Riksdagens protokoll
1990/91:82

Onsdagen den 20 mars

Kl. 9.00–17.50
19.00–22.42

Protokoll
1990/91:82

1 § Justering av protokoll

Justerades protokollet för den 14 mars.

2 § Hänvisning av ärenden till utskott

Föredrogs och hänvisades
Redogörelserna
1990/91:7 till utbildningsutskottet
1990/91:9 till finansutskottet

Motionerna
1990/91:So48–So54 till socialutskottet

3 § Förnyad bordläggning

Föredrogs men bordlades åter
Konstitutionsutskottets betänkanden 1990/91:KU11 och KU29
Justitieutskottets betänkanden 1990/91:JuU15–JuU17
Utrikesutskottets betänkanden 1990/91:UU14 och UU17

4 § Anslag till justitiedepartementet m.m.

Föredrogs
justitieutskottets betänkande
1990/91:JuU12 Anslag till justitiedepartementet m.m. (prop. 1990/91:100 delvis).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

Beslut
Utskottets hemställan bifölls.

5 § Anslag till justitiekanslern

Föredrogs
justitieutskottets betänkande
1990/91:JuU13 Anslag till justitiekanslern (prop. 1990/91:100 delvis).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

Beslut
Utskottets hemställan bifölls.

6 § Anslag till Svensk författningssamling m.m.

Föredrogs
justitieutskottets betänkande
1990/91:JuU14 Anslag till Svensk författningssamling m.m. (prop. 1990/91:100 delvis).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

Beslut
Utskottets hemställan bifölls.

7 § Immunitet och privilegier för den Europeiska utvecklingsbanken

Föredrogs
justitieutskottets betänkande
1990/91:JuU25 Immunitet och privilegier för den Europeiska utvecklingsbanken (prop. 1990/91:84).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

Beslut
Utskottets hemställan bifölls.

8 § Anslag till Statens telenämnd

Föredrogs
trafikutskottets betänkande
1990/91:TU17 Anslag till Statens telenämnd (prop. 1990/91:100 delvis).

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

Beslut
Utskottets hemställan bifölls.

9 § Köp av persontrafik på järnväg

Föredrogs
trafikutskottets betänkande
1990/91:TU19 Köp av persontrafik på järnväg (prop. 1990/91:100 delvis).

Anf. 1 HUGO BERGDAHL (fp):

Fru talman! Först vill jag säga att det gläder mig mycket att kommunikationsministern har tillfälle att närvara redan från början när det gäller debatten om inlandsbanans framtid.

Möjligheterna att åka tåg är en fråga som engagerar många människor i skilda delar av vårt avlånga land. Det engagemanget avspeglas också här i riksdagen – kanske inte just för tillfället i kammaren.

När regeringen vill lägga ner tågtrafik, som nu när det gäller inlandsbanan, stöter man på patrull. I just fallet med inlandsbanan är det klart att en satsning på banan, med kommunerna som huvudman, skulle mobilisera de lokala resurser som så väl behövs i Norrlands inland.

För folkpartiet liberalerna har det varit självklart att trafiken på inlandsbanan skall bevaras och att kommunerna skall få ta över driften. Andra partier har först efter stor vånda lyckats formulera sina förslag.

Bakgrunden till dagens debatt är att regeringen skulle spara pengar. Bl.a. ville man spara 60 milj.kr. på anslaget köp av interregional persontrafik på järnväg. Denna besparing drabbar persontrafiken på inlandsbanan.

För persontrafikens del är inlandsbanan intressant främst som turistjärnväg sommartid och i övrigt för kollektivtrafik i Norrlands inland. Banan är också viktig för godstrafik. För att kompensera de boende i inlandet för trafikbortfallet skulle regeringen ha bemyndigande att överföra 36 milj.kr. till länstrafikbolagen, vilka avsåg att starta busstrafik i det här området.

I samband med det trafikpolitiska beslutet 1988 uttalade riksdagen att inlandsbanan bör finnas kvar samt att lokala och regionala intressenter bör kunna erbjudas trafikeringsrätten för persontrafiken. I det här fallet har regeringen genom den framlagda propositionen grundligt svikit dem som vill ha kvar inlandsbanan och gått ifrån det uttalande som riksdagen gjorde så sent som 1988. Jag vill i det sammanhanget erinra om att många av de ledamöter som finns i Sveriges riksdag i dag också var med om att fatta det här beslutet. Låt oss alltså minnas det beslut vi fattade 1988 när vi nu diskuterar den här frågan vidare.

Folkpartiet liberalerna anser att alternativet med inlandskommunerna som huvudman måste prövas. Eftersom kommunerna inte utan stora svårigheter kan överta driften redan från den 10 juni 1991 föreslår vi att SJ får driva persontrafiken på inlandsbanan under ytterligare ett år. Det innebär extra kostnader för staten motsvarande 24 milj.kr. för drift av trafiken. Kostnaderna för underhåll av de aktuella bansträckorna beräknas uppgå till 17 milj.kr., medel vilka vi vill tillföra banverket.

Vårt ställningstagande innebär att vi motsätter oss regeringens begäran om att få träffa avtal om persontrafiken på inlandsbanan med trafikhuvudmännen och att för det ändamålet föra över medel från banverkets driftsan-

slag. Det innebär att vi vill höja anslaget till köp av interregional persontrafik på järnväg med 60 milj.kr.

Fru talman! Trafikutskottets första behandling av inlandsbanefrågan resulterade i att en röd-blå koalition, således socialdemokrater och moderater, stödde regeringens förslag om nedläggning av persontrafiken på inlandsbanan. Detta beslut ledde till omfattande protester från folket – även från ett flertal moderata och socialdemokratiska riksdagsledamöter. Detta i sin tur ledde till att socialdemokrater och moderater i trafikutskottet tvingades att slå till reträtt. Det tidigare beslutet om nedläggning av inlandsbanan revs upp. Men någon sinnesförändring var det inte fråga om i praktiken; det är min fasta övertygelse. Det var en omvändelse under galgen. Tidigare beslut av trafikutskottets majoritet gav trafikhuvudmännen 36 milj.kr. per år för att bedriva persontrafik i annan form än järnväg. Inlandsbanans persontrafik skulle läggas ned till varje pris.

Vad var det nya i trafikutskottets omvändelse? Jo, nu ville trafikutskottet, socialdemokrater och moderater i majoritet, låta även Inlandskommunerna ekonomisk förening få möjligheter att ta över persontrafiken på inlandsbanan; detta till ett årligt statsbidrag av 36 milj.kr. plus befintlig vagnpark som skulle fritt överlåtas. De som ville ta över trafiken skulle dessutom få göra det redan den 10 juni 1991. Det är ett utmanande bud direkt riktat mot de berörda inlandskommunerna. Dels har vi tidsperspektivet – några korta vårveckor till förfogande för att gå igenom, överta och lösa de många svåra frågor som alltid dyker upp vid sådana här tillfällen, dels det statliga stödets storlek – 36 milj.kr. per år; om det fortsatta underhållet sade man inte ord. Ingen frist, ingen planeringstid för inlandskommunerna när det gäller övertagandet. Det hela liknar mer ett ultimatum än ett seriöst överlåtande. Det finns anledning att ställa frågan: Vill verkligen trafikutskottets majoritet få en bra och hållbar lösning när det gäller inlandsbanans framtid? Enligt mitt sätt att se måste svaret bli nej. Av det förslag som nu förs fram av utskottsmajoriteten får man uppfattningen att det gäller att hindra inlandsbanan från att leva vidare.

Fru talman! Folkpartiet liberalernas och övriga reservanters förslag är enkelt och klart: Ge inlandskommunerna en acceptabel tidsfrist och en rimlig ekonomisk ram! Då kan övertagandet av persontrafiken på inlandsbanan ske på ett förnuftigt sätt. Vårt förslag innebär: Låt SJ driva persontrafiken på inlandsbanan under ytterligare ett år. För detta ändamål bör SJ erhålla 60 milj.kr. Vi anser att alternativet med inlandskommunerna som huvudman bör prövas, precis som man sade i riksdagen 1988. Men övertagandet måste ske i anständiga former. Jag understryker att det måste ske i anständiga former, även för dem som förhoppningsvis skall driva den här trafiken i fortsättningen.

Inlandsbanan måste få leva vidare av regionalpolitiska skäl, av arbetsmarknadspolitiska skäl, ur turistnäringssynpunkt och som kollektivtrafik i Norrlands inland. Inlandsbanan behövs på alla dessa fyra områden som ett komplement.

Vi lever i ett rikt land, inte minst är vi rika och privilegierade när det gäller våra återstående vildmarker och deras unika miljöer. De naturupplevelser som Norrlands inland ger människor är ovärderliga. Det gäller inte bara oss

svenskar utan turister från många andra länder. Inlandsbanan leder rakt in i Nordens största och snart enda återstående vildmark. Låt oss ge de människor – de blir allt fler för varje dag som går – som upplever denna del av Sverige som en vildmarksoas en möjlighet att på ett inbjudande sätt färdas där.

Jag vill gärna i slutet av mitt anförande vända mig till mina riksdagskamrater i de olika partierna och säga följande: Rösta helt efter din egen övertygelse när det gäller inlandsbanan; gör det även om du råkar tillhöra ett parti där dina utskottsledamöter ställt sig bakom ett dåligt förslag i trafikutskottet. Låt inte partipiskan leda ditt val!

Till kommunikationsministern vill jag säga: Striden om inlandsbanan nu är inte den första, kanske inte heller den sista. Arbetet med banan pågick mellan åren 1907 och 1937. Långt innan den var klar började den första striden. Redan 1917 – drygt 70 år tillbaka i tiden – föreslog regeringen att bygget inte skulle fortsätta från Storuman och uppåt. Folket protesterade då liksom nu. Men riksdagen lyssnade på folkets protester den gången och avslog förslaget. Georg Anderssons föregångare tvingades avgå. Det här är uppgifter som jag har fått från en utredning angående de historiska händelserna som har gjorts av en studerande i Östersund.

Kommunikationsministern! Tänk på att inlandsbanan för politiker – inte minst för kommunikationsministrar – sedan urminnes tider har varit farofylld och minerad mark. Återkalla därför regeringens proposition och därmed också trafikutskottets betänkande i fråga om inlandsbanan! Återkom i stället med förslag som tryggar inlandsbanans framtid.

Med det anförda, fru talman, yrkar jag bifall till reservationerna 4 och 7.

I detta anförande instämde Margitta Edgren, Lars Ernestam, Anders Castberger, Isa Halvarsson, Lars Sundin, Kenth Skårvik, Sigge Godin och Sören Norrby (alla fp).

Anf. 2 RUNE THORÉN (c):

Fru talman! I dag behandlar vi frågan om köp av persontrafik på järnväg. Senare under vårriksdagen kommer vi i denna kammare att behandla frågan om satsning på den s.k. infrastrukturen, dvs. satsning på vägar, järnvägar, telekommunikationer och utbildning.

Vårt behov av goda kommunikationer tror jag ingen vill bestrida. Att det är viktigt med sådana var man än bor i landet är vi säkert också överens om. Däremot kanske vi inte är särskilt överens om vad som skall ingå i begreppet goda kommunikationer.

Fru talman! Eftersom dagens ärende gäller järnväg, skall jag också hålla mig till detta. På järnvägsområdet kan man konstatera att såväl centern som folkpartiet, vänstern och miljöpartiet har klargjort att man anser att minst 40 miljarder bör satsas på järnvägen under 90-talet. Från moderat håll har också ökade satsningar föreslagits för kommande budgetår. Även regeringen har ökat sina investeringsanslag.

Med detta som bakgrund anser vi i centern det vara helt felaktigt att skära ned på köpen av tågtrafik. En sådan nedskärning riskerar att medföra en övergång till bil- eller busstrafik. Försämrad miljö, ökat vägslitage och ökad

trängsel i våra tätorter blir också följden. Det betyder även en övervältring av kostnader på landsting och kommuner, eftersom man överlåter till länsbolagen att antingen göra upp med SJ om köp av tågtrafik eller köra med buss. Det är en politik som vi från centern inte kan ställa upp på.

Nej, vi anser i centern att tågupphandlingen bör vara långsiktig. Om man satsar på infrastrukturen med en kraftig uppbyggnad av järnvägsnätet i vårt land, ges många av de banor som i dag får en neddragen trafik, eller i vissa fall helt hotas av nedläggning, en viktig funktion i framtiden – att svara för den första eller sista delen av en längre ressträcka på det snabbare stomnätet.

Antalet motioner från olika delar av landet och från samtliga partier som finns här i riksdagen vittnar om att detta är en fråga som engagerar folket. Vid alla de träffar som vi haft i trafikutskottet med representanter för SLTF, dvs. Svenska Lokaltrafikföreningen, har det också framgått med all tydlighet hur man anser att dessa frågor skall lösas. Och så mycket kan jag ju säga, att inte skall de lösas på det sätt som majoriteten här förordar.

Vi har vid tidigare riksdagar riktat kritik mot den handläggningsordning som vi har i dessa frågor, dvs. att riksdagen mer eller mindre står inför redan fastställda avtal och i realiteten inte har mycket att säga till om. Vi vill ha en ändring på denna handläggningsordning, och vi har tillsammans med företrädare för vänstern och miljöpartiet uttryckt detta i reservation 11.

I reservation 12 upprepar vi kravet att bidrag som utgår för tågtrafik endast skall gälla för detta och inte kunna uppbäras om länshuvudmannen i stället väljer att köra med buss.

För att tågupphandlingen skall vara mera långsiktig krävs ett högre anslag än det som regeringen anvisat. Från centerns sida vill vi ge ytterligare 89,5 milj.kr. för att kunna upprätthålla den trafik som körs i dag och för att inte orättfärdigt övervältra några kostnader på kommuner och landsting. Det är ju rätt många ledamöter i denna kammare som i andra sammanhang brukar bevaka att en sådan övervältring inte sker, och jag frågar: Var finns ni nu? Vi har tagit upp detta anslagsyrkande i reservaton 1, som jag nu ber att få yrka bifall till.

Fru talman! Jag är medveten om att jag nu talar för en minoritet i trafikutskottet. Men jag hoppas att jag ändå talar såväl *till* som *för* en majoritet i kammaren. Tittar man i föreliggande betänkande, upptäcker man många motioner med yrkande om förändringar i förhållande till regeringens förslag om köp av tågtrafik. Det gäller ett flertal av banorna. Jag kan nämna några exempel: trafiken Falköping–Nässjö, Mjölby–Hallsberg, Örebro–Fagersta–Gävle.

Ja, det var bara några exempel på motioner som undertecknats av socialdemokratiska eller moderata riksdagsledamöter. Jag förutsätter, om man menat något med sitt motionerande – att man verkligen vill behålla trafiken på dessa banor – att man då också röstar för den reservation som vi i centern avgivit och där vi yrkar högre anslag för att vi vill bibehålla just den trafik som de aktuella motionerna handlar om. Skulle man välja att inte rösta för reservationen, är det tyvärr risk för att man ger ökad grogrund för det s.k. politikerföraktet – som vi i stället borde hjälpas åt att försöka få bort. Dessutom visar de politiker som inte stöder våra reservationer att man ej vill ge

järnvägen den chans man så ofta pratar om, och att man inte ser miljöfrågorna som speciellt viktiga.

Fru talman! En bana som har fått en särskild framtoning i dagens debatt är inlandsbanan. Det kanske inte är så underligt. Den järnvägens geografiska placering är ju sådan att den har en sträcka från norr till söder genom halva vårt land – och den går mitt i Norrland. Den går genom en landsdel som försett oss med rika malmtillgångar, elkraft och skogsråvara. Med dessa tillgångar har vi sedan kunnat bygga upp vårt gemensamma välstånd här i landet. Järnvägen har genom åren haft en stor betydelse såväl för befolkningen där uppe som för hela vårt näringsliv.

Kommer ni ihåg den stolta parollen "Hela Sverige skall leva"? Vad får den egentligen för innehåll om inte vi i Sveriges riksdag ser till att inlandsbanan får en fortsatt framtid?

Vi kommer så småningom att ta ställning till hur infrastrukturssatsningar skall göras i vårt land. Det är fråga om stora pengar under de närmaste 10–20 åren. Centern anser för sin del att vi behöver satsa ca 80 miljarder på järnvägen fram till år 2010. Vägnätet behöver ha minst lika mycket. Det är inte bara vi i centern som har ansett att vi måste öka satsningarna på infrastrukturen, utan i stort sett alla partier är överens om detta.

