

Motion till riksdagen 2005/06:N304

av Anna Grönlund Krantz m.fl. (fp)

Nystart för Norrland

Motionen delad mellan flera utskott

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att tillsätta en utredning som ser över vilka beslut som kan flyttas från statlig till regional nivå.¹
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att införa en utmaningsrätt.²
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att bygga ett kärnkraftverk i Norrland.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att utreda möjligheterna för staten att ersätta kommunerna för de merkostnader som de utlokaliserade högskoleutbildningarna medför.³
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att fastställa en minimigräns för antal poliser per kvadratkilometer.⁴
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att göra en översyn av den förda turistpolitiken och med avstamp i denna sedan genomföra de åtgärder som är nödvändiga för att fler arbeten och företag skall skapas inom turistnäringen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att utreda vilka gynnsamma miljöeffekter den gröna skatteväxlingen på bensin har haft och vilka effekter en bensinskattesänkning skulle få på miljön.⁵
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en översyn av det norrländska vägnätet för att fastställa vilka finansiella behov som föreligger för en upprustning av detsamma.⁶
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att regeringen skall avsätta de pengar som krävs för att gällande förordning avseende drift och för underhåll av enskilda vägar skall följas.⁶
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att den föreslagna flygskatten måste utformas så att den inte drabbar Norrlandsflyget.⁵

Fel! Okänt namn på

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att tillsätta en utredning för att se över om Rikstrafiken är rätt huvudman för att utföra upphandling av Norrlandstrafiken.⁶
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att låta konkurrensutsätta samtliga tåglinjer i landet.⁶
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att se över bemyndigandesystemet när det gäller anslag 33:1 samt att regeringen bör undersöka möjligheterna att införa ett budgetsysteem som inte riskerar att försvåra myndigheternas möjligheter att effektivt stödja företag inom ramen för det regionalpolitiska stödsystemet.

¹Yrkande 1 hänvisat till KU.

²Yrkande 2 hänvisat till FiU.

³Yrkande 4 hänvisat till UbU.

⁴Yrkande 5 hänvisat till JuU.

⁵Yrkandena 7 och 10 hänvisade till SkU.

⁶Yrkandena 8, 9, 11 och 12 hänvisade till TU.

Inledning

Folkpartiet liberalerna står för en politik som kan göra Norrland självständigare och som främjar tillväxten. Vår skog, malm och vattenkraft gör att Norrland bidrar mer till Sveriges BNP än vad de allra flesta andra regioner gör. Samtidigt har de nordligaste delarna av vårt land under det senaste decenniet tappat 10 procent av sin befolkning i inlandet. Skall något göras, så skall det göras nu – innan utflyttningen av människor och företag skapat alltför djupa sår. Med vår politik kommer ett nytt Norrland att byggas, ett Norrland befriat från den förgörande socialdemokratiska ta-hand-om-mentaliteten. Vår region skall inte längre betraktas som tärande och svag, beroende av konstgjord andning genom olika stödformer, utan det är dags att Norrland börjar betraktas som den möjligheternas region den faktiskt är.

För att Norrland återigen skall bli den dynamiska kraft och den tillväxtsregion den en gång var krävs en politik som är anpassad till dagens verklighet. Norrlands ”gamla” födkrok: skogen, malmen och övrig basindustri måste givetvis ges rätt förutsättningar. Samtidigt vet vi alla att tiderna förändras, nya företag och nya näringsgrenar växer fram. Politiken måste därför vara framåtblickande. Vi tror att turismen kommer att bli den nya norrländska ”basindustrin”. En stor inkomstkälla som kommer att generera tusentals jobb till oss norrlänningar – jobb även för norrlänningar som bor i glesbygd. Vi vill ge både det gamla och nya Norrland förutsättningar att överleva.

