alternativet till fängelse borde man göra precis som Riksåklagaren och en del andra remissinstanser har sagt. Man borde alltså införa ett förbud mot att döma dem under 18 år till fängelse och enbart använda sig av denna påföljd. Mot den bakgrunden yrkar vi avslag i det avseendet.

Det är mycket, fru talman, som skulle kunna sägas när vi talar om just den här gruppen av ungdomar. Det är oerhört viktigt att man lyckas förändra utvecklingen. Därför står vi i Vänsterpartiet också bakom den reservation som handlar om familjegruppskonferenser och medling. Framför allt gäller det familjegruppskonferenserna, där man på ett helt annat sätt väljer en metod som handlar om att fostra våra unga, även till att ta ansvar för de brott de begår. Vidare handlar det om att tillsammans med sin familj och andra anhöriga få stöd och hjälp i utvecklingen när det gäller att ta ansvar och att faktiskt ställa saker och ting till rätta.

Det är en metod som vi i Vänsterpartiet tror på. De här barnen behöver fostras, inte straffas. Det är en väsentlig skillnad. I familjegruppskonferenser är den unge delaktig och får ta del av ansvaret. Ansvaret delas också med övriga deltagare i familjegruppskonferensen. Man ser även till att den unge får stöd och möjlighet att delta och ta sitt ansvar.

Därför ser vi i Vänsterpartiet det som olyckligt att man skall utreda ytterligare och att man skall hålla på så länge innan vi kan införa detta. Vi i Vänsterpartiet tror att om man vid de första brotten man begår får möta den här typen av åtgärd skulle mycket vara vunnet.

Fru talman! Min talartid är snart ute. Jag skall ta upp en enda sak till. Det handlar om halvtidsfrigivning. Regeringen tar nu steget fullt ut och avskaffar halvtidsfrigivning även för långtidsdömda. Det anser vi i Vänsterpartiet är ett dåligt förslag. Det är dåligt genomtänkt.

Regeringen har tidigare lagt fram förslag där man har pekat på att de långtidsdömdas situation är annorlunda och att skadeverkningarna av dessa långa fängelsestraff är påtagliga. Det finns ingen obligatorisk halvtidsfrigivning. Genom att man slopar möjligheten till halvtidsfrigivning för långtidsdömda försämrar man ytterligare för den här gruppen.

*Fel! Okänt
växelargument.*

Jag tycker att det är viktigt att se att samhällsskyddet är otroligt viktigt. Men det finns faktiskt i dagens regler. Man får inte halvtidsfrigivning om man har begått grova brott. Om det har varit allvarlig brottslighet som riktat sig mot eller medfört fara för liv eller hälsa eller om brottet har ingått som ett led i en yrkesmässig eller organiserad brottslighet får man inte friges förrän två tredjedelar av strafftiden avtjänats om det föreligger risk för återfall. Samhällsskyddet finns alltså redan i dag. Därför är det befogat att man har möjlighet till halvtidsfrigivning. Vi vet ju att skadeverkningarna är stora.

Jag står givetvis bakom alla Vänsterpartiets reservationer. Men för tids vinnande skall jag bara yrka bifall till reservation 9.

Anf. 120 KIA ANDREASSON (mp):

Fru talman! Regeringen föreslår ändringar i påföljdssystemet som Miljöpartiet kan stå bakom. Men jag vill ändå göra några kommentarer till betänkandet.

I betänkandet konstateras hur svårt det är att få ett överskådligt påföljdssystem. Straffsystemkommittén har nämnts här tidigare. Kommitténs utredning *Ett reformerat straffsystem* föll ju inte helt i god jord. Men ambitionen var att få just denna överskådlighet.

Det har också visat sig att det är svårt när man samtidigt har en strävan att hitta alternativ till fängelsestraff. Det bygger ju på samtycke från den åtalade. Därför blir det ännu mer komplicerat att göra det överskådligt. Men visst är det en strävan som vi inte skall sluta att ha, så att allmänheten också kan få en förståelse för hur systemet är uppbyggt. Jag hade själv väldigt svårt att förstå det när jag började i utskottet, så det är mycket komplicerat.

Strävan att få trovärdiga alternativ till fängelsestraff hade vi också i kommittén. Nu försöker man genomföra några av alternativen, t.ex. samhällstjänst. Man höjer antalet timmar upp till 240. Påföljden permanentas och utvidgas och kan även användas vid villkorlig dom och vid skyddstillsyn. Det här tycker vi är bra.

Även intensivövervakning med elektronisk kontroll permanentas vid fängelsestraff på upp till tre månader.

Men här har vi en kommentar. Jag har en reservation som jag yrkar bifall till. Det är reservation 4. Jag vill inte att man skall sluta vid tre månader och sedan lägga förslaget på hyllan. I Straffsystemkommittén föreslogs fängelsestraff på upp till ett år. Jag tycker i alla fall att man skall kunna fortsätta med en försöksverksamhet vid straff på mellan tre och sex månader. Den här påföljden ger nämligen den dömden en möjlighet att förändra sin livssituation. Det tycker jag skall erbjudas, och man får se hur det går med försöksverksamheten.

Åtgärder vidtas under verkställigheten för att främja den dömdes återanpassning i samhället. Det är det som vi tycker är positivt med denna straffpåföljd. Den som vill kan byta livsstil och har ett utomordentligt tillfälle att välja elboja.

Utskottets skäl till avslag på reservationen är att allmänhetens förtroende riskeras om skillnader i fråga om ingripande skulle bli alltför påtaglig mellan å ena sidan elboja, å andra sidan anstalt.

Det här uttalandet stämmer inte. Man konstaterar också i utskottsbetänkandet att försöksverksamheten fungerat väl även beträffande dem

som dömts till de längsta straffen samt att verkställighetsformen ställer krav på ordnade förhållanden.

Det är ju det som är poängen. Dessa människor skall äntligen få chans till ordnade förhållanden, få hjälp med bostad, sysselsättning, övervakning och åtgärdsprogram.

Utskottet säger även att gjorda erfarenheter tyder på att de som genomgått intensivövervakning har funnit detta väl så betungande som ett fängelsestraff.

Vidare säger man: Ingenting har framkommit som tyder på att intensivövervakning skulle uppfattas som en lindrig verkställighetsform. Kravet på en tydlig straffrättslig reaktion har således tillgodosetts.

Det här motsäger motiveringen för avslag på min reservation. Jag skulle vilja att socialdemokraterna utvecklar varför man har avslagit försöksverksamheten. Det är faktiskt motsägelsefullt i betänkandet.

Vi stöder också bestämmelserna om villkorlig frigivning. Att halvtidsfrigivning slopas och görs enhetlig till två tredjedelar av tiden i anstalt tycker vi är bra.

När det gäller reformering av påföljdssystemet för unga lagöverträdare begärde Miljöpartiet i en motion 1996 i samband med budgetbehandling ungefär det som regeringen nu föreslår. I första hand skall ungdomarna vara en angelägenhet för socialtjänsten. Men innehållet i socialtjänstens yttrande skall bli utförligare och innehålla en vårdplan. Domstolen skall pröva om socialtjänstens planerade insatser är tillräckligt ingripande med hänsyn till brottets straffvärde och art samt den unges tidigare brottslighet. Precis så tyckte vi också i den motion som jag refererade till.

Vi anser också att förutsägbarheten, konsekvensen och proportionaliteten skall ges större utrymme. Det får de nu i och med förslaget om slutna ungdomsvård som en ny frihetsberövande påföljd. Påföljden är tidsbestämd och skall verkställas av Statens institutionsstyrelse.

Alice Åström sade att man i Vänsterpartiet inte tycker att det är bra därför att socialtjänsten har ansvaret och kan ta det. Ändå har det visat sig att det inte har fungerat fullt ut. Alice Åström tyckte, vad jag förstod, att skälet var brist på pengar.

Jag tror att det även kan bero på andra saker. Det blir mycket intressant att följa upp detta och att se hur det kan förändras när domstolen har ett större inflytande. Jag tycker att det är välkommet.

Jag tycker också att det är bra att det står i betänkandet att en utvärdering skall ske när det gäller slutna ungdomsvård. Då får vi ju rätta till det som har blivit fel.

Sedan finns det en reservation om familjegruppskonferenser och medling där Miljöpartiet inte står med. Det vill jag förklara.

Jag är verkligen anhängare av båda dessa institut. Jag har genom interpellationsdebatter och genom kontakter både med grupper i samhället och med folk i departementet arbetat intensivt under en tid för att få till stånd detta med medling. Men tyvärr tog det alldeles för lång tid från riksdagens tillkännagivande till dess att någonting hände. Det var där som proppen satt. Nu har Brottsförebyggande rådet och KBA, Kommittén för brottsförebyggande arbete, äntligen fått mandat att sätta i gång.

Därför kan jag inte ställa mig bakom reservationen om att arbetet skall påskyndas. Medel skall sökas för medlingsverksamheten i höst, eftersom det precis har tillkännagivits till BRÅ att man skall ta hand om

*Fel! Okänt
växelargument.*

det. En försöksverksamhet måste sättas i gång i hela landet som skall pågå i ett år. BRÅ:s utvärdering av medlingsverksamheten skall vara klar i mars 2000. Jag kan inte förstå hur man kan forcera det arbetet. Jag tycker att det är rimligt med den tiden.

När det gäller familjegruppskonferens kan man inte blanda ihop dessa två institut. Jag är också en varm anhängare av familjegruppskonferens, men denna försöksverksamhet har kommit i gång senare, och det skall enligt betänkandet finnas en färdig lagstiftning i oktober 2000. Det måste få ta den tiden, eftersom familjegruppskonferens skall utgöra ett alternativ till fängelse. Man utgår också ifrån att det införs en lagstiftning som är till fyllest. Det är ju inte säkert att familjegruppskonferens kan utformas såsom i andra delar av världen. Det måste ju vara en svensk modell som fungerar.

Arbetet är alltså på gång. Det stannar inte upp. Medlingsarbetet hade stannat upp, men nu hoppas jag att det skall flyta och att det skall vara klart till den bestämda tidpunkten.

Fru talman! Jag står bakom de reservationer som finns i betänkandet, men jag yrkar bifall till reservation nr 4.

Anf. 121 JEPPE JOHANSSON (m) replik:

Fru talman! Jag kan inte låta bli att replikera på Kia Andreassons anförande. Hon sade att hon var besviken på att det var så lång leveranstid på beslutet om medling. Då vill jag påpeka att om det är så lång leveranstid beträffande medling kanske leveranstiden blir ännu längre för familjegruppskonferens. Om Kia Andreasson verkligen tycker som hon säger, att det är angeläget med familjegruppskonferens är det faktiskt hög tid att lägga in om en beställning hos regeringen.

Men förhoppningsvis är det andra krafter som styr här i oktober, och då skall det gå snabbare. Då har Kia Andreasson möjlighet att ge sitt stöd, om Kia Andreasson och hennes parti finns kvar här.

Anf. 122 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Detta var inte en korrekt beskrivning över hur ärendet har behandlats. Det tog lång tid från riksdagens tillkännagivande därför att det fanns en propp hos regeringen. Så långt är beskrivningen riktig. Men nu har regeringen överlämnat frågan till Brottsförebyggande rådet och Kommittén för brottsförebyggande arbete, och då är det en helt annan sak. Då måste BRÅ och KBA få en rimlig tid att verkställa detta beslut.

Det förhåller sig likadant med frågan om familjegruppskonferens. Där har Kommunförbundet fått i uppgift att hantera ärendet, vilket man har gjort. Så där har det inte funnits någon propp. Det är elva kommuner som nu har försöksverksamheter med familjegruppskonferenser, och dessa måste utvärderas därför att det tidigare inte har drivits sådana försöksprojekt. Familjegruppskonferens är någonting nytt. Därför kräver också det sin tid för att det hela skall bli bra. Jag vill att det skall bli bra, så att vi inte skall få några bakslag för att vi har snabbat på alldeles för mycket.

Jag är verkligen en otålig person, men när det gäller dessa projekt, som jag har satt mig in i, tycker jag att de får kräva den tid som nu har fastställts.

Anf. 123 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd):

Fru talman! Vi kristdemokrater tycker att detta i stort sett är ett mycket bra betänkande. Vi är också medvetna om att det är utomordentligt svåra avvägningar som här måste göras när det gäller framför allt behandlingen av unga lagöverträdare. Det är gränssnittet mellan socialtjänsten, kriminalvården och rättsväsendet som är det största problemet. Alice Åström har haft en del funderingar kring detta.

Det är ingen tvekan om att man inom rättsväsendet har upplevt just socialtjänsten som den svaga länken i systemet. Samtidigt är det motbjudande att tänka sig att kriminalvården skall ta över. Jag tycker därför inte att det är så konstigt att regeringen har fastnat för detta mellanläge att försöka att strama upp förfarandet inom ramen för socialtjänsten. Därigenom ökar också tilltron till möjligheterna att få ut någonting gott av den sidan.

Detta med familjegruppskonferenser är egentligen det enda som jag något tänkte beröra. Det har varit svårt att hitta på någonting konstruktivt när det gäller unga lagöverträdare. Vi är alla lika bekymrade över att det ser ut som det gör, men vad skall man göra? Här är det ändå fråga om ett visst nytänkande. Det är glädjande att alla partier här i kammaren står bakom ett sådant tänkande, även Miljöpartiet och Kia Andreasson som i och för sig inte har stött reservationen. Men hon säger nu att hon ser positivt på dessa institut.

Vad vi har reserverat oss emot är tempot. Vi har yrkat att regeringen bör ges i uppdrag att påskynda utredningsarbetet. Det är väl ändå en rimlig begäran. Det är kanske inte helt korrekt att stapla upp alla dessa hinder som Kia Andreasson gör. Jag tror att det vore värdefullt om man så snart som möjligt kunde sjuksätta någonting som skulle kunna kallas för familjegruppskonferenser och som i mångt och mycket liknar det som vi såg i Nya Zeeland.

På sitt sätt är det litet olyckligt att välja ett sådant ord som medling. Det slog mig senaste då utskottet hade sammanträdde att det egentligen är egendomligt att använda ordet medling. Medling är någonting som vi talar om i det civila och som gäller mellan parter som har rättigheter som står mot varandra och där man försöker att hitta en kompromiss. Här är det trots allt fråga om ett brott som har begåtts, och i grunden är det inte mycket att medla om. Däremot kan man ha en överläggning där man kan komma fram till ett resultat som alla kan leva med och som gör att man suspenderar det repressiva systemet. Det vore väldigt bra om man kom fram till ett annat begrepp.

Jag såg också benämningen familjerådslag. Det är nästan ännu värre. Det låter som om det rör sig om något slags myshörna. Det är alldeles galet. Det kommer aldrig att uppfattas som någonting seriöst, när man uttrycker sig på det sättet. Men familjegruppskonferens är ett begrepp som träffar i prick.

Jag yrkar bifall till reservation nr 10 vid mom. 11.

Sedan vill jag till protokollet notera att man inte skall behöva säga att man för tids vinnande yrkar bara på en eller ett par reservationer men att man står bakom alla andra reservationer som finns med i betänkandet. Jag vill vända på det hela och säga: Om jag inte har sagt någonting annat så står jag bakom dessa. Jag yrkar alltså bifall bara till det som jag vill skall

*Fel! Okänt
växelargument.*

tas upp till omröstning i kammaren. Jag vill ha detta till protokollet, så jag inte behöver upprepa denna ramsa varenda gång.

Anf. 124 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Fru talman! Jag kan börja med det sista Rolf Åbjörnsson sade, om hur man använder orden. Vid familjerådslag, som är det som de här elva kommunerna nu har försök med, är det barnets sociala situation som är problemet. Det är ett rådslag med familjen. Det är inget man använder sig av när ungdomar har begått brott, det har inte den vägningen. Då är "familjerådslag" kanske ett ganska bra ord, eftersom det handlar om ett rådslag mellan familj, socialtjänst och andra inblandade parter.

Det var inte det som jag egentligen tänkte ta upp i min replik, utan det gäller den svåra avvägningen för socialtjänsten och att domstolarna nu har förlorat förtroendet för socialtjänsten. Detta tog Rolf Åbjörnsson upp, och jag nämnde det också i mitt anförande. Jag håller med Rolf Åbjörnsson om att socialtjänsten har agerat alldeles för svagt. Borde då inte kristdemokraterna driva frågan att socialtjänsten bör utvecklas, i stället för att se till att resurser överförs till domstolarna?

Det är så mycket som behöver göras inom socialtjänsten. En stor del av de ungdomar som i dag blir föremål för åtgärder – eller snarare bristen på åtgärder – har i olika omfattning invandrarbakgrund. Det ställer nya och andra krav på socialtjänsten. Det finns en mängd olika frågor att ta upp. Det man gör nu är faktiskt att acceptera att socialtjänsten inte fungerar på det sätt som vi hade tänkt, och nu lyfter vi ansvaret någon annanstans. Jag tror inte att vi får socialtjänsten att fungera bättre bara därför att domstolarna skall ha beslutanderätt över vårdplanerna, utan det är en helt annan utveckling som behövs.

Är kristdemokraterna beredda att slåss också för den förändringen? Det är tidiga insatser som behövs.

Anf. 125 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd) replik:

Fru talman! Jag tror att det Alice Åström säger är helt riktigt. Kan det inte vara så att ett element hos socialtjänsten som har fallerat är att det i huvudsak bygger på samtycke och frivillighet? Det är väl i och för sig riktigt, men när det gäller brottslig verksamhet kanske man behöver något element av tvång, som ändå inte är så skadligt. Domstolens roll i sammanhanget är väl att lägga in ett mått av tvång och därigenom strama upp förfarandet. Så egentligen skulle det vara ett stöd i ryggen för socialtjänsten i dess arbete.

Anf. 126 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Fru talman! Eftersom jag hyser sådana tvivel om den här åtgärden får jag väl hoppas att det är som Rolf Åbjörnsson säger, att det här kan ge råg i ryggen. Min erfarenhet från möten med socialtjänsten i olika mindre kommuner är tyvärr att man, på grund av nedskärningar som har gjorts, inte har råd att ta till de placeringar man skulle vilja. Man kan inte sätta in tillräckligt med resurser, fastän man ser att det är vad som behövs. Även om domstolarna ger det positiva tvånget tror jag tyvärr inte att det kommer att förändra verkligheten ute i socialtjänsten. Snarare kommer det här att dra mer pengar till rättsväsendet, fastän vi i stället borde satsa

mer pengar inom socialtjänsten, så att de verkligen kunde ta tag i de här frågorna. I så fall tror jag att de hade klarat det här också utan tvång.

Prot. 1997/98:116
2 juni

Anf. 127 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd) replik:

Fru talman! Det är möjligt, men jag tror kanske inte det. Jag håller ändå helt med om att socialtjänstens begränsade resurser är ett utomordentligt bekymmer. Det gäller hela missbruksvården, som till dels är en skandal, där människor mer eller mindre får droga ihjäl sig. Jag håller alltså till hundra procent med om det.

Jag tror ändå att det jag sade om råg i ryggen är nödvändigt – där kanske den lilla skillnaden ligger. Även med starka resurser kan man ibland behöva någon form av stöd.

Anf. 128 LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Fru talman! Det betänkande som nu behandlas innehåller justitieutskottets ställningstagande till regeringens proposition om påföljdssystemets uppbyggnad och innehåll. Utskottet tillstyrker regeringens förslag.

Förslagen innehåller tre delar.

För det första är det förslag som syftar till att åstadkomma trovärdiga alternativ till fängelsestraff. Systemet med samhällstjänst som alternativ till fängelsestraff permanentas och utvidgas. En föreskrift om samhällstjänst skall kunna meddelas vid såväl villkorlig dom som skyddstillsyn. Intensivövervakning med elektronisk kontroll permanentas och skall i fortsättningen även utgöra en verkställighetsform vid korta fängelsestraff.

För det andra stramas reglerna för villkorlig frigivning upp. Möjligheterna till villkorlig frigivning efter halva tiden avskaffas nu helt. Villkorlig frigivning skall kunna ske tidigast efter två tredjedelar av strafftiden. Tidpunkten skall kunna senareläggas om den intagne misskött sig under anstaltstiden.

En tredje viktig del är reformeringen av påföljdssystemet för unga lagöverträdare. Påföljden överlämnande till vård inom socialtjänsten skall finnas kvar. Kraven på förutsägbarhet, konsekvens och proportionalitet skall dock ges ett ökat utrymme, bl.a. genom att socialtjänstens yttrande skall vara utförligare och innehålla en vårdplan. Överlämnande till vård inom socialtjänsten skall kunna kombineras med en föreskrift om ungdomstjänst. En ny frihetsberövande påföljd för unga lagöverträdare, slutet ungdomsvård, införs. Påföljden skall vara tidsbestämd, högst fyra år, och verkställas av Statens institutionsstyrelse. Utrymmet för att döma ungdomar till fängelse blir med förslaget utomordentligt begränsat.

Fru talman! Det är en viktig reform av påföljdssystemet som nu genomförs. Halvtidsfrigivningen avskaffas nu helt, något som den borgerliga regeringen inte förmådde göra. Alternativen till fängelse, samhällstjänst och intensivövervakning, får en fast reglering i påföljdssystemet. Det kanske viktigaste är att påföljderna för unga lagöverträdare äntligen får en reglering som tillgodoser straffrättsliga krav, samtidigt som socialtjänstens ansvar för de unga bibehålls och, menar jag, också utvidgas.

Till utskottets betänkande har avgivits ett antal reservationer. Jag skall kommentera några av dessa, så här inledningsvis dock icke alla.

*Fel! Okänt
växelargument.*

I reservation nr 1 föreslås att ett system med villkorligt fängelse skall införas den 1 januari 1999. Det är moderaterna som står bakom den reservationen.

Den kommitté som har haft att förbereda reformen lade inte fram något förslag om villkorligt fängelse. Man såg vid en närmare granskning att en sådan reglering inte framstod som tydlig och att den riskerade att öka repressionen i påföljdssystemet.

Utskottsmajoriteten, liksom regeringen, har inte samma negativa inställning som kommittén hade till frågan om villkorligt fängelse. Vi föreslår nu att det skall ske en fortsatt analys av möjligheterna att skapa en reglering av särskilt de icke frihetsberövande påföljderna, en reglering som är tydligare och mer lättillgänglig än dagens regler. I det sammanhanget bör det också göras en fördjupad analys av möjligheterna att skapa ett system med villkorligt fängelse.

Det som krävs i reservationen är att ett sådant system skall införas redan den 1 januari 1999. Det är naturligtvis helt orealistiskt. Det är fråga om ganska stora ingrepp i påföljdssystemets uppbyggnad, och det tar naturligtvis längre tid än att det kan avverkas på ett halvår.

Regeringen har alltså ändå aviserat en översyn och har också antytt en mer positiv inställning till villkorligt fängelse än vad kommittén hade. Därmed tycker jag att riksdagen kan nöja sig.

I reservation nr 2 föreslår moderaterna att samhällstjänstens koppling till fängelsestraff skall slopas. Samhällstjänsten tillkom som ett alternativ till fängelsestraffet. Syftet med att införa samhällstjänst i påföljdssystemet var att begränsa användningen av fängelsestraffet och därmed den skadliga inverkan som ett sådant frihetsberövande har. Majoriteten är inte beredd att frånga principen att samhällstjänst just är ett alternativ till fängelse. Skulle man lämna den principen hamnar man genast i ett system som skulle leda till en ökad grad av repression i påföljdssystemet. Reformen som sådan, samhällstjänsten, skulle riskera att urholkas, och den skulle kanske förlora sitt värde just som ett alternativ till fängelsestraff.

Däremot föreslås i propositionen att det skall bli möjligt att vid överlämnande till vård inom socialtjänsten kombinera denna påföljd med en föreskrift om att den unge skall utföra ungdomstjänst. Man har så att säga tagit till vara de goda erfarenheterna av samhällstjänst och använt det som en ytterligare föreskrift när man dömer till överlämnande till vård inom socialtjänsten.

Jag blir särskilt skrämdd när Jeppe Johnsson säger att en väg att gå här vore att sänka ribban när det gäller möjligheten att döma ungdomar till fängelsestraff. Det skulle alltså vara ett sätt, vilket också antyds i reservationen, att göra det möjligt för fler att komma i åtnjutande av denna påföljd. Men det skulle ju också kunna innebära, Jeppe Johnsson, att vi faktiskt fick fler ungdomar i fängelse. Det är inte säkert att rättsutvecklingen blir på det sätt som antyds i reservationen, utan resultatet kanske snarare blir att vi får en glidning mot att fler ungdomar döms till fängelse.

I några reservationer tas frågan om intensivövervakning med elektronisk kontroll, s.k. fotboja, upp. Det finns tre sådana reservationer. Moderaterna vill inte att intensivövervakningen skall omfatta påföljder upp till tre månader utan vill begränsa sig till två månader. Miljöpartiet vill att intensivövervakningen skall omfatta fängelsestraff upp till sex månader.

Vänsterpartiet tar i sin reservation upp de anhörigas situation när någon döms till intensivövervakning.

För att ta Vänsterpartiets reservation först tycker jag att den tar upp en oerhört angelägen fråga. Det är inte alla gånger så lätt för anhöriga att hantera den situation som uppstår när någon döms till intensivövervakning. Därför måste vi från samhällets sida anstränga oss för att underlätta de anhörigas situation. Här har naturligtvis frivården ett särskilt ansvar.

När det gäller hur långt fängelsestraff som skall omfattas av intensivövervakningen tycker vi från majoritetens sida att nuvarande gräns på tre månader är en rimlig avvägning. Intensivövervakningen är särskilt lämpad för de korta frihetsstraffen. Om vi går alltför långt upp i straffskalan riskerar vi att urholka trovärdigheten bakom systemet med intensivövervakning. Jag tror inte att vi som förordar alternativ till fängelsestraff är betjänta av en sådan diskussion. Nu permanentas det här till att omfatta hela landet och upp till tre månader, och det är enligt utskottsmajoriteten en rimlig avvägning.

Moderaterna föreslår i reservation 6 att villkorlig frigivning skall kunna ske vid halva strafftiden för den som vid domen inte fyllt 21 år. Moderaterna vill också öka det fakultativa inslaget vid bedömningen av när villkorlig frigivning skall ske. Till detta vill jag säga att det kanske är rimligt med de moderata utgångspunkterna att inta den positionen. Moderaterna vill ju inte ha kvar särregleringen, i varje fall inte i det skick den har i nuvarande lagstiftning, för under vilka villkor man får döma ungdomar till fängelsestraff. Detta leder naturligtvis till att fler ungdomar hamnar på anstalt, och därmed drar kanske moderaterna slutsatsen att man måste öppna för villkorlig frigivning efter kortare tid för ungdomarna.