Att i en sådan situation underlåta att satsa på inlandsbanan, som har i stort sett halva vårt land som omland, skulle vara att djupt svika en stor del av vårt land. Jag vill ställa följande fråga till samtliga socialdemokratiska ledamöter som är närvarande i kammaren eller följer debatten i riksdagens interna radio eller TV: Finns det inget kvar av solidaritetskänsla i den svenska arbetarrörelsen?

Jag vill därmed slå fast att detta ärende inte handlar om hur mycket trafik man kan få om man kör buss så och så många turer, utan att det handlar om att denna del av landet skall få behålla en livsnerv i form av inlandsbanan. Skulle vi ha blivit så fattiga att vi inte har råd med detta, och skulle vårt tack till denna landsdel, som vi fått så mycket av och som fortfarande har så många tillgångar, vara att vi lägger ned persontrafiken – ja, det vore helt bedrövligt, och jag vill säga närmast ohederligt av oss.

Denna bana kan vi också ge en nordisk betydelse genom att nyttja den i norsk-svenskt samarbete. Detta har vi framhållit i vår motion och även i reservation 6.

Självfallet har denna järnväg, precis som – höll jag på att säga – nästan alla andra järnvägar här i vårt land, blivit eftersatt när det gäller underhåll. Därmed har kvaliteten och konkurrenskraften för den spårburna trafiken kraftigt försämrats. Men det är ju sådant som går att åtgärda. En bana måste underhållas och skötas för att den skall kunna fylla sin uppgift.

För infrastrukturen är det staten som skall svara. Det anser vi i centerpartiet. Alltså är det riksdagen som skall bevilja medel till banverket, som i sin tur har att rusta upp inlandsbanan så att såväl gods- som persontrafik kan ombesörjas på denna bana. Detta har vi uttryckt i reservation 5, som jag nu vill yrka bifall till.

Från centerns sida anser vi att SJ borde ha kört trafiken – som också Hugo Bergdahl sade – ett år till. Då kunde man ha förhandlat och fått bättre klarhet i vilka förutsättningar inlandskommunerna har att ta över trafiken. Om

sedan inlandskommunerna eller länstrafiken varit beredda att köra tågtrafiken, så hade det varit bra. Men att på så här kort tid tvinga fram någon form av beslut är inte riskfritt. Om man sedan gör som majoriteten föreslagit, alltså ställer kravet på kommunerna att också svara för underhållet av banan, dvs. det extra underhåll som måste till för persontrafiken – ja, då har man närmast gått bakvägen för att försöka lägga ner persontrafiken på inlandsbanan Detta är något som vi från centern inte kan ställa upp på.

Man kan fråga sig vad regeringen egentligen har kommit överens med berörda länstrafikföretag om, eftersom länstrafiken i Västerbotten redan gått ut och annonserat och begärt in anbud för ersättningstrafik med buss. Det kanske vore bra om kommunikationsministern eller trafikutskottets ordförande ville klarlägga detta i debatten. Jag tycker att det innebär ett fruktansvärt slag mot befolkningen kring inlandsbanan och dålig respekt för demokratin, när man går ut på detta vis och annonserar innan frågan är avgjord i Sveriges riksdag.

Fru talman! Av reservationerna 4 och 5 framgår vad vi tycker om inlandsbanan. Jag har i stort redovisat vår åsikt här i mitt anförande och ber att få yrka bifall till reservationerna 4 och 5.

Avslutningsvis vill jag fastslå att dagens debatt om inlandsbanan inte handlar om huruvida man kan ge medborgarna en lika bra persontrafik med buss som med järnväg, utan att det handlar om huruvida denna del av landet skall få behålla en järnväg som av många upplevs som en viktig symbolfråga och utgör en livsnerv för dem som lever och verkar kring denna bana. Det handlar också om frågan om vi från övriga landet är beredda att ställa upp på denna solidaritet med en landsdel som har gett oss så mycket och som fortfarande har så mycket att ge såväl när det gäller naturtillgångar som ur turistsynpunkt.

Den opinion som visats genom tidningsinsändare och brev från många människor ute i landet tycker jag visar att svensken i allmänhet vill ha inlandsbanan kvar. Därför hoppas jag att den kommande voteringen får som resultat att vi här i riksdagen ställer upp för ett reellt bibehållande av inlandsbanan och hela dess person- och godstrafik, för det är nog så som en majoritet av svenska folket vill ha det.

Anf. 3 VIOLA CLAESSON (v):

Fru talman! Är det lönsamt att lägga ner järnvägar? Kan samhället och medborgarna tjäna på att inlandsbanan läggs ner? Nej, självfallet inte. Men likafullt är det just i denna kärnfråga som partierna skiljer sig åt.

Frågan om inlandsbanans framtid har engagerat fler människor än de flesta andra trafikpolitiska ärenden. Jämförbar är kanske bara Öresundsbrofrågan. Av samma skäl som många vill stoppa en bilbro över Öresund vill de rädda och utveckla inlandsbanan. Det handlar om miljön, det handlar om att se till att resurserna används rätt, och det handlar om att de blir jämlikt fördelade över hela landet.

Men de motiv som dominerar departementen och det övriga "transportkompaniet" i Sverige utgår ifrån helt andra intressen. De utgår från att man skall öka landsvägstrafiken och storstadskoncentrationen ännu mer på bekostnad av järnvägstrafiken och övriga landet.

Men västerbottningen Georg Andersson, som reser i skytteltrafik mellan Stockholm och Köpenhamn för att ro mångmiljardprojektet Öresundsbron i land, har inget till övers för kravet att inlandsbanan och inlandsbanekommunernas framtid skall få några garantier. Detsamma gäller tyvärr trafikutskottets socialdemokrater och moderater. Än en gång har dessa parhästar funnit varandra i ett förslag som går stick i stäv mot folkopinionen.

Men tack och lov finns det inom de båda partierna en mycket tydlig opinion, som också har uttrycks i motioner till riksdagen. Därför är det inte så alldeles klart hur detta kommer att sluta i kammaren. Likafullt är det inlandsbanans öde som skall avgöras.

Vänsterpartiet har år efter år motionerat om inlandsbanan. Vi har krävt att inlandsbanan inte bara skulle räddas, utan att den skulle utvecklas, vilket enligt vår uppfattning är fullt möjligt och också nödvändigt.

Statliga pengar till trafik på inlandsbanan har gått över anslaget Köp av interregional persontrafik på järnväg. Det är också detta som betänkandet i stort handlar om i dag.

Det här anslaget kom till för att garantera trafik på banor som staten – och inte kommuner och län – skall ta det övergripandet ansvaret för. I väntan på att regeringens särskilda förhandlare för inlandsbanan skulle "pröva hur trafiken kunde utvecklas i former som främjar en ökad turisttrafik" anslogs 56 milj.kr. för innevarande budgetår. Samtidigt beslutades att den totala anslagsramen för den interregionala persontrafiken, 618 milj. kr., efter viss uppräkning skulle ligga till grund för upphandlingen även för 1991/92.

Vänsterpartiet menar att besluten våren 1990 om inlandsbanan och den interregionala järnvägstrafiken bara kan tolkas på ett sätt.

För det första: vi förväntar oss, liksom så många andra, klartecken till konkreta förslag på utveckling av inlandsbanan med bl.a. satsningar på turisttrafiken. Förhandlarens, enmansutredarens, uppdrag var att visa riksdagen hur denna utveckling kunde åstadkommas.

För det andra: anslaget till inlandsbanetrafiken, 56 milj.kr. 1990/91, borde indexuppräknas till minst 60 milj.kr. för 1991/92, även om pengarna skulle lyftas ut ur den totala ramen till ett annat konto.

Men kommunikationsministern och regeringen har inte tagit någon notis av de aktuella riksdagsbeslut som jag har redovisat. Från att ha sett på inlandsbanan som ett klart samhällsintresse gjorde regeringen och dess förhandlare en fräck politisk helomvändning. I årets budgetproposition, bil. 8, kommenteras resultatet av två års förhandlingar, dvs. Bill Franssons utredningsresultat. Kommunikationsministern säger på s. 67 i propositionen: "Då det gäller turismen i inlandet säger utredaren att en samlad marknadsföring av inlandet som riktar sig till bilturister förmodligen skulle ge ökade volymer av resenärer långt över den möjliga ökningen av resenärer på inlandsbanan."

Därefter övergår Georg Andersson till att plädera för att trafikhuvudmännen skall ta över persontrafiken på banan. Det är precis vad moderater och socialdemokrater i trafikutskottet också har tagit fasta på. Regeringen har alltså bestämt sig för att bilturism och busstransporter är lämpligare än att främja inlandsbanans möjligheter. Detta sker i ett läge där miljömedvetandet ökat kraftigt och allt fler människor i det här landet vill åka tåg – om de har råd att åka tåg.

Om det här inte hade varit så kontroversiellt kunde Georg Andersson i stället ha delgett riksdagen ett citat ur utredaren Bill Franssons slutsatser i dennes rapport. Bill Fransson säger att i praktiken finns bara alternativet att föreslå att trafikeringsrätten överlåts på Inlandskommunerna Ekonomisk Förening, eller snarare dess entreprenörer. Både proposition och direktiv är "skräddarsydda" för detta alternativ framhåller Bill Fransson.

Men vad har hänt under dessa två år? Vad beror den trafikpolitiska helomvändningen på? Jag hoppas att Georg Andersson, jag tycker att det är bra att han är här, kan svara på en del av de frågor som jag har ställt.

Det har visat sig att regeringen inte alls har tänkt gå Inlandskommunerna Ekonomisk Förening till mötes, trots att regeringen har stimulerat kommunerna och deras representanter till att verkligen ta tag i dessa frågor och känna inspiration. Därför trodde kommunerna att inlandsbanan skulle få en ny och rejäl chans.

Vi i vänsterpartiet vill inte bara rädda banan, vi vill se till att banan får rejäla resurser. Vi menar att 60 milj.kr. måste anslås och att SJ bör ta ansvaret under den övergångsperiod som alla tidigare har ansett vara nödvändig för att IEF skall kunna ta över. Men det har aldrig tidigare förespeglats för vare sig riksdagsledamöter eller någon annan att vad som än händer med inlandsbanan, vem som än får pröva ansvaret för själva trafiken, det också skall handla om ansvaret för banunderhållet. Det är en alldeles otrolig manöver.

Fru talman! Trots mina sex år i riksdagen och trafikutskottet har jag aldrig tidigare mött maken till politiskt rävspel. Turerna har varit många när det gäller inlandsbanan. Delvis beror detta naturligtvis på en så enormt stark opinion som det finns för inlandsbanan för att åstadkomma förändringar. Men sådant leder också till att en del försöker sig på vissa politiska finter för att låtsas att man vill något som opinionen vill. Men i botten ligger helt andra motiv.

Vid ett av våra sammanträden med trafikutskottet, innan själva mötet hade börjat, kom i tur och ordning banverkschefen Jan Brandborn, Inlandskommunerna Ekonomisk Förenings representant Göran Lindgren och tre av de fyra direktörerna från länstrafikhuvudmännen som är inblandade i ärendet på besök.

Göran Lindgren talade om vilka möjligheter han trodde fanns och hur han såg på frågan om inlandsbanan och kommunernas möjligheter. Det ställdes inte särskilt många frågor till honom. Vi hade fått bra information tidigare. Flera av oss i trafikutskottet hade varit med på konferensen i Östersund där inlandsbanan diskuterades. En av dem som inte ställde några frågor var Rolf Clarkson.

När sammanträdet var över visade det sig att det tydligen fortfarande fanns oklarheter om IEFs och Göran Lindgrens analyser och ekonomiska kalkyler. Men Göran Lindgren fick aldrig de frågor som han borde ha fått när han besökte trafikutskottet.

Summan av kardemumman av det här mötet med trafikutskottet när vi skulle gå till beslut om inlandsbanan, var att IEF, Inlandskommunerna Ekonomisk Förening, inte kunde stödjas därför att föreningen verkligen inte hade tillräckligt på fötterna när kalkyler m.m. presenterades. Satt i relation

till vad banverkschefen hade sagt om det enorma upprustningsbehov som fanns, var det en nästan förödande kritik mot IEFs kalkyler och ekonomiska beräkningar. Detta var den främsta anledningen till att moderater och socialdemokrater i trafikutskottet inte ansåg att man skulle kunna fortsätta med stöd till persontrafiken på inlandsbanan.

Men hör och häpna! Nästa manöver blev att man använde just detta faktum att de hade framställt ekonomiska kalkyler och analyser, som bl.a. sade att drift m.m. skulle klaras till ett lägre pris än vad banverket hade gjort gällande, vilket framgår av trafikutskottets betänkande. Utskottet utgick då från att dessa kalkyler om 36 milj.kr. var helt korrekta och värda att ta fasta på.

Men det är inte nog med det, fru talman. Förutom de 36 milj.kr. som man vill ge IEF, trots att man inte litar på föreningen, så låtsas man att man tror att pengarna, eller andra pengar som kommunerna och länen eventuellt har, också skall räcka till banunderhållet. Det skulle belöpa sig på ganska stora summor enligt banverkschefen.

I trafikutskottets betänkande står följande: "Som redovisats ovan krävs enligt banverket betydande investerings- och underhållsinsatser för att banan skall få en sådan standard att järnvägstrafik skall kunna upprätthållas på densamma. Föreningen har hävdat att dessa kostnader kan reduceras avsevärt. Utskottet är för sin del inte berett förorda att särskilda medel tillförs banverket för investerings- och underhållsarbeten på inlandsbanan vad gäller persontrafiken. De merkostnader som kan följa av en bibehållen persontrafik på inlandsbanan bör enligt utskottets mening främst betalas av de lokala och regionala intressenter som vill driva denna trafik."

Jag förstår inte om moderaterna och socialdemokraterna i utskottet medvetet bryter mot alla de regler, förordningar och riksdagsbeslut som har funnits tidigare och hoppas på att kunna klara sig ändå, dvs. att ingen skall förstå att detta bryter mot allt vad trafikutskottet har att rätta sig efter. Eller har man helt enkelt missat vilka regler som finns? Jag hoppas att jag får ett svar.

Riksdagsbesluten från 1988 handlar om att staten har ansvaret för banorna och att inlandsbanan har en unik ställning när det gäller det svenska järnvägsnätet. Det är alla överens om. Jag tror inte att någon kan invända mot det. Det framgår av proposition efter proposition och betänkande efter betänkande.

Förutom detta finns det en förordning som handlar om statens spåranläggningar. Den är från 1988 och har nr 1379. Den handlar bl.a. om vad som räknas in i järnvägsnätet, och där nämner man fyra olika punkter. Spåranläggningarna består alltså av stomjärnvägar, länsjärnvägar, malmbanan och inlandsbanan. Där har vi också ett belägg för att inlandsbanan har en särställning. I 4 § heter det: "Regeringen bestämmer vilka spåranläggningar som ingår i stomnätet". Det är ju helt klart. När vi tog beslut tidigare i riksdagen blev det så att en majoritet mot centern och vpk, som vi hette på den tiden, tog beslut om att det är regeringen som har att avgöra en banas status och att omklassificera en bana.

I 6 § i den här förordningen heter det: "Statens spåranläggningar skall hållas i ett för järnvägstrafiken betryggande skick." Det är staten som har ansvaret för detta. Om vi tittar på de rader i trafikutskottets betänkande som

jag citerade tror alltså majoriteten i utskottet att den på eget bevåg kan klassa om en bana och överlåta ansvaret för banunderhållet på helt andra organ än de som har nämnts i någon enda förordning i något tidigare riksdagsbeslut. Även regeringen skulle rätta sig efter detta. Jag hoppas att socialdemokraterna och moderaterna kan reda ut den här frågan och förklara hur de har tänkt sig att de på eget bevåg skall kunna bryta mot de här reglerna.

Jag vill även påminna Georg Andersson om att han nyligen i en intervju har sagt att det faktiskt är trafikutskottet som har tolkningsföreträde om det skulle uppstå några oklarheter i frågor om t.ex. inlandsbanan. Då blir det hela ännu märkligare. Trafikutskottet skulle ha tolkningsföreträde, men trafikutskottets majoritet vet inte ens vad som gäller.

En följdfråga till Georg Andersson blir: Är det så att regeringen nu har planer på att också klassa om inlandsbanan så att den från att ha haft denna unika ställning som järnvägsbana skulle bli länsjärnväg? Är detta regeringens nästa steg om majoritetens förslag går igenom här i kammaren? Det är många fler än jag som ställer den frågan och som gärna vill ha ett svar.