Alla politiska idéer fungerar inte överallt

En stor del av de lagar som stiftas har klart fokus på att lösa problem i våra storstadsregioner eller i deras omedelbara närhet. Förståelsen för de levnadsbetingelser som finns i andra delar av landet är mycket liten hos den sittande regeringen. Modellen ”bra för en – bra för alla” tycks vara regeringens slogan när beslut skall fattas.

Ett exempel är de rigida reglerna för strandskydd. Det är rimligt att skydda områden exempelvis i Stockholms skärgård från en omfattande exploatering. Men förutsättningarna är inte desamma i hela landet. Exempelvis har invånarna i Arjeplogs kommun tre km strand per person! I många delar av landet sätter nuvarande strandskyddsbestämmelser käppar i hjulen för expansiva kommuner som vill använda delar av sin strandnära mark till nybyggnationer. Låt oss som har dessa förutsättningar använda vår strandnära mark till att erbjuda tomter med unika lägen. Det handlar om att skapa en levande landsbygd men det handlar även om att kunna erbjuda attraktiva tomter nära vatten och natur. På så sätt skulle kommuner där inflyttningen är liten kunna vända trenden och attrahera medborgare att bosätta sig i kommunen.

Ett annat exempel är den bilfientliga politik som nu förs. De ökade kostnaderna för att köra bil är ett led i den politik som syftar till att minska privatbilismen och istället gynna kollektivtrafiken. En politik som går ut på att fler skall åka buss och tunnelbana fungerar enbart i storstäderna. I glesbygden

Fel! Okänt namn på

finns ingen tunnelbana och bussarnas turlistor lämnar ofta mycket att önska. Bilen är därför det enda fungerande transportmedlet på många håll i Sverige.

Det här är två exempel som talar sitt tydliga språk. I det första exemplet handlar det om att Sveriges riksdag inte alltid är det organ som är bäst på att fatta rikstäckande beslut. Lösningen på detta problem torde vara att flytta besluten närmare dem besluten kommer att gälla. Därför vore det rimligt att göra en översyn över vilka beslut som skall fattas på regionala respektive statlig nivå så att beslutsfattandet kan ske utifrån regionala förutsättningar. I det andra exemplet handlar det om politiska beslut som även fortsättningsvis bör fattas på statlig nivå, men där större hänsyn måste tas till andra delar av Sverige än de tätbefolkade storstadsregionerna. När politiska beslut på riksdagsnivå fattas i framtiden är det därför viktigt att fler intressen tas i beaktande än vad som hitintills gjorts.

Företagsamma Norrland

I Norrland finns det gott om driftiga entreprenörer inom sektorer såsom, turism, internationell tjänsteverksamhet, omsorg och upplevelser. Kyla, kallt klimat, snö och mörker är egenskaper som norrlänningarna har lärt sig att använda på ett kreativt sätt. I Norrland finns både förutsättningar och idéer. På många platser håller ett kraftfullt näringsliv på att växa fram, industriklustret i Vindeln i Västerbotten är bara ett av många exempel. Samtidigt som vi ser många positiva signaler, nya företag som startas, en växande turistnäring etc., har utvecklingen stått still på sina håll. För att Norrland skall fortsätta att växa krävs det en ny företagspolitik. Till att börja med måste politikerna sluta att lägga sig i och detaljstyra. Politikens uppgift är att skapa förutsättningar för människors initiativkraft, inget annat. Det behövs regler som skyddar ägande-, närings- och avtalsfriheten, stärker företagen och definierar de ansvarsförhållanden som måste finnas.

En av grundorsakerna till att inte fler företag etableras i regionen är den osunda konkurrens som många kommuner bedriver. De flesta av de norrländska kommunerna styrs av en vänstermajoritet. De ledande socialdemokratiska kommunalpolitikerna tycks inte inse att det är ett problem att kommunerna med allas våra skattepengar konkurrerar ut det lokala näringslivet. Det finns exempel på kommunala snickeriverksamheter, rörmokeriverksamheter och även taxiverksamhet. Det lokala näringslivet vållas stora skador genom att kommunala bolag säljer tjänster som borde vara förbehållna den privata sektorn. Förluster och andra misstag får skattebetalarna stå för och det går ut över satsningar på kärnverksamheter som skola och omsorg. Idag hämmas arbetsmarknaden av att kommunerna konkurrerar med näringslivet.