Det finns en särreglering när det gäller möjligheten att döma till fängelsestraff – för 15–18-åringar krävs det synnerliga skäl, och för 18–21-åringar krävs det särskilda skäl. Det finns också en särreglering på det viset att domstolen vid straffmätning och påföljdsvård skall ta hänsyn till om det är en ung människa som skall dömas. På det sättet menar vi från majoritetens sida att vi har tagit hänsyn till att fängelse är en särskilt illa vald påföljd för unga lagöverträdare.

När det gäller påföljder för unga lagöverträdare finns det en betydande skillnad i synsättet mellan utskottsmajoriteten och moderaterna. Jag konstaterar att moderaterna är ensamma om sin linje i den här frågan, vilket jag tycker är ganska glädjande. Moderaterna vill i praktiken slopa socialtjänstens ansvar för de unga lagöverträdarna och överföra detta till kriminalvården. Ungdomar skall dömas till straff med verkställighet inom kriminalvården. Överlämnande till vård inom socialtjänsten skall avskaffas. Man skall också, som jag antydde tidigare, göra det generellt sett lättare att döma ungdomar till fängelse.

Jag menar att den väg moderaterna slår in på är förödande för vårt sätt att möta ungdomsbrottsligheten. Det är inte med kriminalvården, det är inte med ökade straff, som vi skall möta unga människor som befinner sig i besvärliga situationer, har sociala problem och har haft problem under sin uppväxt. Regeringens förslag innebär att vi ger domstolen ett större inflytande över påföljden överlämnande till vård inom socialtjänst på så vis att socialtjänsten skall redovisa en vårdplanering. Det innebär också att vi ger domstolen möjlighet att döma till placering på särskilt ung-

*Fel! Okänt
växelargument.*

*Fel! Okänt
växelargument.*

domshem upp till fyra år, en påföljd som skall utdömas om man i annat fall hade övervägt att döma till fängelse. Detta förslag markerar betydelsen av att ha förutsebarhet när det gäller påföljderna och straffmätningen. Men det innebär samtidigt, och det tycker jag är oerhört viktigt att understryka, att socialtjänsten inte fråntas ansvaret för de unga. Tvärtom – detta vill jag säga till Alice Åström, som oroade sig litet grand för det här med vårdplanering – tror jag att just kravet på vårdplanering, att socialtjänsten verkligen i detalj skall redovisa sina åtgärder, kommer att leda till en ökad press och ökade krav på socialtjänsten, och även till ett ökat ansvarstagande från socialtjänstens sida. Detta ser jag som oerhört betydelsefullt.

Jag konstaterar alltså att moderaterna är ensamma i sin syn på hur vi skall behandla unga lagöverträdare. Det finns en bred majoritet i riksdagen som vill markera att socialtjänsten även framgent skall ha huvudansvaret när det gäller att hjälpa våra ungdomar som har sociala problem och har hamnat på kant med samhället. Det tycker jag är väldigt glädjande.

Jag vill, fru talman, avslutningsvis säga några mer allmänna ord om hur vi behandlar unga lagöverträdare, eller snarare synen på ungdomsbrottsligheten. Vi uppehåller oss oerhört ofta i den här kammaren vid en diskussion om vilket påföljdssystem som är mest lämpat för unga lagöverträdare. Vi koncentrerar vår diskussion och debatt kring det. Men jag tror, och jag tror att det finns en ganska stor uppslutning bakom den tankegången, att om vi skall kunna möta ungdomsproblemen gäller det i första hand att se till att familjerna har möjlighet att ta sitt ansvar för de unga, men också att vi ser till att bygga upp ett socialt skydds nät – ett skydds nät i skolan, ett skydds nät när det gäller fritidsverksamhet – för ungdomar som av en eller annan anledning inte har föräldrar som kan ta ett aktivt ansvar för sina barn. Här finns sannerligen brister i dag.

Det är klart att de ekonomiska kriser vi har bakom oss också har svept in över kommunerna. De har fått snåla och gnetta, spara här och spara där. Det har lett till att samhällets möjligheter att svara upp med åtgärder och positiva insatser för de unga har urgröpts. Nu, när vi har en bättre ekonomisk situation, ökar naturligtvis också våra förutsättningar att se till att kommunerna får resurser till denna grundläggande förebyggande verksamhet – litet fler vuxna i skolan, litet fler resurser inom socialtjänsten som kan jobba förebyggande, litet bättre stöd till föreningslivet och till de frivilliga organisationer som arbetar bland ungdomarna. Jag tror att den linjen har bättre förutsättningar att hålla igen ungdomsbrottsligheten än en diskussion som bara koncentreras kring brott och straff.

Med detta, fru talman, vill jag yrka bifall till hemställan i utskottets betänkande och avslag på reservationerna.

Anf. 129 JEPPE JOHANSSON (m) replik:

Fru talman! Replikrätten är begränsad, och det är väl tur. Här finns mycket att påpeka. Men om Lars-Erik Lövdén hade lyssnat litet bättre hade han fått förklaring till en del av de påståenden som han inte riktigt tog till sig.

Det är ganska otroligt att höra historieskrivningen. Lars-Erik Lövdén säger att halvtidsfrigivningen nu avskaffas helt och att det var något som den borgerliga regeringen inte lyckades med fullt ut. Det fanns kanske

*Fel! Okänt
växelargument.*

skäl till att man tog ett steg i taget. Under de senaste åren har klimatet i fängelserna blivit allt hårdare, Lars-Erik Lövdén. Hot och våld såväl mot personal som mellan intagna har tilltagit, och narkotikasituationen är fortsatt allvarlig.

Vi är i dag överens om att fullt ut avskaffa halvtidsfrigivningen. Men vi föreslår regeringen att man på nytt skall överväga att ompröva de beslut som man har fattat om besparingar på kriminalvården. Är Lars-Erik Lövdén och hans parti berett att verka för att kriminalvården får de resurser som behövs för att personalen skall få en drägligare arbetssituation och för att de intagna skall få bättre möjligheter att utnyttja anstaltstiden till något positivt? Eller har ni socialdemokrater, med Lars-Erik Lövdén i spetsen, när ni nu övergår till två tredjedelsfrigivning för avsikt att införa något annat sätt att avtjäna den sista delen av straffet?

Har ni på gång någon form av frigivningspermission eller något annat alternativt sätt att avtjäna den sista delen av strafftiden? Det finns anledning att misstänka detta. I en reservation från justitieutskottet 1992/93, med Lars-Erik Lövdén som första namn, står det, jag läser bara en enda mening: Frågan om någon form av frigivningspermission bör också prövas.

Anf. 130 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Jag lyssnade noggrant på Jeppe Johnssons anförande. Jag har också noggrant tagit del av både motionerna och reservationerna. Jag kan konstatera, som jag sade i mitt anförande, att moderaterna i praktiken vill flytta över ansvaret för unga lagöverträdare från socialtjänsten till kriminalvården.

Ni vill slopa påföljden Överlämnande till vård enligt socialtjänstlagen. Ni går inte med på regeringens förslag när det gäller placering på särskilda ungdomshem, utan ni vill att det skall ske inom ramen för kriminalvården. Ni vill också öka möjligheterna att i praktiken döma ungdomar till fängelsestraff. Det är en klar positionsförflyttning. Men ni är ensamma om den, och det gläder mig.

Platssituationen inom kriminalvården har varit sådan att det har varit möjligt att spara pengar inom kriminalvården. Vi har inte haft full beleggning inom kriminalvården. Det finns många anledningar till det. Den främsta anledningen är införandet av elektronisk övervakning, elektronisk fotboja. Det gjorde att många som tidigare dömdes till fängelsestraff nu döms till elektronisk övervakning med fotboja.

Jeppe Johnsson frågar om det finns planer på att införa frigivningspermission när vi nu går över till två tredjedelsfrigivning. Svaret är nej.

Jag skall gärna ge uttryck för en personlig uppfattning också. Jag tror att det är väl värt att fundera på om inte den elektroniska fotbojan också kan användas i slutet av det utdömda fängelsestraffet just för att underlätta övergången till en situation i frihet.

Anf. 131 JEPPE JOHNSSON (m) replik:

Fru talman! Jag konstaterar att det kan vara aktuellt med en frigivningspermission.

Att det kanske kan finnas litet plats på fängelserna, Lars-Erik Lövdén, kan också bero på att den neddragning som ni har gjort sedan ni kom till makten faktiskt har resulterat i att 3 000 färre personer har dömts till fängelse. Det är färre brott som klaras upp och lagförs.

En annan sak som jag tycker är oerhört viktig här i dag är att ni socialdemokrater historiskt sett först har motsatt er kriminaliseringen av eget bruk av narkotika, motsatt er fängelse i straffskalan därför att man kan ta urinprov. I dag motsätter sig hela utskottsmajoriteten att det införs en möjlighet att även testa dem som är under 15 år. Nederst på s. 21 i betänkandet står det, med hänvisning till ett tidigare utskottsbeslut så här: "Utskottet avstyrkte de då aktuella motionsyrkandena med hänvisning till tidigare motivuttalanden innebärande att behovet av att kunna använda kroppsbesiktning mot personer under 15 år framstod som ganska ringa. Härtill kom att lämpligheten av en sådan åtgärd kunde sättas i fråga när det gäller barn som befinner sig i förpuberteten och i en känslig period av sin utveckling."

Fru talman! Anser Lars-Erik Lövdén att bara för att det som väl är inte är så många som provar narkotika när de är under 15 år skall inte denna möjlighet finnas? Skulle provtagningen i sig vara mer skadlig för ett barn i förpuberteten än att barnet provar narkotika och de vuxna förnekar fakta? Det här tycker jag är anmärkningsvärt.

Jag kan också passa på att fråga utifrån en artikel i Svenska Dagbladet i söndags, där det faktiskt litet grand står antytt en 180-gradersvändning, som jag skulle välkomna. Det är inte första gången. Det är en kemist, Arne Eklund, på Rättsmedicinalverket som säger så här: "Ännu så länge får inte polisen begära urinprov av dem som är under 15 år, men det finns ett lagförslag hos Justitiedepartementet för att ändra på det."

Jag hoppas, Lars-Erik Lövdén, att jag i dag kan få bekräftelse på den här 180-gradersvändningen.

Anf. 132 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Jag har i två repliker fått två uppmaningar. Den första uppmaningen var lyssna och den andra uppmaningen var läs! Jag tror kanske att det är Jeppe Johnsson som borde lyssna och läsa. Jag sade tydligt att det inte är aktuellt att införa ett system med frigivningspermissioner. Det var en klar och bestämd deklARATION.

Sedan gav jag uttryck för uppfattningen att man skulle kunna tänka sig elektronisk övervakning. Det var en personlig uppfattning från min sida. Det var ett rakt klart besked som inte kunde missförstås.

Läs nästa sida i regelsystemet, Jeppe Johnsson. Där står det att inom ramen för LVU är det möjligt att använda sig av läkarundersökning och därmed också ta blodprov. Ni är där igen, Jeppe Johnsson. Ni vill flytta ansvaret för de unga, t.o.m. de som är under 15 år – hur långt ned i åldrarna skall det gå, till nio tio år – till rättsinstanserna polis och åklagare i stället för att markera att socialtjänsten måste ta ett utökat ansvar för ungdomarna i fråga. Det är fråga om barn, Jeppe Johnsson.

Anf. 133 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Jag tror att Lars-Erik Lövdén missförstod mig när det gällde elektronisk övervakning. Jag är inte emot det förslag som är aktu-

ellt i dag, att permanenta tre månader. Men jag vill ha en försöksverksamhet med upp till sex månader.

Lars-Erik Lövdén säger att elbojan är särskilt lämplig för korta fängelsestraff. Men jag läste ur betänkandet i mitt tidigare anförande, och där stod motsatsen. Lars-Erik Lövdén säger också att längre fängelsestraff urholkar systemet.

Då är min fråga: Hur vet Lars-Erik Lövdén det, när det inte har föregåtts av någon försöksverksamhet eller det mig veterligt finns någonting som underbygger det. Jag vill ha svar på frågan: Hur kan man så säkert säga så?

Anf. 134 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Det kan jag naturligtvis inte säga att jag bestämt vet. BRÅ har gjort en utvärdering av den nuvarande försöksverksamheten. Den visar att misskötsamheten hos dem som har ett straff på under två månader är under 5 %. Sedan stiger det till 10 % bland dem som annars skulle fått fängelsestraff på mellan två och tre månader. Det tyder på att vi här balanserar litet på vad som är en nivå där trovärdigheten för systemet kan upprätthållas.

Varken Kia Andreasson eller jag – vi är båda företrädare för alternativa påföljder – är betjänta av att vi hamnar i ett läge där förtroendet för den icke-frihetsberövande påföljden rubbas bland allmänheten. Då har syftet förfelats.

Jag tror att det är en ganska bra balans med de tre månaderna – i varje fall under den tid som vi nu har att överblicka och där det inte finns en så stabil grund att stå på. Det är ändå en ganska kort tid som systemet med elektronisk övervakning har funnits.

Anf. 135 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Även om det inte är en högre procentandel som kan fullgöra denna straffform, är det ändå mödan värt för alla dem som kan göra det. Samhället gör en så stor vinst. Detta är det enda alternativ där det går att lyckas med en återanpassning i samhället – till skillnad från en anstaltsvistelse.

Det faktum att den dömde måste samtycka till att efterfölja föreskrifterna gör att de mest olämpliga gallras bort i inledningsskedet. Därför skulle det vara värdefullt att se hur det verkligen förhåller sig genom att ha en försöksverksamhet. Det borde även Lars-Erik Lövdén vara intresserad av.

Anf. 136 GUNNEL WALLIN (c) replik:

Fru talman! Jag håller med Lars-Erik Lövdén att det inte är med hårdare straff som ungdomsbrotten skall bemötas. Men varför motsätter sig Lars-Erik Lövdén och utskottets majoritet statistisk information om brott som begåtts av barn under 15 år? Det är fråga om att registrera själva brottet för att på det sättet få ett underlag för hur vi på bästa sätt skall angripa och förebygga ungdomsbrottsligheten. Vi måste arbeta på många olika sätt för att minska ungdomsbrottsligheten. Det handlar om att få in rapporter om vad som verkligen händer.

Anf. 137 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! I utskottsbetänkandet hänvisas till de undersökningar som bl.a. Brottsförebyggande rådet bedriver för att kartlägga brottsligheten bland ungdomar under 15 år. Vi från utskottsmajoritetens sida tycker att det arbetet är till fyllest. Vi bör inte skaffa något register som automatiskt registrerar när någon under 15 års ålder har begått ett brott.

Här är det viktigt att Brottsförebyggande rådet utvecklar sin verksamhet för att hämta in material från de lokala polisdistrikten.

Anf. 138 GUNNEL WALLIN (c) replik:

Fru talman! Det speglar bara en smal bit av samhället. Med den rapporteringen och statistiken hade det kunnat bli en bred bild av hur det ser ut i landet.

Anf. 139 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Fru talman! Jag ser det som positivt att Lars-Erik Lövdén så kraftigt i anförandet och i övriga replikskiften har pekat på vikten av att det är socialtjänsten som har ansvaret. Det ligger på ett helt annat plan att bekämpa ungdomsbrottsligheten än att titta just på frågan om brott och straff. Det är positivt. Där har vi precis samma uppfattning som socialdemokraterna.

Däremot vill jag ta upp frågan om villkorlig frigivning. Nu slopas möjligheten till halvtidsfrigivning för långtidsdömda. Ser inte socialdemokraterna faran i detta? I andra betänkanden har socialdemokraterna pekat just på de långtidsdömdas speciella problem och de skadeeffekter som de långa straffen har. Samtidigt tas möjligheten bort att faktiskt kunna minimera problemen i de fall samhällsskyddet har kunnat tillgodose. Jag har litet svårt att förstå att socialdemokraterna kan inta två ställningstaganden på samma gång.

Sedan var det frågan om intensivövervakningen. Jag ser det som positivt att Lars-Erik Lövdén lyfter fram Vänsterpartiets reservation om de anhörigas situation. Vi är positiva till påföljden som ett alternativ till fängelsestraff. Det är viktigt att när en påföljd införs se till att anhöriga – framför allt barnen – inte skall drabbas på ett negativt sätt.

Varför har då socialdemokraterna inte kunnat ställa upp på vårt krav i motionerna att man inom frivården skall ha skyldighet att ta fram anhörigprogram? Vi kan inte vänta tills vi ser att det blir problem. Det är viktigt med denna markering från riksdagens sida. Vi måste se de anhörigas – framför allt barnens – situation. Människor skall inte skadas av en i och för sig positiv påföljd.

Anf. 140 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Med nödvändighet har en övergång till ett obligatoriskt system med tvåtredjedelsfrigivning medfört längre anstaltstider för de långtidsdömda.

Man måste vara klar över att det har varit svårt att försvara det nuvarande systemet. Det har varit svårt att med trovärdighet säga att just de som döms till långa fängelsestraff skall kunna gå vid halvtid, medan de som dömts till korta fängelsestraff skall gå vid tvåtredjedelstid. Det är ingen rim och reson i den lagstiftningen.

Detta har lett till att det har blivit en generell princip med tvåtredjedelsfrigivning för den villkorliga frigivningen.

Det är viktigt för de långtidsdömda att vi nu vid en övergång till tvåtredjedelsfrigivning börjar resonera om villkoren under anstaltstiden och hur förhållandena kan förbättras. Det är inte bra att sitta så långa tider på anstalt. Under icke-acceptabla förhållanden blir det svårt att hantera en sådan situation. Därför är det viktigt att föra ett resonemang om kriminalvårdens insatser för de långtidsdömda.

Anf. 141 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Fru talman! Det är positivt att socialdemokraterna ser problemen för de långtidsdömda. Det är synd att man inte hade kunnat vidmakthålla en annorlunda bedömning för de långtidsdömda. Vi tycks vara överens om skadligheten. Även om det har varit svårt att logiskt förklara detta, vet vi som har arbetat med frågan att det finns skäl till att ha olika bedömning.

Det är positivt att socialdemokraterna anser att situationen på anstalterna behöver ses över – speciellt för de långtidsdömda. Det är otroligt viktigt att inte släppa ut människor som är farligare när de släpps ut än när de stängdes in.

Vi i Vänsterpartiet ser det som positivt att Lars-Erik Lövdéns privata uppfattningar om att överväga elektronisk övervakning som ett slags bakdörr skulle kunna få fäste inom socialdemokratien. Det vore ett sätt att möta de längre strafftiderna som det blir med det här förslaget.

Anf. 142 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Ett system med s.k. *back door* – elektronisk övervakning i slutskedet av verkställighetstiden – skulle i första hand inte vara ett sätt att lindra straffet utan ett sätt att klara av utslussningen från anstalten på ett bättre sätt. Det skulle då vara möjligt att under mer ordnade former arrangera bostad, bygga upp en social tillvaro, klara av att påbörja ett arbete, medan det samtidigt sker en kontroll av den dömde.

Det är väl värt att fundera vidare i de banorna. Det är inte ett sätt att kringgå systemet med tvåtredjedelsfrigivning utan ett sätt att klara av en utslussning från en anstaltsvistelse.

Anf. 143 SIW PERSSON (fp) replik:

Fru talman! Lars-Erik Lövdén erkände att där fanns stora problem inom socialtjänsten, vilket ledde till att det var svårt att sätta in resurser. Det är de dåliga tiderna som har lett till detta. Detta är naturligtvis en del i det hela. Det är viktigt att komma ihåg att det finns en ideologisk skillnad. Socialdemokraterna har tyvärr en övertro på organisationen och de kollektivistiska lösningarna framför den enskilda individens möjligheter.

Vi borde lära oss att utgå från problemet och att huvudpersonen är problembarnet, att se till att ordna resurserna runt omkring och inte organisera för organisationens skull, att inse att ingen är så viktig som brottsförebyggare som föräldrar, släktingar och andra och att se till att det ställs resurser till deras förfogande och sluta att vara så snabba med att gå in och ta över. Om vi slutar att ha en övertro på samhällets möjligheter och i stället låter samhällets resurser medverka och hjälpa utnyttjar vi resurserna effektivt, även om de inte är så stora.

Anf. 144 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Nu förstår jag inte riktigt vem Siw Persson argumenterar mot. I mitt anförande började jag med att säga att störst betydelse har naturligtvis familjen och att familjen måste få stöd och hjälp, ibland för att klara sin föräldraroll. Det var utifrån det resonemanget som jag sedan förde vidare ett resonemang om vilken betydelse som samhällets institutioner, frivilliga organisationer och föreningslivet har. Men jag startade med familjens betydelse och föräldrarnas ansvar.

Anf. 145 SIW PERSSON (fp) replik:

Fru talman! Jag noterade med stor tillfredsställelse just detta som Lars-Erik Lövdén sade, men jag undrar hur det stämmer överens med den socialdemokratiska ideologin.

Anf. 146 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Det stämmer alldeles förträffligt överens med den socialdemokratiska ideologin. Förstahandsansvaret ligger hos föräldrarna. Men man måste inse att det finns föräldrar som många gånger har det oerhört svårt att klara sin föräldraroll. Det vet ju Siw Persson också. Det finns barn som far illa just därför att föräldrarna har svårt att hantera sin situation. Då måste man stödja och hjälpa föräldrarna, men man måste också kunna svara upp med andra vuxenresurser kring barnet och kring den unge när så behövs.

Anf. 147 THOMAS JULIN (mp):

Fru talman! I det här betänkandet behandlas ett motionsyrkande av mig, och det gäller möjligheten att drogtesta barn. Bakgrunden till motionsyrkandet är mina kontakter med Föräldraföreningen mot narkotika. De har tydligt visat på problemet med att inte få drogtesta barn under 15 år.

Flera föräldrar har vittnat om att de alldeles för sent fått vetskap om att deras barn börjat knarka, och de anser att en möjlighet till drogtest av barn under 15 år skulle ge dem en större chans att kunna agera på ett tidigare stadium, innan barnet blivit fast i missbruk och kriminalitet.

När man vet att barn ända ned i 12-årsåldern provar narkotika känns det konstigt att det inte skulle gå att göra ett enkelt drogtest i de fall där det finns anledning att tro att barnet har använt droger eller när det påträffas i en miljö där droger används.

Varför anses ett drogtest som ett stort ingrepp mot en 12-, 13- eller 14-åring men inte mot en 15-åring? Jag har inte heller hört att den möjlighet som finns till drogtest av barn över 15 år har missbrukats på något sätt.

Om man nöjer sig med det allra enklaste provet, ett urinprov, är ingreppet väldigt litet i jämförelse med nyttan. Det är inte heller meningen att sådana här prov skall tas generellt, utan bara användas när det verkligen finns anledning att misstänka att droger använts.

Jag förstår att många tvekar inför sådana här tester när det i betänkandet talas om kroppsbesiktning och tvångsmedel. Det låter väldigt starkt. I betänkandet ifrågasätts också lämpligheten av en sådan här åtgärd när det gäller barn som befinner sig i förpuberteten och de är i en känslig period

av sin utveckling. Men om de här barnen i sin känsliga period av sin utveckling slår följe med äldre missbrukande ungdomar, eller vistas i en knarkmiljö, måste ett urinprov vara ett lindrigt tvångsmedel, som jag ser det. Det är ett tvångsmedel som kan ge föräldrar och samhället en möjlighet att ingripa på ett tidigt stadium. Vi är säkert alla överens om att det gäller att ingripa så tidigt som möjligt. Ett test ger också en tydlig signal till de här barnen, att de skall veta att de kan bli kontrollerade. Jag tror att även den vetskapen kan få några att tänka sig för.

Jag har några exempel när det gäller att proven kan göras enkla. Jag har under den senaste tiden haft kontakt med två mammor. En mamma har en son i 20-årsåldern som har missbrukat heroin i flera år, och hon har en dotter i tonåren som börjar umgås i sådana kretsar. Mamman är förstas väldigt orolig och har bett socialtjänsten se till att göra ett narkotikatest på flickan. Hon är över 15 år. Jag vet inte om det har skett än, men jag hoppas det. Den andra mamman var orolig för sin dotter. Hon ordnade själv ett urinprov som hon lämnade till skolsköterskan, som lämnade det vidare till distriktssköterskan. De fick svar efter en vecka, och det var glädjande för mamman, därför att man hittade ingen narkotika.

Så lätt kan det göras, och då tycker jag att man skall utnyttja de möjligheterna. Man behöver inte låta polis eller socialtjänst göra detta, utan den här åldersgruppen barn går i skolan, och skolsköterskan kan sköta om det.

Fru talman! På en narkotikakonferens i Hassela för ett par veckor sedan sade en av talarna att ”ord är billigt, handling är dyrt”. Det är tänkvärt, därför att det beskriver dagens situation.

När det gäller narkotikan är vi samtliga överens om att vi vill ha ett narkotikafritt samhälle.

I ord har det sagts och skrivits mycket bra, som vi är överens om. Men när det gäller handling känner jag en stor oro. Det fattas mycket när det gäller förebyggande arbete och uppföljning av den här gruppen ungdomar, och det fattas mycket när det gäller missbrukarvården. Det har jag fått många exempel på.

Ett exempel var en polis som talade om för mig att det i hans kommun fanns åtminstone tio stycken som fyllde kraven för LVM. Men han sade att eftersom man vet att kommunen inte kan betala det gör man inte någonting. Därför finns det anledning att känna oro.

På senare tid har vi tappat greppet om missbrukarvården. Som det är nu kan vi inte kontrollera barnen på ett tidigt stadium. Mellan 15 och 18 år kan vi göra kontrollen. När de är 18 år är de myndiga, och om de inte vill ha vård släpper man dem många gånger, gör ingenting och lägger handlingarna åt sidan.

Vi måste ingripa så tidigt som möjligt, och som jag ser det är det viktigaste att det finns en möjlighet att drogtesta även barn. Tyvärr är det bara Miljöpartiet och Moderaterna som kan tänka sig den möjligheten.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 12.

Anf. 148 ALICE ÅSTRÖM (v):

Fru talman! Kampen mot narkotika, och att få stopp på unga missbrukare som befinner sig i den här situationen, är otroligt viktig. Men jag är helt övertygad om att det inte är urinprovet i sig som är betydelsefullt. Thomas Julin nämnde barn under 15 år som befinner sig i drogmiljöer,

som umgås med äldre missbrukare osv. och att det skulle vara viktigt att kunna ta urinprov i de fallen.

Med min egen bakgrund och min egen erfarenhet av missbruk anser jag att bara själva detta att någon befinner sig i de här miljöerna, umgås i de här grupperna, är skäl nog att ingripa. Jag ser en stor fara i att se urinprov som det viktigaste. Det är inte alls svårt att se till att hålla sig ren och lämna ett rent urinprov.

Det stora problem som jag ser när det gäller narkotikasituationen i dag är att vi har vetskap om att en mängd unga människor som är missbrukare inte får den hjälp, vård och behandling som de behöver. Även om man tar urinprov på dem som är över 15 år händer det fortfarande ingenting.