Jag hade hoppats att kunna gå in på en del av de märkliga turer som har skett utanför regeringskansliet och riksdagshuset. Vi har verkligen märkt den starka opinionen, men det finns en del annat som vi inte har märkt och som vi ändå har fått kunskap om. Bl.a. berättar de anställda på SJ – de är mycket kritiska mot den politik som hittills har förts när det gäller inlandsbanan – att SJ har kört egna bussar parallellt med tågen på inlandsbanan. Chefen för SJs persontransporter medger att så har varit fallet, men säger samtidigt att villkoren är sådana när det gäller trafikpolitiken. Företagspolitiken och att det skall drivas affärsmässigt har tvingat dem att vidta sådana mått och steg. Det är otroligt, och ändå har banan inte dött, trots en sådan märklig politik.

Ett annat märkligt inslag är att Claes-Eric Norrbom, transportrådets chef, har ringt till medlemmar i IEF och sagt att de måste betala hela banunderhållet på 60 milj.kr. som banverket tidigare har betalat. Jag har fått flera uppgifter om detta ifrån kommunalråd och andra som har ringt. De tillhör dem som är rädda att utveckla inlandsbanan. Hur kan Claes-Eric Norrbom agera så? Det har inte ens tagits ett beslut i riksdagen. Dessutom verkar det som om Norrbom inte ens var medveten om en av de förordningar som borde vara styrande för hans verksamhet som statlig tjänsteman.

Detta betänkande handlar också om persontrafiken och ersättningen för persontrafiken i övrigt.

Vi i vänsterpartiet har krävt rejäla satsningar även på andra delar än inlandsbanan. Vi vill höja anslaget rejält från den nivå som regeringen anger. Regeringen minskade redan våren 1989 anslaget för den här trafiken med 70 milj.kr. och sedan med ytterligare 120 miljoner 1990. Nivån har hela tiden sjunkit, och järnvägstrafiken har hela tiden blivit lidande trots allt tal om miljövänliga transporter, en ny transportstruktur osv.

Till sist, fru talman, vill jag i första hand yrka återremiss på punkten 1.2 i trafikutskottets betänkande nr 19, vilken handlar om inlandsbanan. Punkten behandlas under det moment som handlar om upprustning och pengar till upprustning av inlandsbanan. Om trafikutskottet skall ha tolkningsföreträde

i de här frågorna måste trafikutskottets skrivningar i betänkandet se ut på ett sådant sätt att detta inte bryter mot den förordning jag tidigare nämnde eller mot tidigare beslut som regering och riksdag har att rätta sig efter till dess att någon instans som har status för detta har upphävt de tidigare besluten. Det behövs en översyn, och därför yrkar jag återremiss av den delen av förslagen.

I övrigt, fru talman, ställer jag mig bakom samtliga de reservationer som vänsterpartiet har undertecknat i betänkande nr 19, men jag vill särskilt yrka bifall till reservationerna 2 och 4, till reservation 5, som kommer i andra hand om återremissyrkandet inte går i genom, samt reservation nr 14.

Anf. 4 ROY OTTOSSON (mp):

Fru talman! Varje år köper staten persontrafik på järnväg för att se till att det finns en tillfredsställande järnvägstrafik i hela landet. Det kan jämföras med att kommuner och landsting ser till att det finns en hyfsad kollektivtrafik genom att helt enkelt subventionera trafiken. Så här är det inte bara i Sverige, utan praktiskt taget överallt i världen.

Skälen till att samhället över skattsedeln ser till att det finns en utbyggd järnvägs- och kollektivtrafik är främst sociala och regionalpolitiska. Sociala för att de som har det ekonomiskt knapert eller som av andra skäl inte kan hålla sig med bil också måste ha vettiga möjligheter att transportera sig och resa. Regionalpolitiska för att vårt land är stort och ojämnt befolkat. I mer glesbefolkade landsdelar behövs samhällsstöd till kollektivtrafiken för att människor där skall kunna få ett drägligare liv.

För järnvägstrafikens del tillkommer också energi- och miljöskäl. Järnvägstrafik är energisnål och har mindre miljöpåverkan än andra trafikslag – i synnerhet om den är eldriven. Även trafiksäkerheten är betydligt bättre för järnväg än för vägtrafik. Detta talar för att det är viktigt med järnvägstrafik i så stora delar av landet som möjligt. Detta kan uttryckas i ekonomiska termer. Samhället vinner totalt sett ekonomiskt på att minska negativ miljöpåverkan och hålla nere antalet trafikolyckor. Kraven på en god samhällsekonomi talar alltså för en mer utvecklad järnvägstrafik än vad som kan komma till stånd på enbart snävt företagsekonomiska grunder.

Av dessa skäl är det djupt olyckligt att regeringen gång på gång minskar köpen av persontrafik på järnväg. Dessa minskningar har naturligtvis medfört att järnvägstrafiken försämrats för många människor i de delar av landet där trafiken är sämst utvecklad.

På de flesta av de nyinrättade länsjärnvägarna gick däremot landsting och kommuner in och subventionerade trafiken – ofta i högre grad än vad staten tidigare har gjort. Detta har dämpat neddragningarna en del. Men det innebar också att kostnaderna övervältrades från staten till kommuner och landsting, vilket i sig strider mot 1988 års trafikpolitiska beslut.

Våren 1990 beslutade riksdagen att anslaget till köp av persontrafik på järnväg skulle vara oförändrat i två år framåt. Avsikten med beslutet var att komma bort från den osäkerhet och ryckighet som hade präglat trafikplaneringen då anslaget ändrades varje år.

Trots detta kom regeringen till riksdagen med en skrivelse om ekonomin under hösten 1990, där man föreslog att köpen av persontrafik på järnväg

skulle minskas kraftigt, med 150 milj.kr., redan nästa år. Regeringen respekterade uppenbarligen varken riksdagens beslut eller det omfattande arbete med trafikplanering som då redan hade utförts runt om i landet. Regeringens förslag mötte naturligtvis häftig kritik från snart sagt alla håll, inte minst ifrån de egna socialdemokratiska leden. Många insåg tydligen att neddragningen av anslaget skulle betyda ytterligare övervältringar av kostnader på kommunerna, att redan utsatta grupper och landsdelar skulle få det ännu sämre och inte minst att en sådan neddragning skulle motverka det uppgivna syftet – nämligen att förbättra samhällets ekonomi.

Opinionsstormen ledde till att regeringen stegvis backade. Till slut, dvs. då regeringen lämnade sitt budgetförslag till riksdagen i januari 1991, återstod en besparing på 60 milj.kr. Ungefär hälften av denna besparing skulle tas ut genom att helt lägga ner persontrafiken på inlandsbanan. Resten skulle tas ut genom smärre försämringar på några andra sträckor.

Inlandsbanan är mycket speciell. Den är en 54 år gammal och 105 mil lång livsnerv för inlandet från Mora till Gällivare. Längs banan ligger samhällena på rad – de flesta kom ju till när banan byggdes. Samma sak gäller en stor del av det näringsliv som finns i inlandet. Trävaruindustrin är lokaliserad längs banan, och den är beroende av godstransporter på denna. Turismen är en växande näring längs banan, som blir allt viktigare för befolkningen, och detta i en tid då vi i EG-anpassningens namn ser att just trävaruindustrin i inlandet är kanske den mest utsatta näringen av alla. Den är nedläggningshotad.

I 1988 års trafikpolitiska belsut behandlades inlandsbanan också som ett specialfall. Avsikten var att persontrafiken på banan skulle utvecklas, särskilt med tanke på en utvecklad turism längs banan. En särskild utredare tillsattes, och han föreslog så småningom också en turistsatsning på banan. Inlandskommunernas intresseförening bildades i syfte att utveckla trafiken. Föreningen tog in anbud från olika tänkbara trafikutövare, och det hela såg ut att kunna utvecklas till en välbehövlig injektion i Norrlands inland. Regeringens förslag att nu lägga ner persontrafiken på banan kom därför som en chock för många.

Sedan dess har vi som arbetar med trafikpolitik i riksdagen fått uppleva en folkstorm av sällan skådat slag. Protester mot en nedläggning av inlandsbanan har strömmat in från hela landet. Kommunerna längs banan har mangrant deltagit i protesterna. Rader av organisationer har gjort detsamma. Telefonerna har gått varma när enskilda människor och företag längs banan har ringt. Protestlistorna har fyllts med rasande hastighet.

Resultatet ligger nu på riksdagens bord för avgörande. Utskottet har gått emot regeringen och föreslår att järnvägstrafiken skall fortsätta på inlandsbanan.

Av allt detta kan vi lära oss en sak: regeringens politik är rutten! Förslagen att minska på köpen av persontrafik och att lägga ner inlandsbanan är galna från början till slut. Det strider uppenbarligen mot folkviljan, det hotar livskraften i en stor del av landet och det är uttryck för en missriktad snålhet, som drabbar dem som redan har det svårt. Det är helt enkelt oacceptabelt!

Men, fru talman, utskottsmajoritetens förslag är dess värre också mycket bristfälligt.

1. För att trafikera inlandsbanan ett år krävs ett bidrag på ca 60 milj.kr. Utskottsmajoriteten föreslår 36 milj.kr. plus att trafikhuvudmannen får disponera rälsbussarna.

2. För att inlandskommunernas intresseförening skall kunna överta trafiken på ett betryggande sätt krävs naturligtvis litet tid. Men utskottets majoritet har varit ovillig att ge tid. När länstrafikbolagen, enligt vad de själva uppgivit, vägrar att ta över trafiken, måste intresseföreningen ta över trafiken redan den 10 juni i år.

3. För att trafiken på banan sedan skall kunna bedrivas på ett vettigt sätt krävs naturligtvis att underhållet på banan blir bra. Underhållet är dessutom sedan länge eftersatt, och det krävs därför en del reinvesteringar. Det är banverket som sköter drift, underhåll och investeringar i fråga om de statliga järnvägarna. Detta är egentligen frågor som skall behandlas av riksdagen senare i vår, men utskottets majoritet har redan nu skrivit in i betänkandet att utskottet är för sin del "inte berett förorda att särskilda medel tillförs banverket för investerings- och underhållsarbeten på inlandsbanan vad gäller persontrafiken. De merkostnader som kan följa av en bibehållen persontrafik på inlandsbanan bör enligt utskottets mening främst betalas av de lokala och regionala intressenter som vill driva denna trafik."

Det är denna passus som kan komma att avgöra om inlandsbanan kan överleva eller inte. Det är uppenbart att de fattiga inlandskommunerna inte ensamma kan klara att de närmaste fem åren hosta upp minst 390 miljoner i enbart reinvesteringar på banan.

Vi kan jämföra detta med villkoren för länsjärnvägarna, som inrättades 1988. Liksom nu är fallet med inlandsbanan övertog då länstrafikhuvudmännen persontrafiken på dessa banor. Det klargjordes också att banverket skall stå för underhåll och reinvesteringar. Men för inlandsbanan föreslår nu utskottsmajoriteten att även kostnader för underhållet av banan skall övervältras på kommunerna. Detta är en orimlighet, och om detta krav kvarstår, är nedläggningen av banan närmast oundviklig. Då har socialdemokraterna och moderaterna lagt ner banan, fast på ett fegare sätt än vad regeringen föreslog.

Fru talman! Jag hoppas verkligen att riksdagen inser detta och att vi i den fortsatta behandlingen kan se till att såväl underhåll som reinvesteringar på inlandsbanan även i fortsättningen sköts av banverket som på alla andra statliga banor.

4. För att godstrafiken på inlandsbanan, som alla säger sig slå vakt om, skall kunna fortleva, krävs reinvesteringar på 370 milj.kr. För det närmaste året föreslår utskottet att 80 milj. kr. avsätts för ändamålet, och dessutom uttalar sig utskottet för hela paketet på 370 milj. kr. Det är naturligtvis bra, men det är inte säkert att det är tillräckligt för att trygga godstrafiken.

Ytterligare förbättringar för att öka bärigheten och höja hastigheten på godstågen behövs så snabbt som möjligt. Det rör sig om ytterligare 90 miljoner. Men om persontrafiken försvinner på banan, minskar underlaget även på de bandelar där godstrafik förekommer. Det betyder att den samhällsekonomiska lönsamheten för underhåll och reinvesteringar kommer att minska, och de kommer därför att ifrågasättas framöver.

På sikt kan detta betyda försämrad framkomlighet och fördyringar för

godstrafiken. Även den kommer därför att bli nedläggningshotad. Utskottsmajoritetens vaktslående kring godstrafiken ligger därför skrämmande nära det som brukar kallas för hyckleri.

Vi i miljöpartiet de gröna kräver att inlandsbanan rustas upp. Sammantaget för både person- och godstrafik behövs enligt banverket 1,2 miljarder för investeringar de närmaste fem åren. Livslängden för denna investering beräknar banverket till minst 30 år.

1,2 miljarder är bara 4 % av de 30 miljarder som nu planeras investeras i järnvägarna under 1990-talet. Vi anser att Norrlands inland är värt denna lilla del av landets samlade investeringar i järnvägar. Det rör sig faktiskt om hela 105 mil järnväg.

Med en sådan upprustning av inlandsbanan skulle såväl person- som godstrafik säkras för lång tid framöver. Underhållskostnaderna för banan skulle dessutom sjunka, vilket i sig betyder en besparing på 690 milj.kr., räknat för hela 30-årsperioden. Ur ekonomisk synpunkt är det alltså en utmärkt investering.

Vi i miljöpartiet de gröna kräver också att anslaget till köp av persontrafik på järnväg höjs med 292 milj.kr. i jämförelse med utskottsmajoritetens förslag, till 850 milj.kr. per år. Detta skulle trygga persontrafiken på inlandsbanan och andra hotade bansträckningar. Det skulle också skapa ett välbehövligt utrymme för ytterligare persontrafik på många banor.

Vad gäller trafikeringen på inlandsbanan anser vi också, i likhet med centern, folkpartiet, vänsterpartiet och förhoppningsvis många socialdemokrater och moderater, att SJ skall fortsätta att köra trafiken ytterligare ett år, minst. Inlandskommunernas intresseförening bör därefter, väl förberedd, kunna överta trafiken om den så önskar.

Fru talman! Jag står naturligtvis bakom alla reservationer som jag har undertecknat. Jag vill särskilt yrka bifall till reservationerna 3, 4, 5 och 12.

Anf. 5 BIRGER ROSQVIST (s):

Fru talman! Det här ärendet har kort och gott rubricerats inlandsbanan, men betänkandet handlar om en del andra saker som i och för sig också är viktiga.

Föregående talare har inte brytt sig om det särskilt mycket. Låt mig bara säga att betänkandet innehåller förslag från regeringen som har behandlats av utskottet och föranlett förslag därifrån om hur köp av interregional persontrafik på järnväg skall läggas upp och vilka summor som skall komma i fråga.

De fyra partiernas förslag om inlandsbanan är egentligen inte något förslag alls. Jag noterar att de är djupt oeniga när det gäller köp av interregional persontrafik och järnvägstrafik i övrigt. Summan av de anslag man vill ha varierar mycket kraftigt – 149, 342 och 392 miljoner för att ta exempel från några av partierna.

Man slänger miljonerna omkring sig, vilket man kan göra när man inte behöver ta något som helst ansvar för varifrån pengarna skall komma. Man vill köpa allt för allt!

Fru talman! Eftersom ingen tidigare har gjort någon djupare filosofisk betraktelse över detta, nöjer jag mig också med att yrka bifall till samtliga

punkter i trafikutskottets betänkande 19 rubricerat Köp av persontrafik på järnväg.

Eftersom alla de övriga talarna har koncentrerat sig på inlandsbanan, skall jag bemöta en del av de i många stycken ovederhäftiga påståenden som har yttrats i debatten. Låt mig, fru talman, få börja med att tillkännage en liten men i och för sig väsentlig rättelse i det betänkande som har delats ut på ledamöternas bänkar. Det gäller sammanfattningen på första sidan där det står en mening som lyder: "Vid fortsatt järnvägstrafik bör befintlig vagnpark fritt överlåtas". Överlåtandet har varit en fråga som har diskuterats en hel del i utskottet. Vi säger inte i utskottets betänkande att vagnparken fritt skall överlåtas, utan att den i stället fritt får disponeras av de trafikanter som eventuellt tänker överta trafiken på banan. Jag vill anmäla den rättelsen av de fel som har smugit sig in i texten.

Fru talman! Inlandsbanan är järnvägen mellan Mora och Gällivare. Det är en sträcka på 105 mil. Banan är i dag i dåligt skick. Stora delar är i omedelbart behov av upprustning. Att rusta upp banan på hela sträckan skulle enligt banverket kosta 390 alternativt 830 milj.kr. Hur stor kostnaden blir är beroende av vilken standard man väljer: väljer man lägsta möjliga standard blir kostnaden 390 milj.kr., väljer man låg standard blir den 890 milj.kr.

