Riksdagens protokoll 1990/91:88

Torsdagen den 28 mars

Kl. 12.00–14.00

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 22 mars.

2 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Propositionerna
1990/91:121 och 138 till socialutskottet
1990/91:144 till bostadsutskottet
1990/91:147 till näringsutskottet
1990/91:152 till socialutskottet
1990/91:156 till skatteutskottet
1990/91:157 till konstitutionsutskottet
1990/91:161 till försvarsutskottet

Skrivelse
1990/91:137 till socialutskottet

3 § Beslut rörande utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 27 mars

Företogs till avgörande finansutskottets betänkanden 1990/91:FiU13 och FiU14, skatteutskottets betänkanden 1990/91:SkU15 och SkU16, kulturutskottets betänkanden 1990/91:KrU15 och KrU16 samt bostadsutskottets betänkande 1990/91:BoU9 (beträffande debatten i dessa ärenden, se prot. 87).

Finansutskottets betänkande FiU13
Mom. 1 (anslaget till finansdepartementet)
Utskottets hemställan bifölls med 274 röster mot 37 för reservation 1 av Gunnar Björk och Ivar Franzén.

Mom. 3 (anslaget till utredningar m.m.)
Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Gunnar Björk och Ivar Franzén – bifölls med acklamation.

Mom. 4 (anslaget till konjunkturinstitutet)

Utskottets hemställan bifölls med 253 röster mot 59 för reservation 3 av Filip Fridolfsson m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Finansutskottets betänkande FiU14

Utskottets hemställan bifölls.

Skatteutskottets betänkande SkU15

Mom. 1 (senareläggning av en ny organisation)

Först biträddes reservation 1 av Görel Thurdin och Rolf Kenneryd med 42 röster mot 35 för reservation 2 av Lars Bäckström och Gösta Lyngå. 238 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 244 röster mot 56 för reservation 1 av Görel Thurdin och Rolf Kenneryd. 16 ledamöter avstod från att rösta.

Ingegerd Wärnersson (s) anmälde att hon i huvudvoteringen avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Mom. 2 (en särskild tullkommission för EG-frågor)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Lars Bäckström och Gösta Lyngå – bifölls med acklamation.

Mom. 3 (regionala och lokala tullverksamheter)

Tullverksamheten i Skåne

Utskottets hemställan bifölls med 255 röster mot 31 för reservation 4 av Gösta Lyngå. 29 ledamöter avstod från att rösta.

Tullverksamheten vid Hån i Värmlands län

Utskottets hemställan bifölls med 262 röster mot 22 för reservation 5 av Lars Bäckström. 30 ledamöter avstod från att rösta.

Tullverksamheten på Gotland

Utskottets hemställan bifölls med 251 röster mot 37 för reservation 6 av Gösta Lyngå. 27 ledamöter avstod från att rösta.

Utskottets hemställan i övrigt

Först biträddes utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till reservation 7 av Lars Bäckström med 33 röster mot 23 för utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till reservation 8 av Gösta Lyngå. 258 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan – som ställdes mot utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till reservation 7 av Lars Bäckström – genom uppresning.

Mom. 4 (tulldatasystemet)

Först biträddes reservation 9 av Bo Lundgren m.fl. med 61 röster mot 18 för reservation 10 av Lars Bäckström. 236 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 237 röster mot 78 för reservation 9 av Bo Lundgren m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 5–9

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 10 (tulltillägg)

Utskottets hemställan bifölls med 216 röster mot 98 för reservation 16 av Bo Lundgren m.fl.

Mom. 11 (tulltillägg i fråga om mervärdeskatt)

Utskottets hemställan bifölls med 183 röster mot 133 för reservation 17 av Bo Lundgren m.fl.

Skatteutskottets betänkande SkU16

Mom. 1 (förenklade förfaranden)

Utskottets hemställan bifölls med 254 röster mot 60 för reservation 1 av Bo Lundgren m.fl.

Mom. 2 (löpande inlämning)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Bo Lundgren m.fl. i motsvarande del – bifölls med acklamation.

Mom. 3–6

Utskottets hemställan bifölls.

Kulturutskottets betänkande KrU15

Mom. 6 (medelsanvisningen till Stöd till kulturtidskrifter)

Utskottets hemställan bifölls med 281 röster mot 35 för reservation 2 av Alexander Chrisopoulos och Kaj Nilsson.

Mom. 12 (översyn av litteraturstödets utformning)

Utskottets hemställan bifölls med 257 röster mot 59 för reservation 9 av Ingrid Sundberg m.fl.

Mom. 16 (fackbokhandelsavtalet)

Utskottets hemställan bifölls med 277 röster mot 39 för reservation 10 av Jan Hyttring och Stina Gustavsson.

Mom. 29 (åtgärder mot rasism och antisemitism i närradion)

Utskottets hemställan bifölls med 257 röster mot 57 för reservation 16 av Lars Ernestam och Margareta Fogelberg. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Kulturutskottets betänkande KrU16

Mom. 2 (tillkännagivande att målen för turistpolitiken ligger fast)

Utskottets hemställan bifölls med 237 röster mot 78 för reservation 1 av Lars Ernestam m.fl.

Mom. 3 (precisering av Sveriges turistråds uppgifter)

Utskottets hemställan bifölls med 282 röster mot 34 för reservation 2 av Alexander Chrisopoulos och Kaj Nilsson.

Mom. 4 (begäran om förslag till Sveriges turistråds framtida organisation och verksamhet)

Utskottets hemställan bifölls med 220 röster mot 96 för reservation 3 av Lars Ernestam m.fl.

Mom. 5 (Sveriges turistråds befattning med det sociala målet för turist- och rekreationspolitiken och med marknadsföring av Sverige som turistland m.m.)

Utskottets hemställan bifölls med 232 röster mot 60 för reservation 4 av Ingrid Sundberg m.fl. 24 ledamöter avstod från att rösta.

Margareta Fogelberg (fp) anmälde att hon avsett att avstå från att rösta men markerats ha röstat ja.

Mom. 9 (medelsanvisningen)

Utskottets hemställan bifölls med 220 röster mot 56 för reservation 10 av Jan Hyttring och Stina Gustavsson. 38 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 11 (stöd till turismen på Gotland)

Utskottets hemställan bifölls med 277 röster mot 34 för reservation 12 av Alexander Chrisopoulos och Kaj Nilsson. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 14 (information om allemansrätten)

Utskottets hemställan bifölls med 267 röster mot 43 för reservation 14 av Jan Hyttring och Stina Gustavsson. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Bostadsutskottets betänkande BoU9

Mom. 1 (ändring av ersättningsreglerna m.m. i expropriationslagen)

Utskottets hemställan bifölls med 255 röster mot 59 för reservation 1 av Knut Billing m.fl.

Mom. 2 (en samlad översyn av ersättningsreglerna i expropriationslagen)

Utskottets hemställan bifölls med 216 röster mot 96 för reservation 2 av Agne Hansson m.fl.

Mom. 4 (översyn av förköpslagen)

Utskottets hemställan bifölls med 268 röster mot 34 för reservation 4 av Jan Strömdahl och Kjell Dahlström. 13 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 5 (tomträttsinstitutet)
Utskottets hemställan bifölls med 220 röster mot 94 för reservation 5 av Agne Hansson m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 12 (större fritidsfastigheter på landsbygden)
Utskottets hemställan bifölls med 209 röster mot 103 för reservation 10 av Knut Billing m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 13 (skärpning av bruksvärdessystemet)
Utskottets hemställan bifölls med 298 röster mot 16 för reservation 11 av Jan Strömdahl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 14 (reformering av bruksvärdessystemet i övrigt)
Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 12 av Agne Hansson m.fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 16 (vad hyran i övrigt får omfatta)
Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 14 av Jan Strömdahl och Kjell Dahlström – bifölls med acklamation.

Mom. 18 (hyresgäststyrt lägenhetsunderhåll)
Utskottets hemställan bifölls med 165 röster mot 150 för reservation 16 av Agne Hansson m.fl.

Mom. 26 (bruksvärdessystem för lokaler)
Utskottets hemställan bifölls med 292 röster mot 17 för reservation 23 av Jan Strömdahl. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Övriga moment
Utskottets hemställan bifölls.

Meddelande om samlad votering

Förste vice talmannen meddelade att trafikutskottets betänkanden TU20 och TU18 samt konstitutionsutskottets betänkande KU23 skulle avgöras i ett sammanhang efter avslutad debatt.

4 § Luftfartsverkets verksamhet under perioden 1991-1993, m.m.

Föredrogs
trafikutskottets betänkande
1990/91:TU20 Luftfartsverkets verksamhet under perioden 1991-1993, m.m.
(prop. 1990/91:100 delvis).

Luftfartsverkets verksamhet under perioden 1991–1993, m.m.

Anf. 1 GÖREL BOHLIN (m):

Fru talman! Vi skall nu behandla trafikutskottets betänkande nr 20, som handlar om luftfartsverkets verksamhet under perioden 1991-1993 och motioner från den allmänna motionstiden.

I budgetpropositionens bilaga 8 formuleras resultat-, pris- och servicemål för verkets verksamhet, verkets investeringar under perioden, viss ersättning för tull- och passkontrollsystemet vid Malmö-Sturups flygplats m.m. Departementschefen kritiserar i budgetpropositionen luftfartsverket för de kostnadsförhöjningar som drabbat investeringarna under gånget år, framför allt beträffande Arlandaterminalen, Inrikes 2. Departementschefen utlovade i budgetpropositionen återkomst till riksdagen efter viss justering av redovisning och investeringsplanering från verkets sida.