Jag tycker att det är viktigt att vi lägger energi på detta problem och att vi diskuterar dessa angelägna frågor, men vi får inte koppla frågorna till teknikaliteter.

Om kampen hade varit på allvar är jag övertygad om att vi hade ingripit när vi hade sett barn – vilket det gäller när det rör personer under 15 år – som var på glid, befann sig i fel miljö och utvecklades fel. Vi skulle också fråga oss varför barn söker sig till dessa områden och varför de söker sig till detta umgänge. Det är en tydlig signal om att barnet inte mår bra. Det är det vi måste bemöta, och det gör vi inte med kontroll.

Anf. 149 THOMAS JULIN (mp):

Fru talman! Jag tror nog att man skall göra både-och. Jag håller med Alice Åström om det mesta hon sade, men jag tror att man kan komplettera med kontrollåtgärder.

Jag gav några exempel. Den ena mamman ville ha kontrollen gjord genom socialtjänsten. Den andra mamman levde säkert mycket lugnare och tryggare efter det att kontrollen hade gjorts. Jag tror inte att det ena utesluter det andra.

Jag tror också att de signaler man ger till ungdomarna kan vara rätt viktiga. Risken att bli kontrollerad tror jag kan verka återhållsamt. Det blir kanske inte så överallt, men i vissa fall. Blir det så i några fall tycker jag att det kan vara värt det.

Anf. 150 ALICE ÅSTRÖM (v):

Fru talman! Vi har inte riktigt samma åsikt när det gäller denna fråga. Jag ser faran i Thomas Julins uttalande. Jag ser en fara i att den mamma som får ett rent prov känner sig lugn. Jag tror att det är en fara i att se på problematiken på detta sätt. Signalerna från unga människor som mår dåligt och som är i fel sällskap är ganska uppenbara och tydliga. Det är dem vi måste möta.

Detta avhåller heller inte dem som är över 15 år. Jag är helt övertygad om vad svaret skulle bli om vi skulle gå ut och fråga bland 14- och 15-åringar. Jag tror inte att risken att bli kontrollerad med urinprov när man har fyllt 15 år har någon betydelse eller gör någon skillnad.

Denna diskussion kommer säkert att gå vidare. Det är mycket möjligt att vi från Vänsterpartiet kommer att ändra åsikt och inse att det är ett nödvändigt instrument. I dag har jag väldigt svårt att inse det. I dag har vi kunskaper om en mängd mycket tydliga fall, och vi förmår ändå inte möta

missbruket med insatser. Det ser jag som det största och viktigaste problemet att bekämpa nu.

Prot. 1997/98:116
2 juni

Anf. 151 THOMAS JULIN (mp):

Fru talman! Jag delar Alice Åströms åsikter i mycket, men jag vill ändå vidhålla att urinprov kan vara bra som ett komplement. Jag kommer faktiskt själv att gå ut och höra litet med ungdomarna om hur de ser på det. Det kan vara intressant. Då får vi se om de har samma åsikt som Alice Åström eller som jag. Det är kanske olika där också.

*Fel! Okänt
växelargument.*

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 3 juni.)

9 § Polisens register

Polisens register

Föredrogs

Justitieutskottets betänkande 1997/98:JuU20

Polisens register (prop. 1997/98:97)

Anf. 152 MAUD EKENDAHL (m):

Fru talman! Riksdagen skall i dag ta ställning till justitieutskottets betänkande 1997/98:JuU20 *Polisens register*. Inledningsvis vill jag informera talmannen om att betänkandet i vissa delar är svårbegripligt. Det visade sig inte minst under utskottsbehandlingen, då även representanter från Justitiedepartementet uttryckte detta.

Vi skall här ta ställning till en polisdatalag som skall ersätta den nuvarande polisregisterlagen. Polisdatalagen föreslås komplettera personuppgiftslagen och skall innehålla bestämmelser om bl.a. säporegistret, kriminalunderrättelseregister, fingeravtrycks- och signalementsregister samt DNA-register. Vidare föreslås en lag om ett belastningsregister och en lag om misstankeregister.

Moderata samlingspartiet kan i stort sett ställa sig bakom regeringens förslag, men på de områden där vi har avvikande synpunkter kommer jag nu att gå igenom våra reservationer.

Enligt vår uppfattning kommer den föreslagna polisdatalagen att vara i behov av att brytas loss från personuppgiftslagen och ersättas av en generell integritetsskyddslagstiftning. Vi vill alltså att personuppgifter som handläggs av polisen skall hanteras i en enda lag i stället för som nu i olika lagar, t.ex. personuppgiftslagen och polisdatalagen. Detta redogör vi för litet mer omfattande i vår reservation nr 3, som vi har skrivit tillsammans med Folkpartiet.

Regeringen föreslår att ett misstankeregister skall inrättas. Registret skall innehålla uppgifter om den som har fyllt 15 år och som är skäligen misstänkt för något brott. Vårt moderata förslag är att även den som är under 15 år och skäligen misstänkt för brott skall kunna registreras. Vi anser att det har så stor betydelse inte minst för närpolisens kartläggning av brott och brottsbekämpning i stort att även brott som begås av minderåriga lagöverträdare kan omfattas av polisens misstankeregister.

Registreringen skulle ge polisen och andra rättsvårdande myndigheter en betydligt klarare bild av den gripne och den situation som han eller hon befinner sig i. Vidare skulle en registrering möjliggöra en mer rättvisande statistik över brott som begås av barn just under 15 år. Det är som bekant så, att barn börjar sin brottsliga gärning när de är långt mycket yngre än vad vi tror. De har samlat på sig en hel del gärningar innan de kan bli registrerade.

Fru talman! I betänkandet föreslås att uppgifter skall stå kvar om åtal mot en person har lagts ned eller ogillats. Någon särskild gallringsbestämmelse föreslås alltså inte. Vi moderater kan inte ställa oss bakom något sådant förslag. Vi anser att det är orimligt ur rättssäkerhetssynpunkt att införa en sådan ordning. Självfallet skall en gallring ske efter ett år om grund för brottsmisstanke inte längre föreligger. Det är den bestämda uppfattningen från oss moderater.

När det gäller personuppgifter i kriminalunderrättelseverksamheten ställer sig endast ett parti bakom socialdemokraternas förslag att polisen skall kunna lagra och behandla uppgifter om en person utan att personen kan misstänkas för något konkret brott. Vi moderater anser att det är oacceptabelt att man i en demokrati och rättsstat låter behovet av en effektiv brottsbekämpning överordnas den enskildes behov av integritetshänsyn, vilket blir resultatet om brottsbekämpande myndigheter ges rätt att i dataregistren lagra personuppgifter som är känsliga ur integritetssynpunkt utan att det föreligger någon som helst brottsmisstanke mot personen i fråga.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag ta upp något angående förslaget till DNA-register. Moderata samlingspartiet delar uppfattningen att Europarådets rekommendation skall respekteras när ett DNA-register nu inrättas. Men vi anser att man bör verka för en utvidgning av Europarådets rekommendation, så att även resultatet av en DNA-analys som gjorts under utredning av narkotikabrott och t.ex. mindre allvarliga sexualbrott skall kunna registreras i detta DNA-register.

Fru talman! Jag ställer mig givetvis bakom samtliga moderata reservationer samt det särskilda yttrande vi har gjort, men yrkar bifall endast till reservation nr 9.

Anf. 153 GUNNEL WALLIN (c):

Fru talman! Kammaren har i dag att behandla ett viktigt betänkande från justitieutskottet. Betänkandet berör polisens register och de ändringar som regeringen föreslagit. Även om förslagen och betänkandet inte föregåtts av de stora tidningsrubrikerna, är de inte desto mindre av principiell vikt ur flera aspekter. Dit hör polisens möjligheter och begränsningar att använda modern informationsteknik och datoriserad behandling av personuppgifter.

Centerpartiet kan instämma i flera av de förslag som regeringen lägger fram. Den organiserade och gränsöverskridande brottsligheten utgör ett allvarligt problem, och det är bra att polisen med förslagen i propositionen nu medges ytterligare möjligheter i brottsbekämpningen. Dock anser Centerpartiet i likhet med övriga partier att regeringen och majoriteteten i utskottet gått för långt i vissa frågor. Integritetsfrågorna är av sådan vikt och sådant intresse att synnerligen starka skäl måste tala för

inskränkningar. I detta sammanhang anser jag att förslagen ur integritetsaspekt är så allvarliga att utskottet borde avslå regeringens förslag.

Fru talman! Regeringen föreslår att polisen skall få möjlighet att föra datoriserade kriminalunderrättelseregister. Som skäl för detta anføres att polisen måste få ökade möjligheter att upptäcka och förhindra den alltmer välorganiserade och gränsöverskridande brottsligheten. En väl fungerande underrättelseverksamhet och användningen av modern informationsteknik är förvisso viktigt för att verksamheten skall kunna fungera effektivt.

När det gäller hanteringen av personuppgifter av underrättelsekaraktär är polisen i dag hänvisad till manuella register. I propositionen föreslås att polisen skall få möjlighet att under vissa förutsättningar i kriminalunderrättelseverksamhet få utföra automatiserad behandling av personuppgifter i särskilda undersökningar samt föra kriminalunderrättelseregister. Enligt 3 § i förslaget till polisdatalag förstås med underrättelseverksamhet polisverksamhet som består i att samla, bearbeta och analysera information för att klarlägga om brottslig verksamhet har utövats eller kan komma att utövas och som inte utgör förundersökning enligt 23 kap. rättegångsbalken.

Enligt 14 § i förslaget anges att personuppgifter får behandlas, inte bara om det finns anledning att anta att allvarlig brottslighet har utövats utan även om sådan kan komma att utövas. I detta sammanhang öppnas även möjligheter att registrera uppgifter om en enskild person som det inte finns någon misstanke mot. Om så sker i en särskild utredning skall uppgifterna föras med en upplysning om att personen inte är misstänkt.

Fru talman! Centerpartiet anser att de förslagna möjligheterna att registrera personuppgifter är alltför långtgående. Det föreligger här starka principiella betänkligheter. Avvägningen mellan å ena sidan önskemålet om effektiv polisverksamhet och å andra sidan hänsyn till den enskildes integritet måste prövas med stor försiktighet. Centerpartiet är starkt kritiskt till utfallet i nu förevarande förslag.

Om det ges möjlighet till en automatiserad behandling i kriminalunderrättelseverksamhet av uppgifter om personer, trots att det inte föreligger misstanke om brottslighet mot dessa, är det ett så allvarligt ingrepp i den personliga integriteten att den inte bör få förekomma. Vi anser inte att det är försvarbart att t.ex. släktingar eller arbetskamrater till en brottsmisstänkt person skall kunna registreras.

Avslutningsvis kan jag även konstatera att jag inte känner mig mer lugnad efter majoritetens konstateranden att det i praktiken endast är de tjänstemän som arbetar med den särskilda undersökningen som bör ha tillgång till uppgifterna samt att de bör kunna lämnas till annan polisman om det har betydelse för någon annan utredning. Med detta innebär registrering av personer som inte är misstänkta för brott att de riskerar att dyka upp litet här och där i olika undersökningar.

Även om jag står bakom både reservationerna nr 15 och 22, vill jag för tids vinnande och mot bakgrund av det här anförda yrka bifall endast till reservation nr 15.

Anf. 154 SIW PERSSON (fp):

Fru talman! För att ha ett rättssamhälle som är värt namnet måste man inte bara ha en effektiv brottsbekämpning, utan brottsbekämpningen

måste också vara säker när man söker rätten, dvs. att den skall vara rätts-säker.

Självfallet anser Folkpartiet liberalerna precis som regeringen att man skall använda sig av informationsteknikens förtjänster mot brottsligheten. Men det får inte innebära att skötsamma medborgares integritet och berättigade krav på skydd av sina personliga förhållanden kränks, eller med andra ord: En effektiv brottsbekämpning får inte uppnås på bekostnad av integritetsskyddet.

För oss liberaler är skyddet för den personliga integriteten grundläggande. Vi anser att det är en självklarhet i samhället. Vi måste också komma ihåg att det inte är självklart att det alltid kommer att vara så, utan vi måste bevaka att det verkligen är så. Vi anser mot den bakgrunden att hanteringen av personuppgifter bör begränsas och att integritetsskyddet bör regleras särskilt i en generell integritetslagstiftning.

I dag är hanteringen av just integritetskänsliga uppgifter reglerad i olika lagar, förordningar och myndighetsföreskrifter utan någon klar överblick. Det är därför angeläget att ett samlat grepp tas om just integritetsfrågorna och att de behandlas generellt. En generell integritetslagstiftning och en översyn av integritetsfrågorna är nödvändigt, inte minst med hänsyn till att IT-användningen i samhället ökar explosionsartat. Det internationella utbytet av information växer på grund av bl.a. vårt inträde i EU samt också, vilket vi skall komma ihåg, de olika konventioner som Sverige ratificerat.

Som vi vet nu blir det enligt propositionen tre nya lagförslag: belastningsregister, misstankeregister och polisdatalag. Som jag tidigare sade, fru talman, är vi principiellt emot en splittring av lagstiftningen som i grunden faktiskt behandlar samma sak, nämligen personuppgifter i polisens olika register. Vår uppfattning i frågan är att en splittring av de här frågorna i olika lagar knappast kan ägna att göra lagstiftningen klar, tydlig och förutsebara – det som är så oerhört viktigt. Dessutom ökar det risken för integritetsintrång. Det blir risk för dubbelregistrering och överlappande information – någonting som ju skulle undvikas enligt utredningsdirektivet. Bl.a. har JO, som är en väldigt tung remissinstans, anmärkt att detta bör samlas i en lag.

Vi vill också peka på att det är viktigt i ett öppet demokratiskt samhälle att allmänhetens insyn och kontrollen av polisens personregister noga säkras så att missbruk inte kan förekomma. Därför välkomnar Folkpartiet liberalerna förslaget att, med undantag för uppgifter i belastningsregistret, avskaffa den s.k. absoluta sekretessen i polisens register och förslaget om införande av en tidsbegränsad sekretess angående uppgifter om brott.

Med hänsyn till att uppgifter i polisens verksamhet många gånger är av känslig karaktär är det självklart att huvudregeln vid polisens utlämnande av personuppgifter till myndigheter och andra skall vara att uppgifterna skall vara sekretessbelagda och undantagna offentlighet. Det skall alltså gälla ett omvänt skaderekvisit. I förhållande till den enskilde som är registrerad bör däremot inget skaderekvisit uppställas såvida det inte finns särskilda skäl.

Den registrerades rätt att ta del av uppgift om sig själv är väldigt viktig i de fall där den enskilde drabbas negativt på grund av felaktiga uppgifter. Vi måste komma ihåg att sådant kan ske. Vid ett sådant förhål-

lande skulle eventuellt felaktigt införda uppgifter kunna prövas av tillsynsmyndigheten efter påpekande av den registrerade. Det skulle dessutom förstärka medborgarnas kontroll över personuppgiftshandlingen.

Så har vi då behandlingen av känsliga personuppgifter. Utgångspunkten för regleringen av känsliga uppgifter skall vara förbudet mot åsiktsregistrering och skyddet för den personliga integriteten. Det gäller enligt både regeringsformen och Europakonventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna.

Låt mig också säga något om detta med ordet ras, som finns med i förslaget. Folkpartiets uppfattning är att det inte finns någon vetenskaplig grund för ordet ras. Detsamma gäller konstitutionsutskottet, som anfört detta i sitt betänkande 1997/98:KU29. Man skriver: Med anledning av yrkande om att riksdagen skulle utmönstra ordet ras ur all lagstiftning anser vi att regeringen bör göra en genomgång av i vilken utsträckning ordet ras förekommer i svensk lagstiftning och där så är möjligt föreslå en definition.

Utskottet förslår faktiskt ett tillkännagivande av detta. Vår uppfattning i Folkpartiet är att ordet ras bör tas bort från lagförslaget och ersättas med personliga kännetecken eller liknande.

Vad gäller det här med förslag till polisdatalagen anser Folkpartiet att uttrycket "oundgängligen nödvändigt", som reglerar behandlingen av känsliga personuppgifter, tyvärr är oprecist. Vi menar att det måste bli ett mycket konkretare innehåll.

I Europakonventionens artikel 10 finns ett förbud mot att ur register välja ut en särskild kategori av personer enbart från uppgifter i artikel 6 första meningen i Europarådets konvention från den 28 januari 1981. I klartext innebär detta ett förbud mot att ur polisregistret ta ut listor på, som det står, kända homosexuella, kända kommunister eller liknande. Men något motsvarande förbud finns inte i regeringens proposition vad gäller känsliga personuppgifter. Vi i Folkpartiet anser att det är angeläget att polisdatalagen kompletteras med ett sådant förbud.

Till sist vill jag säga några ord om kriminalunderrättelseregistret. I polisdatalagen föreslår regeringen att särskilda regler skall gälla för polisens kriminalunderrättelseverksamhet och kriminalunderrättelseregister. Regeringens förslag innebär bl.a. att personuppgifter i kriminalunderrättelseverksamhet får behandlas om det finns anledning att anta att allvarlig brottslighet har utövats eller kan komma att utövas.

Det krävs endast att personuppgifter har anknytning till undersökningen. Det beklagliga är att någon annan begränsning inte finns. Det innebär att även uppgifter om personer som *inte* är misstänkta, t.ex. arbetskamrater, vittnen eller familjemedlemmar, får behandlas. I praktiken innebär ju detta i regeringens förslag att i princip alla medborgare på något sätt skulle hamna i polisens register utan att de vet om det och utan att det ens finns en misstanke mot dem.

Vi från Folkpartiet liberalerna menar att man nu går för långt. När det gäller behandling av uppgifter i kriminalunderrättelseverksamhet och kriminalunderrättelseregister anser vi att det är avgörande att det måste föreligga en konkret misstanke om brott.

För att kunna införa eller behandla uppgifter i detta avseende måste åtminstone den *lägsta* misstankegraden, "anledning att anta", föreligga, dvs. att ett konkret brott har begåtts. Uppgifter om en enskild person som

*Fel! Okänt
växelargument.*

det inte finns någon misstanke mot skall, menar vi i Folkpartiet, vara förbjudet att behandla respektive föra in i registret.

Vi pekar också på att vi menar att ändamålsbestämmelserna är alldeles för allmänt hållna. Man måste precisera dem mycket närmare. Eftersom det här är mycket integritetskänsliga uppgifter är det viktigt att lagtexten utformas på ett tydligt sätt. Ändamålsbestämmelsen bör konkretiseras och avgränsas för att risken för missbruk och felaktig hantering av personuppgifter så långt det nu är möjligt minimeras.

Folkpartiet anser också att man generellt skall ha tidsbundna gallringsbestämmelser i polisens register. Huvudregeln bör vara att uppgifter inte får bevaras längre än vad som är nödvändigt med hänsyn till ändamålet med själva behandlingen. Sedan kan huvudregeln kompletteras med en maxgräns för hur länge uppgiften skall få bevaras i varje enskilt fall. Maxgränsen i varje enskilt fall får bestämmas utifrån intresset av att ha en effektiv brottsbekämpning och intresset av att skydda den personliga integriteten. Gallringsreglernas materiella innehåll skall, menar Folkpartiet, anges i lag.

Vi tycker från Folkpartiets sida också att regeringen på flera olika ställen i förslaget till lag om polisens register har föreslagit ganska långtgående bemyndiganden för regeringen att närmare ange vilka uppgifter som skall ingå i de olika registren.

De här förslagen är, som jag sade, långtgående och oprecisa. För att det skall bli en bättre tingens ordning på den punkten menar vi att regleringen skall ske i lagform. Det är också helt i regeringsformens anda att skyddet för den personliga integriteten närmare skall anges i lag. Det står faktiskt i 2 kap. 3 § andra stycket i regeringsformen och i bestämmelsen i 8 kap. 3 § första stycket i regeringsformen om att föreskrifter om förhållandet mellan den enskilde och det allmänna som gäller bl.a. ingrepp i enskilda personliga förhållanden skall meddelas genom lag.

Det tragiska är att Lagrådet i och för sig håller med om detta. Man säger att det inte är nödvändigtvis tvunget. Men samtidigt säger man att det inte är något hinder att införa en lag om man vill detta. Vi i Folkpartiet tycker att det är oerhört viktigt att detta preciseras i lag.

Fru talman! Vi har sju reservationer i detta viktiga betänkande om polisregister. Men vi yrkar bifall till reservation 3.

Anf. 155 ALICE ÅSTRÖM (v):

Fru talman! Den här propositionen innehåller ett förslag till en polisdatalag, en lag om belastningsregister och en lag om misstankeregister. Polisdatalagen föreslås innehålla bestämmelser om bl.a. säporegistret, kriminalunderrättelserregistret och DNA-registret.

Den lagstiftning som behandlas i propositionen är utomordentligt känslig när det gäller den gränsdragning som måste göras för att värna berättigade krav på hänsyn till den enskildes integritet. Vad registreringen av ovidkommande uppgifter i säporegistret lett till i form av förstörda yrkeskarriärer och mänskliga tragedier är inte känt i sin helhet. Men tillräckligt mycket är känt för att man skall lägga ned stor möda på att försöka förhindra att lagstiftningen ger utrymme för liknande övergrepp i framtiden.

Fru talman! Vi i Vänsterpartiet är klart medvetna om att lagstiftning på detta område alltid innebär en svår och ömtålig balansgång mellan oli-

ka intressen som är motstridiga och som samtidigt kan vara berättigade utifrån olika utgångspunkter.

Men vi i Vänsterpartiet anser inte att regeringens avvägningar på det här området är tillräckliga. Det råder en obalans. Hänsynen till effektiviteten i polisarbetet, och även det internationella polissamarbetet, har fått väga alltför tungt i förhållande till den enskildes anspråk på rimlig hänsyn till den personliga integriteten. Därför yrkar vi i Vänsterpartiet avslag på propositionen. Den bör omarbetas för att alla integritetsaspekter för den enskilde skall bli bättre beaktade i lagstiftningen.

Fru talman! Om det här inte kommer att få bifall, vilket jag tyvärr redan vet utifrån majoritetsförhållandena, finns det ändå en hel del frågor som vi i Vänsterpartiet har velat lyfta fram och som är viktiga.

En aspekt som vi vill lyfta fram är just utlämnandet av registeruppgifter till utländska myndigheter. Det finns ett förslag till lag om belastningsregistret. Och i § 9 i förslaget till lag om misstankeregistret anger man att uppgifter i registret får lämnas till en utländsk myndighet eller till en mellanfolklig organisation om utlämnandet följer av en internationell överenskommelse som Sverige efter riksdagens godkännande har biträtt. Detta innebär ju att vi kommer att lämna ut dessa uppgifter till Europol och även till Schengen.

I dagsläget anser vi i Vänsterpartiet, oavsett om vi tidigare har sagt nej till Europol eller till Schengen, att det just i detta lagstiftningsärende finns sådana klara brister när det gäller datasäkerheten i dessa register att ett utlämnande av uppgifter från det svenska registret inte garanterar det skydd som varje medborgare har rätt att kräva. Det har funnits ett flertal tillfällen då uppgifter har läckt ut från dessa register och också läckt ut till kriminella organisationer.

Om man också tittar på granskningen av dessa register har de som utför den mycket små befogenheter och mycket små budgetmedel till sitt förfogande, och de har pekat på omöjligheten att göra en ordentlig granskning av de uppgifter som registreras och av hur datasäkerheten fungerar. Eftersom vi inser att det mesta av denna polisregisterlag kommer att bifallas, är det viktigt att vi ändå kan säga till de svenska medborgarna att vi ser till att deras uppgifter måste vara trygga även om vi lämnar ut dem till andra länders organisationer. Det finns inget dataskydd alls när man lämnar över dessa uppgifter till tredje land från Europol. Det finns ingenting som reglerar detta. Det ser vi som en stor brist.

Ytterligare en fråga som jag vill lyfta fram handlar om polisens rätt att behandla känsliga personuppgifter. Detta har debatterats många gånger. I debatter som förekom för cirka två år sedan, då man lyfte fram frågan om behandlingen av känsliga personuppgifter – att man skulle få registrera personens ras, etniska ursprung, politiska åsikter, religiösa eller filosofiska övertygelser, medlemskap i fackförening, hälsa eller sexuell läggning – sades det att det var svartmålning och att vi inte skulle få den typen av register och att det inte var tillåtet att ha sådana uppgifter i dataregister i Sverige. Det stämde då. Men den oro som vi i Vänsterpartiet då hyste för att detta skulle arbetas in i den nya polisdatalagen var befogad. I dag finns det med.

Trots att man säger att det måste finnas någon ytterligare grund för behandling av uppgifterna än just bara dessa förhållanden, att de bara får behandlas om det är oundgängligen nödvändigt för syftet med behand-

lingen, är det en otroligt oprecis formulering som öppnar för en registrering som vi i Vänsterpartiet motsätter oss.

Fru talman! För tids vinnande skall jag inte gå in så mycket på reservation 15, som flera talare tidigare har tagit upp. I den reservationen tas personuppgifterna i kriminalunderrättelseverksamheten upp och de brister som detta förslag innebär. Jag står emellertid helt bakom de talare som tidigare har varit uppe och talat om just dessa personuppgifter och om hur omfattande registreringen skulle bli av en sådan reglering, en omfattande registrering av människor som själva inte har begått brott. Även om vi vill bekämpa brottsligheten med all kraft, måste skyddet för den enskilda människan och känslan av rättssäkerhet och känslan av att man inte blir registrerad när man inte begår något brottsligt vara av grundläggande vikt i ett rättssamhälle. Jag yrkar därför bifall även till reservation 15, till reservation 1 som är ett avslagsyrkande och till reservation 11.

Anf. 156 KIA ANDREASSON (mp):

Fru talman! Det betänkande som vi nu debatterar kan i stora delar ses som en följd av utvecklingen inom informationstekniken. Men det är även en följd av Sveriges medlemskap i EU. Utvecklingen inom informationstekniken har gått rasande fort under de senaste årtiondena, och inget talar för att den kommer att hejdas eller mattas inom den närmaste framtiden. Tekniken blir bara kraftfullare, enklare att hantera och billigare. Det gör att den blir tillgänglig för alltfler. Samtidigt blir det allt enklare att ta del av och sprida datalagrad information oavsett var informationen finns.

Den nya informationsteknikens möjligheter har gjort att även hanteringen av personknuten information ökar, t.ex. sådan information som genereras och registreras automatiskt vid användandet av datorer. Den nya teknikens möjligheter kan således lätt användas på ett så inträngande, övervakande eller annars kränkande sätt som inte bör tolereras i ett demokratiskt samhälle som värnar om individen. Individen kan av samhället kräva ett skydd mot integritetskränkningar. Men samtidigt finns det ett behov av att i viss utsträckning använda personanknuten information för att identifiera behov och möjligheter hos invånarna och styra samhällsutvecklingen mot de uppställda demokratiska målen.