De socialistiska kommun- och landstingspolitikernas ideologiska skygg-lappar och oförmåga att se till det privata näringslivets intressen har lett till att alltför få av de norrländska kommunerna och landstingen har konkurrensutsatt sin verksamhet. En enorm tillväxtpotential har därigenom gått till spillo. Genom upphandling och entreprenader skulle konkurrensen öka till gagn för

konsumenterna, men inte minst skulle ett flertal nya företag se dagens ljus. Idag har dock den entreprenör som önskar starta upp en verksamhet inte mycket att säga till om när kommunen eller landstinget sätter sig till motvärn. Detta vill vi ändra på. Vi vill därför införa en utmaningsrätt som ger enskilda entreprenörer eller anställda rätt att tvinga fram en upphandling av delar av kommunens eller landstingets verksamhet. Den entreprenör som utmanar måste kunna visa att denne har kapacitet att lägga ett rimligt anbud på den utmanade verksamheten. Om upphandlingen leder till att det lämnas in externa anbud som är mer konkurrenskraftiga än den egna verksamheten, skall kommunen eller landstinget vara skyldigt att anta budet som vid vanlig upphandling. Utmaningsrätten skall dock inte gälla myndighetsutövning inom kommunen eller landstinget. Utmaningsrätten skall också bara gälla i de fall då kommunen eller landstinget inte genomfört någon upphandling och när det inte finns något avtal med den som utför tjänsten idag.

Problemen för det norrländska näringslivet härrör dock inte bara i bakåtsträvande kommunpolitikernas oförmåga utan det handlar också om att de beslut som tas i riksdag och regering måste förankras bättre i verkligheten än vad som gjorts hitintills. Idag tas alltför många beslut där konsekvenserna för företagsamheten ute i våra regioner inte beaktas.

Gamla och nya branscher sida vid sida

Industrins betydelse för Norrland har varit och är fortfarande stor, företag som LKAB, SSAB, SCA, Kubal och många andra industrier är viktiga arbetsgivare och konsekvenserna om en eller flera av dessa företag skulle sluta investera i landet vore allvarliga. Följdverkningarna skulle drabba Norrland med en sämre befolkningsutveckling och en minskad framtidstro. Det är därför viktigt att slå vakt om basindustrin och möjliggöra för framtida expansion inom sektorn.

Det är företagens uppgift att investera för att möta framtidens expansionsmöjligheter men det är politikernas uppgift att se till att företagen vågar investera. En långsiktig politik som gör att företagen vågar investera är vad såväl Norrland som övriga landet behöver. För många av de norrländska företagen är el en viktig insatsvara. Såväl gruvnäringen som massa- och pappersindustrin är mycket elberoende i sina processer.

Sveriges relativt utsatta geografiska läge med långa avstånd som kräver transporter har traditionellt vägts upp av Sveriges historiskt låga elpriser och goda tillgång till råvaror. Skall detta vara en konkurrensfördel även i framtiden måste regeringens ledord för energipolitiken bli utveckling istället för avveckling. Den kärnkraftsavveckling som regeringen idag driver på försämrar villkoren för svensk industri och innebär att arbetstillfällena riskeras.

Norrland har en stolt tradition av att leverera elektricitet till industrin och södra Sverige. Folkpartiet motsätter sig all utbyggnad av vattenkraften, så även den del som har kommit att kallas "småskalig vattenkraft". Vattenkraften gör stora ingrepp i naturen. Där dessa ingrepp redan har skett och kraftverk finns skall givetvis effektiviseringar kunna vara möjliga om de inte på-

Fel! Okänt namn på

verkar djur och natur. Det kan dock finnas skäl som talar för att Norrland fortsatt skall vara en stor energiproducent, det bör därför undersökas om det, hos näringen, finns intresse av att bygga ett kärnkraftverk i något av de nordligaste länen.