Med anledning av den aviserade återkomsten till riksdagen hade vi från den moderata sidan inte synpunkter på investeringsomfattningen eller soliditeten. Emellertid har verket direkt till departementet redogjort för orsakerna till fördyringarna, och då har departementet retirerat i sin kritik. För egen del får jag säga, att det är mycket orättvisst att kritisera verket för en fördyring som till stor del har sina orsaker i kostnadsförhöjningar i Stockholmsområdet. Dem bär regeringen ansvaret för, bl.a. genom de pålagor på näringslivet som Stockholmsområdet fått och som fördyrar över hela fältet, inte minst på byggsidan.

Soliditeten föreslås nu ligga kvar på tidigare fastlagda 45 %, trots att verket vädjat om att få soliditetsmålet sänkt. Vid förra årets behandling av luftfartsverkets mål och riktlinjer föreslog vi från moderat sida att luftfartsverkets framställan om sänkt soliditetsmål skulle bifallas. Vi tycker så i år också. Med ett lägre soliditetskrav ges ökat utrymme för upplåning till investeringar, vilket är i högsta grad motiverat.

Vi står under perioden inför behovet av stora investeringar, samtidigt som, på grund av konjunkturnedgång och hemmagjord kostnadskris i Sverige, en nedgång i luftfarten har skett, vilket medfört lägre inkomster för luftfartsverket. Principen att investeringar bör göras under en lågkonjunktur bör gälla även här.

Trots medvetenheten om de ytterst angelägna investeringsbehov som finns inom luftfartssektorn, tjurar regeringen och vägrar föreslå de lättnader som skulle göra investeringarna möjliga. Det gäller även av verket föreslagna ökade befogenheter att besluta om investeringar och att låna på kapitalmarknaden samt att få göra externa finansieringslösningar.

Följden är att verket måst införa investeringsstopp och skära ned investeringsramen för 1991 med 25 % och att investeringsramen för perioden 1991–1992 har fastställts till totalt 1,2 miljarder i stället för yrkade 4,7 miljarder. Till råga på allt ryktas nu att departementschefen *inte* avser att återkomma i frågan till riksdagen.

Utredningen Flygplats 2000, som föreslog bolagisering av de svenska flygplatserna, har lagts i långbänk genom att kompletterande utredning föreslås göras av luftfartsverket. Det skall bli intressant att se vad den kompletteringen kan ge, men jag befarar att en del av den förankring som den parlamentariska utredningen kunde åstadkomma kan gå förlorad. En bolagise-

ring innebär – det har visats i utredningen – kostnadsminskningar över hela luftfartssektorn. Därför brådskar ett genomförande.

I betänkandet betonas, vilket vi från moderat håll framhåller, vikten av att den tredje banan på Arlanda kommer till. Vi har därför inte i den frågan markerat annan inställning, men hur det skall gå till att klara finansieringen av tredje banan inom angivna ramar, samtidigt som man säger nej till extern finansiering, begriper jag inte. Jag förutsätter att regeringen i nästa budget har ett betydligt generösare förslag till investeringsramar för den då aktuella treårsperioden.

Ett förslag från moderata samlingspartiet om att luftfartsinspektionen skall helt separeras från verket har vunnit gehör hos en majoritet i utskottet. Detta är mycket bra. Inte den minsta misstanke om samröre med eller beroende av luftfartsverket skall kunna finnas vad gäller luftfartsinspektionen som ju också inspekterar luftfartsverkets verksamhet.

Från moderat håll vill vi gå ännu längre och skilja även övriga delar av myndighetskaraktär från de kommersiella verksamheterna. Detta är fullt möjligt och går att praktiskt lösa genom att ombilda de kommersiella delarna till aktiebolag. Sådana konstruktioner finns i de flesta länder. Flygplatsens kommersiella verksamhet mår dessutom bättre av att affärsverksamheten sker under konkurrens, dvs. att det finns även andra parter inom resp. område, t.ex. vad gäller parkeringsuthyrning.

Slutligen vill jag ta upp frågan om behovet av två flygplatser i Stockholmsområdet. Luftfartsverket har i skrivelse till regeringen fastlagt behovet av två trafikflygplatser i Stockholmsområdet och av att Bromma långsiktigt måste vara kvar, att Bromma är ett riksintresse. Saken är ju den att den typ av trafik – lätta plan, ambulansflyg, tidningsflyg, skolflyg, affärsflyg m.m. – som trafikerar Bromma inte kan tas emot på Arlanda. Arlanda är fullt. Trots nedgången i trafiken, som förhoppningsvis är tillfällig, startar och landar ett plan per minut på Arlanda. De lättare planen kräver lika mycket service av trafikledning och servicepersonal som tunga trafikflygplan, samtidigt som de genom att starta och landa långsammare än de stora reguljära planen faktiskt utgör hinder för regulariteten.

Bromma måste vara kvar. Brommas status som riksintresse har också behandlats av länsstyrelsen i Stockholms län, varvid såväl moderater som folkpartister och samtliga tjänstemän inkl. landshövdingen var överens om detta.

Bromma behöver dock rustas upp, men det drar inte så stora kostnader som en ny trafikflygplats skulle komma upp i.

Genom en enkätundersökning hos samtliga hushåll i Brommaområdet vet vi att befolkningen föredrar att behålla flygplatsen med dess lätta trafik framför att få ett nytt stort bostadsområde med åtföljande enorma trafikökning, som inte ens planeringsmässigt har givits någon som helst lösning. Det gäller t.ex. tillfarter som Tranebergsbron, Bergslagsvägen och vägen till Mälaröarna.

Fru talman! Med det anförda yrkar jag bifall till reservationerna 2 och 7 – men står givetvis bakom även övriga reservationer med moderata namn – samt yrkar i övrigt bifall till utskottets hemställan.

Anf. 2 ANDERS CASTBERGER (fp):

Fru talman! Vissa delar av transportsektorn har haft en långsam utveckling de senaste decennierna. Det är i och för sig inte onaturligt. Nya epoker kräver ändrade strukturer, där nytt kommer till och gammalt försvinner. Välståndets historia är tätt sammanflätad med transportsystemens historia. När vi i dag tecknar våra visioner, handlar det om internationalism – med fred, frihet att resa och fritt handelsutbyte. Det handlar om god miljö – rovdrift måste ersättas med förvaltarskapstanke och varsamhet. Det handlar om informationstäthet – kunskapssökande och möjlighet att få del av kunskaper. Vi är på väg in i en ny epok med helt nya krav. Som ett resultat har också delar av transportsektorn haft en mycket positiv och snabb utveckling. Luftfarten är ett bra exempel på det.

När vi nu skall besluta om luftfartsverkets inriktning för flera år framåt, måste vi välja sida – välja mellan att å ena sidan förneka utvecklingen och dess möjligheter, och att å andra sidan bejaka, öppna möjligheten för allt fler människor, öppna för konkurrens och ta ansvar för miljö och säkerhet. När det valet skall träffas, hamnar socialdemokratin i dilemma. Tron på kollektivlösningarna, starka myndigheter och den cementerade byråkratin lever starkt även vid läpparnas bekännelse i valtider till avregleringar. När trafikutskottet föreslår att luftfartsinspektionen skall skiljas från luftfartsverket och inrättas som en särskild myndighet, står socialdemokraterna ensamma med en reservation. Några organisatoriska slutsatser skall minsann inte få dras av dess prat om förnyelse.

Fru talman! Passagerarflygets expansion har ju medfört en klar ökning av den rörelsedrivande verksamheten inom luftfartsverket. Det gäller både rent kommersiella tjänster och obligatorisk serviceverksamhet. Och den socialdemokratiska regeringen har efter mycket om och men kommit till samma slutsats som alternativet i svensk politik hävdat lång tid: Detta kräver faktiskt utveckling och förnyelse av affärsverken. Det kan t.o.m. anas att man i en framtid kommer till samma slutsats som vi andra hävdat lång tid också i ett annat avseende: Dagens regelverk är ofta otidsenliga, och affärsverk som arbetar i konkurrens kan behöva omvandlas till aktiebolag. Frågan om luftfartsverkets organisation har alltså aktualiserats av både regeringen och ett antal motionärer. Fast en socialdemokrat får ju inte gå från ord till handling, förstås. Nej, frågan kan bara övervägas, slår socialdemokraterna fast, och radar upp nio punkter som skall föreställa argument mot utskottets linje.

Men invändningarna präglas av konstgjordhet. Allting fungerar bra i dag, är beskrivningen. Men var är framåtblicken – när bolagiseringen under en kommande regering blir ett faktum, när en ökad luftfart pockar på en än mer skärpt säkerhetsövervakning, när inget tvivel får råda om sammanblandning mellan de kommersiella intressena och en fristående myndighet med inspektionsansvar? Då är socialdemokratins huvudinvändning att *ännu* har inte i statens haverikommissions utredningar något konkret exempel på intressekollision framkommit.

Nej, fru talman, tiden är mogen att bryta upp. Nu är rätt ögonblick att yrka bifall till tillkännagivandet: Skilj luftfartsinspektionen från luftfartsverket och inrätta inspektionen som en särskild myndighet! Vi i folkpartiet libe-

ralerna anser att de grundläggande kraven på flygsäkerhet givetvis måste upprätthållas, och den kompetensprövning som detta innebär bibehållas i minst oförändrad omfattning. Därför bör vi också i ett längre perspektiv kunna sammanföra luftfartsinspektionen med organ i övrigt som arbetar med normer och tillsyn när det gäller säkerhet.