Fru talman! Justitieministern har nyligen i medierna ställt frågan om den svenska polisen på 2000-talet skall vara hänvisad till block och penna när den kämpar mot brottslingar med tillgång till sofistikerad datateknik.

Det är ju tur att justitieministern befinner sig här i dag så att vi kan föra denna debatt här i demokratins hjärta och inte behöver föra den utanför i medierna.

Mitt svar på frågan är att polisen liksom samhället i övrigt skall och måste följa med i utvecklingen, även när det gäller informationstekniken. Justitieministern är säkert medveten om att frågorna som i dag debatteras tar sikte på själva innehållet i de olika dataregistren. Min följdfråga är därför om det inför utvecklingen av ett datasamhälle är önskvärt att alltfler och mer omfattande dataregister upprättas. Vilka följder får detta för samhällsklimat, demokrati och medborgarnas förtroende för politiker och myndigheter? Men den övergripande frågan i dagens debatt måste ändå vara hur en avvägning skall göras mellan å ena sidan värdet av olika typer

av personregister och sambearbetning och å andra sidan det eventuella hotet mot individens personliga integritet.

Fru talman! Mot bakgrund av det nu sagda skall jag gå in på en konkret fråga som behandlas i utskottets betänkande. Miljöpartiet anser att det behövs mycket klara och entydiga bestämmelser om automatiserad behandling av personuppgifter för att förhindra missbruk av registrerade uppgifter.

Enligt vår mening är regeringens förslag till polisdatalag inte tillfredsställande i dessa hänseenden. Det finns grundläggande brister i de bestämmelser som reglerar vilka personer som får föras in i registren. Förslaget ger möjlighet till registrering av en alltför vid krets av personer och speciellt personer som inte är misstänkta för brott. Skälet till att föra ett register över brottslingar eller brottsmisstänkta personer är att det är ett viktigt led i brottsbekämpningen och att man i spaningsarbete skall kunna leta i ett register efter möjlig gärningsman.

Ytterst kan det motiveras av medborgarnas behov av säkerhet och trygghet för liv och egendom. Men när möjligheter öppnas att föra in uppgifter *även* för personer som inte är misstänkta för brott kan oönskade situationer mycket lätt uppkomma. Jag hänvisar till den diskussion som vi nyligen har haft när det gäller svensk registrering av människor och där Torsten Leander får stå som symbol.

Jag tycker att vi skall dra lärdom av de händelser som väcker heta känslor till följd av att misstag begåtts som har fått negativa konsekvenser för den enskilde. Vi borde stanna upp, analysera och handla efter de insikter som har blivit blottade och som skulle ha kunnat läggas fram på ett mera klargörande sätt om vi hade fått till stånd den motsvarighet till Lundkommissionen som vi har efterfrågat; detta i stället för att forcera fram utan eftertanke.

I förslaget till polisdatalag finns framför allt en bestämmelse som ger upphov till särskild oro, nämligen 14 §. Denna bestämmelse gör det möjligt för polisen att i en särskild undersökning inom kriminalunderrättelseverksamheten avseende allvarlig brottslighet som ger fängelse i minst två år göra en automatiserad analys av personuppgifter. Personuppgiftslagens bestämmelser innebär att en automatiserad behandling av personuppgifter endast får innehålla de personuppgifter som är nödvändiga för undersökningen.

Den enda begränsningen är att personuppgifterna har anknytning till den särskilda undersökningen. Det innebär att även uppgifter om personer som *inte* är misstänkta – t.ex. arbetskamrater, vittnen, familjemedlemmar och andra personer med anknytning till undersökningen – får behandlas. Egentligen finns det alltså ingen begränsning när det gäller vem som kan komma att bli registrerad. Förslaget innehåller visserligen en passus om att sådana uppgifter skall förses med en upplysning om att den ifrågavarande personen inte är misstänkt. Men vad hjälper det? Vi i Miljöpartiet tar *bestämt* avstånd från detta förslag.

Fru talman! Ett register över dömda brottslingar kan uppfattas som ett berättigat undantag från integritetsskyddet. Den som medvetet begår ett brott har därigenom ställt sig utanför det skyddsnät som omfattar medborgarna i samhället. Frågan är hur sådana uppgifter som jag nu syftar på, nämligen det som kommer att finnas i belastningsregistret och misstankeregistret, kan komma att bli föremål för samarbete med andra register.

Vi i Miljöpartiet ser här ett särskilt problem vad gäller utlämnande av uppgifter till utländska myndigheter. Hur skall vi kunna garantera datasäkerhet – skydd för personlig integritet i ett internationellt utbyte av personuppgifter? Det handlar ju inte bara om Europol och Schengen utan även om samarbetet med tredje land.

Oftast framhålls kampen mot internationell organiserad brottslighet som det som förutsätter detta register och som berättigar det. Det helgar alla medel för att uppnå resultat. Jag tycker dock att det på ett annat sätt skulle behövas en analys av vad det är för en typ av brottslighet. Kanske skulle det också behövas andra insatser för att lösa just de här problemen. Man kan inte bara säga att det är datoriserade uppgifter som skall utbytas, utan det krävs mycket mera.

Det enda som vi tycker är bra när det gäller detta betänkande är det som sägs om att säpos register och den absoluta sekretessen tas bort, att det sker en uppstramning av vad som får registreras och att de hemliga föreskrifterna tas bort. Detta är tillfredsställande. Det här har ju varit ett miljöpartikrav under denna mandatperiod.

Vi har dock synpunkter även här. Vi tycker nämligen att tiden för sekretess i fråga om samtliga register skulle vara 50 år. Vidare tycker vi att grunderna för registrering i säpos register fortfarande är alltför omfattande och oprecisa. ”Kan misstänkas” är alltför låg grad av misstanke. Möjligheten att registrera om det finns skäl för det innebär i praktiken obegränsade möjligheter att registrera. Vi anser också att gallring skall ske vid brottsmisstanke efter ett år, om det inte har framkommit nya uppgifter som gör att undersökningen tas upp på nytt.

Sedan kommer jag till frågan om EU och vad det har fått för inflytande över våra lagar. Det finns ju ett samband i det avseendet. Jag har gått tillbaka i snabbprotokollen och tittat på den debatt som vi hade den 29 oktober 1997, alltså när vi skulle anta Europolkonventionen. Vi diskuterade då mycket om register så som det står i konventionen. Vi hade olika åsikter om hur förpliktande det var när vi tog de här besluten. Jag ansåg att vi redan hade bundit upp oss och att vi var tvungna att lämna ut uppgifter enligt vad som står i konventionen.

Det skedde en ändring av 4 § polisregisterlagen, nämligen att uppgifter ur polisregister skall lämnas ut till en utländsk myndighet och en mellanstatlig organisation. Vidare skulle vi vara skyldiga att lägga upp olika register och att delge dessa när Europol inforrdar uppgifter – och faktiskt även om man inte gjort det. Det gällde även känsliga uppgifter såsom uppgifter om etniskt ursprung, politisk åskådning, sexuell läggning, kontakter och medhjälp beträffande misstänkta personer, brottsoffer och vittnen samt personer som annars kan antas komma att begå brott. Det känner vi igen när det gäller det här betänkandet. Det är precis samma sak. Det skulle vara fråga om informationsregister, analysregister och indexregister.

Det sades i nämnda debatt: I dag är det inte tillåtet, så det behöver vi inte oroa oss för. Det avgör bara vi själva. Göran Magnusson sade i den debatten att det förtjänar att understrykas att endast uppgifter som får registreras i respektive medlemsstat får överföras till Europol. Han sade också att han ville understryka att det då inte var tillfälle att avgöra vilka uppgifter som skulle lämnas till Europol – det skulle avgöras vid det här

tillfället, alltså i samband med detta betänkande där vi bestämmer reglerna för polisregister i Sverige.

Det är alltså här och nu som den frågan ställs på sin spets. Det är reglerna för de nationella polisregistren som avgör vilka uppgifter som kommer att lämnas till Europol.

Ja, herr Magnusson, nu har frågan kommit dithän att den ställs på sin spets. Nu skall vi alltså ta ställning.

Jag deltog också i ett replikskifte om huruvida vi genom Europolkonventionen verkligen hade bundit upp oss. Jag fick många emot mig. Men när vi nu ser hur det har gått ser jag detta betänkande som en ren anpassning. Först förbinder vi oss en sak. Sedan kommer följdlagstiftningen – precis så som kommer att ske med Amsterdamfördraget. Vi har ju där bundit upp oss. Sedan kommer en mängd följdlagstiftningar.

Hanteringen och beredningen av förslagen, som bygger på Registerutredningen, styrker denna misstanke. Vi har varit kritiska till att det inte har funnits någon parlamentarisk representation i utredningen. Detta föranleder oss att tro att det är ett expertarbete för att få överensstämmelse med Europolkonventionen.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 2, 6, 15 och 20.

Slutligen vill jag orda litet grand om detta med insyn och kontroll. Kriminalunderrättelseregister skall kontrolleras av Datainspektionen, Justitieombudsmannen och Justitiekanslern. Men vi tycker inte att det är tillräckligt. Vi anser att Registernämnden skall utöva tillsyn och att det när det gäller Registernämndens sammansättning skall finnas en parlamentarisk representation så att inte bara socialdemokrater och moderater finns representerade i Registernämnden.

Anf. 157 LARS-ERIK LÖVDÉN (s):

Fru talman! Jag skall i detta anförande koncentrera mig på frågan om kriminalunderrättelseverksamhet och kriminalunderrättelseregister. Möjligen kan vi ta övriga frågor under replikrundan.

Kriminalunderrättelseverksamhet kännetecknas av att uppgifter som var för sig inte är tillräckliga för att utgöra brott bevaras, bearbetas och analyseras i särskilda undersökningar för att i ett senare skede kunna användas i en förundersökning eller i samband med annan åtgärd för att förebygga, hindra eller upptäcka brott.

Sådana särskilda undersökningar kan inledas t.ex. för att undersöka restaurangverksamheten i en viss stad eller för att kartlägga narkotikans vägar för att komma åt en narkotikaliga eller de ekonomiska transaktioner som finns bakom narkotikabrottsligheten. De kan användas för att kartlägga en gripen pedofils förflutna i syfte att undersöka om fler brott har begåtts.

I en särskild undersökning för ett visst ändamål samlas en mängd uppgifter in. Självfallet innehåller en särskild undersökning inte bara uppgifter om misstänkta personer. Alla uppgifter som på något sätt har samband med den undersökning som bedrivs bearbetas. Det kan vara fråga om vittnen, personer som har varit närvarande t.ex. vid en konsert där brottslig verksamhet misstänks, anhöriga eller anställda i en rörelse som undersöks, för att nämna några exempel.

Det kan i en sådan undersökning även vara befogat att anteckna känsliga uppgifter, t.ex. om en persons politiska tillhörighet eller sexuella

*Fel! Okänt
växelargument.*

läggning, om sådana uppgifter är nödvändiga för utredningen. Det är exempelvis lämpligt att i en utredning om barnpornografi anteckna att en viss person tidigare har gjort sig skyldig till pedofili. Det kan vara befo- gat att göra det.

Man kan heller inte undvika när man utreder rasistisk brottslighet att göra anteckningar om personer som har nynazistiska sympatier. I så fall vore den typen av undersökningar meningslösa.

Den organiserade brottsligheten har lyckligtvis ännu inte fått särskilt starkt fäste i Sverige. Men den fortgående internationaliseringen och de allt tätare internationella kontakterna innebär att denna typ av brottslighet ökar även inom vårt land och i förhållande till vårt land. Det är majorite- tens uppfattning att polisen måste få tillgång till modern teknik för att kunna möta den här typen av brottslighet. Jag skall ta två exempel.

Konflikten mellan Hells Angels och Bandidos har tagit sig våldsam- mare uttryck i de nordiska länderna än vad som kanske har varit vanligt i andra delar av världen på senare tid. Vid flera tillfällen har konflikten lett till regelrätta eldstrider, mord och mordförsök. I flera fall har denna brottslighet skett på platser som medfört uppenbar livsfara för utomstå- ende.

De här klubbarna och andra liknande kriminella mc-gäng kan i flera avseenden karakteriseras exempelvis som grov organiserad brottslighet. Polisen måste få möjlighet att använda modern teknik för att undersöka brottsliga fenomen inom den typen av kriminalitet.

Ett annat exempel är den grova narkotikabrottsligheten, som sker i be- tydande omfattning och organiserade former. Organisationerna bakom denna har ofta sin bas i utlandet och använder Sverige som marknad. I spåren av den brottsligheten finner vi också ganska omfattande ekono- misk kriminalitet. Penningtvätt som syftar till att dölja pengars illegala ursprung är en företeelse som de flesta organiserade grupper ägnar sig åt för att kunna använda vinsterna från sin brottsliga verksamhet. Den snabba utvecklingen när det gäller elektroniska betalningssystem medför också en ökad risk för penningtvätt.

Det här är också en typ av kriminalitet där polisen måste få tillgång till modern teknik för att undersöka brottsliga förfaranden och för att kunna utreda om det finns möjlighet att inleda en förundersökning.

Med gällande lagstiftning bedrivs den här typen av undersökningar helt manuellt. Polisen får inte använda sig av den hjälp informationstek- niken erbjuder. Polisen får inte ens använda ordbehandlare för att an- teckna tips och händelseförlopp. Alla uppgifter måste skrivas för hand eller på skrivmaskin och lagras i pärmar och kartotek. Det säger sig självt att det är tidsödande och ineffektivt. Om allt arbete endast får bedrivas manuellt medför det också att det kan vara svårt att se viktiga samband, att uppteckna brottsliga fenomen, att upptäcka personer som det finns anledning att inleda en förundersökning mot.

För att polisen skall kunna bedriva kriminalunderrättelseverksamhet mer rationellt än i dag föreslås nu att polisen, på motsvarande sätt som tullen nyligen fått, får möjlighet att använda datorstöd i sitt analysarbete.

Samtidigt läggs det fram förslag i propositionen om garantier för in- tegriteten. En särskild undersökning får bara inledas efter särskilt beslut. Ändamålet skall anges. När det gäller personer som inte är misstänkta, exempelvis vittnen, skall det framgå av anteckningen att man inte är miss-

tänkt. I princip får endast de poliser som är sysselsatta med undersökningen tillgång till uppgifterna. Uppgifterna skall också gallras i regel senast ett år efter det att beslutet om att inleda undersökningen har fattats.

Det är helt enkelt fråga om att ge polisen möjlighet att använda modern teknik för att utföra uppgifter som man i dag hanterar med hjälp av kartotek, pärmar och skrivna lappar. Sådana undersökningar kan i dag omfatta tusentals uppgifter i flera hundra pärmar som man får leta och slå i, och det är naturligtvis fullkomligt ogörligt att möta grov brottslighet med den typen av ålderdomlig teknik och ålderdomliga instrument.

Jag skulle vilja ställa ett par frågor. Vi har litet ont om tid, men ett par frågor vill jag ställa.

Vänsterpartiet, Centern och Folkpartiet har medgett att tullen får möjligheter att inrätta den här typen av register. Det är t.o.m. längre gående möjligheter för tullen än som föreslås i den här lagstiftningen. Hur rimmar logiken i det?

Till de partier, bl.a. Vänstern och Centern, som har varit anhängare av finanspolisens verksamhet – jag har inte särskilt stor hopp om moderaterna – vill jag fråga: Inser ni att ert förslag innebär att finanspolisens verksamhet avsevärt försvåras och kanske t.o.m. får upphöra? Inser ni den konsekvensen? Inser Folkpartiet det?

Maud Ekendahl sade i sitt anförande att ett sådant här system inte är värdigt en demokrati och rättsstat. Jag tycker att man skall vara något försiktig med orden. Är Finland, Maud Ekendahl, en demokrati och rättsstat? Är Norge en demokrati och rättsstat? Nederländerna, Tyskland – jag kan fortsätta uppräknningen av länder där man i dag har möjlighet att använda modern teknik för att komma åt allvarlig brottslighet.

Ni vill inte ge svensk polis den möjligheten. Därmed sätter ni också anslaget. Svensk polis skall inte ha tekniska förutsättningar att på allvar möta det hot som den allvarliga organiserade brottsligheten utgör.

Anf. 158 MAUD EKENDAHL (m) replik:

Fru talman! Inte ord, inte en rad, sade Lars-Erik Lövdén om den personliga integriteten. Det är just det som det handlar om. Människor som inte är misstänkta för något brott kan och kommer att registreras. Jag kan bo i ett hyreshus och vara granne med någon som är misstänkt. Jag kan av någon anledning ha min bil utanför på gatan eller ha ett annat beteende. Det kan vara några som hälsar på mig, mina goda vänner. Det kan vara den brottsmisstänktes anhöriga.

Det är de som också kommer in i detta register. Det är där vi sätter ned foten och säger stopp som moderater. Vi går inte längre. Vi tycker att det är värdefullt att värna om integriteten.

Är inte den personliga integriteten mer värd, Lars-Erik Lövdén?

Anf. 159 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Inte ett ord säger Maud Ekendahl att jag sade om integriteten. Då lyssnade Maud Ekendahl dåligt.

Jag ägnade faktiskt den frågan rejäl uppmärksamhet. Jag sade att det är viktigt att se till att värna integriteten. Det görs i propositionen. Om man antecknar personer som inte är misstänkta så skall det framgå av anteckningarna. Det görs genom gallringsreglerna. Det görs genom att

man skall se till att bara de poliser som sysslar med undersökningen får del av materialet. Det görs också genom att det skall fattas särskilda beslut om att sätta i gång de särskilda undersökningarna.

Nu vill jag fråga Maud Ekendahl: Tycker Maud Ekendahl att man i förundersökningar om brott skall få registrera uppgifter som inte rör misstänkta? Detta är nämligen kärnpunkten när man talar om integritet. Tycker Maud Ekendahl att man skall få bedriva förundersökningar med hjälp av datorer och registrera uppgifter om personer som inte är misstänkta?

Anf. 160 MAUD EKENDAHL (m) replik:

Fru talman! Lars-Erik Lövdén tycker att det är viktigt att ge polisen denna möjlighet. Ge tekniken till polisen, säger herr Lövdén. Men ni har ju medvetet nedrustat inom poliskåren. Varför talar ni inte så varmt om att man i stället skall ha tillräckligt med resurser och poliser som kan verka ute på fältet? Ni vill ge tekniken till polisen, men man behöver ju även poliser som jobbar med tekniken.

När det gäller den andra frågan om förundersökning och datoranvändande använder man i dag olika kartotek, och det kan man göra också fortsättningsvis.

Anf. 161 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Nu är Maud Ekendahl utomordentligt dåligt påläst, och det är någonting som har präglat behandlingen av detta ärende. Det är så att polisen med regeringens tillstånd har möjlighet att bedriva förundersökningar med hjälp av datorer. Hur tror Maud Ekendahl att Palmeutredningen och den förundersökning som bedrivs i anslutning till den hade kunnat bedrivas utan tillgång till datorer?

Sedan över till frågan om polisens resurser. Nu när vi har rätt upp den ekonomiska krisen i landet ökar vi också polisens resurser. Men det räcker inte med ökade personella resurser för att kunna bemästra den grova organiserade brottsligheten. Polisen måste också få tillgång till moderna hjälpmedel. Det är det som vi föreslår i propositionen och i utskottsbetänkandet.

Anf. 162 SIW PERSSON (fp) replik:

Fru talman! När vi bl.a. har behandlat den här propositionen har vi sagt att det är oerhört viktigt att det förs en genomlysande diskussion om vilken integritet som vi egentligen skall ha i det här landet. Efter att ha hört Lars-Erik Lövdén har jag blivit ännu mera övertygad om detta.

Inser socialdemokraterna följderna av sitt agerande? Skall vi ha folk antecknade i register för att det kan vara bra att ha för säkerhets skull, eller för att vi kanske tycker illa om någon? Överallt finns det alltid en risk för att det som brukas kan övergå i missbruk.

Självfallet skall polisen ha möjligheter att använda sig av modern teknik och vi skall sluta med pärmsystemet. Men polisen skall också ha skyldigheter. Vad får vi för samhälle om vi upphör med det som gäller i dag, att den som är misstänkt för något skall bli föremål för undersökning och genomgående syn av polisen?

Samtidigt vill jag fråga Lars-Erik Lövdén: Menar Lars-Erik Lövdén att man i Palmeutredningen har arbetat med personer som inte är misstänkta för brott? Har man för säkerhets skull vidgat begreppet? Vart är vi på väg, Lars-Erik Lövdén?

Anf. 163 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Förundersökningar får bedrivas med hjälp av datorer. Man får naturligtvis i en förundersökning också lägga in uppgifter som rör fallet, t.ex. vittnesuppgifter. Detta är någonting som har förekommit under lång tid i Sverige. Om Siw Persson menar att polisen inte skall ha möjlighet att bedriva förundersökningar med hjälp av persondatorer, då tror jag nog att Siw Persson får fundera över hur polisen skall fungera i framtiden.

Siw Persson är skyldig mig ett svar på frågan: Hur kan det komma sig att Folkpartiet har tillstyrkt regeringens förslag om att ge tullen möjlighet att bedriva kriminalunderrättelseverksamhet med hjälp av datorer medan man vill förbjuda polisen att få samma möjligheter?

Anf. 164 SIW PERSSON (fp) replik:

Fru talman! I dag konstaterar man att ett brott har begåtts som ett antal personer är misstänkta för. Sedan finns det då vittnen som har anknytning till brottet. Det som är uppseendeväckande är att man inte har konstaterat att det har begåtts ett brott, men att det kan antas att ett brott skulle kunna komma att ske. Lars-Eriks Lövdén skulle väl ändå kunna erkänna att det finns en viss gradskillnad här. Eller?

Anf. 165 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Det är klart att det finns en skillnad. En särskild undersökning är till för att utreda om det förekommer brottslig verksamhet, och detta skall sedan ligga till grund för en särskild förundersökning. Så detta gäller stadiet innan förundersökningen. Det medger jag villigt.

Jag ställde en fråga till Maud Ekendahl, därför att jag ville ha ett klart besked om ifall man var beredd att acceptera förundersökningar med hjälp av datorer. Jag uppfattade Maud Ekendahls svar så att det var fråga om att använda sig av kartotek och pärmar. I det sammanhanget antecknar man ändå uppgifter i ett register som inte bara rör den misstänkte.

Än en gång: Ge mig ett svar på frågan om tullens register!

Anf. 166 TALMANNEN:

Jag undrar om Alice Åström och Rolf Åbjörnsson möjligen kan vänta litet. Det är nämligen så att justitieministern måste lämna kammaren kl. 21.15. Om hon skall hinna att hålla sitt anförande och svara på frågor vore det angeläget att låta henne komma in tidigare i debatten. Jag finner att Alice Åström och Rolf Åbjörnsson medger detta.

Anf. 167 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s):

Fru talman! Jag tackar för den positiva medverkan från riksdagens ledamöter.

Jag känner det angeläget att få möjlighet att ändå göra några markeringar i den här diskussionen kring det lagförslag som regeringen har förelagt riksdagen.

Det förslag om polisens behandling av personuppgifter som riksdagen nu debatterar innehåller väldigt många olika delar. Syftet är att skapa en modern lagstiftning som anpassas till den nya informationstekniken och som samtidigt värnar om enskilda människors integritet.

Bl.a. föreslås ett nytt DNA-register för att underlätta identifiering i samband med utredningar av allvarliga brott.

Den hemliga säpoförordningen ersätts med öppna regler om vad Säkerhetspolisen får respektive inte får registrera. Samtidigt öppnas en möjlighet för enskilda personer att få reda på vad som har registrerats om dem själva i säpos register.

Så långt är de flesta överens. Men när regeringen föreslår att polisen skall få möjlighet att använda sig av datorer vid s.k. särskilda undersökningar, då intar oppositionen en ståndpunkt som får mig att undra om vi lever i samma verklighet och i samma tidevarv.

Skall den svenska polisen på 2000-talet vara hänvisad till block och penna, när den kämpar mot brottslingar som har tillgång till bl.a. sofistikerad datateknik? Den frågan finns det all anledning att ställa sig inför beslutet.

Alice Åström försökte faktiskt att besvara frågan. Jag kan inte tolka hennes svar på annat sätt än att det är block och penna som även fortsättningsvis skall gälla för kriminalunderrättelseverksamhet.

Under senare år har polisen satsat på att utveckla den verksamhet som kallas kriminalunderrättelseverksamhet. Inte minst när det gäller den grova brottsligheten är en välutvecklad underrättelse- och analysverksamhet avgörande för ett framgångsrikt polisarbete.

Moderna datorer ger goda förutsättningar att utveckla analystekniken. Det är mot den bakgrunden som syftet med den aktuella lagstiftningen har varit att stärka och förbättra polisens möjligheter att bekämpa den grova brottsligheten samtidigt som skyddet för människors personliga integritet skall öka.

Jag känner ett behov av att ytterligare illustrera vad kriminalunderrättelseverksamhet verkligen är, för jag får en känsla av att många här i riksdagens kammare faktiskt inte förstår innebörden av den här delen av polisens verksamhet. Låt mig ge en liten bild ur verkligheten.

Några personer i en mc-klubb börjar plötsligt röra sig med väldigt mycket pengar, trots att de saknar arbete. De ses ute på stadens innekrogar, och de umgås med personer som polisen sedan tidigare vet figurerar i kriminella sammanhang. Polisen misstänker att grov brottslig verksamhet förekommer och inleder därför en särskild undersökning. Polisen spanar på medlemmarna och kartlägger deras verksamhet. Informationen bearbetas och analyseras och leder så småningom till att en större narkotikahärva kan nystas upp. En förundersökning inleds, och den leder till åtal.

Det är så här polisen skall arbeta, men med dagens lagstiftning måste sådana undersökningar bedrivas helt manuellt. Det innebär inte bara att det är tidsödande, att det är ineffektivt och att man missar viktiga samband och omöjliggör ett effektivt polisarbete, som inte på något sätt kan ersättas av ens en dubblering av antalet poliser, för de kommer att misslyckas med att kartlägga komplicerade sammanhang. Det innebär dessu-

tom att inga begränsningar till skydd för den personliga integriteten finns, och det tycker oppositionen tydligen är helt i sin ordning.

I en särskild undersökning ingår självfallet, precis som i förundersökningar, inte bara uppgifter om misstänkta personer, utan också uppgifter om vittnen, om brottsoffer, om personer som varit närvarande där brottslig verksamhet misstänks, personer som kan tänkas kunna ge upplysningar till polisen. Av anteckningar måste givetvis klart framgå vem som är misstänkt för brott och vem som inte är det. Det skall också framgå varför en viss uppgift antecknats. De kraven ställer vi inte i dag på den verksamhet som polisen bedriver med papper och penna, men de kraven bör vi ställa i framtiden, särskilt när polisen använder sig av datorer.