SJ bedriver nu person- och godstrafik på banan. Persontrafiken är av liten omfattning. På vissa delsträckor är antalet passagerare i genomsnitt fyra fem per tåg.

Biljettintäkterna, inkl. sommarens turisttrafik, uppgår till 7–8 milj.kr. per år medan statens bidrag till SJ för det här året är 57 milj.kr.

Därtill kommer kostnaderna för drift och underhåll av själva spåret – banverkets kostnader – på 50–60 milj.kr. Det innebär att statens subvention ligger på närmare 800 kr. per resenär.

Förutsättningarna för persontrafik på inlandsbanan har successivt försämrats. Befolkningen har minskat. Antalet privatbilar har mångdubblats. Satsningar på flygtrafik har skett i Arvidsjaur, Vilhelmina, Gällivare, Sveg och Mora. Östersund har väl utvecklade kommunikationer av alla slag.

Ca 17 000 turister nyttjade banans resemöjligheter sistlidna säsong. Stor satsning har gjorts på just turism och turismen har vuxit.

Innan jag går in på de förslag som trafikutskottets majoritet har framfört, vill jag kommentera några av de anföranden som har hållits här tidigare. Låt mig säga att historiebeskrivningen av vad som har förekommit vid utskottssammanträdena får ni stå för själva, ni som har tagit upp det. Den stämmer inte!

Det fattades inga beslut vid det första sammanträdet och i det protokoll från sammanträdet som ni samtliga har varit med och godkänt, står det från nämnda sammanträde att frågan om inlandsbanan behandlades och bordlades. Så löd det beslut som fattades, allt enligt protokollet.

Historieskrivningen har ni friserat för att få att stämma med de slutsatser ni sedermera har kommit fram till. Dessa slutsatser vill ni påskina att majoriteten har dragit, vilket inte är fallet.

Låt mig fråga vilket förslag ni egentligen presenterar i er reservation. Var finns långsiktigheten i det beslut som ni vill att riksdagen skall fatta om inlandsbanan?

Ni säger att trafiken skall förlängas ytterligare ett år, man skall förhandla och sedan komma tillbaka till riksdagen och säga vad man tycker. Är inte detta beslutsvånda? Är det inte så att ni är rädda för att fatta ett beslut? Ni vill skyffla undan frågan, skjuta den framför er ett år i taget.

Reservationen ger inget som helst besked om framtiden. Jag har försökt att läsa den och hitta någonting om detta, men ni talar bara om att trafiken skall upprätthållas. Därutöver ges inga besked. Vilka garantier ger ni i avvaktan på riksdagens ställningstagande till ett förhandlingsresultat som skulle beröra trafikläget i fortsättningen? Bara att det är ett år som gäller.

Ni tar inte ställning vare sig för det ena eller det andra, vare sig för trafiken eller emot. Det ser man om man läser den reservation som ni vill att ledamöterna från olika partier skall stödja. Notera vad Hugo Bergdahl och de andra har sagt, men notera också vad som står i den reservation som kommer upp till röstning efter det att Viola Claesson har begärt återremiss i frågan.

Viola Claesson sade med sin sedvanligt milda, mjuka och mycket högaktningsfulla stämma att reservanterna hade besked medan vi andra hade bedrivit ett rävspel för att komma ifrån detta. Jag tycker att vi som företräder majoriteten kommer med betydligt rakare besked än vad ni gör i frågan. Ni har ju inget besked att ge.

Jag vill vända på frågan. Vem är det som bedriver ett rävspel här, mina vänner? Det är inte vi socialdemokrater och det är inte heller det andra partiet som finns med som majoritetens företrädare.

Jag vill klargöra vad trafikutskottets förslag innebär. Det innebär att inlandsbanan får sin chans att vara kvar. Det blir definitivt godstrafik på delar av banan och en rejäl upprustning av godstrafiken. Persontrafiken får ett anslag för driften, fri disposition av vagnar och staten står för kostnaden för detta. Det har vi skrivit in i utskottsbetänkandet och det får återkomma i kommande budgetproposition vad SJ offererar för att disponera vagnarna i händelse att de skall fortsätta användas.

Trafikutskottets förslag till riksdagen berör såväl hur gods- som persontrafiken i Norrlands inland kan utvecklas. Vi säger, Rune Thorén, att hela landet, även Norrlands inland, skall leva. Därför skall näringslivet också ha bra kommunikationer. Det blir en bra hjälp för sysselsättning och service.

Godstrafiken spelar en mycket betydelsefull roll för industriföretag och skogsnäring i Norrlands inland. Nu inleds en kraftig upprustning för godstrafiken på inlandsbanan. I ett kärvt budgetläge investeras det närmaste året 80 milj.kr.

Om godstrafikens positiva utveckling fortsätter kommer ytterligare pengar att satsas. Vi tror att det finns möjligheter till en långsiktig positiv utveckling.

När det gäller persontrafiken innebär utskottets förslag att ansvaret för denna i första hand bör överföras till trafikhuvudmännen i Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län.

Vi säger att trafikhuvudmännen bör pröva om de inom ramen för ett anslag på 36 milj.kr. och rätten att fritt disponera SJs motorvagnar, kan upprätthålla järnvägstrafik på banan. I utskottsbetänkandet står det också 36 milj.kr. under tio år. Ni talar om ett år, vi talar om tio.

Behovet är stort av investeringar och underhållsinsatser för att järnvägs-

trafik skall kunna upprätthållas på de delar av banan som endast har persontrafik.

Merkostnaderna som kan följa av bibehållen persontrafik på inlandsbanan får dock, säger vi, främst betalas av lokala och regionala intressenter som vill driva denna trafik. Jag vill förtydliga det.

Det innebär att kostnaderna för normalt underhåll på del som endast har persontrafik får bekostas av trafikutövaren tillsammans med banverket – låt mig säga i förhållande 60/40 i nämnd ordning. Banverket får som tidigare täcka detta inom ramen för motsvarande anslag på stomjärnvägarna. Därmed tycker jag att jag har förtydligat vad utskottet avser med merkostnader som vi talar om i betänkandet.

Om nu trafikhuvudmännen inte anser sig kunna fortsätta tågtrafiken, bör Inlandskommunerna Ekonomisk Förening få möjlighet att ta över persontrafiken på samma villkor. Den chansen får de. Den möjligheten skall de ha. De får avgöra hur de vill lägga upp trafiken i så fall.

Vi har då tagit med en passus om att trafiken skall drivas i samma omfattning som i dag. Det går inte att göra så att man kör en tur om dagen eller kanske inte ens kör varje dag i veckan. Trafikuppläggningen måste kunna jämföras med den som för närvarande råder om man skall kunna få de här pengarna.

Om det nu är så att varken trafikhuvudmännen eller Inlandskommunerna Ekonomisk Förening är beredda att ta över ansvaret för järnvägstrafiken, gäller de avtal trafikhuvudmännen och transportrådet preliminärt har tecknat.

Trafikhuvudmännens uppfattning är att bussar skall ersätta persontrafiken som för närvarande drivs på banan. Detta har nämnts i de avtal som finns och är underskrivet med det förbehållet att riksdagen godkänner det eller att man når en uppgörelse. Avtalet innebär att det blir resmöjligheter som faktiskt är väsentligt förbättrade för inlandets befolkning. Så är det faktiskt. Rätt marknadsfört kan detta alternativ bli lika bra som inlandsbanan ansetts vara.

Trafikhuvudmännen avser att trafikera hela sträckan Mora–Gällivare med moderna turistbussar med den bekvämlighet sådana erbjuder. Busstunerna blir tätare, snabbare och miljövänligare. Man kan t.o.m. resa sträckan Storuman–Mora över dagen.

Det har i sammanhanget talats om miljön. Låt mig säga att bussarnas bränsleförbrukning är väsentligt lägre än de dieseldrivna motorvagnarnas, och avgasutsläppen är tre fyra gånger lägre.

Utskottets förslag till beslut ger förutsättningar för en bra trafikförsörjning i inlandet. Godstrafiken kan utvecklas ytterligare. Torv, timmer, cementrör och vad det nu må vara för lämpligt järnvägsgods som behöver fraktas får spår- och vagntillgång. Godstransport av produkter som är lämpligast på landsväg skall också ha den möjligheten. Vill man ha motorvagnarna till att ombesörja persontransporter, så finns också den möjligheten, även om det kostar en del. Regionerna får själva avgöra vilket färdmedel som med hjälp av anslaget från riksdagen bäst tillgodoser trafikbehoven. Vi har decentraliserat beslutsfattandet, ärade centerpartister. Det har vi planerat för i många år. Ni hänger inte med.

Norrländska inlandet med sin natur, sitt djurliv, sina byar och bebyggare, blir även i fortsättningen intressant och åtkomligt för turister. Antalet turister skall inte behöva bli mindre oavsett hur lösningen ser ut.

Fru talman! Detta innebär att trafikförsörjningen för de boende bör bli tillfredsställande och uppfylla de rimliga krav som vi har ställt, allt i enlighet med de trafikpolitiska beslut som fortfarande gäller.

Anf. 6 RUNE THORÉN (c) replik:

Fru talman! Jag var kanske ouppmärksam när jag höll mitt anförande, då jag inte tittade åt det håll där trafikutskottets ordförande sitter. Troligtvis var han inte inne i kammaren.

Med anledning av det betänkande som vi i dag diskuterar och som innehåller köp av tågtrafik ägnade jag exakt halva tiden av mitt anförande åt köp av tågtrafik i övrigt. Det vet jag säkert, eftersom jag hade ett skrivet anförande. Jag och centerpartiet tycker att det är en viktig fråga. I mitt anförande påpekade jag också att man i samband med trafikutskottets sammanträffanden med Svenska lokaltrafikföreningen har trott att det fanns representanter för nästan bara ett enda parti. I stort sett samtliga har varit överens om de åsikter som centern framfört i denna fråga.

Trafikutskottets ordförande försöker göra det enkelt för sig genom att säga: Ni vill göra si eller så med hjälp av olika pengar, och ni vet inte hur ni skall finansiera det hela. Snälla trafikutskottets ordförande! I den budget som centerpartiet har presenterat sparar man 2 miljarder kronor mer än vad regeringen gör. I denna budget finns ett belopp på 89,5 milj.kr. avsett för att prioritera åtgärder syftande till att hela landet skall leva och att det skall finnas tågtrafik.

När Birger Rosqvist kommer in på frågan om inlandsbanan säger han att det skall vara raka besked samtidigt som han efterfrågar långsiktigheten i vårt förslag.

Vi har inget emot det om det går att få Svenska lokaltrafikföreningen eller BK-tåg att driva banan. Vi har bara sagt att man inte skapar förutsättningar för fortsatt drift om man inte ser till att staten eller banverket svarar för ett underhåll som gör att det går att ha en vettig persontrafik. Om länstrafiken, Inlandsbaneföreningen, BK-tåg eller någon annan kör tågen, tycker jag inte spelar någon roll. Huvudsaken är att servicen blir god.

Birger Rosqvist talar också om ett decentraliserat beslutsfattande. Ja, det tycker vi är bra, men det är också bra om riksdagen skapar förutsättningar för en god tågtrafik i Norrland. I mitt tidigare anförande sade jag att det handlar om att från denna talarstol och denna kammare visa solidaritet. Smit inte undan solidariteten med att hänvisa till att det skall vara ett decentraliserat beslutsfattande ute i landet! Samtidigt som majoriteten inte vill ge berörda instanser pengar till tågtrafik och underhåll av den, så säger man så här: Det är ni som lägger ned tågtrafiken. Om det inte skapas ekonomiska förutsättningar, så blir det naturligtvis sådana beslut ute i landet. Det handlar om politik, Birger Rosqvist.

Anf. 7 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Fru talman! Jag yrkade tidigare återremiss av en del av det betänkande som vi nu diskuterar. Jag ber att få ta tillbaka det förslaget. I stället yrkar jag

återremiss av hela betänkandet. Jag har av sekreteraren i presidiet fått veta att det inte är formellt riktigt att göra som jag gjorde. Jag trodde att det var en enklare väg att gå. Jag yrkar således återremiss av hela betänkandet med hänvisning till mina tidigare motiveringar beträffande bl.a. statens ansvar och upprustningen av inlandsbanan.

Birger Rosqvist verkade mycket upprörd över att jag vågade säga att ett politiskt rävspel hade föregått debatten här i kammaren. Jag är inte ensam om att tycka det. Men det är inte så många som kan redovisa exakt vad som händer i trafikutskottet, eftersom det inte finns så många ledamöter där. Men de som finns utanför utskottet har kunnat ta del av de turer som har förekommit, därför att moderater och socialdemokrater har agerat som de har gjort.

Låt mig ännu en gång nämna det jag ansåg vara det mest cyniska i detta spel. Då får vi höra om Birger Rosqvist eller Rolf Clarkson anser att jag har fel. I trafikutskottet sade jag att det kommer att bli debatt om dessa frågor och att det var bättre att få dem ordentligt klarlagda i trafikutskottet före kammardebatten. En av de två frågorna gällde hur moderater och socialdemokrater i första omgången kunde – för att använda ett drastiskt uttryck – trycka ned Inlandskommunerna Ekonomisk Förening, underkänna deras ekonomiska kalkyler och säga att de inte skulle ha en chans att klara det hela. Banverket har visat hur stort upprustningsbehovet är, att det kommer att kosta för mycket och att det därför måste bli busstrafik. Därefter ändrar sig utskottsmajoriteten och säger: Eftersom Inlandskommunerna Ekonomisk Förening har sagt att de klarar av det här, så kan de i andra hand få försöka efter det att länstrafikhuvudmännen först har fått ett erbjudande.

Varför nämner ni över huvud taget länstrafikhuvudmännen, Birger Rosqvist? Alla, inkl. trafikutskottet och dess majoritet, visste vid det här laget att länstrafikhuvudmännen inte var intresserade av tågtrafik. Det har stått fullständigt klart hela tiden.

Låt mig göra ytterligare ett klarläggande. Visst är det så att vi som står för reservationen, som går ut på att rädda inlandsbanan och utveckla den, har klara och konkreta förslag till hur man skall gå vidare efter ett år. Vi säger att 60 milj.kr. skall ges till SJ medan man förhandlar om en fortsatt tågtrafik. Det är bara att läsa betänkandet för att finna detta förslag. Vi föreslår över 300 milj.kr. till persontrafiken över huvud taget. Det vet Birger Rosqvist. Vi föreslår framför allt mer pengar till banverket, en fråga som vi skall diskutera senare i vår.

Anf. 8 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Fru talman! Jag skall börja med att kort citera ett budskap från folket i trakterna kring inlandsbanan. Man har bett att få följande framfört till Sveriges riksdag och dess ledamöter: Gör inte mot andra något som kommer att dig smärta om det blev gjort mot dig själv. Det behövs litet kultur och mänsklighet också i en debatt som denna.

Utskottsordföranden Birger Rosqvist raljerar med att vi är fyra partier som är överens när det gäller att bedöma inlandsbanans framtid. Ja, vi är helt överens, Birger Rosqvist, men hur är det med enigheten i hans eget parti? Och hur är det med enigheten i moderata samlingspartiet beträffande

inlandsbanans framtid? Frågan har sitt givna svar. Vi fyra partier, som bildar opposition i detta fall och har avgett en reservation är helt eniga.

Vi har inte hunnit mer än till riksdagen och skall börja debattera inlandsbanans framtid förrän utskottets ordförande är beredd att peta och ändra i det föreliggande betänkandet. Man kan fråga sig om det ligger ytterligare rävspel bakom intresset för att peta och ändra i texten. Hur skall man annars tolka de förslag till förändringar som här förs fram? Man kan förstås anlita experter på hög nivå för att få ett ordentligt svar på den frågan. Men jag konstaterar att utskottsmajoriteten in i det sista försöker göra det så svårt och smärtsamt som möjligt för dem som i dag är beredda att överta tågtrafiken på inlandsbanan när det gäller att få ett klart besked genom det beslut som vi senare kommer att fatta här i riksdagen.

Utskottets ordförande säger så här: Vi ger raka besked, men hur vill ni lösa det här? Ni har bara en lösning för ett år framåt i tiden, säger han. Snälla trafikutskottets ordförande! Läs vår reservation i vilken det tydligt och klart framgår att vi vill att SJ skall driva trafiken ytterligare ett år, så att de som förhoppningsvis kommer att ta över efter SJ får möjlighet att diskutera hur övergången skall gå till och vad den kommer att innefatta såväl ekonomiskt som i fråga om det fortsatta underhållet. Det är därför vi vill ha denna betänketid på ett år. Därmed ges utrymme att på ömse håll diskutera hur man vill lösa detta svåra trafikproblem. Men det säger ni från majoriteten blankt nej till. I övrigt gör ni det också så svårt som möjligt för dem som vill överta driften av inlandsbanan.