Samtidigt som målet bör vara att säkra den svenska industrins framtid måste också näringslivet breddas med fler små och medelstora företag. Den svenska turistnäringen har stor potential och kan komma att bli en av de stora framtidsbranscherna. Turistnäringen måste sluta behandlas styvmoderligt av regering och riksdag. Det är dags att göra upp med den tidigare förda turistpolitiken och ta avstamp i en ny turistpolitik som skapar möjligheter för Sverige som turistland och som skapar fler jobb och fler företag. Ett första steg i den riktningen är att göra en översyn av den nu förda turistpolitiken.

Utbildning skapar mänsklig och ekonomisk tillväxt

På många orter i Norrland är det svårt för människor som vill skaffa en högskoleutbildning att verkligen göra det. Exempelvis, för dem som redan bildat familj och bosatt sig eller bor kvar i en mindre ort, kan det vara närmast omöjligt att flytta till en högskoleort. För dessa människor fungerar distansutbildning och utlokaliserad högskoleutbildning mycket bra. Denna typ av utbildning lockar också till sig studerande från samhällsgrupper som annars inte skulle ha övervägt att gå igenom en högskoleutbildning. Dessutom medför den mervärde till det lokala näringslivet. Många företag i glesbygden har idag svårt att rekrytera personal med adekvat utbildning då steget att flytta till en främmande ort långt borta i ”obygden” är stort för många. Lokala utbildningscentra vänder sig främst till personer som redan bor på orten och därmed ökar tillgången på utbildad personal. Det är därför mycket bra att många kommuner i dag har så kallade lärcentra. Men merkostnaderna för att driva dessa drabbar ofta kommunerna mycket hårt. Det är således angeläget att dessa merkostnader kan finansieras genom statliga anslag, antingen via Utbildningsdepartementet eller som en regionalpolitisk satsning.

Ett tryggare Norrland

Norrland har blivit otryggare. Fler och fler polisstationer har lagts ned och allt fler av oss norrlänningar får längre och längre till polisen. Polisen har en central roll i att ge skydd åt medborgarna. Bara genom att göra sig synlig kan polisen motverka och förebygga brottslighet. Det är i första hand upptäcktsrisken som får brottslingar att avstå från kriminalitet, inte straffet. Tanken om ”en polis nära dig” är dock tyvärr begravd av s-regeringen. Konsekvenserna är att polisen har uppenbara effektivitetsproblem både vad gäller att kunna komma människor till undsättning och att utreda anmälda brott. Högar av

Fel! Okänt namn på

brott ligger outhämta och många begår brott om och om igen eftersom de inte åker fast.

Polisbristen i Norrland har fått svåra konsekvenser. En norrbottnisk butiksägare berättar att hon har haft tre inbrott i sin butik inom loppet av en månad. Polisen dök inte upp på brottsplatsen vid ett enda av de tre tillfällena. En annan företagare, som bor långt ute i glesbygden, berättar hur hon med hjälp av ett par av sina grannar tog en inbrottstjuv på bar gärning och lyckades hålla inbrottstjuven kvar tills polisen dök upp. Väntan blev dock oerhört lång: Inbrottsförsöket skedde på lördagskvällen och polisen kom först på söndagsförmiddagen.

Kommuninnevånarna i flera av Sveriges mindre kommuner känner oro för sin rättstrygghet. Företagarna känner oro för att utsättas för fler inbrott. Redan idag drabbas företagare som haft många inbrott av svårigheter när de skall försäkra sina firmor. Det riskerar att leda till att befolkningen i landets mindre kommuner flyttar till platser där de kan känna sig trygga. På sikt vore detta givetvis förödande för många av Sveriges mindre kommuner. Vi anser därför att en minimigräns skall fastställas för hur många poliser som måste finnas per kvadratkilometer för att polisarbetet skall kunna utövas effektivt.