Det här har fått oppositionspartierna att reagera mot att namn på oskyldiga kan komma att skrivas in i polisens datorer. Men hur tänker sig de partierna att det skall vara möjligt att genomföra undersökningar utan att anteckna namn på vittnen, brottsoffer och andra? Det behövs ju både i förundersökningar, vilket oppositionen tycks acceptera, och i särskilda undersökningar, annars lär det aldrig bli några förundersökningar över huvud taget.

Det är självklart att uppgifter som kommer fram under särskilda undersökningar inte skall få spridas annat än till den begränsade krets som arbetar med den särskilda undersökningen. Därför, Maud Ekendahl, skall uppgifter om den som inte själv är misstänkt för någon brottslighet inte få lagras, vare sig i kriminalunderrättsregistret, i säporegistret eller i något annat av de register som föreslås. Oskyldiga skall givetvis inte förekomma i något polisregister över huvud taget. Vi behöver inga register över oskyldiga. Men brottsoffer, vittnen och andra som kan hjälpa polisen i utredningsarbetet måste givetvis antecknas för att polisen skall kunna få kontakt med dem.

Så sker också redan i dag, både i förundersökningar och i särskilda undersökningar. I förundersökningar görs anteckningarna datoriserat, och i särskilda undersökningar sker de på papper. Tror verkligen någon att skyddet för integriteten blir större enbart genom att uppgifterna finns på papper, eller som i dag, helt utan närmare reglering och utan att det är möjligt att kontrollera vad som antecknas? Är det inte viktigare för integriteten, Siw Persson, att starkt begränsa hanteringen av uppgifter på det sätt som regeringen föreslår?

Balansgången mellan integritet och effektivitet är inte enkel. Det ena får inte utesluta det andra, och det måste ske en rimlig avvägning mellan enskildas intresse av integritet och polisens möjligheter att bekämpa brott. I den avvägningen måste regler för vad polisen får anteckna, hur informationen får hanteras och vem som får ha tillgång till den ha avgörande betydelse. Det är det som garanterar människors integritet, inte vilken teknik som används i arbetet.

De som motsätter sig att polisen får tillgång till modern teknik måste ge ett svar: Hur skall polisarbetet bedrivas under nästa sekel, effektivt med tydlig reglering och möjlighet till insyn och kontroll, eller ineffektivt och dessutom utan närmare reglering och möjlighet till kontroll? Jag påstår att de som motsätter sig att polisen får använda modern teknik i de reglerade former som regeringen föreslår inte bara hindrar en angelägen effektivisering av kampen mot grov brottslighet utan även faktiskt mot-

verkar ett reellt förbättrat skydd för människors personliga integritet. Begrunda detta!

Jag tror givetvis att oppositionens avsikter är välmenande, men dessvärre tror jag att man har gått vilse i en komplicerad verklighet och missförstått innebörden av regeringens förslag om kriminalunderrättelseverksamheten. Jag kan bara hoppas att det inte gäller en majoritet i riksdagen. Polisen och medborgarna har rätt att kräva att vi politiker med hög ambition, god kunskap om verkligheten och gott omdöme effektivt bekämpar den grova brottsligheten.

Anf. 168 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Jag vill bara ställa en väldigt enkel fråga. Ser inte justitieministern några som helst risker med den föreslagna omfattande registreringen?

Anf. 169 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s):

Fru talman! Jag uppfattade inte riktigt frågan.

Anf. 170 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Ser inte justitieministern några som helst risker med det förslag till registrering som finns i betänkandet? Finns det inte några som helst risker med detta?

Anf. 171 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s):

Fru talman! Nej, jag ser inte några sådana risker. Anledningen är helt enkelt att hela detta lagstiftningsarbete har bedrivits med den utgångspunkten att vi skall säkerställa att vi har en bättre genomtänkt reglering av hur polisens registreringsverksamhet skall bedrivas och hur datorer skall användas i utredningsverksamhet. Själva utgångspunkten för arbetet har varit den insikt vi har fått om att vi måste ha en betydligt bättre reglering som utgår från den moderna teknikens möjligheter, polisens ambition att bekämpa brottslighet och vårt ansvar för att säkra att människors integritet respekteras. Det har varit själva uppdraget till de utredningar som ligger till grund för det här förslaget och som har vidareutvecklats under remissbehandling och propositionsskrivning på departementet.

Jag ser, inte minst från integritetssynpunkt, många risker med det system vi har levt med och i dag fortfarande lever med, men jag anser att den här propositionen på ett acceptabelt sätt har undanröjt flertalet av de risker vi i dag lever med. Det är mitt svar på frågan, och det är bakgrunden till att jag har en känsla av att Kia Andreasson inte riktigt har förstått vilken verklighet vi reglerar i och vilken ambition som faktiskt ligger bakom det här lagstiftningsarbetet.

Anf. 172 KIA ANDREASSON (mp) replik:

Fru talman! Min andra fråga är: Hur kan det komma sig att förslaget till polisregister till punkt och pricka överensstämmer med det som Europolkonventionen föreskrev?

Anf. 173 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s):

Fru talman! Det gör det inte alls, utan det arbetar på ett annat plan. Europol har satt upp regler för hur man menar att ett polissamarbete på europeisk nivå måste bedrivas. Med utgångspunkt i den kunskap poliser redan har från sitt samarbete vet man vilken typ av uppgifter som behövs för att man skall kunna vidareutveckla samarbetet med att bekämpa den gränsöverskridande grova brottsligheten.

Det vi reglerar här är de närmare föreskrifterna för vilka uppgifter det handlar om och på vilket sätt de skall hanteras när den svenska polisen arbetar med kriminalunderrättelseverksamhet och brottsutredningar. De skall naturligtvis komplettera varandra. Men det finns ingenting i avtalet med Europol som hindrar oss från att ha en lagstiftning av det slag som vi nu föreslår, oberoende av om den skulle överensstämma med motsvarande lagstiftning i andra länder eller inte. Europol är nämligen berett att acceptera olika lagstiftningar i olika länder.

Det här lagstiftningsarbetet påbörjades långt innan Europol över huvud taget var aktuellt för svenska förhållanden. Låt mig erinra om detta faktum. Det kanske ger en tankeställare till Kia Andreasson, som har en annan föreställning om i vilken ordning de här frågorna har behandlats.

Anf. 174 MAUD EKENDAHL (m) replik:

Fru talman! Jag måste vända mig till justitieministern och fråga om hon ändå inte anser att man med den här registreringsmöjligheten för icke misstänkta personer utökar kontrollmöjligheten över oskyldiga människor på ett sätt som faktiskt, såsom jag var inne på tidigare, är integritetshämmande. Anser inte justitieministern att det är att vara ute på en farlig väg om man inte ser till de enskilda individerna utan bara ser lagen och den tekniska möjligheten? Det är jag själv väldigt rädd för, och det är det vi moderater står bakom.

När vi talar om en förundersökning talar vi om brott som redan är begångna. I betänkandet på s. 69, avsnittet Kriminalunderrättelseverksamhet, 14 §, talas det om särskild undersökning då allvarlig brottslighet har utövats. Men sedan kommer det: ”— — eller kan komma att utövas.” Det är ett antagande; man kan inte läsa det på något annat sätt. Det är ju det som är det otäcka med detta: Man förmodar något, och därför kan man skriva en lag på det här viset.

Anf. 175 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s):

Fru talman! Det är naturligtvis svårt att debattera den här propositionen och de förändringar i lagstiftningen den innehåller om man inte har klart för sig hur lagstiftningen ser ut och hur verksamheten bedrivs i dag. Maud Ekendahl är orolig för att man skall kunna registrera icke misstänkta personer. Men detta sker ju redan i dag.

Man registrerar dem inte i register. Det här lagförslaget innebär också att det inte får ske någon registrering i register av icke misstänkta personer. Det är bara de som är föremål för brottsutredning eller särskild utredning med misstanke om brott som får registreras i register. I övrigt talar vi om ett arbetsmaterial inom ramen för en begränsad utredning. Det är icke register, men där sker det antecknande eller ”registrerande”. Det är här jag tror att missförståndet har uppstått för en del: Människor tror

att det handlar om register, eftersom det heter att man registrerar uppgifter. Men man registrerar uppgifter inom ramen för en särskild utredning. Detta, Maud Ekendahl, sker redan i dag, men det sker med papper och penna när det gäller särskilda utredningar. Det betyder att oskyldiga människors namn finns förtecknade på enskilda ark, i svarta skrivböcker och på kartotekskort av olika slag som svämmas över polismännens arbetsrum där de försöker arbeta med detta omfattande material.

När det gäller kriminalunderrättelseverksamhet, Maud Ekendahl, bedriver man redan i dag sådan – och det skall vi vara glada för – i syfte att t.ex. uppdaga att någon håller på att planera grov brottslighet för att kunna ingripa i förväg och förhindra den. Polisen arbetar inte enbart med att avslöja dem som redan har begått brott, utan polisen arbetar också med att avslöja dem som håller på att förbereda brott för att kunna förhindra dessa. Och det är bra, Maud Ekendahl. Det skall polisen fortsätta med, och vi skall ge den möjlighet att göra det på ett effektivare sätt – med hänsyn samtidigt tagen till personlig integritet.

Anf. 176 MAUD EKENDAHL (m) replik:

Fru talman! Det som regeringen och utskottsmajoriteten tänker rösta igenom här i kammaren är ytterligare en integritetskränkande åtgärd. Vi har många andra sådana åtgärder och beslut som har fattats av majoriteten i den här riksdagen med regeringen bakom sig: Tullen har fått rätt att registrera icke misstänkta, finanspolisen kommer att få rätt att göra registreringar framöver, föreningslivet har fått inskränkningar när det gäller medlemsregister och i fråga om barnpornografin har ni nyligen varit ute och naggat tryck- och yttrandefriheten i kanten.

Det är detta, att det ena efter det andra antas som är just integritets-hämmande, som vi moderater och övriga partier inte kan ställa oss bakom. Det är det vi är rädda för. Det är det som är skrämmande.

Anf. 177 Justitieminister LAILA FREIVALDS (s):

Fru talman! Då skulle man åtminstone kunna kräva att Maud Ekendahl på en enda punkt kunde precisera hur detta lagförslag ytterligare kränker integriteten. Maud Ekendahl tror att det handlar om att skapa nya verksamheter för polisen och känner tydligen inte till att detta är verksamheter som polisen bedriver, och detta under former som jag definitivt tycker att man kan ifrågasätta ur integritetssynpunkt. Vi åstadkommer nu en reglering som innebär att vi får bättre kontroll för att förhindra integritetskränkningar. Därför skulle jag bra gärna vilja veta: På vilket sätt kränker detta förslag integriteten?

Maud Ekendahl kan inte precisera det, eftersom varje svar från Maud Ekendahl innebär en felaktig beskrivning av verkligheten. Låt mig bara ta inskränkningarna i föreningsregistreringen som ett exempel ur den uppräknade som Maud Ekendahl ägnade sig åt. Detta visar att hon inte ens har riktig kläm på historien när det gäller de beslut som har fattats i riksdagen.

Anf. 178 TALMANNEN:

Detta replikskifte är därmed avslutat. Ordet går till Alice Åström för replik på Lars-Erik Lövdéns anförande. Jag vill tacka de ledamöter som

gjorde det möjligt att hantera den besvärliga situation som uppstod på grund av den kraftiga förseningen. Detta var naturligtvis ett undantagsfall, men jag tackar för att vi kunde lösa frågan.

Prot. 1997/98:116
2 juni

*Fel! Okänt
växelargument.*

Anf. 179 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Fru talman! Självklart vet jag att ministern inte hade för avsikt att komma och bryta in, men sådana här tillfällen kan ibland uppstå. Det kan vi inte göra någonting åt, utan då får man hjälpas åt så gott det går.

Fru talman! Jag skulle svara på de frågor som Lars-Erik Lövdén ställde i sitt inlägg. Han nämnde att Vänsterpartiet delvis har medgett att tullen skall få ha möjlighet till den här typen av registrering. Nu var ju inte Vänsterpartiet överens här i kammaren, utan det var en mycket skiftande röstning från partiet. Jag anser personligen att det var ett misstag av partiet att ställa upp på denna förändring när det gällde tullen.

När det sedan gäller frågan om finanspolisen vet Lars-Erik Lövdén att vi i ett särskilt yttrande i anslutning till det betänkande som vi nu behandlar lyfter fram att vi är medvetna om att detta skulle kunna innebära att finanspolisen blir av med den möjlighet man nu har. Vi poängterar dock att man med hänsyn till den typ av brottslighet som finanspolisen bearbetar ändå skulle försöka se till att den kan ha denna möjlighet.

Jag tycker också att det är bra och viktigt, apropå det som justitieministern sade, att man nu försöker ta tag i och strama upp det som polisen tidigare har registrerat på lappar, där det inte har funnits någon reglering. Men det här handlar just om hur man sätter gränserna när man reglerar. Att det har varit dåliga förhållanden och dålig kontroll tidigare är ju ingen ursäkt för att inte, när man väl tar tag i det här, göra en avgränsning som innehåller respekt för den personliga integriteten.

Lars-Erik Lövdén tog upp att tullen ju har fått detta, och nu vill man göra det här. Men det är just detta: Man vidgar det hela tiden och går ett steg framåt. Det är mycket möjligt att man kan hävda att det är absurt att helt plötsligt säga stopp här. Men någon gång kommer droppen som gör att bägaren rinner över och som gör att nu måste man säga stopp. Det är detta man inte vill lyssna på från socialdemokraternas sida i dag.

Anf. 180 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Jag tycker inte att man skall ta till så stora ord i debatten att man anklagar detta för att vara ett hot mot integritet och rättssäkerhet. Å ena sidan säger man att finanspolisen måste ha den här möjligheten kvar. Delar av Vänsterpartiet, har jag nu fått klart för mig, tycker också att tullen skall ha det. Att utreda penningtvätt med hjälp av den här tekniken är tillåtet, men att utreda exempelvis misstänkt pedofili skall inte vara tillåtet. Till hjälp då man utreder om det förekommer grov ekonomisk brottslighet inom ramen för en särskild undersökning skall vi inte kunna använda datorer. Där får vi hålla oss till kartotek, pärmar och lappar skrivna för hand eller på skrivmaskin.

För man ett sådant resonemang tycker jag att man åtminstone skall vara något försiktig när man anklagar oss som står bakom majoriteten för att vi vill träda den enskilda integriteten för när.

Anf. 181 ALICE ÅSTRÖM (v) replik:

Fru talman! Jag tyckte att Lars-Erik Lövdén sade att man skulle passa sig för att ta till de stora orden i debatten när man anklagar. Jag tycker att Lars-Erik Lövdén också bör hålla igen litet grand när det gäller de stora orden.

Det finns givetvis en skillnad. Det är en diskussion och en avvägning av vad finanspolisen får. Hur den typen av registrering som finanspolisen gör är upplagd och hur begränsningarna ser ut har vi inte ens fått ta ställning till här i riksdagen.

Däremot är vi i Vänsterpartiet mycket väl medvetna om att man kan behöva se över en viss typ av begränsad brottslighet. Men det här är ett helt generellt förslag som täcker in alla områden.

Jag måste ändå säga, fru talman, att jag börjar känna mig ganska så trött på att det varenda gång vi debatterar kriminalitet och registrering är just pedofiler, den grova ekonomiska brottsligheten och den grova internationella organiserade brottsligheten som dras upp; vill ni inte skydda barnen mot pedofiler och den typen av argumentation. Det här gäller generellt för alla typer av brott, t.o.m. för brott som man kan tänka sig begå. Har man två år i straffskalan innebär det att en stor del av den brottslagstiftning som vi har i dag faller under det här. Därför tycker jag inte att det gynnar debatten att ständigt använda sig av den argumentationen.

Anf. 182 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik:

Fru talman! Finanspolisen har tillstånd av Datainspektionen att bedriva sin registerverksamhet. Vi har inte bestämt det här i kammaren. Det är Datainspektionen som ger finanspolisen tillstånd.

Precis som justitieministern var inne på har jag väldigt svårt att se skillnaden mellan att tillåta en särskild undersökningsverksamhet, kriminalunderrättelseverksamhet i form av att samla uppgifter på hundratusentals lappar som man sätter in i pärmar eller har på skrivbordet eller i böcker och att kunna lägga in den informationen i en dator som du har framför dig på skrivbordet. Det är ju inte fråga om ett register som alla poliser i hela landet skall komma åt. Det är fråga om en datorbearbetning av uppgifter som enbart de polismän som sysslar med den särskilda undersökningen skall ha tillgång till. När den särskilda undersökningen är avklarad, efter ett år som det sägs i lagstiftningen, skall det gallras.

Anf. 183 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd):

Fru talman! Det känns litet avslaget att komma in som slutman efter det tunga inlägg som har förevarit. Jag måste ändå få göra några personliga reflexioner så här i den sena timmen.

Först och främst tycker jag att det är djärvt och offensivt av regeringen att lägga fram det här förslaget. Man måste ha insett från början att man skulle få problem med detta. Men det har inte hindrat regeringen från att lägga fram förslaget. Det tycker jag är förtjänstfullt.

Jag vet inte varför datorer och integritet har blivit så utomordentligt mytomspunnet. Det talas om integritet med en intensitet och en uppfinningsrikedom som är rent fantastisk. Det vore enastående om vi hade sådana problem i det svenska samhället att det hade någon större rele-

vans. Men det är inte på det området vi har problem. Det är brottsligheten vi har problem med: den allvarliga brottsligheten, vardagsbrottsligheten. Brotten över huvud taget är ett jätteproblem.

Jag förstår inte det här med integriteten. Intellectuellt akademiskt förstår jag det, men jag förstår det inte i praktiken. Det tas till intäkt för alla möjliga invändningar mot det ena efter det andra som förhindrar polisen att arbeta på ett effektivt sätt. Polisen är ju på vår sida. Efter den här debatten börjar jag undra om det inte är polisen som är våra fiender och brottslingarna våra vänner. Det är på något vis uppochnedvända världen. Det är helt obegripligt när man har hållit på och jobbat med det här eländet i alla dessa år. Sedan kommer man hit till riksdagen och skall försöka jobba för att få de rätta redskapen och medlen för att få ordning på de här tingerna. Då ägnas det timal åt att resonera om integritet. Jag kan som sagt respektera det i någon akademisk mening, men ute i den praktiska vardagen är det inte det som är det stora problemet.

Jag tror möjligen att justitieministern har alldeles rätt när hon säger att det kan ha varit så att det är ett rent missförstånd när man talar om register och registrering av personer som inte är misstänkta för brott. Här är det fråga om att skapa ett analysredskap för polisen i dess brottsbekämpande verksamhet. Det har talats nog om block och penna här. Det har varit nästan övertydligt.

Jag brukade i slutet av 80-talet när jag gav mig in i debatten om ekobrottslighet skoja om att polisen sitter och hamrar på sin Halda ungefär som när jag anmälde cykelstöld på 50-talet. Det är klart att de blev stötta i kanten, men en och annan försökte dölja att han fortfarande höll på med sin Halda. En viss datorisering var ändå på gång och det har blivit litet bättre. Men polisen är ju löjeväckande efter händelseutvecklingen på brottsidan. Det gäller ju för samhället, som verkligen har resurser, att säga ifrån. Vi skall naturligtvis ge våra tjänare de medel de behöver.

Jag känner mig oerhört engagerad i denna fråga och djupt bedrövad över att vara den ende på oppositionssidan som stöder regeringen i denna reellt sett verkliga offensiv mot brottsligheten.

Om detta inte löser sig nu hoppas jag att det löser sig senare, att man begrunder vad det egentligen är vi sätter oss emot.

Med detta i all vänlighet framförda yrkar jag bifall till regeringens proposition.

Anf. 184 KIA ANDREASSON (mp):

Fru talman! Rolf Åbjörnsson kan inte förstå att det kan vara ett problem med registrering. Jag skulle bara vilja rekommendera Rolf Åbjörnsson att ta ett samtal med Rose-Marie Frebran. Hon har verkligen kämpat för att få till stånd en Lundkommission. Hon har engagerat sig hårt i frågorna om hur denna registrering tidigare har föregåtts av säpo och IB. Rolf Åbjörnsson måste ju kunna ta till sig och se dessa problem.

Anf. 185 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd):

Fru talman! När det gäller säpo och riktig registrering är det en helt annan fråga. Det jag debatterade var kriminalunderrättelseverksamhet.

Anf. 186 KIA ANDREASSON (mp):

Fru talman! Hela polisdatlagen omfattar ju säpos registrering också. Det som är nytt i detta förslag är att det är känsliga uppgifter som vi aldrig tidigare har haft. Vi fick ett schema över hur det nya förslaget ser ut där det tydligt framgår. Det måste väl också ge eftertanke åt det Rolf Åbjörnsson säger sig inte förstå.

Anf. 187 SIW PERSSON (fp):

Fru talman! Det var några saker som jag fastnade för i Rolf Åbjörnssons anförande, bl.a. ”--- ge våra tjänare de medel de behöver.” Jaha, fru talman, och var är kontrollen? Menar Rolf Åbjörnsson att allt de begär skall de ha utan några krav och skyldigheter?

Block och penna var ett annat. Precis som om vi bakåtsträvare i oppositionen vill ha block och penna. Men det är inte fråga om det. Det är som jag har lärt mig, fru talman: När sakargumenten tryter tar man till taskargumenten.

När det gäller den akademiska diskussionen kontra den praktiska vardagen vill jag fråga Åbjörnsson: Menar Åbjörnsson att Justitieombudsmannen inte har någon kunskap om den praktiska vardagen, utan ägnar sin tid åt akademiska diskussioner?

Anf. 188 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd):

Fru talman! Det ligger mycket i det påståendet.

Justitieministern utvecklade mycket väl att om underrättelseverksamheten datoriseras ökar möjligheten till ordning, reda, kontroll och insyn.

Anf. 189 SIW PERSSON (fp):

Fru talman! Hörde jag rätt, dvs. att fel arbetssätt tillämpas hos Justitieombudsmannen? Det arbetet utförs utan praktiska kunskaper, och där sker akademiska diskussioner? Hörde jag verkligen rätt?

Anf. 190 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd):

Fru talman! Ja.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut skulle fattas den 3 juni.)

Det allmännas skadeståndsansvar, m.m.

10 § Det allmännas skadeståndsansvar, m.m.

Föredrogs

Lagutskottets betänkande 1997/98:LU27

Det allmännas skadeståndsansvar, m.m. (prop. 1997/98:105 och 1997/98:96 delvis)

Anf. 191 ROLF DAHLBERG (m):

Fru talman! När jag 1988 – för snart tio år sedan – tillträdde som ordförande i lagutskottet, insåg jag snart att ett av de stora debattämnen i utskottet var just frågan om det allmännas skadeståndsansvar.

De borgerliga partierna i utskottet – Moderaterna, Centern och Folkpartiet – hade under många år väckt motioner om en översyn av skadeståndslagen. Dessa motioner avslogs av Socialdemokraterna och dåvarande vpk. De partierna ansåg att den lagstiftning som fanns var tillfyllest.

År 1989 kom dock en vändning i frågan. Med anledning av en rad motioner beslöt ett enigt lagutskott att hos regeringen hemställa om en utredning av den del i skadeståndslagen som rör det allmännas ansvar. Utredningen tillsattes av regeringen och började arbeta på hösten 1989. År 1993 lade den fram sitt betänkande. Det har därefter remissbehandlats. I år har en proposition lagts fram.

Jag är mycket tillfreds med att propositionen har lagts fram efter alla dessa år som riksdagen har debatterat frågorna. Jag har ett par invändningar som jag skall återkomma till.

Regeringen föreslår nu en ny lag om ersättning vid frihetsberövanden och andra tvångsåtgärder. Man för också in en bestämmelse om det allmännas skadeståndsansvar för felaktig myndighetsinformation – vilken är en nyhet. Man tillför en jämningsregel. Den är bra och behövs i praktiken. Man tillför också en möjlighet att återkräva felaktigt utbetalda skadestånd. Detta är huvudparten i propositionen.

Den fråga som har väckt den största debatten i behandlingen i utskottet har varit den s.k. 24-timmarsregeln. Det visade sig när motionstiden hade gått ut att samtliga oppositionspartier hade föreslagit att denna regel skulle tas bort. Det föreslås också av utredningen i sitt betänkande.

Under remissbehandlingen, som var ganska splittrad i den frågan, har många viktiga remissinstanser fört fram samma tankegång, dvs. att det måste vara fel att ha en tidsgräns för att få möjlighet att få skadestånd. Så har t.ex. Brottsförebyggande rådet, Kammarrätten i Jönköping och Länsstyrelsen i Stockholm framfört detta i sina remissvar.

Men det finns också remissinstanser som uttryckt tveksamhet och tyckt att det finns skäl att behålla 24-timmarsregeln. Deras motiv har i stor utsträckning byggts på att det har varit fråga om risk för att få en stor andel ärenden att behandla. Det skulle röra sig om små belopp i dessa sammanhang, och det skulle bli ökad byråkrati. Det är ekonomiska och praktiska motiv som har framförts som invändningar mot att ta bort 24-timmarsregeln.

Jag tycker att detta inte kan tillmätas så stor betydelse i ett rättssamhälle. Alla vet att ett anhållande är ett oerhört stort ingripande i en människas liv. Om anhållandet varar i 5, 10 eller mer än 24 timmar spelar ingen roll. Det är själva ingreppet som är kränkande. I de fall jag nämner har det varit felaktigt. Antingen har åklagaren lagt ned målet, eller också har rätten inte funnit att vederbörande har varit skyldig. Därför har han inte blivit dömd. Då skall möjligheten finnas – även för dem som har suttit anhållna en kortare tid.

Av betänkandet framgår att socialdemokraterna har en reservation på den punkten. De har blivit ensamma i utskottet. Socialdemokraterna följer propositionens förslag. Jag har svårt att förstå att socialdemokraterna har kommit fram till denna slutsats efter alla debatter som har förekommit i utskottet. Nu är det som det är på den punkten.

I en annan reservation som berör felaktig myndighetsinformation, under mom. 9, har Centerpartiet, Folkpartiet, vi moderater och Miljöpartiet

*Fel! Okänt
växelargument.*

en invändning när det gäller regeringens förslag att införa en kraftig begränsning i möjligheterna att få ersättning eller skadestånd. Det ställs krav på särskilda skäl för att få ersättning. På den punkten har vi i reservation 8 föreslagit att regeringen får återkomma med förslag om att den begränsningen tas bort i lagstiftningen.