Jag yrkar alltså bifall till utskottets hemställan i mom. 1.

Fru talman! Socialdemokratins förlegade syn och vankelmod mellan den socialistiska ideologin och den – som det visar sig – bristande funktion som denna ideologi leder till, sätter hämsko på en dynamisk utveckling och gör sig också gällande i fråga om hur själva luftfartsverket skall organiseras. De obligatoriska serviceverksamheterna på trafiksidan, som är av myndighetskaraktär, bör finnas i en myndighet. De kommersiella tjänsterna borde marknadsföras och utsättas för fullständig konkurrens på lika villkor och därför bolagiseras. För en socialdemokrat duger det att utreda vidare. För det borgerliga alternativet är *det* ingen utväg.

Jag yrkar bifall till reservation 2.

Fru talman! En naturlig följd av att skilja myndighetsutövandet från den kommersiella verksamheten är att inse att upplåning genom riksgälden för luftfartsverkets del är en onödig och ineffektiv hantering för att tillgodose behov av lånemedel för investeringar. Finansieringsbehov för aktiebolag kan ju tillgodoses på ett helt annat sätt. Men intill dess att socialdemokratin tänkt om i organisationsfrågan borde luftfartsverket ges möjlighet att bilda ett eget finansieringsbolag och ta upp lån till investeringar direkt på kapitalmarknaden på marknadsmässiga villkor. En socialistisk ideologi kan ju inte se någon fördel med att kapitalanskaffning för marknadsinriktade investeringar sker på marknadsmässiga villkor, och därför säger socialdemokraterna nej också här. Men om investeringar åsätts sitt rätta värde och sin rätta kostnad, så kommer de investeringar som efterfrågas att bli utförda och övriga inte att ske. Det är en samhällsekonomiskt effektiv kapitalförvaltning.

Jag yrkar bifall till reservation 9.

När det gäller behovet av två flygplatser i Stockholm instämmer jag i vad som sagts av ledamoten Görel Bohlin, och instämmer givetvis också i yrkandet om bifall till reservation 7.

Fru talman! Avslutningsvis vill jag framhålla att även om folkpartiet liberalerna kan instämma i att anläggande av en flygplats för "Fyrstadsområdet" i första hand är en kommunal angelägenhet, så vill vi, när vi nu behandlar de olika motionsförslagen om stöd för olika flygplatsprojekt, ändå framhålla den betydelse som en kapacitetsstark flygplats för "Fyrstad" kan få för utvecklingen i norra Älvsborg, i Dalsland och norra Bohuslän.

Anf. 3 ELVING ANDERSSON (c):

Fru talman! I motsats till föregående talare skall jag lämna retoriken i dag och bara göra ett par korta kommentarer till det betänkande som vi nu skall behandla.

Jag tror att det är viktigt att framhålla att hela transportsystemet – alla trafikslagen – måste utvecklas på olika sätt för att bli mer miljövänliga. Då är det naturligtvis också viktigt vilka trafikslag det är som man satsar på. Vi menar från centern att till följd av den satsning som nu sker på järnvägarna –

och framför allt om satsningen kan ske i den omfattning som vi önskar, med utbyggnad av snabbtåg osv. – kommer flygets andel av persontransportarbetet att minska framöver, eller i varje fall inte öka i så snabb takt som hittills. Vi har berört detta i ett särskilt yttrande i betänkandet. Det innebär också att vi för vår del är ganska tveksamma till de prognoser som luftfartsverket redovisat över flygutvecklingen framöver.

Både Görel Bohlin och Anders Castberger har berört det förhållandet att vi nu äntligen har fått en majoritet i trafikutskottet för att skilja ut luftfartsinspektionen från luftfartsverket och inrätta den som en särskild myndighet. Det tycker jag är ett bra beslut; det skulle egentligen ha fattats för länge sedan. Det är också viktigt att nu gå vidare och dela upp luftfartsverkets myndighetsuppgifter och de kommersiella verksamheter som verket sysslar med – vilket också de båda föregående talarna har varit inne på.

Låt mig avslutningsvis, fru talman, säga några ord det särskilda stöd som man har haft för flygtrafiken till Gotland, och som nu föreslås bli avskaffat.

På punkt efter punkt blir nu Gotlands situation mer utsatt. När vi förra veckan debatterade och beslutade om de sjöfartspolitiska frågorna, handlade det också mycket om Gotland. Då tog man bl.a. bort stöd till godstrafik från Gotland.

I det här skedet tar man bort stödet till flygtrafiken. Varje del i sig kanske inte verkar vara så allvarlig. Om man ser på den sammantagna bilden, vilket jag tycker att man måste göra, där man plockar en bit här och en där av dessa stöd, blir Gotlands utsatthet större och större. Vi tycker därför att det är viktigt att slå vakt om det här stödet. Vi har tagit upp detta i reservation nr 11, vilken jag nu yrkar bifall till. Naturligtvis står vi även bakom de övriga reservationer som vi har undertecknat, men jag yrkar således endast bifall till reservation 11.

Anf. 4 VIOLA CLAESSON (v):

Fru talman! Anders Castberger gjorde ett litet lustigt syftningsfel i sitt inlägg, som jag ger honom chans att rätta till. Han vände sig till fru talmannen och sade: Fru talman, nu är det dags att bryta upp. Jag tycker inte att vi skall be Ingegerd Troedsson att bryta upp.

1988 års trafikpolitiska beslut innebär att en samhällsekonomisk grundsyn skall styra våra trafikpolitiska riksdagsbeslut. Det gör den inte i majoritens förslag i något avseende. Majoriteten tycks inte se skillnad på en samhällsekonomisk helhetssyn och en företagsekonomisk kalkyl. Det är förkrossande tydligt när det gäller synen på flygtrafiken. Med en samhällsekonomisk grundsyn, som skulle ha varit mera seriös och tagit sig andra uttryck än enbart fraser i olika dokument, skulle flygets expansion ha stoppats och alla större nyinvesteringar ha ifrågasatts av samtliga partier.

Vänsterpartiet har i partimotionen om en ny transportpolitik samt i motionen Satsa på snabbtåget, halvera inrikesflyget, upprepat och utvecklat våra krav på att miljövänliga transportslag skall gynnas på flygets och bilismens bekostnad. Vi menar att det är oansvarigt att bygga vidare på luftfartsverkets orealistiska prognoser. Det är ingen miljöinriktad samhällsekonomisk grundsyn som gör att de borgerliga partierna tillsammans med regeringen vill satsa minst 4,7 miljarder på tre år i ytterligare investeringar i flygplatser.

Hur ser det ut när det gäller flyget och expansionen? Antalet resande med flyg har fördubblats under 1980-talet. År 1989 ökade antalet passagerare inom utrikesflygtrafiken med 13,5 % och inom inrikesflyget med 5 %, medan antalet passagerare inom chartertrafiken minskade med några få procent. Trots flygets alla negativa effekter på miljön och det faktum att den miljövänliga järnvägstrafiken drabbas av hård konkurrens, är regeringen oreserverat positiv till flygets häftiga expansion.

Vänsterpartiet kräver en helt annan utveckling. Ur energisynpunkt är flyget det sämsta tänkbara transportmedlet. Att det dessutom ger upphov till svåra miljöstörningar är vid det här laget bekant för alla. I våra olika motioner, både i år och tidigare, har vi redovisat de allvarliga konsekvenser av flygtrafiken som helt står i strid med t.ex. kravet på en hållbar utveckling. Vi anser att ytterligare miljardinvesteringar vid Arlanda, Landvetter m.fl. flygplatser som grundas på luftfartsverkets expansionsplaner är oförsvarliga med hänvisning till flygets konsekvenser. Inga nya trafikflygplatser skall enligt vår uppfattning få byggas i Syd- och Mellansverige om det planeras för att underlätta ett ökat trafikutbud. Flyg på kortare sträckor än 400 km samt på sträckor där snabbtåg finns som alternativ måste begränsas kraftigt.

Det är ett ovillkorligt faktum att vi, om vi inte gör något åt flygets expansion och tillåter järnvägen att växa på flygets bekostnad, har begått en stor dumhet i miljöovänlig riktning för framtiden.

Vänsterpartiet har ställt sig bakom majoritetens krav på att en luftfartsinspektion skall inrättas som en särskild myndighet. Andra har argumenterat för och sagt att det är viktigt att denna organisation skiljs från kommersiella intressen.

I en reservation tillsammans med centern har vi pläderat för att flygtrafiken till Gotland måste behandlas på ett särskilt sätt med tanke på de problem som finns där.

Fru talman! Vänsterpartiet ställer sig naturligtvis bakom samtliga reservationer i betänkandet som vi har undertecknat. Jag yrkar särskilt bifall till reservationerna nr 3, 4 och 5.

Anf. 5 ANDERS CASTBERGER (fp) replik:

Fru talman! Jag vill ta tillfället i akt att påtala att även om jag inte höll mig till manus, så som ledamoten Viola Claesson möjligen uppfattade det hela, var min avsikt självfallet inte att på något sätt be fru talmannen att bryta upp från sin stol. Min avsikt var att rikta en uppmaning till oss att bryta upp från det invanda socialistiska tänkandet och gå från ord till handling när det gäller att omforma statsverksamhetens organisation på ett sådant sätt att denna utveckling underlättas.