Utan bilen stannar Norrland

I Norrland liksom i de andra delar av landet som präglas av långa avstånd är bilen en nödvändighet för att få livet att gå ihop. I takt med att bensinpriset fortsätter att nå nya höjder och den totala kostnaden för att äga bil ökar blir det allt svårare att få privatekonomin att gå ihop. För en genomsnittsfamilj är bilen oftast den största enskilda kostnaden, en kostnad som de flesta inte kan spara in på. Enligt en SCB-undersökning som bilbranschen låtit göra framgår bland annat att drygt 55 procent av boende i glesbygd och mindre orter säger sig vara mycket beroende av bilen.

Bilen är inte minst ett viktigt redskap i arbetspendlingen. I en tid av hög arbetslöshet är bilen en nödvändighet för att öka arbetskraftens rörlighet och underlätta för fler människor att komma i arbete. Är kostnaderna för att äga och köra bil för höga kan det i extremaste fall innebära att arbetssökande tvingas tacka nej till ett arbete som ligger för långt från hemmet.

De ökande kostnaderna för att köra och äga bil är ett led i den politik som syftar till att minska privatbilismen och istället gynna kollektivtrafiken. Men faktum är att en politik som går ut på att fler skall åka buss och tunnelbana enbart fungerar i storstäderna. I glesbygden finns nämligen ingen tunnelbana och bussarnas turlistor lämnar ofta mycket att önska. Kommunernas och landstingens redan hårt pressade ekonomier drabbas också av höjda bensinpriser. Kostnaderna ökar exempelvis för kommunernas transporter med färdtjänst och hemtjänst.

Även turistnäringen drabbas av höga bensinpriser. Det blir dyrare för turisterna att ta sig till Norrland samtidigt som företagen själva får högre kostnader. Därmed finns en uppenbar risk att antalet turister minskar.

Fel! Okänt namn på

Den så kallade gröna skatteväxling som regeringen och dess stödpartier genomför leder varje år till ökade bensinskatter. Idag utgörs så mycket som 70 procent av bensinpriset av skatt och moms. Staten tjänar på höjd bensinskatt, men frågan är om den miljövinst som var tänkt att komma någonsin kommer att visa sig. Undersökningar visar på motsatsen. Under 1990-talet ökade bensinpriset kraftigt, men bilkörningen minskade bara marginellt. Mellan 1990 och 2002 minskade privatbilismen bara med fyra procent, trots kraftigt höjda bensinpriser. Vi anser därför att regeringen bör ta initiativ till att en miljökonsekvensbeskrivning genomförs för att utreda om den gröna skatteväxlingen på bensin har några gynnsamma miljöeffekter och vilka effekter en bensinskattesänkning skulle få på miljön.

Säkra våra vägar

Motormännens riksförbund har satt betyg på vägnätet i Norrland. Många av vägarna får underkänt, inte minst långa sträckor av E 4:an. Ett väl utbyggt och inte minst ett välunderhållet vägnät är av fundamental betydelse för industrin: exempelvis så transporterar den svenska skogsindustrin varje år 90 miljoner ton skogsprodukter med lastbil, därtill sker den största delen av persontransporterna i Norrland med egen bil. De tunga biltransporterna i kombination med det bistra vinterklimatet gör att slitaget på vägbanorna i norr blir mycket större än i de flesta andra delarna av vårt land. Men trots det har regeringen valt att lägga mer pengar på landets södra vägnät. Detta är inte rimligt. Vi vill därför att regeringen initialt tar initiativ till en översyn av det norrländska vägnätet för att fastställa vilka finansiella behov som faktiskt föreligger.

Enskilda vägar är en viktig del i vägtransportsystemet

Det enskilda vägnätet med statsbidrag är nästan lika stort som det statliga – 7 500 mil. En miljon människor använder det vägnätet varje dag, och mer än hälften av det utnyttjas för näringslivets transporter.