Anf. 9 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! I sitt något säregna inlägg sade Birger Rosqvist att vi slänger miljonerna kring oss. Men nu tillhör inte Birger Rosqvist finansutskottet där man balanserar inkomster mot utgifter för att få det hela att gå ihop. När vi i miljöpartiet föreslår satsningar på järnvägsdrift, så håller vi naturligtvis igen med utgifterna på andra områden. Det framgår tydligt för den som orkar läsa den sammanfattning som finns i vår finansmotion. Jag rekommenderar Birger Rosqvist att läsa den.

Regionalpolitik är tydligen mycket svårt. Inte minst tycks det gälla behandlingen i trafikutskottet av inlandsbanans framtid. Inlandsbanan har ingen motsvarighet i landet och inte heller någon annanstans i Europa. Den är mycket speciell och utgör en potential för turisttrafik och för ett levande inland i Norrland. Det är inte minst därför det är så angeläget att bevara inlandsbanan.

Birger Rosqvist säger att varje resa med inlandsbanan i dag subventioneras med 700 kr. Den uppgift som jag har fått i utskottet är att det är 150 000 resenärer per år och att banan subventioneras med 60 milj.kr. per år. Det bör betyda en subvention på 400 kr. per resenär. I morse läste jag i en tidning att varje flygresenär från Arvidsjaur subventionerades med 1 700 kr. Man kan fråga sig hur stor subventionen per resenär på inlandsbanan skulle vara om man satsade på en trafikföring som passade folk bättre, med information inte bara i Sverige utan också ute i Europa. Man kunde tala om vilken fantastisk tågbana det är och därmed försöka utveckla turisttrafiken. Jag tror att man skulle kunna minska den subventionen avsevärt.

Man kan naturligtvis alltid fråga sig vad det är värt att ha ett levande Norrlands inland. Vi tycker att ett sådant är värt att ha, och vi tycker att det är värt en hel del omfördelningar skattevägen. Man kan kalla detta subventioner, men detta är som vi ser det precis vad vi behöver. Alternativet är nämligen att vi ödelägger samhälle efter samhälle i den här delen av landet.

Jag blev litet förvånad över Birger Rosqvists lättsinnighet när det gäller godstrafiken. Han pratade på väldigt glatt om att det kommer att bli en långsiktigt positiv utveckling för godstrafiken. Han borde nog närmare studera de analyser som pekar på att den pågående EG-anpassningen innebär att trävaruindustrin i Norrlands inland får det mycket svårt. Om inte denna industri får väsentliga nya konkurrensfördelar, som t.ex. bättre bana med bättre bärighet, högre hastighet och vettigare priser, kommer den att gå under.

Anf. 10 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Fru talman! Det var många repliker att besvara på en gång, men jag tror att den korta tid jag har till mitt förfogande skall kunna räcka ganska bra. Det var inte mycket som kom fram i replikerna, det var inte mycket att besvara. Det var de gamla vanliga slängarna, men det är inte mycket att bemöta.

Roy Ottosson presenterade på slutet en uppgift om att det hittills bara har lagts 60 milj.kr. årligen av statliga medel på inlandsbanan. Det stämmer inte. SJ har stått för 60 miljoner för upprätthållandet av själva driften av tågen, men banverket har ju också haft kostnader för drift och underhåll av bana. Då närmar sig kostnaderna den siffra som jag angav per resenär.

Jag medger att dessa siffror inte är helt vattentäta, men de ger ändå en indikation på vilka kostnader vi rör oss med. Och vi har ju ställt upp på dem.

Rune Thorén blev något förgrymmad över att jag hade sagt att han inte hade tagit upp frågan om persontrafiken på järnväg i övrigt. Det var ju, Rune Thorén, en kvartett på fyra personer som var uppe och sjöng här, och de övriga sade inte så mycket. Inte heller Rune Thorén sade särskilt mycket. Jag observerade inte att han sade något om persontrafiken, trots att jag var inne i kammaren hela tiden. Jag erkänner emellertid att Rune Thorén något berörde frågan om persontrafiken på järnväg, men de andra kanske inte sade så mycket om det.

Det sägs att den ekonomiska förening som kommunerna har bildat har för kort tid på sig för att överta den här trafiken. Men de har ju i brev till oss förklarat att de är beredda att i år ta över trafiken. Jag tror inte att de skall behöva ha några bekymmer om de nu får möjlighet att driva trafiken, dvs. om trafikhuvudmännen inte vill driva trafiken på det sätt som vi förutsätter att de skall pröva. Det finns i så fall möjlighet för trafikhuvudmännen att driva trafiken.

Hugo Bergdahl talade varmt för en järnväg. Han frågade hur det står till i mitt parti med inlandsbanan. Jag tror att man i mitt parti ganska enigt ställer upp på trafikutskottets förslag.

Anf. 11 RUNE THORÉN (c) replik:

Fru talman! Birger Rosqvist väljer att föra debatten på ett litet nonchalant sätt genom att säga att det inte var mycket som sades i replikerna. Men detta

drabbar i första hand Birger Rosqvist, och det drabbar naturligtvis också den socialdemokratiska rörelsen. Vad jag under halva mitt anförande talade om var nämligen just de frågor som många socialdemokrater ute i landet har tagit upp. De har inte tagit upp dessa frågor bara av den anledningen att de tycker att det är roligt att skriva motioner, utan anledningen är att de har upplevt bekymmer med trafiken mellan Falköping och Nässjö, mellan Mjölby och Gävle, osv.

Det var de frågorna jag tog upp. Det är frågor som berör människor ute i landet, eftersom de handlar om möjligheten att så småningom få en bra järnvägstrafik. De handlar nämligen ofta om banor som går fram till det stora stomlinjenätet. Detta är inte något ointressant, utan det är oerhört viktiga frågor. De frågor jag tog upp är precis desamma som bl.a. Bosse Ringholm – som kanske är känd – och alla andra i SLTF har tagit upp. Birger Rosqvist säger att det inte var något nytt eller märkvärdigt. Om det är på det sättet Birger Rosqvist behandlar dessa frågor förstår man hur de aktiva inom den socialdemokratiska rörelsen ute i landet känner sig.

Angående inlandsbanan vill jag än en gång säga, att vad som behövs är en rejäl upprustning av banan som gör det möjligt att köra både persontåg och godståg. Sedan är det upp till SJ, länstrafikbolagen, Inlandskommunerna Ekonomisk Förening, BK-tåg eller någon annan att köra trafiken, och naturligtvis skall det ske till lägsta möjliga kostnad under förutsättning att man ger en bra service.

Men, Birger Rosqvist, det handlar om att skapa förutsättningar och om att vi här ställer upp med medel. I alla de debatter jag har haft med kommunikationsministern om vårt förslag att satsa 40 miljarder på järnvägen för att skapa dessa förutsättningar har kommunikationsministern visat samma litet nonchalanta inställning och frågat var vi skall få de pengarna från.

Vi måste ju se med allvar på denna fråga. Vill vi att hela landet skall leva, och vill vi att hälften av landet, som det här är fråga om, skall leva, så måste vi ge dem förutsättningar. De vill ha kvar sin inlandsbana. Som göteborgare tycker jag att det är självklart att de då skall få behålla den. Vi har fått så mycket från den delen av landet, och vi är därför skyldiga att åtminstone hjälpa dem att kunna behålla den banan.

Anf. 12 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Fru talman! Birger Rosqvist vill tydligen inte diskutera den här frågan. Han undviker en seriös debatt, och det är naturligt om man har den inställningen att Norrlands inland inte är någonting värt, att det är något man kan lägga ned i en handvändning utan att det är något märkvärdigt.

Vi som tar frågan på allvar och som tycker att hela landet skall leva inser emellertid att detta innebär ett dråpslag mot en mycket stor del av landet. Det gäller just den del av landet där vi redan har en hög arbetslöshet och där prognoserna pekar brant nedåt. Det gäller den del av landet som kan få särskilda svårigheter på grund av EG-anpassningen. Att då rikta ett dråpslag mot deras järnväg, inlandsbanan, kan inte vara en bra politik, det är det inte med gröna ögon sett. Men det är kanske socialdemokraternas nya giv att göra så.

Birger Rosqvist använder ordet "subvention" på ett lustigt sätt. Han be-

traktar tydligen infrastrukturinvesteringar som subventioner. Det är ett nytt språkbruk. Att subventionera innebär att man går in och täcker underskott eller, i det här fallet, ser till att det är möjligt att upprätthålla trafiken. Investeringar skall bedömas utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv, och miljöpartiet anser att det är en god samhällsekonomi att ha ett levande inland i Norrland. Det är en bra samhällsekonomi att se till att folk kan resa med järnväg i hela landet. Det är en bra samhällsekonomi att utveckla inlandets näringsliv, turistliv, osv. Därför tycker vi att det är värt att satsa dessa 4 % av de totala järnvägsinvesteringarna på inlandsbanan. Det betyder 1,2 miljarder under 90-talet, och den investeringen skulle så att säga leva under 30 år. Det skulle skapa bättre förutsättningar, och det skulle säkert göra det möjligt för många företag att fortleva.

Utskottsmajoriteten säger att den vill slå vakt om godstrafiken. Det är nog sant i det korta perspektivet på de bandelar där vi har godstrafik i dag. Men hur det blir det i det längre perspektivet? Om persontrafiken försvinner så minskar ju underlaget totalt sett. Då försämras också samhällsekonomin genom att man måste hålla i gång banan för godset. Alternativet är att det blir dyrare för dem som kör gods. Bandelar där det i dag inte fraktas gods, kan det mycket väl vara intressant att köra gods på i framtiden. Om persontrafiken försvinner på en del av banan så kommer den delen av banan att förfalla. Inlandsbanan kommer att falla sönder i ett antal småstumpar.

Vi kan ta torvtågen på sträckan Sveg–Mora–Uppsala som exempel. På denna sträcka fanns ingen godstrafik förut. När man kom på att det gick bra att elda med torv i t.ex. Uppsala, fanns inlandsbanan och det var möjligt att genomföra projektet. Hade banan inte funnits hade det inte blivit något.

Anf. 13 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Fru talman! Jag tror att jag börjar förstå varför Birger Rosqvist är så ovanligt gnällig i den här debatten. Antingen har han inte läst vare sig motionerna eller reservationerna eller också vill han tvinga oss att läsa upp alla våra förslag här så att det skall ta tid. De som är tillräckligt engagerade har kanske brytt sig och läst reservationerna, även om inte alla ledamöter i trafikutskottet har gjort det.

För säkerhets skull skall jag redogöra för våra förslag. Vänsterpartiet har i sin partimotion yrkat på att 900 milj.kr. skall gå till köp av interregional persontrafik på järnväg, jämfört med regeringens och majoritetens förslag på 558 milj.kr. Det är en ganska stor skillnad. Om vi får igenom vårt förslag räcker mellanskillnaden till en hel del. Vi har tagit upp bandelen Mora–Borlänge. Vi har också tagit upp krav på statsbidrag till länstrafiken utifrån ett speciellt problem. Vi har krävt att persontrafiken på västerdalsbanan skall säkerställas. Vi har, i likhet med många andra, motionerat om och krävt att persontrafiken Gävle–Avesta–Krylbo–Örebro skall upphandlas även för budgetåret 1991/92 m.m. Det är ingen hemlighet att vi har ställt alla dessa krav.

Vi har också tagit upp frågan om ökad tågtrafik på sträckan Mjölby–Hallsberg. Vi har tagit upp frågan om nattågen till övre Norrland, och vi har argumenterat för och ställt långtgående krav som gäller inlandsbanan

och inlandsbanetrafikens framtid. Detta vet Birger Rosqvist, men jag vill säga detta som ett förtydligande till dem som läser protokollet.

När det gäller inlandsbanan vill vi – förutom de åtgärder på kort sikt som fyra partier är överens om – att sidolinjerna skall upprustas. Detta är ett gammalt krav, och det har för länge sedan ställts i utsikt att det skall genomföras. Vi vill också att inlandsbanans stationer skall upprustas till resecentra. Vi kommer med förslag om ett nordiskt samarbete, där framför allt Sverige och Norge borde kunna samarbeta kring godstrafiken för att inlandsbanetrafiken skall kunna fortleva på ett riktigt sätt.

Den argumentation som Birger Rosqvist använder sig av haltar betänkligt eftersom han inte fullföljer sina tankegångar. Jag vill därför fråga Birger Rosqvist var gränsen går för de s.k. subventioner som man kan tänka sig för olika trafikslag. Om kostnaden för varje resenär ligger mellan 400–800 kr., vad säger Birger Rosqvist då om flygtrafiken från Arvidsjaur på 7 000? skall man dra in den omgående? Är det sådana mått vi skall använda på trafiken så klarnar det ju ännu mera.

Anf. 14 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Fru talman! Birger Rosqvist sade att innehållet i replikerna från reservanternas sida inte var mycket att komma med. Ja, så resonerar någon som sedan årtionden är van vid att sätta sig på andras uppfattningar och politiska partier. Den tiden torde dock ligga bakom oss. Vi måste nog konstatera att man i dag, kanske mer än någonsin tidigare, måste lära sig att lyssna även på folket och på andra politiska partiers värderingar.

För att ordföranden i trafikutskottet skall ha någonting att bemöta och inte bara kunna säga att han inte vet vad vi talar om och att vi inte har något att komma med, vill jag ställa följande fråga till Birger Rosqvist: Vad är det för fel och brister i vårt förslag där vi vill ha en ettårig övergångstid så att båda parter – staten och de som skall ta emot denna trafik och driva den i framtiden – får diskutera igenom de olika frågorna både vad gäller ekonomi och andra praktiska frågor, som det är nödvändigt att man diskuterar igenom så att resultatet blir bra och en uppgörelse som båda parter är någorlunda nöjda med kan komma till stånd? Vad är det för fel i vårt förslag att låta ett år gå så att man kan lösa alla dessa problem, som vi har kunnat konstatera av dagens debatt finns med i bilden? Vad är det för fel i vårt förslag, Birger Rosqvist?

Anf. 15 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Fru talman! Det har här skett en viss betygsättning av mig. Jag är gnällig, oengagerad och rävaktig. Jag tar i, och jag är inte ens närvarande. Protokollet får väl utgöra svar på detta.

Hugo Bergdahl ställde mot slutet en fråga om vad det är för fel på deras förslag. Som jag ser det är felet med ert förslag, Hugo Bergdahl, att ni inte vågar ta ställning. Ni skjuter problemet framför er ytterligare ett år. Förhållandet för inlandsbanan är inte bra i dag. Vi kan inte skjuta på detta problem år efter år. Någon gång måste man komma till skott. Det tycker vi att vi har gjort med vårt förslag.

Man kan summera vad någon av er sade med att jag missunnar folk i Norr-

lands inland att ha bra kommunikationer. Låt mig än en gång sammanfatta vad vi vill med vårt förslag och vad det innebär. När det gäller persontrafiken får två parter erbjudande om att upprätthålla trafiken. De får ett erbjudande om 36 milj.kr. om året under 10 år framöver, till att börja med. De får fritt disponera SJs vagnar för att upprätthålla en trafikförsörjning som har minst samma omfattning som den har i dag.

Hugo Bergdahl menade att vi under spelets gång ändrade i texten på utskottsbetänkandet. Jag sade att det var en felskrivning. Vagnarna fick överlåtas i stället för att disponeras. Inne i texten under rubriken Utskottet står "disponeras". I sammanfattningen kom det felaktiga ordet "överlåtas" in.

Märk väl att vagnarna får disponeras. Vad innebär det för trafikanterna? De vill ha 17 vagnar. SJ skrev ett brev till utskottet och sade att om vagnarna skall överlåtas vill vi ha 11 milj.kr. styck för varje vagn. Det anser vi att de är värda. SJ vill således ha 187 milj.kr. I utskottet har majoriteten sagt att vagnarna får disponeras fritt. Är inte detta att gå önskemålen om trafik till mötes?

Det blir delaktighet i kostnaderna för det normala underhållet. Banverket får vara med och dela på de kostnaderna. Det har vi också sagt.

Godstrafiken blir definitivt kvar på banan. 80 milj.kr. skall praktiskt taget omgående satsas för att rusta upp den, och flera investeringar kommer till om godstrafiken fortsätter att öka. Jag tycker att det då är fel att säga att majoritetens förslag är undermåligt och att det är lätt att kritisera. Om man ställer vårt förslag i relation till ert, skall man säkerligen finna att det vi har att erbjuda kommunerna är betydligt bättre än det som ni har åstadkommit.