Anf. 6 ROY OTTOSSON (mp):

Fru talman! Detta betänkande handlar om budgeten med inriktning på luftfart. Man kan konstatera att den exempellösa ökningen av flygtrafiken som har skett under senare år har dämpats och nu minskar. Flyget har nämligen fått ökad konkurrens från snabbtåg, och kostnaderna har börjat komma i kapp flyget. Man har litet grand börjat lägga miljöskatter på flyg. Flyget är dock fortfarande befriat från energiskatt, som alla andra trafikslag får be-

tala. Flyget är dessutom fortfarande gynnat med kommunala och t.o.m. statliga bidrag. Kostnaderna har dock börjat komma i kapp, och då minskar flygtrafiken.

Detta är inte konstigt. Flyget är nämligen det mest energislösande trafikslaget. Det betyder också att det är det trafikslag som släpper ut mest koldioxid, som bidrar till växthuseffekten och som släpper ut mycket kväveoxider, kolväten och annat. Det är naturligtvis orimligt att satsa på en mycket kraftig expansion av en sådan verksamhet under längre tid.

Det är därför märkligt att prognoserna för transportrådet och luftfartsverket pekar rakt uppåt. Det påminner om energiprognoserna under 70-talet, då man gång på gång räknade med en kraftigt ökad energiförbrukning. Så blev inte fallet. Vi fick tvärtom uppleva att sambandet mellan ökad välfärd och energianvändning bröts. Sannolikt kommer vi att gå mot en sådan utveckling även när det gäller transporterna. Sambandet mellan transportökningen och det ökade välbefinnandet kommer kanske att brytas inom en inte alltför avlägsen framtid.

Skälet är mycket enkelt. Det blir för trångt. Miljökostnaderna blir för höga. En orimlig situation uppstår. Från miljöpartiet de gröna anser vi att flyget, i synnerhet inrikesflyget, bör kunna minskas successivt och i huvudsak ersättas med utvecklade snabbtåg.

Det innebär att sådana projekt som en tredje landningsbana på Arlanda och flygplatser runt om i landet inte behöver genomföras. Frånvaron av den tredje banan på Arlanda har faktiskt bidragit till att man har bytt ut flygplansflottan snabbare till mera energieffektiva, miljövänliga flygplan med större kapacitet per avgångar. Därigenom har trängseln på Arlanda minskat. Flygbolagen har i dag inte särskilt svårt att få landningstider när de så önskar. Den trängsel som det har talats om här är således på väg att försvinna.

Vi stöder också förslaget att luftfartsinspektionen skall skiljas från luftfartsverket. Som flera talare tidigare har sagt, hänger det ihop med att det inte får råda något tvivel om att säkerhetsaspekterna bevakas på ett neutralt sätt.

Jag står naturligtvis bakom alla de reservationer som miljöpartiet har undertecknat, men jag vill särskilt yrka bifall till reservationerna nr 3, 5 och 10.

Anf. 7 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Fru talman! Jag vill göra en kommentar till Roy Ottossons påstående om lättnader i trängseln på Arlanda. Lättnaderna på Arlanda beror på nedgången i luftfartstrafiken. Den beror i sin tur på dels Gulfkriget, dels konjunkturnedgången. Det är således högst sannolikt och t.o.m. önskvärt enligt min uppfattning att det återigen blir en uppgång i luftfartstrafiken. I annat fall får vi bekymmer med flygbolagen.

Anf. 8 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! Betyder det att Görel Bohlin inte har uppfattat att man byter ut flygplanen? Fokkerplan byts ut mot en ny typ av Boeing, som rymmer flera passagerare och orsakar mindre utsläpp. Man har färre avgångar på ett antal linjer och fyller därigenom planen bättre. Detta leder naturligtvis till att trängseln blir mindre. Har Görel Bohlin missat det faktum att flygbola-

gen har besökt trafikutskottet och informerat om att det inte är några större svårigheter att få s.k. slots på Arlanda på attraktiva tider?

Anf. 9 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Fru talman! Till en del är det så som Roy Ottosson beskriver, men till en annan del – och den är ganska väsentlig – beror det på nedgångar i konjunkturen. Det kommer att fyllas upp igen ganska snabbt.

Anf. 10 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! Görel Bohlin försöker bortförklara det faktum att vi har fått en dämpning i flygtrafiken. Då är det också onödigt att satsa på stora utbyggnader av Arlanda. Det är lika med att kasta pengarna i sjön. Det är bättre att utveckla de miljövänliga och energisnåla transportslagen i stället och skynda på snabbtågsutbyggnaden i vårt land. Det skulle förbättra transporterna och göra att vi får ut mera för pengarna.

Anf. 11 YNGVE WERNERSSON (s):

Fru talman! Jag vill inledningsvis dementera alla eventuella spekulationer om att det finns något samband mellan att luftfarten behandlas före påskledigheten och de aktiviteter som har med Blåkulla att göra.

Skämt å sido, vi har ett ansvar för trafikförsörjningen i hela landet och skall ge medborgarna ett bra trafikutbud. I det sammanhanget har flygtrafiken stor betydelse, inte minst för glesbygden.

En tillfredsställande trafikförsörjning med god nationell täckning och en rimlig balans i standard och priser måste vara målet för våra beslut.

Jag läste förra årets debatt, som jag tycker var onödigt lång med många repliker och upprepningar av argument. Ställningarna verkar vara ganska låsta från de två ytterligheterna om förbud och begränsningar till full frihet och ökning av flygtrafiken. Jag ser inget skäl till att återupprepa väl kända argument.

Vi socialdemokrater har nog hamnat ganska rätt i våra ställningstaganden med en kontrollerad prövning ur trafik- och miljösynpunkter.

I det betänkande som vi nu behandlar framgår klart de olika politiska ställningstagandena. Jag skall med hänsyn till den förestående påsken bara lämna några korta kommentarer.

I reservation nr 1 anser vi socialdemokrater att vi nu inte är beredda att begära att luftfartsinspektionen skall avskiljas från luftfartsverket. Det finns många punkter att beakta före ett ställningstagande. Vi skall också undvika att skapa flera myndigheter.

Frågan kan hänskjutas till den pågående översynen av affärsverken inom kommunikationsdepartementets område.

Enligt propositionen pågår en översyn av frågan om en bolagisering av luftfartsverket. Syftet är att försöka åstadkomma en större jämförbarhet mellan verk och aktiebolag.

När det gäller förslaget om en minskning av luftfarten vill jag påminna om att vi i 1988 års trafikpolitiska beslut tog ställning till frågan om fördelningen av trafiken. Detta beslut gäller fortfarande. Här kan också nämnas de positiva satsningarna på snabbtågsutbyggnaden.

Alla förslag om utbyggnader av nya flygplatser skall prövas av koncessionsnämnden ur trafik- och miljösynpunkt.

Frågan om den tredje banan på Arlanda prövas i dag av koncessionsnämnden. Detta är en viktig fråga när det gäller att trygga regionalflyget, och det är kanske också en förutsättning för en spårutbyggnad till Arlanda, vilken skulle minska buss- och biltrafiken.

I frågan om flygplatser i Stockholmsregionen förekommer förhandlingar mellan företrädare för staden och staten. Dessa förhandlingar är ännu inte slutförda.

I en reservation tas frågan om en ny flygplats i Östergötland upp. Jag vill här bara göra den kommentaren att förslag om nya flygplatser prövas enligt luftfarts- och miljölagstiftningen. Det vore också felaktigt om riksdagen skulle förbjuda en planering.

I fråga om finansieringen anser vi att det inte föreligger något behov av ett uttalande från riksdagen om upplåningsmöjligheterna.

När det gäller Gotlandstrafiken vill jag säga att de lågprisavgångar som tillkommit på senare år minskar betydelsen av denna rabatt. Det kan också nämnas att länsstyrelsen har möjligheter att ge stöd till denna trafik.

Fru talman! Avslutningsvis yrkar jag bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande nr 20 med de ändringar som föreslås i reservation nr 1, till vilken jag också yrkar bifall.

Jag vill också passa på att önska fru talmannen och övriga kolleger en trevlig påsk.

Anf. 12 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! Yngve Wernersson talade om förbud och begränsningar. För tydlighetens skull vill jag tala om att vi från miljöpartiets sida inte har föreslagit några förbud och begränsningar. Däremot har vi föreslagit att luftfarten skall beskattas på samma sätt som andra trafikslag. Det skall vara samma grad av energibeskattning och miljöbeskattning. Vi har också föreslagit att de subventioner som utgår skall avskaffas. Detta skulle leda till att luftfarten blev mindre intressant, speciellt på de inrikessträckor där man lika gärna kan ta tåget. Tycker inte Yngve Wernersson att det vore en bra politik? Det skulle förbättra konkurrensneutraliteten mellan trafikslagen.

Varför skall man bygga ut flygplatser i onödan? Är det ändå inte så att riksdagen ytterst har ansvaret för luftfartsverkets verksamhet? Då är det väl också riktigt att vi här ifrån riksdagen styr den verksamhet som verket skall bedriva. Om verket vill bygga ut ett antal flygplatser och vi anser det vara helt onödigt och att det skulle leda till ökade miljöproblem, är det naturligtvis rimligt att riksdagen säger ifrån att denna inriktning är felaktig. Det innebär inte ett förbud utan en styrning, som det är vår uppgift att ta ansvar för.

Anf. 13 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Fru talman! När det gäller yrkandet om att avskilja den kommersiella verksamheten från verket i övrigt tar jag för givet att översynen av affärsverken kommer fram till att det måste bli ett sådant avskiljande. Det skulle alla vinna på, inte minst konsumenterna. Däremot är det alldeles nödvändigt att

avskiljandet av luftfartsinspektionen från verket i övrigt sker omedelbart. Det borde ha skett för länge sedan.