Fru talman! Jag skall kort beröra två moderata reservationer som egentligen ligger utanför själva ärendet. Det gäller en fråga som har diskuterats tidigare, nämligen regressrätt för utgiven sjuklön. Vi har återkommit med ett motionsyrkande. Vi tycker att det är rimligt att en arbetsgivare skall ha möjlighet att få tillbaka utbetald sjuklön om den anställda på ett eller annat sätt skadats av tredje man och därmed förorsakats denna sjukskrivning. Vi vill att regeringen tar med det i en utredning som är aviserad inom det området.

I reservation 13 tar vi upp en fråga om en ändring i atomansvarighetslagen. Vi tycker att man bör överväga att införa en rätt för staten att från anläggningshavaren kunna återkräva medel om staten har gått in med kompletterande ersättning vid en eventuell atomolycka. I dag är lagen skriven så att staten skall gå in och komplettera. Det finns en internationell överenskommelse om hur mycket reaktorägarna har att bekosta. Det är rimligt att staten skall kunna kräva tillbaka de medel som staten har lagt ut.

Fru talman! Med detta yrkar jag bifall till reservationerna 8 och 12.

Anf. 192 BIRGITTA CARLSSON (c):

Fru talman! Vi debatterar nu propositionen om det allmännas skadeståndsansvar. Centerpartiet har här en motion från den allmänna motions tiden som berör den här propositionen där vi lyfter fram stärkt rättsställning gentemot myndigheter. Vi anser att den enskildes rättsställning gentemot myndigheter skall förbättras.

I ett rättssamhälle skall alla kunna känna sig säkra i kontakter med myndigheter. Myndigheter skall vara till för människorna och inte tvärtom. Behandlingen av enskilda skall ske på ett sådant sätt att tilltron till myndigheter inte rubbas. Det förutsätter objektivitet, en generös attityd och saklighet från myndigheternas sida i kontakter med enskilda och allmänhet. Vid fel och försummelse skall regelsystem och ansvar vara entydigt. Den felbehandlade skall kunna lita på rättssystemet och uppleva att hon eller han blir rätt behandlad, får upprättelse och tillförsäkras en säker rätt till gottgörelse i de fall där fel har begåtts. Även om de svenska myndigheterna fungerar väl i internationell jämförelse kan funktionen bli bättre genom att man tydligare stärker den enskildes rättsställning gentemot myndigheter.

Vi behöver förbättrade regler beträffande myndigheternas ansvar vid fel och försummelse. Det gäller inte minst tjänstemäns och myndigheters ansvar vid försummelse i informationsspridning. De nuvarande reglerna är inte tillräckliga ur rättssäkerhetssynpunkt. De ger inte heller tillräcklig kompensation till den skadelidande som drabbas. Centerpartiet tycker att det är viktigt att den som drabbas av försummelse från någon myndighets sida skall gottgöras för detta. Framför allt gäller det ersättning till den skadelidande för sådana kostnader som uppkommit hos den enskilde på grund av myndigheters försummelse eller felaktiga handläggning. Reg-

lerna i skadeståndslagen bör även ändras till att också omfatta ämbetsbrott.

Sedan, fru talman, övergår jag till frågan om 24-timmarsregeln.

Centerpartiet står bakom utskottets majoritetsförslag i mom. 1 vad gäller ändring i den föreslagna lagen om ersättning vid frihetsberövande och andra tvångsåtgärder. Den föreslagna ändringen innebär ökade möjligheter till ersättning från staten för den som varit anhållen på felaktiga grunder kortare tid än 24 timmar.

De förslag som majoriteten i utskottet står bakom ligger delvis i linje med vad Kommittén för översyn av det allmännas skadeståndsansvar föreslagit.

Vi delar uppfattningen att ersättning skall kunna utgå till den eller dem som felaktigt anhållits under kortare tid än 24 timmar.

Om någon anhålls på felaktiga grunder är det ett allvarligt ingrepp i den enskildes frihet. Det finns därför anledning att se allvarligt på detta och att vara generös när någon därigenom åsamkas skada.

Propositionen och motionerna som väckts med anledning av propositionen har varit ute på remiss. Det är många synpunkter som vid denna remissrunda kommit fram. Justitieutskottet har också beretts möjlighet att yttra sig. Det här ärendet har verkligen blivit allsidigt belyst. Det är ibland svårt när remissinstanser står så långt ifrån varandra som man gör i den här frågan, men nu är jag övertygad om att många som tidigare känt sig felaktigt behandlade ser en framgång i det nu liggande förslaget.

Med det anförda vill jag slutligen, fru talman, yrka bifall till reservationerna nr 8 och nr 10.

Anf. 193 BENGT HARDING OLSON (fp):

Fru talman! Äntligen – efter alla dessa år och krångliga turer – har vi fått ett regeringsförslag om myndighetsoffer, dvs. personer som drabbats bl.a. av oriktiga frihetsinskränkningar och av felaktig myndighetsinformation. De här personerna har alltför länge varit bortglömda, men deras hopp inför den här propositionen förbyttes i besvikelse.

Jag nödgas säga att det är ett undermåligt lagförslag. Visserligen är det en förbättring av gällande rätt i vissa avseenden, men det är en helt otillräcklig utvidgning. Regeringen struntar fullkomligt i den parlamentariska utredningen, som var enig på de flesta huvudpunkterna. Man för ett torftigt och motsägelsefullt resonemang. Jag menar att det är en skenreform i snålhetens tecken. Det framgår i all sin nakenhet.

Fru talman! Regeringsförslagets huvudbrister gäller främst i tre avseenden: felaktiga frihetsberövanden, felaktig myndighetsinformation och den nödvändiga jämningsregeln.

Jag skall börja med de felaktiga anhållandena. Det är en särskilt omstridd punkt, och det gäller den s.k. 24-timmarsregeln för oskyldigt anhållna. Oskyldiga skall alltså kunna vara inlåsta ”gratis” i 23 timmar och 59 minuter. Det är något av en självrisk. Utredningen ville avskaffa den här regeln, men det ville inte regeringen och inte socialdemokraterna i lagutskottet.

Men majoriteten i lagutskottet tog bort regeln, och det beslutet från lagutskottet kommer att stå sig i kammaren, om inte kristdemokraterna går emot myndighetsoffren och stöder socialdemokraterna. Det är att ta tillfället i akt att göra en särskild vädjan till kristdemokraterna, och sär-

*Fel! Okänt
växelargument.*

*Fel! Okänt
växelargument.*

skilt dess företrädare Rolf Åbjörnsson: Ställ upp för myndighetsoffren! Följ kristdemokraternas inställning i utredningen! Det borde vara den självklara partilinjen. Oskyldiga myndighetsoffer ropar efter den barmhärtige samariten och hoppas slippa möta en obarmhärtig samarit.

Det är en ren skräckbild som målas upp av socialdemokraterna med hjälp av Rolf Åbjörnsson. De menar att om laguskottets beslut står fast kommer brottsbekämpningen närmast att rasa ihop. Det gäller brott mot kvinnor, både misshandelsbrott och sexbrott. Det gäller även brott av alla rasister, huliganer och alla som ingår i mc-gäng – allt detta bara för att man tar bort 24-timmarsregeln för oskyldiga anhållna. Naturligtvis är detta en ren skräckmålning. Dessutom är det en total missuppfattning, en total rättslig missuppfattning. Avskaffandet av 24-timmarsregeln skulle då sabotera den rättsliga effektiviteten, men så är det inte. Polisen kan och bör använda en lång rad andra åtgärder, utan inläsning, exempelvis medtagande till förhör och hämtning till förhör, förutom alla de åtgärder som kan vidtas som är rena ordningsåtgärder – alla dessa åtgärder utan att ”stämpla” personen i fråga som brottsling. Detta är den synnerligen viktiga och avgörande skillnaden mellan de här polisiära åtgärderna.

Laguskottets majoritets inställning stöds av en enig parlamentarisk utredning. Det känns skönt när man står här i talarstolen.

Oskyldigt gripna personer har kvar sin självrisk, trots att det vore lika angeläget där att ta bort regeln. Men det är ju i princip samma arrestering, samma låsta dörr, och kränkningen upplevs ju som störst de allra första timmarna. Det avgörande för en enskild medborgare som har blivit oskyldigt inlåst är ofta inte beloppets storlek. Det skall i varje fall täcka ersättning för kostnader, exempelvis förlorad arbetsinkomst. Men den här summan, även om den är liten, fungerar som rättssamhällets ”ursäkt”.

Samtidigt finns det anledning att påpeka att en generös ersättningsrätt naturligtvis kan missbrukas. Vi har sett det i Lindomefallet. Det var inte nog med att någon slapp åtal – vederbörande fick dessutom betalt från statens sida.

Det behövs en tuff jämningsregel för att skilja agnarna från vetet. Regeringens föreslagna regel är otillräcklig. Folkpartiets lagförslag stämmer med en traditionell medvållandereglering. Det ger en bredare tillämpning och en ökad effektivitet vad gäller jämnningen. Härigenom förebyggs samtidigt okynnesansökningar. Detta gäller både frihetsberövande och myndighetsinformation.

Fru talman! Regeringsförslaget har brister på flera andra punkter, som skall här omnämnas i all korthet.

Vid felaktig myndighetsinformation införs visserligen en rätt till ersättning, men i propositionen krävs det samtidigt att det skall finnas särskilda skäl för att man skall få ersättning. Risken är uppenbar att det i praktiken i de allra flesta fall inte blir en enda krona i ersättning. Det är ett typiskt kännetecken för en skenreform.

Det finns ytterligare bristfälligheter. För det första borde oriktiga beslut om administrativa frihetsberövanden och övriga frihetsinskränkningar föranleda skadestånd i enlighet med utredningens förslag. För det andra borde ersättningsrätten omfatta person- och sakskador och ideella skador, men också skador som orsakas vid kriminalteknisk undersökning. För det tredje borde preskriptionstiden för att framställa sådana ersättningskrav kortas för att vi skall uppnå en rimlig nordisk rättslikhet.

En viktig övergripande synpunkt gäller en rimlig bevisbörla. Den begränsade reformen kan bli helt verkningslös om beviskraven sätts så högt att de svårigen kan fullgöras av offret. Därför är det synnerligen angeläget med en generös bevisvärdering till den oskyldigt skadelidandes fördel.

Reformens ekonomiska konsekvenser har gjorts till en huvudfråga. Jag menar att de ekonomiska konsekvenserna är synnerligen begränsade. Det framgår redan av propositionen.

Utvidgningen beträffande de oskyldigt anhållna, som lagutskottet vill ha, ökar naturligtvis kostnaderna, men inte på ett oöverstigit sätt. Kostnaderna blir inte heller orimliga om regeln utvidgas till att omfatta gripande. Här har hänsyn tagits till den effektiva jämningsregeln.

Här kommer den andra skräckbilden från socialdemokraterna, möjligen med instämmande av kristdemokraterna. Som en följd av lagutskotts-förslaget skulle de ekonomiska konsekvenserna bli sådana, att utvidgningen – dvs. borttagandet av 24-timmarsregeln – skulle kräva en helt ny myndighet med många nya anställda till stora kostnader. Den skulle också undergräva brottsbekämpningen i hela landet.

Detta är naturligtvis en bild utan verklighetsförankring. Skräckbilden förutsätter att det finns oskyldigt anhållna i långa banor, men så illa fungerar faktiskt inte våra åklagare. Jag går gärna med på att ett rättssamhälle inte är gratis, men nu aktuella kostnader är ett ringa bidrag till rätts-säkerheten.

Uppföljning är nödvändig. Särskilt alla reformer på rättsområdet bör utvärderas. Denna reform måste följas upp kontinuerligt och noggrant. Det är extra angeläget eftersom det enligt min uppfattning är en undermålig reform.

Min sammanfattande slutsats är att den nu aktuella reformen går i snålhetens tecken och blir ett dystert besked till myndighetsoffren. Därför får kampen föras vidare för ett rättssamhälle värt namnet, som också förtjänar medborgarnas förtroende.

Fru talman! Avslutningsvis kan jag meddela att Folkpartiet står bakom samtliga reservationer men nöjer sig med att yrka bifall till reservationerna 2, 4 och 8.

Allra sist – jag noterar att jag t.o.m. kan ta det inom min talartid – vill jag framföra mitt personliga avsked, eftersom jag slutar i riksdagen med utgången av nuvarande mandatperiod.

Jag vill tacka för min tid i riksdagen. Denna slutdebatt passar exakt för mig. Det här var en av mina första frågor för 13 år sedan. Det började med den riksbekanta bilhandlaren Halvar Alvgård. Fallet blev något av en symbolfråga för det rättssamhälle som jag ständigt kämpat för att förstärka.

Vi har alla i lagutskottet varit djupt engagerade i våra viktiga rättsfrågor. Ingen har väl svikit sina hjärtefrågor. Jag tror att det är viktigt att man ständigt kämpar och behåller sin roll och sin uppfattning när man skall försöka driva sina frågor. Man kan göra det samtidigt som man har ett gott kamratskap. Jag tycker att det är fallet i lagutskottet.

Jag minns inte minst våra många resor, som ger utrymme att lära känna människan kanske snarare än politikern.

I och med denna debatt sätter jag punkt med ett stort tack till alla lagutskottscolleger och till övriga riksdagskamrater, inklusive Rolf Åbjörnsson.

Anf. 194 TANJA LINDERBORG (v):

Fru talman! Det ärende som vi nu behandlar bygger delvis – det har också redan framgått – på ett betänkande från 1993 av Kommittén för översyn av det allmännas skadeståndsansvar. Kommittén, som bl.a. bestod av representanter för samtliga riksdagspartier, lämnade flera förslag som stärker den enskildes rätt till skadestånd gentemot samhället.

Vänsterpartiet anser att det är angeläget att införa ett utvidgat skadeståndsansvar när det gäller den som har utsatts för felaktig myndighetsutövning. Det rör den enskilde samhällsmedborgaren, som så ofta står i beroendeställning i förhållande till staten och kommunen eller deras myndigheter. Därför måste särskilda krav ställas på den offentliga verksamheten i de delar som innefattar maktutövning mot enskilda personer.

För mig och för Vänsterpartiet är det oerhört viktigt att medborgarna skall kunna känna tillit till samhällets maktutövare och inte behöva utsättas för godtycke. Har ett fel begåtts skall man kunna få ett skadestånd, även om summan mer eller mindre är symbolisk. Det viktiga är inte pengarna, som Bengt Harding Olson sade, utan kvittot på och erkännandet av att ett misstag har begåtts.

I Skadeståndskommittén var samtliga partier överens om att slopa den s.k. 24-timmarsregeln. Men nu har alltså det märkliga inträffat att socialdemokraterna och troligtvis också kristdemokraterna har ändrat sig. Jag ställer mig frågan: Varför?

Enligt min uppfattning är ett frihetsberövande på en timme lika smärtsamt och integritetskränkande som ett frihetsberövande på minst 24 timmar, förutsatt att beslutet är oriktigt.

Rätten till frihet är en grundläggande mänsklig rättighet. Det slås fast i artikel 3 i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna, i artikel 9 i FN-konventionen om medborgerliga och politiska rättigheter och i artikel 5 i Europakonventionen om mänskliga rättigheter. Konventionerna kräver inte att 24-timmarsregeln skall tas bort, men de visar rent allmänt hur allvarligt det är med felaktiga frihetsberövanden.

För Vänsterpartiet handlar det om grundläggande värderingar och rättssäkerhet. Den enskilda människans intresse måste gå före kronor och ören. Enligt min uppfattning tar regeringen i större utsträckning hänsyn till praktiska och ekonomiska skäl än till den oerhörda kränkning som det innebär att bli anhållen på felaktiga grunder.

På ett par ställen i propositionen nämner regeringen att kommitténs förslag är välmotiverade men radar sedan ändå upp ett antal problemområden till försvar för att inte slopa 24-timmarsregeln. När jag sedan läser socialdemokraternas reservation till det här betänkandet ser jag att den, som väntat, tar upp att polisen inte skulle våga ingripa mot kvinnomisshandel, rasistiska demonstrationer eller fotbollshuliganer. Jag har faktiskt större tilltro till polisen än så. Jag är nämligen övertygad om att de försöker fullgöra sina plikter på ett så professionellt sätt som möjligt. Det är väl ändå så att alla, oavsett brottets art, måste betraktas som oskyldiga om det inte finns bevis som håller för en domstolsprövning? Eller skall de som varit misstänkta för särskilt otrevliga brott men som släppts antingen

för att de visat sig vara oskyldiga eller i vart fall därför att hållbara bevis saknas få ett litet ministraraff i form av ett kortvarigt frihetsberövande utan rätt till skadestånd? Så kan vi inte ha det.

Det är dock värt att notera det som står på s. 24 i propositionen: ”En ordning som innebär att oskyldigt drabbade får ersättning kan bidra till ett ökat förtroende för polisen.” Det här säger alltså regeringen. Då blir min fråga till Bengt Kronblad: Delar socialdemokraterna i lagutskottet den uppfattningen?

I den socialdemokratiska reservationen läggs också ganska stor tyngdpunkt på ökade kostnader. Ja, det blir naturligtvis ökade kostnader för samhället. Men kommittén, som föreslog betydligt mer långtgående förbättringar än vad utskottsmajoriteten nu gör, räknade då med en kostnadsökning på 10–12 miljoner. Men säg då att ökningen skulle bli 20 miljoner, så måste väl det trots allt sättas i relation till statsbudgeten som omsluter nästan 700 miljarder kronor.

Herr talman! Vänsterpartiet har tillsammans med Folkpartiet och Miljöpartiet i reservation nr 3, som jag för övrigt vill yrka bifall till, ansett att ersättningsansvaret vid oriktiga beslut skall vidgas till att omfatta flera slag av frihetsinskränkningar och åtgärder som innefattat tvång mot enskilda människor. Det ligger för övrigt helt i linje med kommitténs förslag. Exempel på sådana inskränkningar kan vara medtagande och hämtning till förhör, administrativa frihetsinskränkningar, husrannsakan, kroppsvisitation och hemlig telefonavlyssning.

Den som drabbas kanske har blivit hämtad på sin arbetsplats eller i sitt bostadsområde med arbetskamrater eller grannar som tittat på. Vem som helst som besitter ett uns av empatisk förmåga kan förstå att det är en fruktansvärt stark traumatisk upplevelse som man troligtvis kommer att bära med sig hela livet. Eller tycker socialdemokraterna, som Rolf Åbjörnsson gav uttryck för i en intervju i Aftonbladet för några dagar sedan, att litet får man väl ändå lov att tåla?

Regeringen och utskottsmajoriteten tror att vårt förslag, alltså reservanternas förslag, skulle kunna verka hämmande på polisarbetet. Jag delar inte den uppfattningen. Det kanske tvärtom skulle kunna motverka en utveckling mot rutinmässiga omotiverade gripanden.

Avslutningsvis vill jag kommentera det som rör samhällets ansvar vid felaktig myndighetsinformation, som alltså är en ny bestämmelse i skadeståndslagen. Vi har ställt oss bakom regeringens proposition i den delen. Men vi tycker att förslaget bör nyanseras, eftersom det står att ersättning endast skall kunna utgå om det finns särskilda skäl. Då gör man också en distinktion mellan information som lämnas av ansvarig handläggare, som t.ex. sekreterare eller kundmottagare som inte har ansvar för något eget sakområde vid myndigheten. Detta är inte bra på något sätt, för det förutsätter att kunden, klienten, eller vad man nu väljer att ha för benämning på den som söker hjälp, har kunskap om myndighetens organisation och om vem som har behörighet att lämna ut information.

En person som t.ex. besöker arbetsförmedlingen, som jag känner till ganska väl, för första gången i sitt liv måste ju ändå kunna förlita sig på att den information som han eller hon får om t.ex. a-kasseregler eller regler om utbildningsbidrag etc. har lämnats av någon som har behörighet. I de exempel som jag nu har tagit kan det få väldigt stora ekonomiska konsekvenser för den enskilde om det visar sig att informationen var

*Fel! Okänt
växelargument.*

felaktig. Därför menar jag att när man skall bedöma om särskilda skäl föreligger, skall det inte tillmätas någon betydelse av vem i organisationen som är behörig att lämna information.

Jag står självfallet bakom reservation nr 9, men för tids vinnande avstår jag från att yrka bifall. Däremot vill jag yrka bifall till propositionen i den del som rör 24-timmarsregeln under mom. 1, så att det inte blir bortglömt.

I övrigt vill jag rikta ett stort tack till lagutskottets samtliga medlemmar. Jag känner ett behov av att särskilt rikta ett tack till vice ordföranden Anita Persson och önskar henne varmt lycka till. Jag önskar Rolf Dahlberg varmt lycka till och naturligtvis också Bengt Harding Olson, som har bistått mig väldigt mycket, framför allt med glada tillrop. Tack för det! Naturligtvis önskar jag också Bengt Kronblad varmt lycka till i hans fortsatta gärning, vad det nu än kommer att bli.

Anf. 195 YVONNE RUWAIDA (mp):

Herr talman! Jag vill börja med att säga att vi i Miljöpartiet stöder samtliga våra reservationer, och jag yrkar bifall till reservation 5. Jag vill också instämma i de lyckönskningar som Tanja har fört fram.

I debatten här har vi nog hört de allra flesta argumenten av Rolf Dahlberg från Moderaterna, Birgitta Carlsson från Centern, Bengt Harding Olson från Folkpartiet och Tanja Linderborg från Vänsterpartiet. I morgon bitti kommer vi att få en väldigt spännande omröstning, därför att regeringens förslag i den del som rör 24-timmarsregeln stöds enbart av Kristdemokraterna, vilket innebär en majoritet med två röster. Men beroende på närvaron i morgon vet vi inte om det blir regeringens eller utskottets förslag på denna punkt som kommer att gå igenom.

Jag vill i detta sammanhang påpeka att detta inte är första gången utan en av några gånger på sistone som Socialdemokraterna i väldigt viktiga frågor som rör individers integritet och medborgerliga rättigheter faktiskt går emot en enad opposition med enbart Kristdemokraterna som underlag. Det är väldigt olyckligt. Det hade varit önskvärt att man hade försökt att få flera partier med sig eller att man åtminstone hade en oenig opposition emot sig när man går till beslut med så liten majoritet. Men som sagt var kommer det att bli en spännande omröstning i morgon bitti, och jag hoppas ju att vårt förslag om att slopa 24-timmarsregeln går igenom.

Jag vill gärna dra en parallell till den debatt som var förut här i dag som gällde polisens register. Där vet jag att Rolf Åbjörnsson gick upp i debatten och var väldigt upphetsad. Han sade: Vi måste lita på polisen.

Jag vill bara säga att när vi anser att man skall slopa 24-timmarsregeln är det inte för att vi inte har förtroende för polisen. Vi anser helt enkelt att det är viktigt att man reellt skall kunna få upprättelse väldigt lätt om man har blivit anhållen eller häktad utan orsak. Det handlar om demokrati och om medborgerliga rättigheter.

Detsamma gäller den fråga som plenum diskuterade tidigare om polisens register. Den handlade också om integritet. Också där har socialdemokraterna enbart stöd av kristdemokraterna, vilket är olyckligt.

Som sagt är frihetsinskränkning en av de mest integritetskränkande åtgärder som en individ kan utsättas för. Det är en av de allvarligaste former av ingrepp som finns. Om man frihetsberövas, kanske t.o.m. fram-

för sina arbetskamrater eller i sina grannars närvaro, får man en stämpel på sig som brottsling. Det är integritetskränkande. Man känner sig sårad och omtumlad.

Om man inte får upprättelse kan detta skapa en brist på förtroende för polisen. Man kanske inte litat på polisen om man inte lätt kan få upprättelse. Det vore väldigt allvarligt, för polisen är en myndighet som behöver ha människors förtroende i en rättsstat, i en demokrati.

Det viktiga är att se till helheten. Det finns inga frågor som är helt enkla. Regeringens motiv i den här frågan, och även socialdemokraternas och kristdemokraternas, är väldigt enkelt. De vill alltså inte upphäva 24-timmarsregeln nästan enbart på grund av praktiska och ekonomiska skäl. Man hänvisar även till att polisen inte kommer att våga ingripa, speciellt i fall som gäller mc-brottslighet, rasistiska organisationer och brott mot kvinnor.

Exakt samma argument användes i debatten tidigare när det gällde polisens register. Det är en slags skrämselfpropaganda; utan detta integritetskränkande beslut kan vi inte komma åt dessa brott. En nästan enig opposition håller inte med. I *den* debatten användes tyvärr argument som sade: Ni vet inte. Ni har ingen erfarenhet av verkligheten.

Det var väldigt olyckligt att man använde den typen av argument. Det är att så att säga omyndigförklara alla partier utom Kristdemokraterna och Socialdemokraterna och säga att de inte vet någonting om verkligheten.

Jag tycker litet grand att det handlar om ord eller handling. Ord är väldigt billiga. Det är billigt att prata om medborgerliga rättigheter. Handling kan vara dyrare. Det reella, att människor skall kunna få upprättelse om de utan orsak blivit anhållna eller häktade, kostar nämligen. Det kostar inte mycket, men det kostar litet grand – både detta med utredning och detta med att det skall gå att få en ersättning, även om den är liten. Här vill jag också påpeka att vi i Miljöpartiet tycker att en jämkningsregel vore bra.

Att gå från ord till handling är svårare. Att prata om medborgerliga rättigheter är lätt. Men att sedan handla därefter *är* svårare. Då tycker Miljöpartiet, Moderaterna, Vänstern, Centern, Folkpartiet och många remissinstanser, t.ex. Brottsförebyggande rådet och Länsstyrelsen i Stockholms län m.fl. att regeringen inte tillräckligt beaktar det lidande och den kränkning som ett felaktigt anhållande innebär för den enskilda. Det är väldigt olyckligt.

Staten borde av demokratiska skäl ha en generös hållning i fråga om ersättning till personer som på felaktiga grunder varit frihetsberövade. Detsamma gäller de fall där man har fått felaktig information av myndigheter. I fråga om felaktig myndighetsinformation har regeringens förslag som vi ser det en alltför kraftig begränsning när det gäller att kunna få ersättning i alla de lägen där vi anser att det vore rätt. Vi tycker att regeringens förslag är otillfredsställande.

Jag vill också säga att vi även stöder reservation 2 om att regeringen skall utreda och lämna förslag till riksdagen om införande av ett strikt ansvar även för gripande. Vi var inte med på den reservationen i utskottet, men vi stöder den i partiet. Med det vill jag tacka för mig.

Anf. 196 BENGT KRONBLAD (s):

Herr talman! Riksdagen har i dag att behandla det allmänna skadeståndsansvaret. I ett rättssamhälle måste medborgarna vara skyddade mot godtyckliga ingripanden, frihetsberövanden och andra begränsningar av de grundläggande fri- och rättigheterna. Vissa inskränkningar måste dock tålas för att tillgodose ändamål som vi anser godtagbara i det demokratiska samhället.