Förste vice talmannen anmälde att Roy Ottosson, Viola Claesson och Hugo Bergdahl anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 16 ROLF CLARKSON (m):

Fru talman! Trots vad som påståtts hör det inte till vanligheterna att moderaterna i en sådan här debatt talar för majoritetens uppfattning. En företrädare för moderaterna brukar i stället vara första talare för oppositionen. Men utvecklingen när det gäller inlandsbanan har blivit sådan att Birger Rosqvist, såsom utskottets ordförande, i dag kunnat tala på majoritetens vägnar utan att jag har haft någonting att invända mot det han sagt.

Det finns anledning för mig att göra någonting som kan liknas vid en röstförklaring både för moderata samlingspartiets del och för mig personligen.

När regeringen beslöt att dra in anslaget till persontrafiken på inlandsbanan, förde det naturligtvis med sig en starkt ökad aktivitet hos de 18 berörda inlandskommunerna och från den ekonomiska förening som dessa för några år sedan hade bildat i syfte att bevara persontrafiken på inlandsbanan i hela dess utsträckning.

Jag har som företrädare för moderata samlingspartiet försökt att både objektivt och noggrant sätta mig in i ärendet. Jag har lyssnat till vad banverket sagt om kostnaderna: vid minimistandard 390 miljoner under en femårsperiod och 35 miljoner om året i underhåll samt vid upprustning till en något

högre men likväl låg standard ytterligare 440 miljoner och 57 miljoner om året i underhåll.

Jag har också lyssnat till företrädare för trafikhuvudmännen i de fyra länen. Jag har vidare noga lyssnat till och brevväxlat med företrädare för Inlandskommunerna Ekonomisk Förening. Jag har även besökt den endagskonferens som denna ekonomiska förening höll i Östersund strax innan utskottet skulle behandla frågan om trafiken på inlandsbanan.

Jag erkänner att jag före sammankomsterna med företrädarna för föreningen var inställd på att den mest ekonomiska lösningen var att i enlighet med regeringens förslag överlåta trafiken och de 36 miljonerna till trafikhuvudmännen. Jag påverkades emellertid sakta men säkert av Inlandskommunerna Ekonomisk Förening och dess företrädare.

Jag ställde på konferensen i Östersund raka frågor till Göran Lindgren, som är verkställande direktör i föreningen. De viktiga frågor som jag ställde var: Måste ni ovillkorligen ha ett rådrumsår för att kunna överta trafiken? Är det ett minimikrav för er att få bedriva den under en femårsperiod? Ligger det någonting bakom ett påstående att ni skall kunna underhålla banan till 30 % – ja, rent av 50 % – lägre kostnad än vad banverket säger sig kunna?

Jag fick svar på dessa frågor, både muntligen och skriftligen.

Vid det första sammanträde som utskottet därefter höll hade jag för min del med stöd av moderata samlingspartiets förtroenderåd kommit fram till att ett rådrumsår skulle kosta staten 84 milj.kr. Det var för mig en för stor summa för att få upplysningen om föreningen hade rätt eller inte. Då banverkets kostnader verkade väl underbyggda blev vårt preliminära ställningstagande att de 36 miljonerna återigen skulle erbjudas den ekonomiska föreningen, om det fanns möjlighet för föreningen att använda dessa pengar omedelbart efter det att trafiken kommer att ha upphört den 10 juni.

Under den folkstorm som rådde begagnade föreningen situationen till att ändra position. Man förklarade plötsligt att man a) var beredd att överta trafiken den 10 juni och b) att man med stöd av lokala och regionala experter kunde driva banan några miljoner billigare än vad banverket sade sig kunna.

Som ni förstår är detta för en seriös trafikpolitiker en allvarlig fråga. Överdriver banverket sina anslagsäskanden? Finns det verkligen möjligheter att göra sensationellt stora besparingar i statskassan, besparingar på hundratals miljoner kronor? Är det då förvånansvärt, Viola Claesson, att man i stället för att misstro den ekonomiska föreningen sade att detta måste prövas seriöst? Såsom Birger Rosqvist har förklarat har då utskottet bestämt sig för att öppna dörren för den ekonomiska föreningen. Detta är alltså sanningen, och i stället för att ringakta föreningen, har vi godtagit att den får göra ett försök.

Viola Claesson har nu ställt ett återförvisningsyrkande. Med tanke på den korta tid som återstår till den 10 juni gör Viola Claesson och de som ställer sig bakom detta återförvisningsyrkande föreningen en björntjänst. Tiden blir ännu knappare. För föreningen är det nu, som jurister brukar uttrycka sig, fara i dröjsmål.

Den sida som jag själv representerar har i detta fall icke bedrivit något rävspel eller krypskytte. Jag har i stället försökt spela med öppna kort och

ge raka besked. Men jag är samtidigt den första att instämma med dem som påstår att det här har förekommit rävspel och krypskytte.

Jag har i en av Norrlandstidningarna sagts vara den stora förloraren, om inlandsbanan får vara kvar. Om detta skall vara ett offer, så är det ett billigt sådant för en egentligen god sak. Min bedömning har varit den strikt trafikpolitiskt ekonomiska. Trafik och i synnerhet järnvägstrafik skall i Sverige bedrivas där det finns ett tillräckligt underlag för gods- och persontransporter eller bådadera. Då är inlandsbanan naturligtvis ett unikum. Jag och alla andra moderater vet att här förekommer nostalgi och symbolik. Här har det att göra med annat än att bara köra motorvagnar på skenor. Men detta förekommer även i andra avseenden, och till slut blir det så, för att tala med Falstaff Fakir, att allting måste räknas i penningars värde, särskilt när det gäller att se till skattebetalarnas utgiften.

Enligt det betänkande som hela den moderata riksdagsgruppen i går kväll ställde sig bakom återgår nu ärendet till regeringen. Kommunikationsministern får nu själv eller via någon som han utser öppna förhandlingar igen i första hand med trafikhuvudmännen. Med all respekt för den ekonomiska föreningen är detta den naturliga vägen att vandra. Trafikhuvudmännen har enligt tidigare beslut fått i uppdrag av oss att ta ansvaret för den kollektiva trafiken, och då övergripande inom sina resp. län. Skulle de då inte vilja göra detta, på de villkor som, tycker jag, betänkandet klart och tydligt preciserar, blir det förhandlarens uppgift att gå till Inlandskommunerna Ekonomisk Förening. Lycka till! säger jag till föreningen. Det är en stor händelse om ni klarar detta. Jag har inte någonsin förut varit med om att riksdagen på det sättet har gett decentraliseringen en sådan klar chans.

Fru talman! Detta mitt anförande, som strax överskrider den tid som jag har bundit mig för, har blivit mycket personligt. Jag instämmer i vad någon tidigare talare sade, nämligen att det har varit en ovanligt upprörd debatt. Det är lätt i en intellektuell kamp med politiska motståndare. Men det är bra mycket svårare när det gäller de egna vännerna. Här har jag obestridligen på det personliga planet varit en stor förlorare.

Detta får inte bli för högtidligt. Men brustna illusioner och förgiftade relationer är för min del resultatet. Vänner, både nära och vanliga sådana, har blivit ovänner och i vissa fall fiender.

Anf. 17 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Herr talman! De som lyssnar på debatten och de som så småningom läser protokollet får väl avgöra vilken beskrivning av turerna i trafikutskottet och i diskussionen som bäst verkar överensstämma med verkligheten. Jag skall i varje fall inte lockas in i ytterligare en sådan debatt. Jag vill bara säga att Rolf Clarkson förskönar händelseförloppet utifrån sin egen ståndpunkt.

Det finns en rad frågor som varken Rolf Clarkson eller Birger Rosqvist har svarat på och som jag tycker är ganska avgörande i detta sammanhang. Det är också dessa frågor som är anledningen till att jag har begärt återremiss.

Alla tidigare ställningstaganden under de senaste åren i trafikutskottet, som i stort sett har följt regeringens skrivningar, har gått ut på att inlandsbanan mellan Mora och Gällivare har ett klart samhällsintresse och att den där-

för bör finnas kvar. Av den anledningen har det satsats pengar varje år, om än alls inte tillräckligt mycket pengar. Dessutom har banverket fått för litet pengar för att det skulle vara fråga om en rejäl upprustning.

Fullständigt klart är också att inlandsbanan organisatoriskt sorterar under banverket, som också måste täcka kostnaderna för underhåll och investeringar – eller hur?

Rolf Clarkson undvek min fråga när han skulle tala om vad Inlandskommunerna Ekonomisk Förening går med på. Det verkar som om man skulle vara så följsam att man helt skulle gå ned på knä. Alla som har motionerat, socialdemokrater och moderater, ja, alla från de fyra partierna som har engagerat sig när det gäller att både rädda och rusta upp inlandsbanan vet att man från IEF aldrig någonsin har sagt att man också skall klara underhållet utifrån de beräkningar som finns av hur mycket underhåll som behövs om man samtidigt tvingas överta trafiken från den 11 juni i år. Jag har fått handlingar från och har också så sent som i går haft kontakt med flera kommunalråd, också från era partier. Jag har också haft kontakt med Göran Lindgren från Inlandskommunerna Ekonomisk Förening. Man klarar inte detta. Det är fullständigt klart.

Till sist: Inlandsbanan är ett unikum, säger Rolf Clarkson. Ja, det kan man säga. Men det är inte detsamma som att inlandsbanan har en särställning – då talar jag i politiska termer och med utgångspunkt i de beslut som redan har fattats. Inlandsbanan och även malmbanan har en särställning i samtliga beslut som vi hittills har fattat. Rolf Clarkson tror tydligen att det är hur lätt som helst att upphäva beslut och att säga att merparten av ansvaret för banunderhållet i framtiden skall bäras av lokala organ och av länsorgan. Men det strider helt mot vad vi har rätt att göra, Rolf Clarkson!

Anf. 18 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Vi har utifrån, och ibland med viss förvåning, betraktat moderaternas svängningar hit och dit i den här frågan. Att man har svängt litet hit och dit tyder väl ändå på att det även bland moderaterna finns många som inser värdet av en bra inlandsbana och en bra trafik på denna.

Jag måste få ställa några frågor till Rolf Clarkson: Är det bra att vältra över kostnaderna på kommunerna? Det gäller då även investeringar i banan. Så gör vi ju aldrig annars. Varför skall inlandsbanan få mycket sämre villkor än vanliga länsjärnvägar? Jag förstår inte logiken i detta. Det återremissyrkande som Viola Claesson har fört fram går ju ut på att utskottet skall försöka klarlägga vad som egentligen menas med den här passusen. Är det banverket som skall sköta banan eller hur är det? Och under vilka förhållanden, rent ekonomiskt, skall detta ske? Föreningen är ju inte alls beredd att betala för underhåll och investeringar på banan. Det har man deklarerat åtskilliga gånger, så det vi. Det skulle vara en omöjlighet att få det hela att gå ihop ekonomiskt. Däremot har man i och för sig haft synpunkter på detta med att förbilliga underhållet på olika sätt. Men det är en annan sak. Dessa synpunkter bör kunna beaktas i det normala arbetet.

Jag kommer att stödja återremissyrkandet just för att få ett klarläggande på den här punkten. Antagligen blir det i kväll i trafikutskottet. Det handlar ju om vad som egentligen avses här. Vår ståndpunkt är att underhåll och in-

vesteringar skall skötas av banverket. Det anslaget kommer vi att aktualisera senare i vår. Vad vi nu skall diskutera är väl egentligen själva trafikeringen.

Anf. 19 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Herr talman! Jag förstår, Rolf Clarkson, att det kan kännas litet svårt och besvärligt. Jag har upplevt Rolf Clarksons inlägg här som en självbekännelse från den utgångspunkten att den linje som han från början drev inte höll så långt.

Rolf Clarkson beklagar det sällskap som han och hans parti har hamnat i när det gäller denna fråga. Men då vill jag, för att lindra det hela, säga till Rolf Clarkson: Var inte rädd för det! Stå för de uppfattningar och de mål som vi och moderaterna som politiska partier har! Det är ju goda lösningar i sakfrågorna som är det viktiga. Det viktiga är alltså inte med vilka partier man gör upp. I det fallet har vi erfarenheter, och vi tycker att vi har handlat rätt. Beklaga alltså inte detta, Rolf Clarkson!

Rolf Clarkson har ibland använt uttrycket "golva" i diskussioner med mig här i kammaren. Jag förstår om Rolf Clarkson känner sig något "golvad" i denna fråga, och då inte bara av de politiska motståndarna utan även delvis av personer i sitt eget parti. Jag vill inte mästra Rolf Clarkson av den anledningen. Jag är en alldeles för snäll person för att göra det. Så går det ibland i det politiska arbetet, Rolf Clarkson, men låt oss alltså inte beklaga detta.

Sedan några ord om detta med rävspel och krypskytte. Det gäller också uttalanden om att man själv har spelat med öppna kort och gett raka besked. Ja, Rolf Clarksons och andra talares inlägg här tidigare visar vad det är fråga om – vilka som har bedrivit rävspel osv.

Jag har lärt känna Rolf Clarkson som en i vanliga fall logiskt tänkande person. Jag frågar därför även Rolf Clarkson: Vad är det för fel med vårt förslag – under en följd av år har ju Rolf Clarkson, om jag förstått det hela rätt, varit en planeringsman, en företagare med företagargrund, vilket innebär att han ofta fått lära sig att planera och göra vettiga bedömningar – om att ge ett års dispens och att SJ får sköta den här trafiken under den tiden? Skulle inte båda parter, staten och i det här fallet de som skall överta trafiken, kunna få noggrant gå igenom det hela ekonomiskt och praktiskt under ett år? Det är samma fråga som jag har ställt flera gånger tidigare, men jag har inte fått något klart svar. Jag tror att Rolf Clarkson är en man som kan göra dessa bedömningar på ett riktigt sätt.

Anf. 20 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! Från min sida får jag ändå beklaga att moderaterna hamnat på samma sida som regeringen, inte därför att socialdemokraterna och moderaterna har kommit överens utan därför att jag ser att skillnaderna inte borde vara så stora mellan det som Rolf Clarkson och moderaterna säger och det vi säger i minoriteten. Vad är det då Rolf Clarkson säger? Jo, han vill ha den billigast möjliga trafiken, men ändå spårburen trafik. Han vill ha det billigast möjliga underhållet. Där skiljer vi oss inte åt. Moderaterna försöker ofta ge intrycket att det är de som strävar efter att få det billigt, men det är ingen som vill betala mer för ett underhåll än vad som är nödvändigt

eller mer för en trafik än vad som är nödvändigt. Jag har sagt flera gånger tidigare att centern vill att SJ nu får ett år på sig. Om det sedan blir SJ, länstrafiken, Inlandskommunerna Ekonomisk Förening, BK-tåg eller eller någon annan som sköter det i fortsättningen, skall man handla upp de till lägsta möjliga och bästa pris med den standard som krävs. Jag ser ingen skillnad där, Rolf Clarkson.

När det gäller underhållet ser jag inte heller någon större skillnad mer än att vi tycker att det självklart är banverket som skall ha ansvaret. Banverket skall i sin tur naturligtvis också se till att man – det gäller inte bara inlandsbanan utan överallt i landet – får anbud från olika entreprenörer och får det billigaste möjliga alternativet. Det tycker jag att vi är överens om.

Konkurrens är ett fint uttryck, inte minst i moderata kretsar. Jag delar den uppfattningen, och jag har många gånger i kommunala sammanhang pläderat för konkurrens. Men kom ihåg: om vi lär oss att stava till ordet konkurrens, finns det två ord till som vi måste lära oss att stava till och som är viktiga i inte minst den här församlingen. Det är orden solidaritet och ansvar. I och för sig kan man låta folket där uppe, kommunerna, landstingen eller trafikanterna direkt genom biljettpriserna betala det hela, men fortfarande är det konkurrens. Men det handlar inte om solidaritet och ansvar. Därför menar jag att det är viktigt att staten, riksdagen, betalar den trafik det handlar om och via banverket också underhållet. Men – och där är vi överens – det skall inte ske till vilket pris som helst, utan självfallet skall man se till att vi får så billig trafik som möjligt, likaså när det gäller underhållet.

Min sista fråga till Rolf Clarkson är: Det skiljer sig väl egentligen inte mot några andra banor i landet heller? Det är ju den princip som vi måste arbeta efter totalt sett, om vi är rädda om skattebetalarnas pengar. Det förutsätter jag att vi alla i den här kammaren är.