Ingen av de punkter som socialdemokraterna har räknat upp innehåller argument för att behålla status quo. En del av argumenten är t.o.m. felaktiga. Det finns en lojalitetskonflikt inbyggd i det system som vi för närvarande har. Det är dags att ändra på detta omedelbart och avskilja luftfartsinspektionen.

Anf. 14 ANDERS CASTBERGER (fp) replik:

Fru talman! Wernersson antyder att det inte är så viktigt med en debatt i denna fråga. Jag hävdar motsatsen.

En talare i debatten påstod att jag skulle ha använt mig av retorik. Men det måste kanske till retorik när Wernersson menar att ytterligheterna reglering och frihet som motpoler är någonting som andra partier har grupperat sig kring och att socialdemokratin där har hamnat rätt. Men var har socialdemokratin egentligen hamnat? Om regleringsivrare och utredare har rätt är svaret i själva verket att socialdemokratin har hamnat fel. Ni har nämligen hamnat långt från avreglering och frihet.

Dessutom är Wernerssons försvar minst sagt ihåligt när han säger att allt skall förbli vid det gamla när det gäller luftfartsinspektionens organisatoriska ställning. I den socialdemokratiska reservationen radas det upp argument för att allting fungerar så bra i dag. Men nu måste vi äntligen blicka framåt, Wernersson. När huvudinvändningen mot majoritetsförslaget är att inga intressekonflikter ännu har påvisats i statens haverikommissions rapport, måste frågan bli: Vad händer den dag då statens haverikommission påtalar att så är fallet? Vad säger Wernersson den dag när det redan är för sent? Varför kan inte Wernersson se framåt? Allt skall enligt det socialdemokratiska sättet att se hänskjutas till den eviga utredningskvarnen.

Wernersson påstod dessutom att socialdemokratin nog hade hamnat rätt i frågan om miljön. Detta är också helt felaktigt. Vi i folkpartiet liberalerna har förordat en miljöavgift för flyget. I stället införde socialdemokraterna en miljöskatt. Detta blev mycket riktigt bara ytterligare en intäktskälla för statskassan. Vi kritiserar denna miljöskatt när det gäller både styreffekten för att uppnå miljövänligare maskiner och nivåerna på skatten.

Anf. 15 YNGVE WERNERSSON (s) replik:

Fru talman! Som en replik till Görel Bohlin när det gäller frågan om luftfartsinspektionen vill jag citera vad Görel Bohlin sade i förra årets debatt: "Luftfartsinspektionen bevakar flygsäkerheten i Sverige, och den är betydligt effektivare än på många håll i världen."

Anf. 16 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Fru talman! Att luftfartsinspektionen är effektiv hindrar inte att den bör åtskiljas från luftfartsverket. Inspektionen skall inspektera och kontrollera även luftfartsverkets verksamhet. Man kan inte vara en del av någonting som man också skall ha kontroll över.

Anf. 17 GUNHILD BOLANDER (c):

Fru talman! I dag har vi ett nytt exempel på regeringens styvmoderliga behandling av Gotland. Vid förra veckans onsdagsplenum var transportstödet till färjetrafiken föremål för riksdagens beslut. Jag ställde då frågan: Vad vill regeringen med Gotland? Det finns anledning att ställa den frågan på nytt i dag när vi har trafikutskottets betänkande nr 20 i vår hand. I detta betänkande ställer utskottets majoritet på nytt upp för regeringen.

I budgetpropositionen föreslår regeringen att anslaget på 14,5 milj.kr. till ersättning för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland skall slopas. Detta sker utan annat skäl än att man vill åstadkomma en åtstramning av statens utgifter.

Det finns anledning att återigen, som jag gjort vid tidigare tillfällen, påtala den fullständiga okänslighet som råder när det gäller att se vilka alla konsekvenserna blir för en landsända som Gotland när ett riksdagsår har passerat. Förutom den oerhört stora biljettprishöjning som man tillåtit träda i kraft för färjetrafiken, 37 % sedan förra sommaren, beslöt riksdagsmajoriteten förra onsdagen att slopa det fraktstöd om 6 milj.kr. som hittills utgått för frakten på färjorna.

I debatten förra onsdagen fick vi veta att regeringen förberedde ett förslag om rabatter för exempelvis barnfamiljer. Utskottets ordförande, Birger Rosqvist, sade då:

"Vi har i utskottet inte velat gå in och röra i prislistor. Men efter kontakter med kommunikationsdepartementet kan jag här i dag säga att jag nu har fått en ganska klar indikation på att man nu skall kunna presentera ett förslag som innebär att man kommer att införa vissa rabatter för att minska de höga kostnaderna, framför allt för familjer med barn. Jag väntar mig att under de närmaste dagarna få mera exakt besked om vad detta innebär. Barn under 16 år som reser i sällskap med föräldrar skulle exempelvis åka fritt. Det skulle även bli vissa rabatter på hytter och annat."

Också min länskollega Ulla Pettersson trodde i förra veckan på sin kommunikationsminister och förväntade sig ett rabattsystem i sinnevärlden med det allra snaraste. Detta löfte, eller om det var en målsättning, räckte till i måndags då Gotlandslinjens direktör vid ett sammanträde med länsstyrelsen i Visby meddelade att det inte blir några pengar från regeringen till rabatter. Möjligen kan rederiet åstadkomma något ändå av egen kraft.

Nu står alltså riksdagen inför att fatta ett nytt negativt beslut för Gotland. Det gäller 14,5 miljoner till flygtrafiken.

Stödet till flyget har sedan budgetåret 1981/82 givits en utformning som syftar till att säkerställa en tillfredsställande flygtrafikförsörjning och inte i första hand att möjliggöra vissa rabatter, såsom det här sägs. För Gotlands län, där det endast finns två alternativ för interregionala förbindelser – färja och flyg – har flyget en ovanligt stor betydelse. Det är vårt snabbtåg, om ni så vill. Detta avspeglas också i den stora andelen "privatresenärer". Dagliga flygförbindelser finns mellan Visby och Arlanda samt mellan Visby och Norrköping resp. Kalmar. Under större delen av året förekommer på lördagar ingen färjetrafik på Oskarshamn. De 14,5 miljonerna fördelas i en fast och en rörlig del för en fortsatt flygtrafik på Kalmar och därmed en daglig förbindelse för persontransporter till södra Sverige. Därför är stödet så vik-

tigt och egentligen av avgörande betydelse för att säkerställa denna flygtrafik.

I propositionen och i betänkandet påtalas länsstyrelsens möjlighet – och det har framförts även här från talarstolen – att med medel från anslaget för regionala utvecklingsinsatser stödja utvecklingsprojekt även inom transportområdet. Hela detta anslag är 17 milj.kr., och det skall jämföras med de 20,5 milj.kr. som riksdagen med besluten: förra veckan och i dag tar ifrån oss.

Riksdagen kommer senare i vår att anslå 100 miljarder till vägar, järnvägar och kollektivtrafik i övriga Sverige för en tioårsperiod. Men inte en krona av dessa pengar går till flyg- eller färjetrafik till och från Gotland, i varje fall inte med den majoritet som finns i riksdagen i dag.

Min uppmaning till riksdagens ledamöter i dag är att någon gång se till helheten för en region som Gotland. Om jag påminner om uteblivet stödområde, jordbrukets omställning, turist- och persontrafikmoms, nedläggningshot över Roma sockerbruk och neddragning av stödet till kommunikationerna, så har ni bilden av Gotland något uppdaterad.

Om vi stöder reservation 11, räddar vi i alla fall flyget på Kalmar. Jag yrkar bifall till reservation nr 11.

Anf. 18 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Fru talman! Gunhild Bolander citerade ett inlägg om Gotlandstrafiken som jag gjorde i förra veckan. Jag vill bara deklarera att det jag sade i förra veckan gäller i dag också. Jag står alltså för vad jag sade förra veckan.

Anf. 19 GUNHILD BOLANDER (c) replik:

Fru talman! Då är det i så fall dubbla budskap som gäller. Enligt rederiet, som i sin verksamhet har att hantera dessa pengar från regeringen, sade direktören vid länsstyrelsens sammanträde i måndags att det inte blir några pengar från regeringen till rabatter i sommar, utan att detta i så fall får klaras inom rederiets egen budget.

Anf. 20 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Fru talman! Jag har sagt att det förbereds åtgärder för att få till stånd rabatter av den omfattning och inom de sektorer som Gunhild Bolander tidigare nämnde. Jag återupprepar att detta gäller även i dag.

Anf. 21 STINA ELIASSON (c):

Fru talman! Jag står här med risk för att stämplas som en hemsk påskkäring, som dels förlänger debatten, dels kommer att ryta emot ett förslag i det betänkande vi nu behandlar. Jag får alltså ta den risken.

Förslaget handlar om Svegs flygplats. När Jämtlands län överfördes till Umeå sjukvårdsregion uttalade staten att den skulle ha ett särskilt ansvar för att verksamheten på Svegs flygplats i fortsättningen skulle kunna drivas på ett acceptabelt sätt. Men det är liksom ett mönster som man följer och som innebär att statsmakterna ger bidrag ett eller annat år – i det här fallet var det fråga om tre år – men att kostnaderna sedan övervältras på kommuner och landsting.