Till dessa begränsningar hör sådant som anses som nödvändigt för att åstadkomma en effektiv brottsbekämpning. Men självklart måste vi även i dessa fall göra en avvägning mellan den enskildes krav på rättssäkerhet och rättstrygghet och alla andra medborgares – och dessutom samhällets krav på exempelvis trygghet mot brott.

Det är mot den bakgrunden man skall se de regler som finns om det allmänna skadeståndsansvaret. Redan i dag gäller att skadeståndsansvaret vid t.ex. myndighetsutövning är mer långtgående när det gäller statens och kommunernas ansvar än det skadeståndsansvar som andra arbetsgivare har.

Redan i dag är det så att den som på grund av misstanke om brott varit häktad under mer än 24 timmar i sträck har rätt till ersättning av staten om förundersökningen avslutas utan att åtal väcks. Detta gäller oavsett om det är någon som gjort ett fel eller en försummelse. I dag krävs det dock att frihetsberövandet *uppenbart* varit utan grund.

Genom det här beslutet ökar möjligheterna för den enskilde att få ersättning när han eller hon varit frihetsberövad på felaktiga grunder. Samma sak gäller när den enskilde lidit skada på grund av felaktig information eller felaktiga råd från någon myndighet. Dessutom införs en rätt för en utomstående person som drabbats av skada vid ett polisingripande att kunna få ersättning från staten.

Den nya lagen innebär alltså ökade möjligheter för ersättning från staten när någon grips eller anhålls kortvarigt på grund av misstanke om brott om det senare visar sig att beslutet vilade på felaktiga grunder och därför var oriktigt. Så låter det inte alltid när man lyssnar på de inlägg som tidigare hållits.

Detsamma gäller vid olika omhändertaganden för vård, t.ex. administrativa frihetsberövanden. Det här innebär ett strikt skadeståndsansvar för staten i dessa situationer, alltså ett ansvar som är oberoende av vållandet. Om dessa huvudfrågor råder det i dag enighet i utskottet.

Regeringens förslag gör dock undantag för det strikta ansvaret om det gäller frihetsinskränkning som varit kortare än 24 timmar. Moderaterna, Folkpartiet, Centern, Vänsterpartiet och Miljöpartiet vill emellertid att statens strikta skadestånd skall gälla även om frihetsberövandet varat kortare tid än 24 timmar. Det är just kring denna fråga som den verkliga oenigheten finns i utskottet. Vi socialdemokrater anser tillsammans med kristdemokraterna att 24-timmarsregeln skall vara kvar.

Jag vill därför ägna några minuter åt att tala om varför vi socialdemokrater har kommit fram till att det i varje fall inte nu finns tillräckliga skäl att föreslå en utvidgning av statens strikta ersättningsansvar genom att slopa 24-timmarsregeln.

För det första gäller det frågan om balansavvägning. Den strikta ansvarsregel som nu föreslås, och som balanseras av en begränsning om 24 timmar, rör fall som är helt korrekt handlagda, dvs. där det finns sanno-

lika skäl att misstänka viss allvarlig brottslighet. För vår del anser vi att det här är en fullt rimlig avvägning mellan den enskildes intresse och det allmännas intresse för att t.ex. bedriva en effektiv brottsbekämpning.

Det är viktigt att påpeka att i fall där det begåtts fel från myndighetens sida kan skadestånd utges antingen genom skadeståndslagens bestämmelser om fel och försummelse vid myndighetsutövande eller genom det nya lagförslaget i den femte paragrafen om rätt till ersättning då beslutet om frihetsberövande vilade på felaktiga grunder och därför var oriktigt. Och i dessa fall – det skall understrykas – finns ingen begränsning för hur länge frihetsberövandet skall ha varat.

För det andra gäller det frågor om att undvika stötande konsekvenser. Ett utökat ersättningsansvar som omfattar även kortvariga frihetsberövanden kan få konsekvenser som framstår som direkt stötande. En inte obetydlig andel av de anhållna släpps i brist på bevis eller rent av för att frihetsberövandet på ett otillbörligt sätt påverkar bevisningen t.ex. genom att påverka vittnen eller målsägande.

Exempel på sådana fall är när män misshandlar eller hotar hustrur eller exhustrur. Det är lätt att föreställa sig att ersättningen till en sådan person, som släpps sedan den drabbade kvinnan dragit tillbaka sitt vittnesmål, kan framstå som direkt stötande.

Ett annat exempel på fall där det ofta föreligger bevisvårigheter är mc-relaterad brottslighet. Det förekommer inte sällan att målsäganden och vittnen tar tillbaka sina utsagor och att bevisläget därmed blir sådant att den frihetsberövade måste släppas. Även i ett sådant fall skulle det kunna uppfattas som stötande att staten måste utge ersättning även vid mycket kortvariga frihetsberövanden.

Andra exempel kan vara i samband med ingripanden mot rasistiskt våld och när det gäller ingripanden mot t.ex. fotbollshuliganer.

Herr talman! För det tredje gäller det frågan om effektiviteten i brottsbekämpningen eller annorlunda uttryckt att vi önskar åstadkomma så litet negativ inverkan på t.ex. den brottsbekämpande verksamheten som möjligt. Att ett slopande av 24-timmarsregeln skulle påverka den polisiära verksamheten negativt har påtalats i polisens olika remissyttranden över såväl utredningsbetänkandet som utskottets egen remissrunda under beredningen av detta förslag.

Det ligger ju närmast i sakens natur att den som efter ett mycket kort frihetsberövande i samband med ett polisingripande vid ett rasistbråk eller upplopp, och som sedan av staten tillerkänns en liten ersättning efter frisläppandet, i medierna kan beskrivas som att det var myndighetens fel. Den som har fått ersättning kan ju också ofta ha anledning att understödja en sådan beskrivning. Det kan vara mycket svårt för myndigheterna att freda sig mot sådana påståenden.

Det ligger därför nära till hands att de nämnda omständigheterna kommer att påverka polisens och åklagarnas bedömning i enskilda fall. Därmed riskerar vi på ett olyckligt sätt att minska effektiviteten i brottsbekämpningen. Vi socialdemokrater tycker att det är rimligt att polis och åklagare ges ett visst utrymme att använda straffprocessuella tvångsmedel utan att behöva ådra staten skadeståndsansvar.

För det fjärde gäller det frågan om ersättningsbeloppens storlek. Vid mycket korta frihetsberövanden och därmed följande ersättning måste det ju normalt bli fråga om mycket små belopp som skall betalas ut till den

*Fel! Okänt
växelargument.*

skadelidande. Vi tycker att det även här finns en avvägning som talar för en bibehållen 24-timmarsregel. Det är endast de fall där man kan anta att den frihetsberövade verkligen lidit märkbar skada som behöver hanteras och där ersättning skall betala ut.

Slutligen och för det femte gäller det kostnadsaspekten. 24-timmarsregeln begränsar antalet presumtiva ärenden. Tar man bort 24-timmarsregeln kommer naturligtvis kostnaderna att öka. Om 24-timmarsregeln slopas beräknas det totala antalet ärenden som skall hanteras komma att uppgå till ca 13 000. Antalet ersättningsfall kan beräknas öka från i dag ca 500 till ca 3 000. Beräkningar visar att det innebär en ökad ersättningskostnad med ca 2 miljoner kronor årligen och att hanteringskostnaderna beräknas öka med ca 8 ½ miljoner kronor. Också av detta skäl anser vi socialdemokrater att den av regeringen gjorda avvägningen är fullt rimlig.

Herr talman! Jag övergår nu till att kommentera reservationerna 2–13. Bengt Harding Olson vill att staten skall ha strikt skadeståndsansvar även vid gripanden. Som utskottet påpekar finns det skillnader mellan gripande och anhållande som motiverar att man behandlar dem på olika sätt. Det är också enligt vår mening en rimlig avvägning mellan motstående intressen. Om polisarbetet ytterligare försvåras riskerar vi allmänhetens förtroende för samhällets brottsbekämpning. Till detta kommer kostnadsaspekterna. Om man som Bengt Harding Olson vill utöka ersättningen till att även omfatta gripanden kan den kostnadsökningen beräknas bli någonstans mellan 45 och 72 miljoner kronor årligen.

När det gäller frågan om hur långt skadeståndskravet skall sträcka sig vad gäller oriktiga beslut, som tas upp i reservation 3, är det kraven på proportionalitet och effektivitet som väger tungt för vårt ställningstagande. I och med den nya regleringen ger vi utökade möjligheter till ersättning, men utan en viss grad av restriktivitet skulle myndigheternas arbete försvåras i alltför hög grad.

I reservation 4 krävs en mer generös jämningsregel. Som utskottet framhåller är den regel som föreslås i regeringens proposition väl avvägd och torde också omfatta sådana situationer som avses i motion L6.

I reservation 5 krävs att den nya lagen även bör omfatta ersättning för person- och sakskada. Vi anser för vår del att reglerna om ersättning i dessa sammanhang bör syfta till att kompensera den enskilde medborgaren för den ekonomiska förlust och det lidande som frihetsinskränkningen har inneburit för denne. Det finns därför inte skäl att utvidga ansvaret till att omfatta även person- och saksador.

Då det gäller reservation 6 angående laglig våldsanvändning anser vi att det inte i detta sammanhang finns sakligt skäl att utvidga skadeståndsansvaret till att omfatta även sådana typer av skador.

När det gäller frågan om preskriptionstiden längd anser vi att övervägande skäl talar för att man behåller den allmänna preskriptionstid som i dag gäller. Av hänsyn till den enskildes rätt tycker vi att man skall vara mycket återhållsam att göra inskränkningar i den allmänna preskriptionstidens längd.

Så till reservationerna 8 och 9. I fråga om skadeståndsansvaret för felaktig myndighetsutövning utvidgas även i detta fall det allmänna ansvar. En viss begränsning görs genom att det införs ett krav på särskilda skäl. En alltför generös tillämpning av ersättningsrätten i dessa fall skulle

kunna få till följd att myndigheterna vid hot om skadestånd helt avböjer att ge råd och i stället hänvisar den enskilde till att kontakta privata konsulter för rådgivning.

Som regeringen framhåller i propositionen är det klart att det allmänna svarar för den information som ges oberoende av informationslämnarens tjänstställning eller befattning vid myndigheten. Men det måste ändå framstå som ganska klart för var och en att man har större anledning att förlita sig på den information som man får av en ansvarig handläggare på en myndighet än av någon annan person utan ansvar för något särskilt sakområde vid myndigheten. I normalfallet kan vi också utgå från att detta är uppenbart för den informationssökande allmänheten.

Då det gäller reservationerna 10 och 11 har utskottet i sak ingen annan uppfattning än att det är angeläget att reformen följs upp och att beredningsarbetet vad gäller ersättning till följd av ideell skada i samband med brott drivs med utgångspunkt i de förslag som kommittén, regeringen och reservanterna uttalat. Men det finns ingen anledning för riksdagen att redan nu föregripa de kommande förslagen.

Vad gäller frågan om regressrätt för arbetsgivaren för utgiven sjuklön har riksdagen vid flera tillfällen tidigare behandlat frågan. I Justitiedepartementet arbetar man nu med direktiv för en utredning om en allmän översyn av reglerna om samordning mellan skadestånd för personskada samt försäkring och andra förmåner med anledning av skadan. Utskottet förutsätter att regeringen i samband med utformningen av dessa direktiv beaktar även dessa frågor.

När det slutligen gäller frågan om atomansvarighetslagens regler om skadeståndsansvar har den frågan behandlats av riksdagen 1997. Enligt vad utskottet fått veta förbereds en översyn av den s.k. Pariskonventionen som handlar om skadeståndsansvaret för atomskador vid atomolycka. Sverige har undertecknat konventionen, och vi bör därför avvakta eventuella förändringar i atomansvarighetslagen till dess att översynen av konventionen är genomförd.

Herr talman! Jag yrkar med det anförda bifall till reservation 1 och beträffande övriga moment till hemställan i utskottets betänkande samt avslag på reservationerna 2–13.

Herr talman! Då denna debatt är den sista innan jag efter 16 år lämnar riksdagsarbetet för att engagera mig i kommunalpolitiskt arbete i Kalmar län vill jag tacka mina utskottskolleger för ett fint samarbete, frejdig debatt och mycket gott kamratskap. Detta gäller också ledamöter i riksdagen utanför detta utskott och även de tjänstemän som på ett kraftfullt sätt har berett vårt arbete. Tack så mycket.

Anf. 197 ROLF DAHLBERG (m) replik:

Herr talman! Bengt Kronblad har i sin reservation ställt sig bakom några formuleringar som jag skulle vilja läsa upp och påminna honom om. Han skriver:

”Det torde vara en allmän uppfattning att varje frihetsberövande, även om det är kortvarigt, för den enskilde kan upplevas som mycket ingripande och att en sådan åtgärd också kan orsaka skada och lidande. I enstaka fall kan det också inträffa att en kortvarig åtgärd orsakar betydande ekonomisk skada.”

*Fel! Okänt
växelargument.*

Sedan säger Bengt Kronblad att man måste tåla vissa inskränkningar. Ja, men om han påstår att dessa frihetsberövanden är av den arten att den enskilde inte skall behöva utsätta sig för dem går det inte att i nästa andetag säga att vissa inskränkningar måste man tåla. Bengt Kronblad räknar upp olika skäl. Många av dem har vi i våra inledningsanföranden bemött och pekat på som i stor utsträckning ekonomiska och administrativa skäl som rimligen *inte* skall vägas in när det gäller en så viktig fråga som den om att frihetsberöva en medborgare.

Det finns ju en jämningsregel och möjligheter till återkrav när det gäller felaktiga skadestånd osv. I de fall som Bengt Kronblad här åsyftar finns det alltså möjligheter att senare justera ett eventuellt skadestånd. I vissa fall kan det bli noll. Därför är det för mig obegripligt att socialdemokraterna fortsatt vidhåller att 24-timmarsregeln är den riktiga avvägningen.

Anf. 198 BENGT KRONBLAD (s) replik:

Herr talman! Rolf Dahlberg är förvånad över att vi vidhåller 24-timmarsregeln. I och för sig finns det ett stöd från ett antal remissorgan. Av era tidigare inlägg att döma verkade det vara så att en majoritet av dem som vi har remitterat vårt betänkande till har instämt i er uppfattning. Men det är en klar minoritet som har stött er idé om att ta bort 24-timmarsregeln. Man bör nog inte, menar vi, först införa något för att sedan fullt ut behöva jämka, som Rolf Dahlberg säger.

En mycket klar majoritet av de remissorgan som har yttrat sig fastställer, som sagt, och stryker under vikten av ett bibehållande av 24-timmarsregeln. Inom ramen för denna har man vid uppenbara fel givetvis också rätt till ersättning. Det är inte fullt ut fråga om noll i ersättning, som man får en känsla av när man lyssnar på Rolf Dahlberg.

Anf. 199 ROLF DAHLBERG (m) replik:

Herr talman! Det är ett oerhört trubbigt instrument som man har tagit till när man hugger till med att just 24 timmars frihetsberövande är vad en medborgare skall behöva tåla från samhällets sida. När man i enskilda fall har möjlighet till prövning via de regler som jag nyss pekade på, Bengt Kronblad, skulle det inte behövas en sådan här gräns om ett dygn som ett slags stupstock. Jag tror att varenda en som funderar på detta inser att det här har man hittat på för att bli av med en mängd småärenden och annat som kan tynga de instanser som har att hantera dessa saker. Det får dock inte, tycker jag, vara av något som helst värde när vi gör vår bedömning. Det är ju den enskilde som har drabbats, och han skall ha en möjlighet att föra sin talan. Det är detta som vi talar om.

Eftersom det är min sista möjlighet till replik på Bengt Kronblad vill jag passa på att tacka min gamle trätobroder Bengt för de år vi har arbetat tillsammans. Samma tack vill jag rikta till Bengt Harding Olson och Anita Persson. Också vi har under många år arbetat tillsammans både i utskottet och här i kammaren. Tack skall ni ha!

Anf. 200 BENGT KRONBLAD (s) replik:

Herr talman! Varifrån kommer då 24-timmarsregeln? Ja, man kan alltid diskutera varför regeln blev som den blev. Om jag litet grand blickar utanför Sveriges gränser kan jag vid en sammanställning av hur det ser ut i Danmark, Norge, Tyskland m.fl. länder konstatera att det finns länder som har samma regelsystem som vi. Genom en förändring som innebär att skadeståndersättningen underlättas när det gäller dem som har blivit oskyldigt behandlade får vi faktiskt en bättre lag för dessa människor jämfört med hur det är i andra länder. Beträffande det trubbiga instrument som Rolf Dahlberg talar om kan jag bara säga att vi i så fall inte är trubbigast.

Rolf, jag tackar dig för de vänliga orden. När vi framöver sitter i gungstolen och tittar på våra efterträdare får vi väl hoppas att vi inte behöver kräva något skadestånd utan att de arbetar på samma trevliga sätt som du och jag. Tack så mycket, Rolf!

Anf. 201 YVONNE RUWAIDA (mp) replik:

Herr talman! Jag tror knappast att en person som har blivit frihetsberövad i 23 timmar och 55 minuter är särskilt lycklig över att vi i Sverige kanske har bättre regler än andra länder. Man kan ju inte få skadestånd om det bygger på oriktiga grunder.

Ett av Bengt Kronblads argument här var att det skulle vara stötande om vissa fick skadestånd. Jag undrar därför om det är någon skillnad mellan att vara häktad i 25 timmar och att vara häktad i 23 timmar. I dag gäller ju ett strikt skadeståndsansvar efter 24 timmar. Där finns också en jämkningsregel. Varför kan man då inte ha en jämkningsregel även om det handlar om mindre än 24 timmar och alltså så att säga ha ett strikt skadeståndsansvar vid häktning och anhållande även när det är under 24 timmar? Jag förstår alltså inte Bengt Kronblads argumentation och skulle gärna vilja ha en förklaring.

Anf. 202 BENGT KRONBLAD (s) replik:

Herr talman! Om Yvonne Ruwaida har svårt att förstå varför det behövs en viss gräns innan man kommer in i ett system som innebär att administrationen mycket kraftigt belastas vad gäller polisarbetet och åklagarmyndigheten och att det på annat sätt blir en ekonomisk belastning för samhället, har jag viss förståelse för att Yvonne Ruwaida kanske inte förstår det. De som jobbar med det praktiska arbetet – bl.a. polismyndigheten – har i sina skrivningar i gjorda yttranden klart understrukit att det är viktigt att man inte belastas med den verksamhet som Yvonne Ruwaida vill införa.

Jag har den bestämda uppfattningen att om det blir fel skall man givetvis ha rätt till ersättning. Men vi får också se till att polismyndigheten och organisationen kring denna inte belastas så att man inte klarar den viktigaste uppgiften, nämligen att hävda rättssäkerheten i nationen.

Anf. 203 YVONNE RUWAIDA (mp) replik:

Herr talman! Bengt Kronblad svarade inte på min fråga om varför det skulle vara en skillnad mellan 23 respektive 25 timmar.

Många instanser, bl.a. Polismyndigheten i Sörmland, länsstyrelsen och Brottsförebyggande rådet och även många partier, tycker faktiskt att den som har blivit frihetsberövad – det gäller då även om det rör sig om mindre än 24 timmar – skall ha rätt till strikt skadeståndsansvar. Jag anser att det när det gäller de argument som Bengt Kronblad framför återigen handlar om pengar – pengar, pengar, pengar! Men det handlar om medborgarrättigheter, om allmänhetens förtroende för polisen och om allas vår, det gäller även rätten för oss i riksdagen, rätt att lätt kunna få skadestånd vid ett frihetsberövande. 24 timmar är en väldigt lång tid.

Bengt Kronblad vet kanske att den här debatten hittills har varat i knappt en och en halv timme. Bara det är ganska lång tid. Ett frihetsberövande under 24 timmar är lång tid. Jag tror att det litet grand handlar om hur man ser på demokratin och på detta med integritet och människovärde men Bengt Kronblad väljer alltså att sätta ett par ören före människors människovärde.

Anf. 204 BENGT KRONBLAD (s) replik:

Herr talman! Tidigare när Rolf Dahlberg och jag samtalade var det oftast fråga om en klar och koncis diskussion. Tyvärr måste jag konstatera att Yvonne Ruwaidas sätt att påstå att min syn inte bygger på humanitet och människovärde nog låg på en något låg nivå. Om Yvonne Ruwaida också i fortsättningen kommer att hålla den nivån på den politiska debatten vet jag inte.

Självklart är det väl så att humanitet, rättssäkerhet osv. skall vara bärande. Så är det med propositionen och med det förslag som vi i morgon bitti kommer att votera om. Det här är ett steg framåt. De som behöver skadestånd för att de har blivit felaktigt behandlade blir fler. Dessa får en bättre rättssäkerhet. Vidare blir det fler som bär ett ansvar för att se till att man inte missbrukar sin ställning. Det gäller allt, från offentlig verksamhet till polisiär myndighet.

Jag tycker, Yvonne Ruwaida, att vi skall se de framsteg som görs på detta område och att vi inte skall bygga upp ett antal negativa saker som man kanske läser mellan några rader och som i varje fall inte jag har uppfattat. Se alltså positivt på livet, Yvonne Ruwaida! Det går alltid litet bättre då.

Anf. 205 BENGT HARDING OLSON (fp) replik:

Herr talman! Huvudfrågan just nu gäller 24-timmarsregeln. Det har väl inte undgått någon. Jag ställer frågan så här: Varför kan inte Bengt Kronblad godta borttagandet av regeln i god demokratisk anda?

Det finns även andra skäl för att acceptera detta. Jag tycker att det finns anledning att referera till regeringens uttalande. Man skriver i sin proposition på s. 24:

”Det kan dessutom läggas till att det enligt regeringens uppfattning av flera skäl är viktigt att polisens arbete har allmänhetens förtroende. — — — En ordning som innebär att oskyldigt drabbade får ersättning kan bidra till ett ökat förtroende för polisen.”

Instämmer Bengt Kronblad i regeringens uttalande?

Det finns ytterligare ett skäl. Utredningen, som jag har talat om flera gånger, har lagt fram ett förslag som stämmer överens med lagutskottets

åsiikt. Det var en enig parlamentarisk utredning. Den inkluderade socialdemokraterna och den hade en socialdemokratisk ordförande. Vad är det för fel, Bengt Kronblad, på den uppfattning som den utredningen och de socialdemokraterna kom fram till?

Anf. 206 BENGT KRONBLAD (s) replik:

Herr talman! Bengt Harding Olson är bra på att citera. Det är bara det att hans tid kanske inte räckte till för att läsa vidare vad det står på s. 24. Efter det som regeringen skriver säger man vidare:

”Regeringen föreslår därför att det införs en bestämmelse om strikt skadeståndsansvar för det allmänna gentemot den som utan egen skuld åsamkas person- eller sakskada”.

Det är den konstruktion man har i det stycke som Bengt Harding Olson citerade för en stund sedan. Regeringen har alltså föreslagit en åtgärd med hänvisning till det som Bengt Harding Olson läste upp. Eller hur, Bengt? Det står väl på det sättet? Vi läser väl i samma proposition på samma sida? Regeringen har alltså lämnat förslag till åtgärd i denna fråga.

Anf. 207 BENGT HARDING OLSON (fp) replik:

Herr talman! Det är riktigt som Bengt Kronblad säger att det står så i fortsättningen. Det här handlar också som han säger om ersättning vid laglig våldsanvändning.

Jag hade ingen aning om att detta med polisens förtroende hade med laglig våldsanvändning att göra. Jag trodde att det var en djupt känd princip för hela regeringen att värna om polisens förtroende. Därför skulle det vara en rimlig ersättningsrätt och inte bara gälla om man bryter sig in i en källarlokal.

För övrigt fick jag inte något svar. Jag återkommer därför nu. Vad är det för fel på den parlamentariska utredningens slutsats? Den är ledd av en socialdemokrat, Sören Mannheimer, om han är bekant. Han är kompetent i alla avseenden. Han är advokat. Han har varit kommunalråd. Han var justitieministerkandidat. Han tyckte precis som lagutskottet tycker. De övriga socialdemokraterna tyckte samma sak.

Varenda representant från varenda parti i hela utredningen tyckte på det här sättet. Varför i Herrans namn skall man nu plötsligt ändra sig? Vad är det som har förändrats? Inte ett dugg har förändrats till det bättre. Jag upprepar frågan: Varför tycker Bengt Kronblad tvärtom mot denna utredning som är ut och är in har tittat på och analyserat de här frågorna?

Får jag till slut bara säga en sak eftersom det är den sista repliken. Vi har ju fört det här resonemanget, och en viss förbättring har skett beträffande myndigheterna. Delvis tycker jag nog att Bengt Kronblad kan ta åt sig äran för detta. Men jag hoppas att detta inte är den sista åtgärden som Bengt Kronblad vidtar. Jag hoppas att han på något sätt kan verka för ytterligare förbättringar.

Anf. 208 BENGT KRONBLAD (s) replik:

Herr talman! Jag förstår att Bengt Harding Olson är otålig. Det var ju nämligen den socialdemokratiska regeringen som tillsatte utredningen i början av 1989. Jag förstår att Bengt Harding Olson är ledsen därför att

under den regeringsperiod Bengt Harding Olson hade god förankring i kanslihuset skedde det tydligen ingenting annat än ett utredande. Det var ju tur att vi kom till det politiska ansvaret. Innan Bengt Harding Olson och jag slutar kan vi börja genomföra kraftfulla steg mot en bättre skadeståndslagstiftning. Det var vi tydligen överens om.

Anf. 209 TANJA LINDERBORG (v) replik:

Herr talman! Jag uppfattade att Bengt Kronblad sade i sitt inledningsanförande: Vi socialdemokrater är inte beredda, i varje fall inte nu, att slopa 24-timmarsregeln.

Då vill jag fråga Bengt Kronblad: Vad är det som skall inträffa, förutom ett eventuellt regeringsskifte, för att ni skall slopa 24-timmarsregeln?

Bengt Kronblad sade också att det skulle kunna leda till stötande konsekvenser om oskyldiga skulle kunna komma att få skadestånd. Men det är väl ändå så, Bengt Kronblad, att man är oskyldig om det inte finns bevis som håller i en domstolsprövning? Låt så vara att en och annan oskyldig skulle kunna få skadestånd. Kanske är det det pris man måste betala för att oskyldiga skall ges plåster på såret.

Jag vill också, herr talman, till protokollet ha antecknat att jag i mitt inledningsanförande yrkar bifall beträffande den del i betänkandet som rör 24-timmarsregeln, och inte till propositionen.

Anf. 210 BENGT KRONBLAD (s) replik:

Herr talman! Tanja Linderborg hörde fullständigt rätt. Jag sade: Inte nu! Så statiska är vi socialdemokrater givetvis inte. Om det kommer till ytterligare klarheter om att ytterligare förbättra skadeståndslagen skulle också detta kunna vara en del i det. Vi har utökat skadeståndsrätten inom ramen, såväl utanför som inom 24-timmarsregeln. Självfallet finns det anledning att följa frågan väl, och det skriver vi också i betänkandet som en beställning. Det gäller givetvis också den här frågan.