Anf. 21 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag hade faktiskt bestämt mig för att inte hålla mer än ett tiominutersanförande och inte ge mig in i en ny debattrunda. Det är lika bra att låta kommunikationsministern beträda podiet så fort som möjligt. Jag skall därför inskränka mig till att lämna ett par kommentarer.

Till Hugo Bergdahl vill jag inte säga mer än att den missaktning som jag skulle kunna ge uttryck för skulle kunna uppgå till samma grad av ohövlighet som han har visat.

Ni frågar varför man inte kan prova ett år. Jag gav faktiskt svaret på det. Det är bara 84 miljoner för dyrt, sade jag i mitt anförande. Det är ett alldeles för högt pris för att ta reda på om trafik är möjlig i framtiden eller ej. Men svaret får vi nu praktiskt taget gratis när kommunikationsministern eller hans förhandlare tar kontakt med de berörda där uppe.

När det gäller underhållet vill jag precisera mig. Jag har inte talat om investeringar, men jag har fått den uppfattningen från föreningens sida att man på ett dramatiskt sätt skulle kunna sänka de underhållskostnader som banverket talar om. Dessa kostnader innefattas i begreppet "främst". Så mycket järnvägsteknik kan jag inte att jag här kan tala om vilken summa det handlar om. Andra får göra bedömningen av vad som är en dramatisk besparing av underhållskostnaderna på banan.

Jämför inte inlandsbanan med länsjärnvägarna. Första villkoret för statligt stöd för länsjärnvägar är fem dubbelturer per dag. Det är det inte tal om på inlandsbanan. Inlandsbanan är inlandsbanan. Den är speciellt klassad enligt beslutet, och det är vad vi nu behandlar. Några likheter i övrigt med länsjärnvägar som kör avstånd på 5–10 mil kan man inte dra. Detta är ju en bana som är så lång som banan från Kristianstad till Paris, även om det bara är längden som de har gemensamt.

Anf. 22 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Herr talman! Rolf Clarkson har fortfarande inte svarat på frågan om han tror att trafikutskottet och riksdagen har rätt att klassa om banan och ge den en ny status, vilket eventuellt skulle kunna ske om majoritetens förslag skulle gå igenom. Jag kunde inte låta bli att begära replik, eftersom Rolf Clarkson nu med stort patos säger: Jämför inte inlandsbanan med länsjärnvägar. Inlandsbanan är inlandsbanan.

Ja, just precis det! Inlandsbanans särställning har jag hänvisat till. Jag har hänvisat till beslut efter beslut, där man har talat om att den har en samhällsekonomiskt viktig betydelse. Bl.a. därför skall staten ha ansvaret nu och i framtiden för att banan fungerar på ett sådant sätt att man kan köra trafik på den. Det är ju vad det hela handlar om.

Moderater och socialdemokrater i trafikutskottet har enats om bl.a. följande: "De merkostnader som kan följa av en bibehållen persontrafik på inlandsbanan bör enligt utskottets mening främst betalas av de lokala och regionala intressenter som vill driva denna trafik." Om detta skulle gå igenom så har ni på eget bevåg sett till att man har klassat om hela banan och gett den en ny status. Jag ställde en fråga om detta till moderater och socialdemokrater i trafikutskottet, men de vägrade att svara. Men snälla ni, ge ett svar här innan kommunikationsministern kommer upp i talarstolen.

Anf. 23 ROLF K CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag kan lämna ett svar på den fråga som Viola Claesson två gånger har ställt. Då får jag underrätta henne om det som måste vara henne bekant, nämligen att alla beslut i Sveriges riksdag övertar alla andra institutioners beslut, inkl. regeringens.

Anf. 24 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Debattens vågor har gått höga under den senaste tiden, så också här i kammaren i dag. Det avslöjar våndan inför ett svårt beslut. Detta är ingenting nytt när det gäller inlandsbanan. Det har varit vånda under många år, många diskussioner och prövningar. En av mina mera namnkunniga företrädare gjorde en uppmärksammad resa längs inlandsbanan. Vad vi minns av den resan är konstaterandet att det finns väldigt mycket gran. Det var inte ett riktigt exakt citat, men kammaren lämpar sig inte för exakta citat i det sammanhanget.

Jag gjorde en mindre uppmärksammad resa i höstas längs inlandsbanan från Mora till Gällivare för att noga studera förhållandena. I förbigående sagt var det första gången jag åkte någon sträcka på inlandsbanan. Men under de senaste dagarna har jag kunnat konstatera att jag inte är ensam norr-

länning i den situationen, nämligen den att man har talat mycket, men åkt litet.

Under min resa hade jag tillsammans med banverkets generaldirektör och regionchefer tillfälle att noga studera banans standard och tala med folk ute i kommunerna. Vi står inför ett svårt beslut, men ett beslut måste fattas så snart som möjligt.

Politiker står ofta inför svåra beslut och avvägningar. Vi har själva önskningar och krav, samtidigt som vi möts av önskningar, krav och förhoppningar. De som byggde inlandsbanan, detta märkliga monument, var säkert fyllda av stora förhoppningar och förväntningar om en utveckling i den här regionen med nya samhällen som skulle växa upp. Det blev inte så. Vi politiker beslutar inte över allt i utvecklingen. Politik innehåller visserligen möjligheter, men också svårigheter. Ekonomin sätter gränser. Nu diskuterar vi frågan om fortsatta stora subventioner eller någon annan, ny lösning, som innebär en bra trafikförsörjning med mindre subventioner.

Ekonomin ger möjligheter, och därför måste den förbättras och förstärkas. Tillväxten måste ökas. För att uppnå detta syfte föreslår vi mycket omfattande investeringar i infrastrukturen, investeringar som kan ge ökad tillväxt, och det innebär svåra avvägningar.

Regeringen stod i höstas inför uppgiften att återskapa balans i ekonomin i en svår ekonomisk situation som krävde kraftiga åtstramningar på en rad områden. Vi fick kritik för att vi sparade för litet när det ekonomisk-politiska åtgärdsprogrammet lades fram i oktober. Detta program innehöll förslag om mycket smärtsamma förändringar i sjukförsäkringen och i u-hjälpen samt neddragningar av bidragen inom transportområdet. Dessa neddragningar berörde järnvägstrafiken, flygtrafiken, Gotlandstrafiken, Vänersjöfarten och annat. Vi bedömde det som nödvändigt att minska också anslaget för köp av olönsam trafik.

Förutsättningarna för trafik förändras. Levnadsvanorna blir annorlunda, och de ekonomiska villkoren växlar. Därmed förändras också resvanorna.

Jag har många gånger tänkt på den lilla anhalten i min hemby norr om Älvsbyn i Norrbotten. Där samlades vi ungdomar på lördags- och söndagskvällar när tåget kom. Det var byns samlingspunkt. Numera stannar det inga tåg där. Tågen kör fort förbi på den norra stambanan. Den lilla anhalten är nedlagd. Varför? Jo, vi köpte oss bilar och tog oss fram med dem. Vi hade inte längre behov av att tågen stannade vid den här anhalten.

Hur många är det som har åkt inlandsbanan? Jag har flera gånger gjort enkäter när jag har varit ute och diskuterat och fått frågor om inlandsbanan. Handuppräckningarna har genomgående varit lika med noll. Däremot har synpunkterna varit många. Jag skall emellertid inte göra någon enkät här.

Inlandsbaneområdet har genomgått stora förändringar: minskat befolkningsunderlag och kraftig tillväxt av personbilsbeståndet. Detta har varit till stor nytta och välsignelse för befolkningen i dessa områden, som har fått mycket bättre resmöjligheter. Flygtrafiken har utvecklats och stöds kraftigt av kommunerna längs inlandsbanan. Jag förstår dem. Flyget är ett viktigt inslag för att överbrygga långa avstånd.

Staten ger ett bidrag till den här typen av flygtrafik på flera mindre flyg-

platser från Mora och upp till Gällivare. Bidraget uppgår till 14 milj.kr. per år.

Genom driftsbidrag har staten stött inlandstrafiken med 57–60 milj.kr. Om man tar med de driftskostnader som finansieras via banverket rör sig bidraget om i storleksordningen 100 milj.kr. per år. Dessa siffror kan vara intressanta att notera.

Det gavs ett utredningsuppdrag till Bill Fransson, som skulle analysera hur inlandsbanan kunde utvecklas när det gäller t.ex. turisttrafiken. Utredningen tillsattes i anledning av den vånda som präglade slutet av 80-talet. Jag har mycket noga följt Bill Franssons utvecklingsarbete. Jag skall citera ur det material som han har lämnat: "Det är min bestämda uppfattning att ändamålet persontrafikförsörjning för de fastboende i inlandet längs IB kan tillgodoses bättre och billigare med andra transportmedel än genom tågtrafiken på IB."

Beträffande modellen att överföra trafikförsörjningsansvaret till trafikhuvudmännen fortsätter Bill Fransson: "– – – är enligt min uppfattning det ekonomiskt mest rationella alternativet. Detta är också det alternativ som överensstämmer med de principer och det regelverk som skapades genom det nu gällande trafikpolitiska beslutet."

Vidare: "THM åläggs i den trafikpolitiska lagstiftningen ett ansvar för transportförsörjningen inom sitt län. Detta innebär, enligt min mening, att varje annan trafiklösning av IB än en överlåtelse av driften på just THM måste komma till stånd i samverkan med dessa och i praktiken genomförs med deras goda minne."

Jag hade senare överläggning med företrädare för Inlandskommunerna Ekonomisk Förening. Jag hade uppmanat Bill Fransson att närmare undersöka detta alternativ i utredningsarbetet. Vid de överläggningar vi hade i kommunikationsdepartementet med dessa företrädare för Inlandskommunerna Ekonomisk Förening deklarerade de mycket klart att ett övertagande från deras sida förutsatte att investeringarna på hela banan måste uppgå till minst miniminivå. Med hela banan avsåg man banan ända upp till Gällivare. Det blir då fråga om ett belopp på flera hundra miljoner.

Vi konstaterade att med dessa villkor skulle en överlåtelse av inlandsbanan till Inlandskommunerna Ekonomisk Förening ställa sig mycket dyrbar. Det var mot denna bakgrund som regeringen presenterade sitt förslag om att erbjuda länshuvudmännen att ta över trafikansvaret och se till att inom ramen för tillgängliga medel ordna en minst lika god trafikförsörjning. Länshuvudmännen har presenterat ett förslag som innebär en bättre trafikförsörjning.

I debatten har det hittills sagts mycket litet om just trafikförsörjningen. Rune Thorén sade t.o.m. att det inte handlar om trafikförsörjning, utan om att behålla en bana. Om man har den inställningen, är det mycket allvarligt. Människorna i det här området är i behov av en bra trafikförsörjning, av goda resemöjligheter och av att få många alternativ till att snabbt kunna ta sig fram så bekvämt som möjligt till rimliga priser. Om nu länshuvudmännen kan erbjuda fler resemöjligheter, snabbare transporter och möjlighet att stiga på det kollektiva transportmedlet närmare bostaden – vilket ju är fallet om man åker buss – borde detta vägas in i den här diskussionen och tillmätas

något värde. Jag är samtidigt medveten om det värde av symbolkaraktär som en bana har, att den är förknippad med många minnen och starka känslor. Jag har stor förståelse för detta, men politik innebär att man måste göra rimliga avvägningar.

Nu har vi inledningsvis lyckats få fram 80 milj.kr. för investeringar för att säkra godstrafiken. När skedde det senast? Under hela 1980-talet har det investerats ca 80 milj.kr. Jag föreslår att det redan nästa år investeras 80 milj.kr. för att förbättra förutsättningarna för godstrafiken. Det handlar, Roy Ottosson, i hög grad om just trävaru- och torvtransporter. Jag hörde på Kanalen i radion i går kväll. Nu skapas intrycket att man raserar möjligheterna för torvtransporter från Sveg till Mora. De 80 miljonerna har investerats just för att garantera en fortsättning av torvtransporterna.

Sedan till de 36 milj.kr. som vi är beredda att erbjuda för persontrafikförsörjningen. Som företrädare för regeringen har jag konstaterat att länshuvudmännen därmed skulle erbjudas bättre resmöjligheter. Hela kostnaden skulle täckas, så att kommunerna inte ställs inför uppgiften att tillskjuta medel. Jag tyckte att detta var väsentligt. Det garanteras att pengarna används inom just inlandsbaneområdet. Det har ju förekommit misstänkliggöranden som går ut på att länshuvudmännen skulle komma att sprida pengarna över länen till andra områden. Det är inte fråga om detta.

Jag uppfattar reservanternas resonemang och ställningstaganden som ett uttryck för tanken: Gånge denna kalk ifrån mig! Ett år till, inte nu, ett år till så får vi se. Om ett år är vi där. Kanske ödet vill att ni sitter i regeringsställning. Vem vet?

Jag skall kommentera vad Viola Claesson sade. Hon talade föraktfullt om bilturismen. Så mycket kännedom har jag om Västerbottens, Norrbottens, Jämtlands och även Kopparbergs läns inland att jag vågar säga, att om inte den bilburna turismen funnes i områdena, skulle turistnäringen verkligen inte ha en chans. Det är ju det som är ryggraden i turismen.

Sedan krävs det en särskild kommentar till Viola Claessons resonemang om tolkningsföreträde. Jag blev i måndags uppringd av en tidning som ville ha min tolkning av utskottets betänkande. Jag sade att jag inte uttalar mig nu om utskottets betänkande. Det får anstå tills riksdagens beslut föreligger. Vill ni, sade jag, ha förklaringar och kommentarer till utskottets betänkande i dag, måndagen den 18, får ni vända er till utskottets majoritet och be om besked.

Regeringen kommer att lojalt och snabbt försöka effektuera riksdagens beslut så snart detta är fattat. Vi har hög beredskap, eftersom tiden nu är utomordentligt knapp. Vi känner ett stort ansvar för att trafikförsörjningen efter den 10 juni skall kunna upprätthållas i det här området. Därför tycker jag att det vore mycket trist, för att inte säga tragiskt, om man nu skulle iscensätta ytterligare utskottsbehandling och ytterligare förkorta den planeringstid som behövs för att genomföra det beslut som riksdagen stannar för. Planläggningen av trafikarbetet skulle försvåras och därmed skulle det också bli svårare för befolkningen i området.

Anf. 25 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Herr talman! Kommunikationsministern sade att inlandsbanan kommer att kräva statliga insatser med tanke på framtiden, och jag håller med om

detta. I båda de aktuella alternativen ingår detta, om trafiken även i framtiden skall kunna upprätthållas på personsidan.

Reservanterna tycker emellertid att utskottsmajoriteten handlar brådstörtat. Det finns många problem att lösa just med tanke på vad jag nyss sagt. Det gäller t.ex. frågan om i vilken omfattning staten skall vara med och finansiera det hela. Det finns också frågor att lösa på många andra områden. Därför är vi besvikna över att utskottsmajoriteten har inställningen att det hela skall klubbas igenom för att det sedan skall kunna köras i gång den 10 juni. Vi måste rimligen konstatera – och det tror jag att kommunikationsministern innerst inne håller med mig om – att det behövs en övergångstid, så att frågorna hinner diskuteras. Det gäller ekonomin och många praktiska frågor. Jag tar upp det här för fjärde eller femte gången, eftersom jag inte har fått något klart besked om varför man motsätter sig en frist på ett år, dvs. att SJ sköter det hela ett år och får ersättning för arbetsuppgifterna. Därefter skulle kommunerna få ta över. Det är väl inte lätt för 17 kommuner att ta över den här verksamheten som det inte finns någon erfarenhet av. Jag vill alltså fråga kommunikationsministern: Varför kan man inte gå med på att övergångstiden utsträcks till ett år? SJ skulle då få i uppdrag att sköta trafiken, varefter kommunerna skulle ta över. Vad är det för fel i det förslaget? Finns det inte mycket positivt i detta att ha en övergångstid på ett år? Ge mig ett klart besked om varför det inte går att acceptera att SJ sköter det hela under ett år. Vi vill, kommunikationsministern, ha en långsiktig lösning, inte på ett år. Därför är det viktigt att diskussioner kommer till stånd mellan de nya trafikansvariga och staten som har att överlämna en hel del av sina uppgifter. Ett års övergångstid är därför nödvändig. Jag skulle bli glad om kommunikationsministern ville ge mig en bra förklaring, även om den delvis skulle strida mot min uppfattning.