Det nya, och det som är besvärligt för oss, är att bidraget om 600 000 kr.

per år till själva flygverksamheten försvinner. Man får då statligt bidrag till själva flygplatsen men inte till flygverksamheten. Vad gör man med en flygplats – en perfekt sådan – om man inte har råd att bedriva flygverksamhet? Om järnvägstrafiken mellan detta område och Umeå hade fungerat, så hade det varit bra. Men så är icke fallet.

Jag yrkar bifall till motion 237 av de socialdemokratiska ledamöterna från Jämtlands län och motion 709, som jag själv står för.

Det är väl inte tänkbart att man nu skulle ändra sig i fråga om Svegs flygplats. Men låt mig då påminna om att vi ledamöter från Jämtland och Härjedalen tänker återkomma med förnyad styrka.

Anf. 22 ULLA PETTERSSON (s):

Fru talman! Jag har inte för avsikt att dra i gång en lång ny diskussion om Gotlandstrafiken. Efter den diskussion som har varit skall jag bara göra två påpekanden.

För det första vill jag säga att allt inte är elände på Gotland. Det får inte kammaren tro. Det finns fortfarande mycket positivt och glädjande i den landsändan, och det går alldeles utmärkt att resa till Gotland i sommar och ha en bra semester där. Det vill jag betona.

För det andra vill jag bestämt protestera mot den neddragning av flygstödet som föreslås i det betänkande som nu behandlas. Skälen som talar emot en sådan neddragning har, tror jag, med all önskvärd tydlighet framställts inför kammaren tämligen nyligen. Jag tänker på de debatter vi har haft om trafiken.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beträffande beslutet, se nedanstående beslut om uppskjuten votering.)

Beslut om uppskjuten votering

På förslag av förste vice talmannen medgav kammaren att det nu slutdebatterade ärendet, trafikutskottets betänkande TU20, samt de på föredragningslistan återstående ärendena skulle företas till avgörande vid kammarens arbetsplenum onsdagen den 10 april.

Meddelande om remissdebatt den 8 april m.m.

Anf. 23 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Innan vi går över till trafikutskottets betänkande 18 vill jag lämna ett par meddelanden.

Det gäller först remissdebatten måndagen den 8 april kl. 12.00 före interpellationssvaren, då miljöpartiet har anmält att Kjell Dahlström önskar ordet vid hänvisning till utskott av proposition 158 Ett avtal mellan Sverige och Danmark om en fast förbindelse över Öresund.

Vidare får jag meddela att med ändring av vad som tidigare har aviserats

företas vid arbetsplenum torsdagen den 25 april inga voteringar efter kl. 18.00.

5 § Transportrådet

Föredrogs
trafikutskottets betänkande
1990/91:TU18 Transportrådet (prop. 1990/91:100 delvis).

Anf. 24 HUGO ANDERSSON (c):

Fru talman! Från centern har vi i princip ingenting att invända mot detta betänkande. Vi föreslog redan för ett år sedan att transportrådet skulle upphöra som myndighet, och nu har vi fått gehör för det kravet i ett förslag från regeringen som också utskottet står bakom.

Vi har ändå på två punkter anmält avvikande mening. Det gäller först den möjlighet till besparing som vi ser i detta sammanhang men som inte fullt ut har tagits till vara. Enligt vår uppfattning borde man ha kunnat halvera antalet tjänster på transportrådet i dag och därmed till andra myndigheter ha fört över 29 tjänster i stället för 44. På det viset hade vi kunnat spara ytterligare 5 miljoner utöver vad som föreslås i regeringens proposition.

Detta ligger också väl i linje med andra uttalanden från regeringen om en allmän rationalisering i statsförvaltningen. Det hade varit ett bra tillfälle att här ta till vara denna möjlighet till rationalisering.

Dessutom är det så att de flesta av dessa tjänster förs till stora myndigheter och organisationer. Det borde naturligtvis ha funnits en möjlighet att rationalisera verksamheten och höja produktiviteten genom att enbart ta över arbetsuppgifterna och inte skapa nya tjänster. Centerns ledamöter i utskottet har till detta avsnitt av betänkandet fogat en reservation.

Den andra punkten som vi har reserverat oss emot handlar om möjligheten till ett parlamentariskt inflytande över dessa frågor. Transportrådets styrelse har haft en parlamentarisk sammansättning, och genom en sådan har vi naturligtvis haft ett bättre inflytande än vad vi nu kommer att få. Vissa av ärendena förs nämligen till myndigheter som saknar parlamentariskt inflytande och parlamentarisk insyn. Vi har alltså reserverat oss även mot detta.

Vi står naturligtvis bakom de bägge reservationerna, men jag kommer inte här att yrka bifall till dem, utan jag vill endast anmäla att vi står bakom dem.

Anf. 25 VIOLA CLAESSON (v):

Fru talman! Efter många års hård kritik skall transportrådet avvecklas. Regeringen har tydligen tagit intryck. Men kommunikationsministern påstår ändå att "transportrådet på ett förtjänstfullt sätt medverkat i det trafikpolitiska utvecklingsarbetet och aktivt bidragit till en på samhällsekonomiska grunder förbättrad trafikförsörjning". Vänsterpartiet delar inte den uppfattningen. Det är också därför vi krävt att transportrådet skall avskaffas, och det är därför den framtida organisationen är så viktig.

Till dem som vill dra ett försoningens skimmer över transportrådets märkliga insatser vill jag påminna om några av dem. Transportrådet har för många

varit känt som busstrafikens propagandist på järnvägsnätets bekostnad. Transportrådets, eller snarare dess chefs, förhandlingsomgångar med SLTF, kommuner och länsmyndigheter har sällan eller aldrig handlat om utveckling av järnvägstrafiken. Transportrådet har med rätta också kritiserats för att nonchalera handikapporganisationernas viktiga krav på kollektivtrafiken.

Transportrådet gjorde ett av förra årtiondets fräckaste utspel genom att föreslå att Sverige skulle införa ett internationellt sjöfartsregister i stil med Norges beryktade register. Många har undrat vad transportrådets styrelse har gjort för att förhindra eller korrigera rådets chef Claes-Erik Norrbom i alla hans bedrifter. Den ende som blev känd som styrelseledamot var Volvodirektören Rune Svensson, när han uttalade att några träd på västkusten gott kunde offras för ScanLink-vägens skull. Men det var trots allt en utmaning mot miljöopinionen, som avslöjade ansvarslösheten hos en av transportrådets styrelseledamöter.

Inför dem som eventuellt inte hunnit läsa Jan Du Rietz bok Den totala urspårningen – en studie i tågnedläggningar och demokrati, som kom ut för några år sedan – vill jag varmt rekommendera boken. Den visar på konkreta fall i maktspelet kring tågtrafiken och inte minst transportrådets roll i spelet under ett helt decennium. I ett läge där en mycket stark och miljömedveten opinion kräver just en trafikpolitisk utveckling, känns det märkligt att läsa om kommunikationsministerns positiva bedömningar av transportrådet. Det är bra att trafikutskottet balanserar eftermälet något genom det försynta påpekandet att "transportrådets verksamhet under den dryga tioårsperiod som rådet verkat inte har varit oomstridd".

För att verkligen kunna utveckla hållbara transportlösningar och göra samhällsekonomiskt vettiga och miljömässiga investeringar behövs det mer än det som regeringen och utskottsmajoriteten nöjer sig med. Det handlar nu om vad som skall komma efter transportrådet, vad som skall ske i dess efterföljd. Miljöpartiets motion om ett statligt verk för transporthushållning är ett bra förslag, som återfinns även i vår gemensamma reservation nr 1 om utvecklad trafikplanering.

Fru talman! Jag yrkar alltså bifall till denna reservation.

Anf. 26 ROY OTTOSSON (mp):

Fru talman! Jag kan instämma i uttalandena om att det är bra att transportrådet avskaffas. Det är någonting vi i miljöpartiet har motionerat om sedan vi kom in i den här församlingen. Skälet är ju enkelt: Transportrådet har varit ett instrument för nedläggning av järnvägstrafik i landet. Rådet har haft en mycket underlig roll och stått för många turer i trafikpolitiken. Vi kommer ihåg Gotlandstrafiken, vi kommer ihåg debatten om inlandsbanan, osv. Det är skönt att bli av med det.

Miljöpartiet menar att det finns ett behov av att samordna trafiken på ett bättre sätt, och det gäller framför allt de stora trafikinvesteringarna. Den nuvarande uppdelningen på olika trafikverk har i och för sig många fördelar men också den nackdelen att man så att säga gör dubbelt arbete på många håll. Mycket av det strategiska trafikplaneringsarbetet görs i dag i själva verket inom vägverket, och det blir då förstås en mycket stark "vägverksinrikt-

ning" på det, vilket är till nackdel för konkurrenterna banverket, sjöfartsverket, osv.

Vi tycker därför att det skulle vara vettigt att i Sverige ha ett verk för transporthushållning. Det behöver inte vara stort. Det skall ägna sig åt samordning och planering, men det skall inte fördela pengar. Det skall göra just det som vi alltmer saknar, nämligen att miljöanpassa trafiken. Vi vet om att trafiken i dag är en av de största miljöbovarna, och skall man lyckas med att klara av det problemet krävs en helt annan samordning av alla trafikslag än vad vi hittills har sett i det här landet.

Vi tar upp detta i reservation 1, och vi påpekar också där att detta innebär möjligheter att dra ner en hel del på verksamheten, framför allt inom vägverket men även i viss mån inom banverket. Man skulle också kunna slå ihop de två verken inom ramen för det nya "transporthushållningsverket". På det sättet skulle man kunna minska byråkratin och effektivisera verksamheten. Men vi får på längre sikt se om detta är möjligt att uppnå.