Det är också viktigt att poängtera att bra och väl underhållna enskilda vägar är lika viktigt som tillgången till drivmedel i Norrland. Då kollektivtrafiken som vi tidigare pekat på inte är tillgänglig i många delar av regionen, måste regeringen ur trafiksäkerhetssynpunkt satsa på bra och säkra vägar. Dessutom är det ytterst viktigt för näringslivet i norra Sverige att de enskilda vägarna är bra, då mycket av godstransporten färdas långa sträckor tvärs genom Norrland. Regeringen måste därför avsätta de pengar som krävs för att gällande förordning avseende drift och underhåll av enskilda vägar skall kunna följas.

Gör Sverige rundare

Stora delar av Norrland är beroende av en väl fungerande flygtrafik: För att norra Sverige skall kunna locka till sig fler företagsetableringar, för att man skall kunna bo där man vill och för att den växande turismnäringen skall kunna fortsätta att växa och utvecklas.

Det förslag om flygskatt som snart kommer att ligga på riksdagens bord är illa genomtänkt, om det genomförs i sin nuvarande form kommer det att bli ett hårt slag för Norrlandsflyget. Biljettpriserna kommer att öka och den positiva konkurrenssituation som vi sett växa fram under de senaste åren kommer att avstanna. Många av de lågprisflygbolag som idag flyger till Norrland kommer att lägga ned sina flyglinjer. Biljettpriserna kommer därmed att skjuta i höjden på nytt. Den föreslagna flygskatten måste därför omformas så att den inte drabbar Norrlandsflyget.

Givetvis är pris och avgångar väsentligt. Men även frågan om kontinuitet är helt avgörande för att de norra delarna av vårt land skall växa och utvecklas. Tyvärr är det inte möjligt att få passagerarunderlaget att räcka till på alla sträckor. För att hela Sverige skall leva finns det därför en bred majoritet i Sveriges riksdag som ställer sig positiv till att staten skall ta ansvar för flygtrafik på vissa av dessa sträckor.

Dessvärre har Rikstrafiken, den myndighet som fått detta uppdrag, alltför många gånger visat att man inte har den kompetens som krävs för att genomföra upphandlingen på ett tillfredsställande sätt. Under det gångna året har orter med upphandlad flygtrafik drabbas av neddragningar av turer, mindre plan och lägre kvalitet genom att tillräckliga krav inte ställts vid upphandlingen, exempelvis vad gäller prestanda på planen. Det återkommande problemet med den nuvarande situationen är att långsiktighet inte uppnås. För att de norra delarna av Sverige skall kunna växa och utvecklas krävs en bättre framförhållning och en långsiktighet i besluten. Den obeslutsamhet och oskicklighet i upphandling som idag förekommer drabbar näringsliv och boende i de delar av landet där väl fungerande flygkommunikationer är helt avgörande för ortens överlevnad. Det är därför angeläget att utreda om upphandlingen av Norrlandstrafiken skall utföras av Rikstrafiken eller genomföras av de berörda kommunerna med samma statliga ekonomiska stöd som idag. En sådan modell skulle ge kommunmedborgarna och de lokala företagen större möjlighet att påverka kvaliteten och kontinuiteten i flyg- och tågtrafiken. Detta gäller givetvis även tågtrafiken.

Lika viktigt som flyget är på sina håll är tåget för många andra orter. Trots att vissa av våra tåglinjer i landet är olönsamma är en väl utbyggd infrastruktur en viktig förutsättning för att skapa möjlighet för tillväxt i hela landet. I stället för att staten, som i dag, genom Rikstrafiken, styr resurser till de olönsamma sträckorna borde all tågtrafik konkurrensutsättas, för att på detta sätt skapa en större flexibilitet. En entreprenör skulle exempelvis då kunna trafikera en olönsam linje, med stöd från staten, och samtidigt trafikera en lönsam linje. På så sätt skulle vi få en ökad konkurrens inom tågtrafiken i hela landet och samtidigt kunna ställa högre krav på de entreprenörer som kommer att trafikera de olönsamma sträckorna. Något som exempelvis hade varit bra sett

Fel! Okänt namn på

ur norrlandssynpunkt där korta avtalstider och ”billiga” upphandlingar har lett till låg kvalitet och bristande kontinuitet på många sträckor.