Anf. 211 TANJA LINDERBORG (v) replik:

Herr talman! Jag vill avstå från min replik så att Rolf Åbjörnsson hinner hålla sitt anförande före kl. 23.

Anf. 212 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd):

Herr talman! Tack, Tanja! Nu är det inte så att jag har så mycket att säga den här sena timmen.

Jag tycker att det här ämnet ganska uttömmande har debatterats här. Jag skulle möjligen vilja lägga några principiella synpunkter. Man kanske undrar varför vi har hamnat i den här positionen.

Ett avgörande skäl är att strikt ansvar egentligen är en främmande fågel i svensk skadeståndsrätt. Skadestånd skall grundas på att någon har begått ett fel eller en försummelse. Det är alltså i viss mån ett uttryck för att någonting har varit klandervärt.

Strikt skadestånd infördes på sin tid i sådana situationer när någon bedrev en utomordentligt farlig verksamhet och man ville begränsa vederbörandes aktiviteter så mycket som möjligt. Bedrev någon aktiviteten och det hände någonting fick denne betala oberoende av *culpa*.

Jag har levt mitt trettioåriga liv i rättsväsendet i princip med den regeln att alla är ansvariga enbart om de har begått fel eller försummelse, vare sig det är privata aktörer eller personer som representerar det allmänna. Jag har egentligen aldrig upplevt att det har varit något problem med det.

Under senare år har det kommit ett strikt ansvar vid myndighetsutövning. Jag är inte så alldeles säker på att jag är odelat positiv till det över huvud taget. Det har medfört en hel del bekymmer.

Så till det här med den barmhärtige samariten. Från talarstolen används ordvalet ”felaktiga beslut” och ”försummelse”. Nu är det inte tal om det. 24-timmarsregeln är ju den att det är ett korrekt beslut av myndigheterna. Men det leder inte ända fram till en fällande dom. Men det behöver inte betyda att det automatiskt skall utgå skadestånd. Är det ett fel eller en försummelse skall det vara skadestånd.

Därutöver har man tagit in en regel om att när beslutet grundar sig på felaktiga förutsättningar då utgår skadestånd. Jag är inte så alldeles säker på att vår och socialdemokraternas inställning i sak skiljer sig så förfärligt mycket ifrån Bengt Harding Olsons inställning, som ju ger ett väldigt generöst och trevligt intryck.

Sedan talar Bengt Harding Olson om att han vill ha en tuff och effektiv jämkningsregel. Det är möjligt att detta leder till samma resultat. Det är bara det att med det regelsystemet bygger man in ett administrativt förfarande som är dyrt, besvärligt och krångligt.

Jag anser att regeringen har gjort en rimlig avvägning mellan den enskildes intresse och samhällsintresset. Därmed yrkar jag bifall till reservation nr 1 under mom. 1.

Anf. 213 BENGT HARDING OLSON (fp):

Herr talman! Jag upplever detta litet grand som omvända världen. Här står en gammal åklagare som normalt sett brukar angripa skyldiga och en försvarsadvokat som brukar försvara både skyldiga och oskyldiga. Nu är det åklagaren som skall försvara de oskyldiga medan försvararen uppenbarligen struntar i dem. Ibland verkar det som att det är omvända världen.

Jag funderar här över kristdemokraternas linje. Jag har fått för mig att ideologiskt är det ett typiskt parti som ställer upp för oskyldiga myndighetsoffer. Jag har fått den uppfattningen, särskilt som jag har suttit med i denna skadeståndsutredning. Då gällde tydligen partilinjen. Då ställde kristdemokraterna sig bakom förslaget om att ta bort 24-timmarsregeln. Det var riksdagsledamot Fanny Rizell som gjorde det. Hon grundade sin uppfattning på partiets dåvarande linje. Det fanns dessutom ytterligare en representant som hette Dan Johansson, som möjligen är bekant för Rolf Åbjörnsson. Han är nämligen advokat.

Den kristdemokratiska advokaten i utredningen tyckte att vi skulle ta bort 24-timmarsregeln. Kristdemokraternas advokat i riksdagen tycker att man inte skall göra det. Han tycker tvärtemot det som har varit partilinjen.

Rolf Åbjörnsson får förlåta, men han måste förklara så att åtminstone jag fattar: Vad har orsakat denna totala omsvängning i partiet?

Anf. 214 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd):

Herr talman! Jag vet inte att vi har haft någon partilinje. Representanter för partiet har haft sina uppfattningar.

När vi har diskuterat frågan har vi kommit fram till den uppfattning som jag har givit uttryck för här i dag, och det får väl Bengt Harding Olson leva med.

Anf. 215 BENGT HARDING OLSON (fp):

Herr talman! Vilken som är partilinjen får väl Rolf Åbjörnsson göra upp med sina partikolleger om. Men om en representant i en utredning kontaktar partiet och får reda på hur hon skall ställa sig betraktar jag det som en partilinje.

Jag håller med Rolf Åbjörnsson om att vi får leva med detta. Möjligen kan Rolf Åbjörnsson leva med det, men skall alla dessa oskyldigt anhållna behöva leva med detta?

Jag hänvisar gärna till det tidningsuttalande som Rolf Åbjörnsson gjorde om att det rör sig om struntsummor och att vi får leva med detta. Jag vägrar acceptera att oskyldiga icke skall få ersättning i ett rättssamhälle.

Anf. 216 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd):

Herr talman! Bengt Harding Olson kan få sista ordet.

Anf. 217 AGNE HANSSON (c):

Herr talman! Först vill jag yrka bifall till utskottets hemställan under samtliga moment där reservationer med mitt namn inte står med. När det gäller de moment där reservationer med mitt namn har avgetts instämmer jag i det yrkande som Birgitta Carlsson har gjort här från talarstolen.

När vi nu går till beslut i dessa frågor stärks rättssäkerheten för den enskilde enligt de yrkanden som jag har framställt. Myndighetsoffren kan få ett större upprättelse. Det är viktigt och bra.

Den här debatten har i första hand rört sig om 24-timmarsregeln. I utskottsarbetet har det varit en balansgång mellan rättssäkerheten och den enskilde å ena sidan och effektiv brottsbekämpning å den andra. Det är naturligt, eftersom vi inte är helt eniga i den frågan. Men det finns frågor som också är oerhört viktiga utöver dem i betänkandet, och det är bl.a. frågan om myndigheters attityd gentemot den enskilde över huvud taget. Myndigheterna är serviceorgan för det allmänna, och det är viktigt att de behandlar enskilda människor på ett sådant sätt att de inte känner sig underlägsna vid kontakt med myndigheterna.

Det känns bra att avsluta utskottsarbetet med att diskutera rättssäkerheten för den enskilde. Detta är den sista debatten och det sista ärende som behandlats av lagutskottet för den här mandatperioden. Det har redan framgått att detta är den sista debatten inom lagutskottets arbetsområde för tre av deltagarna här i kväll. De lämnar nu riksdagen. Det är Rolf Dahlberg, Bengt Kronblad och Bengt Harding Olson.

Herr talman! Jag vill till protokollet rikta ett varmt tack till dessa tre herrar för det stimulerande och lärorika meningsutbyte som vi har haft i utskottet och i kammaren genom dessa år.

I det tacket vill jag innesluta utskottets vice ordförande Anita Persson som också slutar nu, fast hon inte har deltagit i den här debatten.

Det är en betydande erfarenhetsbas som därmed lämnar utskottets sakområde. Ni har bidragit på ett konstruktivt sätt i utskottets arbete. Det har varit lätt att samarbeta med er och hitta gemensamma lösningar på de många gånger svåra frågor som hör till lagutskottets arbetsområde. Tack för ett engagerat arbete och för ett gott kamratskap som har bidragit till att skapa ett gott arbetsklimat i utskottet!

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 3 juni.)

11 § Beslut om uppskjuten ärendehantering

Kammaren beslutade att ärendehantering skulle fortsättas vid arbetsplenum onsdagen den 3 juni.

12 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades

Motioner

med anledning av prop. 1997/98:145 Svenska miljömål. Miljöpolitik för ett hållbart Sverige

1997/98:Jo61 av Sigrid Bolkéus (s)

1997/98:Jo62 av Patrik Norinder och Inger René (m)

1997/98:Jo63 av Kenth Skårvik (fp)

1997/98:Jo64 av Dan Ericsson m.fl. (kd)

1997/98:Jo65 av Erik Arthur Egervärn och Eskil Erlandsson (c)

1997/98:Jo66 av Eva Eriksson m.fl. (fp)

1997/98:Jo67 av Peter Weibull Bernström (m)

1997/98:Jo68 av Maggi Mikaelsson m.fl. (v)

1997/98:Jo69 av Lennart Brunander m.fl. (c)

1997/98:Jo70 av Lennart Brunander (c)

1997/98:Jo71 av Gudrun Lindvall (mp)

1997/98:Jo72 av Ronny Korsberg m.fl. (mp)

1997/98:Jo73 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp)

1997/98:Jo74 av Eskil Erlandsson och Per-Ola Eriksson (c)

1997/98:Jo75 av Gudrun Lindvall m.fl. (mp)

Socialutskottets betänkanden

1997/98:SoU25 Reformerat tandvårdsstöd

1997/98:SoU22 Yrkesverksamhet på hälso- och sjukvårdens område

1997/98:SoU23 Hälso- och vårdregister

Prot. 1997/98:116
2 juni

Konstitutionsutskottets betänkanden
1997/98:KU23 Ändring i lagen (1994:1065) om ekonomiska villkor för riksdagens ledamöter
1997/98:KU31 Statlig förvaltningspolitik
1997/98:KU34 Förstärkt samordning inom riksdagsförvaltningen
1997/98:KU35 Mandatperioden för ledamöterna i Europarådets svenska delegation

Kulturutskottets betänkande
1997/98:KrU13 Konstnärernas villkor

Trafikutskottets betänkanden
1997/98:TU13 Statens ansvar på postområdet
1997/98:TU14 Nummerfrågor

13 § Anmälan om frågor för skriftliga svar

Anmäldes att följande frågor för skriftliga svar framställdes

den 2 juni

1997/98:811 av *Owe Hellberg* (v) till inrikesministern
Stöd till kommunala bostadsbolag
1997/98:812 av *Owe Hellberg* (v) till inrikesministern
Stödet till krisåtgångarna
1997/98:813 av *Owe Hellberg* (v) till socialministern
Bostaden som social rättighet
1997/98:814 av *Inger Lundberg* (s) till arbetsmarknadsministern
Ekonomi för vuxenstuderande
1997/98:815 av *Inger Lundberg* (s) till statsrådet Thomas Östros
Beskattning av veteranfordon
1997/98:816 av *Erling Bager* (fp) till justitieministern
Oljeutsläpp
1997/98:817 av *Inger Lundberg* (s) till statsrådet Ulrica Messing
Trygghet i arbetslivet
1997/98:818 av *Ulf Björklund* (kd) till socialministern
De mindre lasaretten

Frågorna redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll tisdagen den 9 juni.

Anmäldes att följande skriftliga svar på frågor inkommit

den 20 maj

1997/98:750 av *Maggi Mikaelsson* (v) till jordbruksministern
Fjällnära jordbruk

den 2 juni

1997/98:773 av *Inger Davidson* (kd) till justitieministern
Dubbel straffbarhet

Svaren redovisas i bilaga som fogats till riksdagens snabbprotokoll
tisdagen den 9 juni.

15 § Kammaren åtskildes kl. 22.59.

Förhandlingarna leddes

av andre vice talmannen från sammanträdets början t.o.m. 6 § anf. 27
(delvis),

av förste vice talmannen därefter t.o.m. anf. 81 (delvis),

av talmannen därefter till ajourneringen kl. 16.26,

av andre vice talmannen därefter t.o.m. 9 § anf. 153 (delvis),

av talmannen därefter t.o.m. 10 § anf. 194 (delvis) och

av tredje vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

GUNNAR GRENFORS

/Barbro Nordström

Innehållsförteckning

*Fel! Okänt
växelargument.*

1 § Justering av protokoll	1
2 § Anmälan om återtagande av plats i riksdagen.....	1
3 § Anmälan om inkommen faktagromemoria om förslag från Europeiska kommissionen.....	1
4 § Hänvisning av ärenden till utskott	1
5 § Förnyad bordläggning	1
6 § Transportpolitik för en hållbar utveckling	2
Trafikutskottets betänkande 1997/98:TU10	2
Anf. 1 TOM HEYMAN (m).....	2
Anf. 2 SIVERT CARLSSON (c).....	5
Anf. 3 LENNART FREMLING (fp).....	9
Anf. 4 HANNA ZETTERBERG (v)	11
Anf. 5 ELISA ABASCAL REYES (mp).....	15
Anf. 6 TOM HEYMAN (m) replik	19
Anf. 7 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	19
Anf. 8 TOM HEYMAN (m) replik	20
Anf. 9 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	20
Anf. 10 LENNART FREMLING (fp) replik.....	20
Anf. 11 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	20
Anf. 12 LENNART FREMLING (fp) replik.....	21
Anf. 13 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	21
Anf. 14 MATS ODELL (kd).....	21
Anf. 15 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	24
Anf. 16 MATS ODELL (kd) replik.....	24
Anf. 17 ANDRE VICE TALMANNEN.....	25
Anf. 18 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	25
Anf. 19 MATS ODELL (kd) replik.....	25
Anf. 20 HANNA ZETTERBERG (v) replik	25
Anf. 21 MATS ODELL (kd) replik.....	26
Anf. 22 HANNA ZETTERBERG (v) replik	26
Anf. 23 MATS ODELL (kd) replik.....	27
Anf. 24 ANDRE VICE TALMANNEN.....	27
Anf. 25 MATS ODELL (kd) replik.....	27
Anf. 26 JARL LANDER (s).....	27
Anf. 27 MATS ODELL (kd) replik.....	31
Anf. 28 JARL LANDER (s) replik.....	32
Anf. 29 MATS ODELL (kd) replik.....	32
Anf. 30 LENNART FREMLING (fp) replik.....	32
Anf. 31 JARL LANDER (s) replik.....	33
Anf. 32 LENNART FREMLING (fp) replik.....	33
Anf. 33 JARL LANDER (s) replik.....	33
Anf. 34 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	34
Anf. 35 JARL LANDER (s) replik.....	34
Anf. 36 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	35
Anf. 37 JARL LANDER (s) replik.....	35

Anf. 38	TOM HEYMAN (m) replik.....	35
Anf. 39	JARL LANDER (s) replik.....	36
Anf. 40	TOM HEYMAN (m) replik.....	36
Anf. 41	JARL LANDER (s) replik.....	37
Anf. 42	HANNA ZETTERBERG (v) replik.....	37
Anf. 43	JARL LANDER (s) replik.....	38
Anf. 44	HANNA ZETTERBERG (v) replik.....	38
Anf. 45	JARL LANDER (s) replik.....	38
Anf. 46	SIVERT CARLSSON (c) replik.....	39
Anf. 47	JARL LANDER (s) replik.....	39
Anf. 48	SIVERT CARLSSON (c) replik.....	39
Anf. 49	JARL LANDER (s) replik.....	40
Anf. 50	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	40
Anf. 51	MATS ODELL (kd) replik.....	44
Anf. 52	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	44
Anf. 53	MATS ODELL (kd) replik.....	45
Anf. 54	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	45
Anf. 55	TOM HEYMAN (m) replik.....	46
Anf. 56	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	46
Anf. 57	TOM HEYMAN (m) replik.....	47
Anf. 58	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s) replik.....	47
Anf. 59	ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	47
Anf. 60	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	47
Anf. 61	ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	48
Anf. 62	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	48
Anf. 63	SIVERT CARLSSON (c) replik.....	48
Anf. 64	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	49
Anf. 65	SIVERT CARLSSON (c).....	49
Anf. 66	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s) replik.....	50
Anf. 67	LENNART FREMLING (fp) replik.....	50
Anf. 68	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	50
Anf. 69	LENNART FREMLING (fp) replik.....	51
Anf. 70	Kommunikationsminister INES UUSMANN (s).....	51
Anf. 71	BIRGITTA WISTRAND (m).....	51
Anf. 72	ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	54
Anf. 73	BIRGITTA WISTRAND (m) replik.....	55
Anf. 74	ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	55
Anf. 75	BIRGITTA WISTRAND (m) replik.....	56
Anf. 76	JARL LANDER (s) replik.....	56
Anf. 77	BIRGITTA WISTRAND (m) replik.....	56
Anf. 78	JARL LANDER (s) replik.....	57
Anf. 79	BIRGITTA WISTRAND (m) replik.....	57
Anf. 80	SVEN BERGSTRÖM (c).....	58
Anf. 81	PER LAGER (mp).....	60
Anf. 82	AGNETA LUNDBERG (s).....	62
Anf. 83	TOM HEYMAN (m) replik.....	63
Anf. 84	AGNETA LUNDBERG (s) replik.....	64

Anf. 85 TOM HEYMAN (m) replik	64
Anf. 86 AGNETA LUNDBERG (s) replik	64
Anf. 87 LENNART FRIDÉN (m)	64
Anf. 88 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	65
Anf. 89 LENNART FRIDÉN (m) replik.....	65
Anf. 90 RAGNHILD POHANKA (mp).....	65
Anf. 91 INGER LUNDBERG (s).....	67
Anf. 92 JARL LANDER (s) replik.....	68
Anf. 93 INGER LUNDBERG (s) replik	69
Anf. 94 JARL LANDER (s) replik.....	69
Anf. 95 INGA BERGGREN (m).....	69
Anf. 96 EWA LARSSON (mp).....	70
Anf. 97 JARL LANDER (s) replik.....	71
Anf. 98 EWA LARSSON (mp) replik.....	72
Anf. 99 JARL LANDER (s) replik.....	72
Anf. 100 EWA LARSSON (mp) replik.....	72
Anf. 101 ULF BJÖRKLUND (kd).....	73
Anf. 102 ARNE KJÖRNSBERG (s).....	75
Anf. 103 ELISEBEHT MARKSTRÖM (s).....	76
Anf. 104 KRISTER ÖRNFJÄDER (s).....	77
Anf. 105 BIRGITTA WISTRAND (m) replik	77
Anf. 106 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik.....	78
Anf. 107 BIRGITTA WISTRAND (m) replik	78
Anf. 108 KRISTER ÖRNFJÄDER (s) replik.....	78
Anf. 109 ELISA ABASCAL REYES (mp) replik.....	78
Anf. 110 CHRISTINA AXELSSON (s).....	79
Anf. 111 GÖTHE KNUTSON (m)	79
Anf. 112 JARL LANDER (s).....	80
Anf. 113 GÖTHE KNUTSON (m)	81
Anf. 114 JARL LANDER (s).....	81
Anf. 115 GÖTHE KNUTSON (m)	81
Beslut	82
TU10 Transportpolitik för en hållbar utveckling	82
7 § Beslut rörande utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 29 maj	86
FöU11 Försvarsmaktens ekonomi och verksamhet år 1998 m.m.....	86
FöU10 Förändrad styrning av Försvarsmakten	87
UbU16 Läroplan för förskolan	88
UbU17 Vissa FoU-frågor m.m.	91
UbU18 Läroplan för det obligatoriska skolväsendet, för- skoleklassen och fritidshemmet, m.m.	91
UbU19 Riksbankens jubileumsfonds verksamhet under år 1997.....	93
UbU20 Uppskov med behandling av ärenden	94
Beslut om uppskjuten votering.....	94
Ajournering.....	94
Återupptagna förhandlingar	94

8 § Påföljdssystemet.....	94	Prot. 1997/98:116
Justitieutskottets betänkande 1997/98:JuU21	94	2 juni
Anf. 116 JEPPE JOHNSON (m).....	94	
Anf. 117 GUNNEL WALLIN (c).....	98	
Anf. 118 SIW PERSSON (fp)	99	
Anf. 119 ALICE ÅSTRÖM (v).....	101	
Anf. 120 KIA ANDREASSON (mp).....	104	
Anf. 121 JEPPE JOHNSON (m) replik.....	106	
Anf. 122 KIA ANDREASSON (mp) replik	106	
Anf. 123 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd).....	107	
Anf. 124 ALICE ÅSTRÖM (v) replik.....	108	
Anf. 125 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd) replik	108	
Anf. 126 ALICE ÅSTRÖM (v) replik.....	108	
Anf. 127 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd) replik	109	
Anf. 128 LARS-ERIK LÖVDÉN (s).....	109	
Anf. 129 JEPPE JOHNSON (m) replik.....	112	
Anf. 130 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik.....	113	
Anf. 131 JEPPE JOHNSON (m) replik.....	113	
Anf. 132 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik.....	114	
Anf. 133 KIA ANDREASSON (mp) replik	114	
Anf. 134 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik.....	115	
Anf. 135 KIA ANDREASSON (mp) replik	115	
Anf. 136 GUNNEL WALLIN (c) replik	115	
Anf. 137 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik.....	116	
Anf. 138 GUNNEL WALLIN (c) replik	116	
Anf. 139 ALICE ÅSTRÖM (v) replik.....	116	
Anf. 140 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik.....	116	
Anf. 141 ALICE ÅSTRÖM (v) replik.....	117	
Anf. 142 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik.....	117	
Anf. 143 SIW PERSSON (fp) replik.....	117	
Anf. 144 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik.....	118	
Anf. 145 SIW PERSSON (fp) replik.....	118	
Anf. 146 LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik.....	118	
Anf. 147 THOMAS JULIN (mp)	118	
Anf. 148 ALICE ÅSTRÖM (v)	119	
Anf. 149 THOMAS JULIN (mp)	120	
Anf. 150 ALICE ÅSTRÖM (v)	120	
Anf. 151 THOMAS JULIN (mp)	121	
(Beslut skulle fattas den 3 juni.)	121	
9 § Polisens register	121	
Justitieutskottets betänkande 1997/98:JuU20	121	
Anf. 152 MAUD EKENDAHL (m).....	121	
Anf. 153 GUNNEL WALLIN (c).....	122	
Anf. 154 SIW PERSSON (fp)	123	
Anf. 155 ALICE ÅSTRÖM (v)	126	
Anf. 156 KIA ANDREASSON (mp).....	128	
Anf. 157 LARS-ERIK LÖVDÉN (s).....	131	
Anf. 158 MAUD EKENDAHL (m) replik	133	

Anf. 159	LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik	133
Anf. 160	MAUD EKENDAHL (m) replik	134
Anf. 161	LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik	134
Anf. 162	SIW PERSSON (fp) replik.....	134
Anf. 163	LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik	135
Anf. 164	SIW PERSSON (fp) replik.....	135
Anf. 165	LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik	135
Anf. 166	TALMANNEN	135
Anf. 167	Justitieminister LAILA FREIVALDS (s).....	135
Anf. 168	KIA ANDREASSON (mp) replik	138
Anf. 169	Justitieminister LAILA FREIVALDS (s).....	138
Anf. 170	KIA ANDREASSON (mp) replik	138
Anf. 171	Justitieminister LAILA FREIVALDS (s).....	138
Anf. 172	KIA ANDREASSON (mp) replik	138
Anf. 173	Justitieminister LAILA FREIVALDS (s).....	139
Anf. 174	MAUD EKENDAHL (m) replik	139
Anf. 175	Justitieminister LAILA FREIVALDS (s).....	139
Anf. 176	MAUD EKENDAHL (m) replik	140
Anf. 177	Justitieminister LAILA FREIVALDS (s).....	140
Anf. 178	TALMANNEN	140
Anf. 179	ALICE ÅSTRÖM (v) replik.....	141
Anf. 180	LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik	141
Anf. 181	ALICE ÅSTRÖM (v) replik.....	142
Anf. 182	LARS-ERIK LÖVDÉN (s) replik	142
Anf. 183	ROLF ÅBJÖRNSSON (kd)	142
Anf. 184	KIA ANDREASSON (mp)	143
Anf. 185	ROLF ÅBJÖRNSSON (kd)	143
Anf. 186	KIA ANDREASSON (mp)	144
Anf. 187	SIW PERSSON (fp).....	144
Anf. 188	ROLF ÅBJÖRNSSON (kd)	144
Anf. 189	SIW PERSSON (fp).....	144
Anf. 190	ROLF ÅBJÖRNSSON (kd)	144
	(Beslut skulle fattas den 3 juni.).....	144
10 §	Det allmännas skadeståndsansvar, m.m.	144
	Lagutskottets betänkande 1997/98:LU27	144
Anf. 191	ROLF DAHLBERG (m)	144
Anf. 192	BIRGITTA CARLSSON (c).....	146
Anf. 193	BENGT HARDING OLSON (fp).....	147
Anf. 194	TANJA LINDERBORG (v).....	150
Anf. 195	YVONNE RUWAIDA (mp).....	152
Anf. 196	BENGT KRONBLAD (s).....	154
Anf. 197	ROLF DAHLBERG (m) replik	157
Anf. 198	BENGT KRONBLAD (s) replik.....	158
Anf. 199	ROLF DAHLBERG (m) replik.....	158
Anf. 200	BENGT KRONBLAD (s) replik	159
Anf. 201	YVONNE RUWAIDA (mp) replik.....	159
Anf. 202	BENGT KRONBLAD (s) replik.....	159
Anf. 203	YVONNE RUWAIDA (mp) replik.....	159
Anf. 204	BENGT KRONBLAD (s) replik.....	160

Anf. 205	BENGT HARDING OLSON (fp) replik.....	160
Anf. 206	BENGT KRONBLAD (s) replik	161
Anf. 207	BENGT HARDING OLSON (fp) replik.....	161
Anf. 208	BENGT KRONBLAD (s) replik	161
Anf. 209	TANJA LINDERBORG (v) replik.....	162
Anf. 210	BENGT KRONBLAD (s) replik	162
Anf. 211	TANJA LINDERBORG (v) replik.....	162
Anf. 212	ROLF ÅBJÖRNSSON (kd).....	162
Anf. 213	BENGT HARDING OLSON (fp)	163
Anf. 214	ROLF ÅBJÖRNSSON (kd).....	164
Anf. 215	BENGT HARDING OLSON (fp)	164
Anf. 216	ROLF ÅBJÖRNSSON (kd).....	164
Anf. 217	AGNE HANSSON (c).....	164
	(Beslut skulle fattas den 3 juni.)	165
11 §	Beslut om uppskjuten ärendehan- dning.....	165
12 §	Bordläggning.....	165
13 §	Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	166
14 §	Anmälan om skriftliga svar på frågor.....	167
15 §	Kammaren åtskildes kl. 22.59.....	167

Prot. 1997/98:116
2 juni

Elanders Gotab, Stockholm 1998