Med detta, fru talman, vill jag yrka bifall till reservation 1.

Anf. 27 OLLE ÖSTRAND (s):

Fru talman! Sedan 1984 har jag en gång varje år stått i den här talarstolen och försvarat transportrådets verksamhet i anledning av reservationer med krav på att transportrådet skall avvecklas. I dag står jag här och skall yrka bifall till hemställan i ett betänkande om att transportrådet skall avvecklas. Man kan med andra ord säga att cirkeln nu är sluten.

Många hårda angrepp har från visst håll riktats mot transportrådet och framför allt mot dess generaldirektör i de debatter vi har haft om transportrådets roll. Och Viola Claesson kunde inte hålla sig i dag heller. Låt mig därför, fru talman, en sista gång slå fast att transportrådets personal med dess erkänt duktige generaldirektör i spetsen på ett mycket lojalt och förtjänstfullt sätt skött de arbetsuppgifter som regering och riksdag har ålagt dem. Trots att transportrådet nu skall avvecklas har det under sin existens fyllt en mycket viktig uppgift i samhället. Att vi under årens lopp lagt mycket kontroversiella arbetsuppgifter på transportrådet skall vi inte lasta transportrådet och dess personal för. I stället skall vi skicka dem en tacksamhetens tanke för att de så lojalt har ställt upp på de arbetsuppgifter de har förelagts.

Från denna talarstol kan vi rikta hårda angrepp mot varandra som politiker. Som politiker kan man då gå upp och försvara sig. Men vi skall aldrig utnyttja den här platsen till angrepp på lojala tjänstemän som inte kan försvara sig. Detta kallar jag för ett slag under bältet.

Transportrådet har under årens lopp på ett mycket förtjänstfullt sätt medverkat i det trafikpolitiska utvecklingsarbetet och aktivt bidragit till en bättre trafikförsörjning. Transportrådets insatser med att ta fram planerings- och beslutsunderlag, att genomföra olika förhandlingsfrågor och hantera de tillsynsuppgifter man haft har varit mycket betydelsefulla och gjorts på ett mycket effektivt sätt.

Att nu transportrådet avvecklas beror på en rad trafikpolitiska beslut som fattats under senare år och som givetvis har förändrat transportrådets roll, kanske främst inom trafikplaneringen. Men vi har också krav på bantning och rationalisering av den centrala administrationen över huvud taget. Det

berör inte bara transportrådet, utan även en rad andra verk och myndigheter.

Utrymmet för politisk styrning från regering och riksdag över centrala trafikpolitiska frågor råder det nu en bred enighet om. I propositionen om näringspolitik för ökad tillväxt presenteras ytterligare förslag om hur investeringsplaneringen kan utvecklas. Därför förs nu övergripande trafikpolitiska frågor och utvärderingar samt analyser av prognoser och samhällsekonomiska bedömningar över till kommunikationsdepartementet.

Arbetet med trafikprognoser förs över till VTI. Jag vill poängtera att det nu är viktigt att VTI lever upp till det ansvar man får. Tillfredsställande trafikprognoser har avgörande betydelse för en samhällsekonomiskt riktig trafikplanering.

Med vad jag nu anfört om en ökad politisk styrning av den centrala trafikplaneringen vill jag yrka avslag på reservationerna till detta betänkande.

Det är på en punkt vi inte är överens med propositionen. Propositionen föreslår att till VTI överförs ansvaret för beredskapsfunktionen transporter inom den civila delen av totalförsvaret samt uppgiften drivmedelsransonering inom delfunktionen bränslen och drivmedel. Där har vi en annan uppfattning. Vi föreslår att transportrådets uppgifter med beredskapsplaneringen inom funktionen Transporter överförs till överstyrelsen för civil beredskap, och att ansvaret för drivmedelsförsörjningen inom delfunktionen bränslen och drivmedel övergår till statens energiverk. Detta är vi fullständigt överens om med näringsutskottet som haft frågan för yttrande.

Med detta, fru talman, vill jag yrka bifall till utskottets hemställan i dess helhet.

Anf. 28 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Fru talman! Jag vill påpeka för Olle Östrand att det alltid är en massa människor med olika viktiga funktioner i samhället som aldrig får chansen att stå i denna talarstol, förklara vad de menar, ställa sina krav eller visa på vilket sätt de har blivit illa behandlade i samhället. Detta gäller också många av dem som med rätta har kritiserat transportrådets verksamhet och dess chef.

Nu är det så att trafikutskottet i sitt betänkande vågar omnämna att verksamheten under de tio gångna åren i transportrådet verkligen inte har varit oomtvistad. Det är ett vänligt sätt att uttrycka det hela. Olle Östrand vet mycket väl att det också har funnits befogad kritik, vilket han nogsamt låter bli att ta upp här i talarstolen.

Till sist, fru talman, vill jag säga att Olle Östrand faktiskt är en av de parlamentariker som har suttit och sitter i transportrådets styrelse och därför haft möjlighet att, som jag sade tidigare, korrigera dessa saker som lett till tvister och kritik mot transportrådet. Vad jag vet har aldrig någon sådan kritik från Olle Östrand kommit i dagen, inte ens när det gällde utredningen man gjorde om ett internationellt svenskt sjöfartsregister och som rörde upp mycket starka känslor i Sverige. Det vet Olle Östrand mycket väl.

Anf. 29 OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Fru talman! De olika grupper som har kritiserat transportrådet skiljer sig på en mycket väsentlig punkt. De borgerliga partierna har haft uppfatt-

ningen att transportrådets uppgifter skulle kunna överföras på andra myndigheter. De har avhållit sig från att göra personangrepp. Viola Claesson har i stället ägnat största tiden av sin kritik av transportrådet åt personangrepp mot framför allt dess generaldirektör. Jag tycker fortfarande att det är ett slag under bältet att stå här och angripa personer som inte kan försvara sig. Det hade varit mera hederligt av Viola Claesson att i stället ha tagit kontakt med transportrådet och dess generaldirektör och försökt reda ut de eventuella missförstånd som uppstått.

Det är alltså en väsentlig skillnad på Viola Claessons handlande i detta avseende och övriga kritikers som representerar de borgerliga partierna. De senare har, tycker jag, på ett sakligt sätt framfört att transportrådets uppgifter bör överföras på andra myndigheter.

Jag har suttit i transportrådet och kunnat följa dess arbete. Sedan ett antal år sitter jag inte längre där. Jag har kunnat följa dess arbete inifrån på ett helt annat sätt än vad Viola Claesson kunnat göra. Jag måste säga att jag beundrar transportrådet och dess personal för det smidiga sätt på vilket man handlagt de mycket kontroversiella arbetsuppgifter som vi här i riksdagen har ålagt dem.

Anf. 30 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Fru talman! Om nu Olle Östrand anser att han skall ägna de flesta minuterna åt att höja både transportrådet och dess chef till skyarna för det arbete som gjorts, har vi fortfarande väldigt skilda uppfattningar om vad som hänt.

När Olle Östrand påstår att jag ägnat den mesta kritiken åt chefens agerande är detta felaktigt. Jag har konkret på punkt efter punkt, varje gång vi diskuterat detta, också inom trafikutskottets arbete, tagit upp vilka punkter som är värda att kritisera. Jag nämnde också några sådana här. Om Olle Östrand inte ens vill kommentera dem och stryka ett streck över allt som hänt är det Olle Östrands sak, inte min.

Anf. 31 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp):

Fru talman! Att statlig administration ses över, rationaliseras och förhoppningsvis förbättras är enbart välkommet. Nu skall transportrådet avvecklas och dess uppgifter fördelas som ett konfettiregn över till andra statliga myndigheter och till regeringen. Om besparingar uppnås utöver generaldirektörslönen är kanske svårare att bedöma, men målsättningen finns.

Folkpartiet liberalerna har inte motsatt sig förändringen trots att vi inte motionerat om transportrådets avskaffande på flera år. På en punkt är jag dock för Gotlands del besviken, nämligen att min motion om administrationen av trafiken inte vunnit gehör. Jag avstår dock av tidsskäl från att yrka bifall till motionen.

Det borde varit naturligt i detta läge att föra över handläggningen av transportstödet, som nästa år uppgår till 69 milj.kr., till länsstyrelsen på Gotland. Detta föreslogs även i betänkandet SoU1990:73 Transportstöd, men regeringen valde att förlägga handläggningen till sjöfartsverket. Inga motiveringar finns för beslutet, som tyvärr följts upp av utskottet. Kostnaderna för verksamheten skall tas inom ramen för anslaget. Är detta för att hjälpa sjö-

fartsverket som affärsdrivande verk i stället för att ge Gotland ytterligare arbetstillfällen?

Länsstyrelsen har tidigare erfarenhet av att behandla anslag i olika former, t.ex. länsanslagen. Det måste dock betonas att transportstödet inte av regeringen bakas in i länsanslagen. Dessa skall behandlas separat.

Det finns betydligt mer att säga i denna fråga, men med tanke på att det är påskalammets tid – förhoppningsvis ett gotländskt sådant – vill jag bara avsluta med en vädjan till kommunikationsministern: Tänk över den här frågan en gång till! Det är inte för sent att ändra sig.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 10 april.)

6 § Ersättare för justitieråd och regeringsråd

Föredrogs
konstitutionsutskottets betänkande
1990/91:KU23 Ersättare för justitieråd och regeringsråd (prop. 1990/91:66).