Bemyndigandesystemet i regionalpolitiken

Erfarenheter visar att regeringens regionala utvecklingspolitik (anslag 33:1) inte fungerar. Bemyndigandesystemet innebär att länsstyrelsen har möjlighet att fatta beslut inom en given ram. De beslut som avses är företagsstöd i form av investeringsstöd eller delfinansiering av projekt. Ett betydande osäkerhetsmoment har uppkommit, eftersom det tänkta sambandet mellan bemyndigandenivå och anslag har brutits och möjligheterna till anslagssparande inte längre finns. Situationen är otillfredsställande. Den kan innebära att ett företag som beviljats stöd för att genomföra en investering i slutändan inte kan få det beslutade beloppet eftersom myndigheten inte har medel inom sitt anslag som möjliggör utbetalning. Konsekvensen av det nuvarande systemet är att myndigheter, av rädsla för att i framtiden inte ha medel för att klara utbetalningar till följd av tidigare beslut, blir mer restriktiva i att bevilja stöd till företagen.

Bemyndigandesystemet medför att en stor andel åtaganden i form av långsiktiga beslut resulterar i ett anslagssparande som sedan dras in. Detta system orsakar stor osäkerhet, fungerar inte och är inte förutsebart.

Besluten innebär att företaget eller projektägaren får medfinansiering med en viss procent av investeringens eller projektets kostnad. Utbetalning sker dock först när investeringen är gjord eller när kostnaden uppkommit i projektet. Det betyder att utbetalning sker efter det att beslutet tagits. I praktiken kan det dröja flera år innan utbetalning sker. Ett projekt pågår normalt upp till tre år. Ofta sker rekvisition av pengar sent i projektet. Dessutom skall 20 procent av de beviljade beloppet vara innestående tills projektet slutredovisats och slutrapport har inkommit. När det gäller investeringsstöd inträffar det också att utbetalningen sker ett eller flera år efter det att beslutet att bevilja stöd tagits. Sammantaget innebär detta att utbetalningarna till projekt sprids över en längre tidsperiod. Det är i varje enskilt ärende omöjligt att veta när pengar kommer att rekvireras.

För utbetalningarna har länsstyrelsen ett anslag som fastställs för ett år i taget. Med hänsyn till att utbetalningarna varken följer beslut i tid eller omfattning innebär det att utbetalningarna ibland är lägre än anslaget och ibland överskrider anslaget. De år när anslaget inte utnyttjas fullt ut uppstår ett anslagssparande som behöver utnyttjas de år när utbetalningarna överskrider anslagsramen.

En myndighet kan alltså, utan att bryta mot reglerna kring bemyndigandet, fatta beslut som inte går att realisera inom anslagsramen. Konstruktionen är sådan att om det sker utbetalningar med anledning av ett fattat beslut utökas bemyndiganderamen med det belopp som utbetalas.

Ett bättre sätt vore att ta bort bemyndigandet i den här typen av fall och i stället besluta om en fast ram för myndighetens beslutsnivå, och därefter låta

Fel! Okänt namn på

myndigheten disponera anslagsöverskottet i form av en reservation för att klara framtida utbetalningar, eller att regeringen säkerställer att myndigheten har möjlighet att infria sina förpliktelser.

Stockholm den 30 september 2005

Anna Grönlund Krantz (fp)

Yvonne Ångström (fp)

Hans Backman (fp)

Solveig Hellquist (fp)