Anf. 32 HANS LEGHAMMAR (mp):

Fru talman! Regeringen har framlagt en proposition om möjligheten för pensionerade regerings- och justitieråd att arbeta som höga jurister även efter pensioneringen. Detta föranleder en förändring av grundlagen.

Vi från miljöpartiet de gröna tycker att grundlagen skall förändras så litet som möjligt. Vi kan inte se relevansen i att ändra grundlagen för att man fått tillfälliga problem med tjänstgöringen i de högre juristkretsarna – speciellt inte eftersom många av de högre domarna har många extraknäck.

Propositionen är mycket motsägelsefull. Å ena sidan säger man att man har brist på domare, och å andra sidan säger man att antalet domare skall sänkas i framtiden.

Vi kan inte se att det har kommit fram så starka skäl att det föranleder en sådan ändring. Vi yrkar därför avslag på propositionen och bifall till miljöpartiets reservation i betänkandet.

Anf. 33 OLLE SVENSSON (s):

Fru talman! Konstitutionsutskottets majoritet har godtagit en förändring av ordalydelsen i RF 11 kap. 1 §, som innebär, vilket här har redovisats, att i högsta domstolen och i regeringsrätten får tjänstgöra inte bara den som är, utan även den som varit ordinarie domare i domstolen.

Utformningen av vanlig lag kommer att behandlas i justitieutskottet, sedan grundlagsändringen – som man kan utgå ifrån – trätt i kraft, först genom detta beslut och sedan ett beslut i en andra omgång av den riksdag som väljs i höst.

Vi i utskottsmajoriteten anser att det finns skäl att öppna möjlighet för denna lagstiftning. För att kunna genomföra den behövs nämnda grundlagsändring, och jag yrkar därför bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 10 april.)

7 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades
Motionerna
med anledning av prop. 1990/91:122 Biskoparna i kyrkomötet, m.m.
1990/91:K43 av Birgit Friggebo m.fl. (fp)
1990/91:K44 av Bertil Danielsson m.fl. (m)

med anledning av prop. 1990/91:118 Förslag till lag om särskild kontroll av vissa utlänningar, m.m.
1990/91:Ju31 av Lars Werner m.fl. (v)
1990/91:Ju32 av Hans Göran Franck m.fl. (s)
1990/91:Ju33 av Göran Ericsson (m)
1990/91:Ju34 av Krister Skånberg m.fl. (mp)
1990/91:Ju35 av Ingela Mårtensson och Maria Leissner (fp)

Propositionerna
1990/91:107 Beskattning av inkomst av tjänst från Sverige m.m.
1990/91:115 Vissa skollagsfrågor m.m.
1990/91:125 Förslag om tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1990/91
1990/91:140 Arbetsmiljö och rehabilitering
1990/91:141 Rehabilitering och rehabiliteringsersättning m.m.
1990/91:145 Byggnaders inomhusmiljö m.m.
1990/91:146 Ändring i plan- och bygglagen (1987:10), m.m.
1990/91:153 Ny folkbokföringslag m.m.
1990/91:159 Särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister, m.m.
1990/91:162 Vissa fredspliktsregler
1990/91:158 Ett avtal mellan Sverige och Danmark om en fast förbindelse över Öresund
1990/91:149 Radio- och TV-frågor

8 § Anmälan om interpellation

Anmäldes att följande interpellation framställts

den 27 mars

1990/91:175 av *Roland Larsson* (c) till statsrådet Bengt Lindqvist om statsbidragen till familjedaghemmen:

Rätten till barnomsorg måste präglas av en positiv strävan att finna nya lösningar. Med barnets bästa som utgångspunkt gäller det att göra det möj-

ligt för en mångfald av olika omsorgsformer att kunna verka. Alla föräldrar måste ges en verklig möjlighet att välja en barnomsorgsform som passar dem bäst.

Den socialdemokratiska familjepolitiken visar mycket tydligt hur välfärden kommit att bli stöpt i samma form för alla. Att varje barn är unikt och att det därför krävs olika lösningar för olika barn har systemet inte tagit hänsyn till. Statsbidragets konstruktion hämmar tillkomsten av alternativ. Statsbidraget missgynnar och utesluter vissa typer av barnomsorg. Ett tydligt exempel på det är det faktum att kommunerna inte erhåller statsbidrag för dagbarnvårdares barn som vårdas av egen förälder. Detta förhållande är helt oacceptabelt. Dagbarnvårdare som yrkesgrupp skall ha samma möjlighet till barnomsorg som alla andra förvärvsarbetande.

Centerpartiet har länge drivit denna rättvisefråga. I Linköpings kommun har sedan 1985 yrkesgruppen dagbarnvårdare medgivits rätt till kommunal barnomsorg för sina egna barn. Den s.k. Linköpingsmodellen/Uppsalamodellen har slagit mycket väl ut. Man har kunnat konstatera att den är både praktiskt och ekonomiskt mycket fördelaktig.

I motioner till riksdagen har jag och andra ledamöter från centerpartiet gång på gång krävt en ändring av statsbidragsreglerna så att alla kategorier förvärvsarbetande skall omfattas av rätten till barnomsorg i daghem eller familjedaghem för sina förskolebarn. Gång på gång har vi fått reservera oss i socialutskottet då den socialistiska majoriteten vägrat ge barnen trygghet och föräldrarna valfrihet.

Med anledning av prop. 1990/91:38 om statsbidrag till personalkooperativ barnomsorg behandlades ett flertal motioner med detta krav. Utskottet vidhöll i betänkandet (1990/91:SoU8) sin inställning att statsbidrag inte bör utgå i dessa fall utan närmare motivering. Man hänvisade bl.a. till den prövning som förestod i regeringsrätten om huruvida Uppsalamodellen är förenlig med kommunallagen. De borgerliga partierna enades kring en gemensam reservation där man bl.a. skrev att statsbidrag skall kunna utgå även för dagbarnvårdares egna barn, som är inskrivna i kommunal barnomsorg och som samtidigt med dagbarn vistas i dagbarnvårdarens hem.

I dagarna har regeringsrätten i ett par domar (925-1990, 928-1990) slagit fast rätten för kommunerna att låta de kommunala dagbarnvårdarna ha sina egna barn inskrivna som dagbarn i det egna familjedaghemmet och därmed också få ersättning för dessa på samma sätt som för andra barn. Majoriteten skriver bl.a.: "– – – den ersättning till dagbarnvårdare som kommer att utgå med stöd av det klandrade beslutet i sin helhet betraktas som lön för arbete i anställningen som dagbarnvårdare och således inte till någon del som en kompetensöverskridande kommunal vårdnadsersättning. Kommunfullmäktige har därför inte överskridit sina befogenheter såvitt avser ersättningen." Beslutet befanns inte heller strida mot likställighetsprincipen enligt kommunallagen.

Mot bakgrund av regeringsrättens dom är det logiskt att regeringen nu ändrar sin styvnackade inställning i frågan och snarast tillmötesgår de krav som bl.a. centerpartiet drivit om att statsbidrag skall utgå även till denna form av barnomsorg.

Min fråga till statsrådet är därför följande.

Är regeringen beredd att ompröva sin inställning och ge statsbidrag till barn som är inskrivna dagbarn i egna föräldrars familjedaghem?

Påskhälsning

Anf. 34 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Med detta ber jag att få önska kammarens ledamöter och tjänstemän en riktigt glad påsk.

9 § Kammaren åtskildes kl. 14.00.

Förhandlingarna leddes av förste vice talmannen.

Vid protokollet

OLOF MARCUSSON

/Gunborg Apelgren

Innehållsförteckning

Torsdagen den 28 mars

1 § Justering av protokoll 1
2 § Hänvisning av ärenden till utskott 1
3 § Beslut rörande utskottsbetänkanden som slutdebatterats den 27 mars
Finansutskottets betänkande FiU13
Finansutskottets betänkande FiU14
Skatteutskottets betänkande SkU15
Skatteutskottets betänkande SkU16
Kulturutskottets betänkande KrU15
Kulturutskottets betänkande KrU16
Bostadsutskottets betänkande BoU9
Meddelande om samlad votering 5
4 § Luftfartsverkets verksamhet under perioden 1991–1993, m.m. .. 5
Trafikutskottets betänkande TU20
Debatt
Görel Bohlin (m)
Anders Castberger (fp)
Elving Andersson (c)
Viola Claesson (v)
Roy Ottosson (mp)
Yngve Wernersson (s)
Gunhild Bolander (c)
Birger Rosqvist (s)
Stina Eliasson (c)
Ulla Pettersson (s)
Se beslut om uppskjuten votering
Beslut om uppskjuten votering 18
Meddelande om remissdebatt den 8 april m.m. 18
Förste vice talmannen
5 § Transportrådet 19
Trafikutskottets betänkande TU18
Debatt
Hugo Andersson (c)
Viola Claesson (v)
Roy Ottosson (mp)
Olle Östrand (s)
Ingrid Hasselström Nyvall (fp)
Beslut skulle fattas den 10 april

6 § Ersättare för justitieråd och regeringsråd 24
Konstitutionsutskottets betänkande KU23
Debatt
Hans Leghammar (mp)
Olle Svensson (s)
Beslut skulle fattas den 10 april
7 § Bordläggning 25
8 § Anmälan om interpellation
1990/91:175 av Roland Larsson (c) om statsbidragen till familjedaghemmen 25
Påskhälsning 27
Förste vice talmannen

gotab 98588, Stockholm 1991