Anf. 26 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! Kommunikationsministern inledde med att citera vad en av hans företrädare hade sagt när han åkte inlandsbanan. Även jag skall citera vad en företrädare till kommunikationsministern sade en gång i tiden. Han yttrade: "Övre Norrland är icke längre ett de drömda framtidsmöjligheternas land. Det är de ekonomiska verkligheternas land." När sade han detta? Jo, det var i december 1916, då sträckan mellan Brunflo–Hackås var klar.

Jag kan precis som kommunikationsministern med en viss nostalgi i stämman tänka på min ungdomstid, när man gick ungefär 500 meter ned till en liten station och hämtade tidningen måndag-, onsdag- och fredagkvällar. Man satt där och pratade. Det var väldigt trevligt. Klocka behövde man inte ha. Man visste när tågen kom och när det var dags att dricka kaffe, gå hem och äta middag osv. Varför uttalar sig kommunikationsministern som han gör? Jo, det är litet nostalgi som det handlar om när det gäller köp av tågtrafik. Man vill bibehålla den. Jag säger detsamma till Georg Andersson som jag sade till Birger Rosqvist: Det är ett slag mot era egna partivänner. Ser man på motionerna kan man fråga om det är den typen av trafik som det handlar om. Det är det inte alls. Det rör sig om Nässjö–Falköping, Mjölby–Hallsberg, Hallsberg–Gävle osv. Här gäller det sträckor som är oerhört viktiga och som kommer att spela en mycket stor roll när vi har fått det järn-

vägsnät utbyggt som vi delvis, Georg Andersson, är överens om. Inom centern vill vi ju gå längre. Det gäller att inte ta bort förutsättningarna, och det är därför som vi i centern vill satsa mer på att köpa till dess att det enligt vår åsikt helt enkelt kommer att gå ihop.

När det gäller inlandsbanan får vi egentligen ytterligare en vision. Här kunde man tro att det var busstrafikförbundets ordförande som stod i talarstolen i stället för kommunikationsministern, eftersom det i själva verket tycks vara busslösningar som gäller i framtiden. Jag tycker att det är viktigt med persontrafik. Men jag säger att det inte handlar om att erbjuda ett antal bussturer, utan vad det handlar om är att se till att vi kan bibehålla banan och ha en bra persontrafik, en bra turisttrafik, osv. Man kan inte bara säga att man har skakat fram – på inlandsbanan kanske man har skakat fram – några miljoner för att underhålla godstrafiken. Det är självklart att om man har en bra bana kan man köra både gods och personer.

Jag säger som Hugo Bergdahl, nämligen att det vore bra om vi finge ett rådrum på ett år, för att sedan verkligen kunna inrikta oss på en bra trafiklösning som blir, vilket utskottets vice ordförande sade, så billig som möjligt. Låt oss använda året till detta.

Anf. 27 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Herr talman! Jag tycker att de herrar som framträder i debatten, moderater och socialdemokrater, är så otroligt motsägelsefulla. Det är så tydligt att det är något som inte stämmer. Jag förstår att Georg Andersson är en av dem som själva inte hör hur det låter. Ibland låter det som om allt vore ödesbestämt också när det gäller trafiken. T.ex. avfolkningen av Norrlands inland är tydligen bestämd av ödet och inte genom politiska beslut. Att fler och fler tog bilen i stället för tåget är tydligen också något som är ödesbestämt enligt den beskrivning som Georg Andersson ger. Resultatet blir att man ser mest granar. Det blir nostalgi. Det blir starka minnen, och inlandsbanan är ett unikum. Det ligger förakt i detta även om herrarna framträder ganska ödmjukt.

Precis samma förakt mötte jag hos en av länstrafikhuvudmännens direktörer, som menade att det unika med inlandsbanan är att de som reser kan gå ut och klappa renar på huvudet. Den föraktfulla inställningen till inlandsbanan och till dem som vill rädda och utveckla den hoppas jag verkligen att Georg Andersson inte ställer sig bakom. Jag menar att det finns snudd på den typen av förakt i det inlägg som Georg Andersson gjorde även om han lät ödmjuk.

Jag skulle gärna vilja ha ett svar av Georg Andersson – jag har inte heller fått något klart svar av de andra som har framträtt här och som jag menar inte står på inlandsbanans sida – på följande fråga: Innebär det beslut som kommer att fattas, med den ordalydelse som finns i trafikutskottets betänkande, att banan får en ny status med tanke på vem som skall bära ansvaret för investeringar och underhåll, eller får banan inte en ny status, Georg Andersson? Har regeringen planer på att göra inlandsbanan till en länsjärnväg, och dessutom inte låta det ske som brukar vara vanligt i dessa sammanhang, nämligen att låta banverket vara ansvarigt för investeringar och annat? Är

det detta som är på gång tycker jag att det vore mycket bra att få reda på det.

Om man så sent som för mindre än två år sedan här i kammaren ansåg att inlandsbanan har ett klart samhällsintresse och sedan med hänvisning till att regeringen måste spara pengar slår klorna just i inlandsbanan, som är ett samhällsintresse, då är det också något som inte stämmer i resonemanget.

Anf. 28 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Kommunikationsministern uppmålar inlandsbanan som ett ständigt problembarn och ser inte möjligheterna. Man skulle kunna tro sig vara förflyttad till den debatt som vi hade för fem år sedan i Sverige om järnvägstrafiken. Numera har man inte bara i Sverige utan även i Europa och i Nordamerika och på många andra håll i världen insett fördelarna med järnväg, och järnvägsutbyggnaderna har satt fart. Vi har äntligen fått en vändning i Sverige på detta område. Det är bra. Men när det gäller den stora del av Sverige som trafikeras av inlandsbanan gäller tydligen den gamla tidens politik. Där vill man inte förbättra detta sätt att transportera och knyta ihop det med resten av järnvägsnätet i Sverige och i Europa. Det är litet konstigt. Möjligen är det också litet nostalgi att hålla fast vid en gammal järnvägspolitik som är misslyckad. Vi från miljöpartiet är helt övertygade om att inlandsbanan är värd en investering på 1,2 miljarder för godstrafiken och för persontrafiken för att få trafiken att fungera i 30 år framåt. Om man slår ut dessa pengar på 30 år och 105 mil järnväg och tar i beaktande att underhållskostnaderna sjunker om man gör en sådan investering, då är detta en mycket bra investering.

Det hade varit bra om kommunikationsministern, som också är norrländning, kunde hålla med om att vi behöver inte bara ett trafikslag utan två eller tre även i Norrlands inland för att företagen där skall kunna utvecklas på ett bra sätt och så att människorna som lever och verkar där skall kunna ta sig fram på ett bra sätt. Jag kan inte se att det skulle vara så fruktansvärt dyrt som det framställs. Det dyraste är själva investeringen. Och det rör sig om ca 4 % av den totala järnvägsinvestering som planeras under 90-talet.

Själva subventioneringen av trafiken måste ses i ett samhällsekonomiskt perspektiv. Flygtrafiken betalar ingen energiskatt på sina bränslen. Den betalar en blygsam miljöskatt, vilken borde höjas. Järnvägen har över lag betydligt bättre egenskaper. Det gör naturligtvis att man redan har gynnat andra trafikslag på järnvägens bekostnad. Därför kan det vara motiverat att gå in med subventioner tills man har fått en bättre balans i detta sammanhang. Jag tror emellertid inte att inlandsbanan kommer att löna sig, eftersom underlaget är så blygsamt. Men jag anser ändå att det är värt att ta regionalpolitiska hänsyn och att alla delar av landet skall leva. Och då är detta inte några stora pengar.

Anf. 29 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Hugo Bergdahl har egentligen tidigare i debatten fått besked om vad ett övergångsår innebär. Det innebär en stor kostnad men löser inget problem. Det ger ytterligare betänketid, och det är klart att det tillfälligt löser problem för den som har beslutsvånda. Men skillnaden mellan reservan-

ter och majoritet ligger i storleksordningen 80 miljoner för ett sådant betänkeår. Det är ett ganska starkt motiv.

Rune Thoréns inlägg såg jag ingen substans i som ger anledning till en kommentar.

Till Viola Claesson vill jag säga att jag verkligen inte uttrycker något förakt. Jag lever ganska nära dessa problem. Detta har varit ett mycket smärtsamt beslut att fatta, och jag har stor respekt för dem som nu känner oro och är litet upprörda över förändringar. De smärtar. Men vi politiker måste förr eller senare fatta även beslut som i stunden kan upplevas som ganska smärtsamma.

Som jag sade skall vi självfallet snabbt och lojalt försöka förverkliga riksdagens beslut. Då får vi se hur de lokala företrädarna bedömer förutsättningarna inom de ramar som riksdagen är beredd att ställa upp.

Jag skulle vilja göra ett påpekande som jag försummade i mitt inlägg. När man talar om kommunerna är det faktiskt på det sättet att bakom länshuvudmännen står kommunerna. Det är ju kommunerna som är ägare till länshuvudmännen. Det trollas bort i den allmänna debatten. Man skapar ett intryck av att länshuvudmännen är något slags anonymt, främmande bolag som tränger sig in på den här marknaden. Det är kommunerna som står bakom, som är medlemmar och ägare. I förekommande fall subventionerar de länshuvudmännens verksamhet. I det erbjudande som regeringen har gett länshuvudmännen för den sorts trafik som vi nu diskuterar skulle det inte krävas någon kommunal subvention.

Det är, Viola Claesson, inte fråga om att göra inlandsbanan till länsjärnväg. I så fall skulle investeringsanslaget ligga inom länstrafikanslaget. Vi anvisar särskilda medel, 80 milj.kr., för upprustning av godstrafiken.

Varje riksdag är naturligtvis suverän. Jag har stor respekt för riksdagens ställningstaganden. När Viola Claesson envisas med att hänvisa till tidigare riksdagsbeslut, måste Viola Claesson som riksdagsledamot ändå vara medveten om att hon nu kan förändra tidigare beslut genom att fatta nya beslut. Så enkelt är det. Riksdagen är suverän.

Roy Ottosson talade i ett tidigare inlägg om att persontrafik behövs för att garantera godstrafiken. Det är en myt. Man gagnar inte godstrafiken med att upprätthålla en förlustverksamhet i form av persontrafik. Det är inget stöd, utan det är att dränera trafikföretagen på pengar. Det är det problem som SJ har brottats med under många år. Man har bedrivit en trafik som ständigt har krävt understöd och subventioner, och som inte har haft kraft att utvecklas.

Det nya i trafikpolitiken är att järnvägen har möjligheter, där det finns ett trafikunderlag. Tågen går på räls och rälsen ligger ganska statiskt. Det är ett problem. Men där det finns stora befolkningskoncentrationer och stora godstransportmängder kan järnvägen vara en väldig tillgång för bygder och samhällen. Men där det är glest mellan människor och få passagerare på motorvagnar och tåg är det dålig ekonomi och dålig transportpolitik att envisas med att köra tåg. Det är mycket smidigare, snabbare och ger bättre service att använda sig av andra transportmedel. Den möjligheten till förändring måste vi som trafikpolitiker vara öppna för att ta till oss och inte envist säga

att där rälsen en gång är lagd skall det för evigt gå tåg, även om det inte finns några passagerare på tågen.

Anf. 30 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Herr talman! Som svar på min fråga om hur kommunikationsministern ser på vår linje, att ha en övergångstid på ett år, säger kommunikationsministern: Ja men, det kostar mer. Visst kostar det mer, av den anledningen att SJ skall bedriva den här trafiken och för att man måste jämföra med de 36 miljoner som kommunikationsministern och majoriteten i utskottet är beredda att ge de nya trafikhuvudmännen. Det är en omöjlighet att på några korta vårveckor överlämna den här trafiken till andra intressenter och säga: Ni får 36 miljoner. Problemen är lösta för vår del. Lycka till!

Vi ser inte på frågan på det viset. Vi vill ha en ansvarsfull övergång. Därför kräver vi en övergångstid på ett år. Det är viktigt i sammanhanget. Jag är nästan helt säker på att kommunikationsministern inombords delar vår uppfattning. Er linje är omöjlig. Den passar inte in i de verkliga förhållandena. Ge SJ i uppdrag att bedriva trafiken ett år till. Förhandla med de nya trafikansvariga! Sy ihop ett bra paket som passar in i verkligheten och som ger reella möjligheter, både ekonomiskt och praktiskt, att driva denna trafik i framtiden för en lång följd av år, helst årtionden. Det vill vi ha sagt. Det måste bli möjligt att göra detta på ett bra och riktigt sätt. Vi uppfattar ert upptåg att överlämna trafiken redan den 10 juni som ett sätt att försöka strypa möjligheterna att redan från början bedriva en trafik som ekonomiskt och praktiskt är byggd på verkligheten.

Vi driver inte på, säger kommunikationsministern. Vilka är det som driver på i den här frågan? Vi har redan från början sagt att detta är en viktig trafik som vi skall slå vakt om och att riksdagen måste ställa upp med vissa konstateranden. Vem är det som driver på? Ja, inte är det socialdemokraterna och moderaterna, utan det är vi som just för tillfället befinner oss på minoritetssidan. Det är vi som driver på i den här frågan, för att komma fram till en bra och förnuftig lösning.

Anf. 31 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! Kommunikationsministern sade att det inte fanns någon substans i Rune Thoréns anförande, så han fann inget att bemöta. Vad skall jag då säga om kommunikationsministerns anförande?

Vad var det jag sade? Jag nämnde att det vid de sammanträffanden vi har haft med SLTF – där en person som Georg Andersson egentligen kanske känner mer än jag gör sitter ordförande, nämligen Bosse Ringholm – har framkommit vad socialdemokratiska ledamöter har motionerat om. Det var det jag försökte få en debatt om, en debatt som inte rörde inlandsbanan, utan som rörde köp av tågtrafik. Man har inte motionerat för att det gäller en liten station där man kan gå ner och hämta posten på kvällarna, utan det är fråga om en tro på järnvägen i framtiden. Detta är viktigt om vi vill få en bra järnvägstrafik. Det är därför som man har motionerat om detta. Det är därför som centern anslår över 80 milj.kr. för att kunna bibehålla trafiken. På samma sätt som kommunikationsministern underlåter att beröra frågan här, har han vid sammanträffanden med SLTF inte tagit upp den diskussio-

nen. Men det finns många här som är beredda att anslå de pengarna. Var vi skall ta dem tycker jag att vi skall sluta att prata om. Var de finns anvisar vi i vår budget.

Jag förstår de insändare som förekommer. I t.ex. Östersundsposten står det i ett öppet brev till riksdagens socialdemokratiska ledamöter: Vakna upp innan folk byter ut er! Med det litet halvnonchalanta sätt som majoriteten betraktar dessa synpunkter förstår jag att sådana inlägg kommer.

Det finns mängder av tidningsartiklar med idéer och lösningar, t.ex. "Låt moderna tåg gå till Krylbo". Det är inte fråga om att det åker en och annan passagerare, utan det är fråga om en utveckling av den spårburna trafiken.

Sedan påpekar kommunikationsministern – det har jag hört honom säga tidigare – att bakom länshuvudmännen står kommunerna. Säg inte det till mig, eftersom jag själv sitter med i en kommun och mycket väl vet hur det är. Men geografi kan vi väl alla litet, även i Norrland. Länshuvudmännen och kommunerna runt inlandsbanan är inte samma sak. Det sägs också i betänkandet att det ankommer på kommunerna att betala det ökade underhåll det blir fråga om med en bibehållen persontrafik. Det betyder att man helt enkelt lastar över kostnader på kommunerna.

Centerns linje är att staten skall svara för underhållet av banan. Staten skall också svara för trafikkostnaden, men se till att vi köper upp trafiken på billigaste möjliga sätt. Vi har inte sagt att det är självklart att SJ skall bedriva trafiken i fortsättningen. Men vi säger att SJ skall ha ansvaret det här året, för det brådskar. Låt oss göra på det sättet detta år. Sedan vill kanske, som jag tidigare har sagt, SJ, inlandsbanans förening, BK-tåg eller någon annan ta över till så bra pris som möjligt. Jag har egentligen svårt att förstå varför vi har blivit oense om detta. Jag tycker att det låter så självklart. Det borde ha varit i kommunikationsministerns intresse också.

Anf. 32 VIOLA CLAESSON (v) replik:

Herr talman! Georg Andersson sade i sitt förra inlägg att han lever så nära problemen och att han tycker att beslutet om inlandsbanan är mycket smärtsamt. Han känner ändå respekt för dem som känner oro inför förändringar. Är det förändringar vilka som helst som människor känner oro inför? Har inte Georg Andersson debatterat tillräckligt mycket med sina politiska systrar och bröder i olika län i Norrland för att veta att de inte är vare sig obildade eller trögtänkta, utan att de vill kämpa för inlandsbanan såsom en viktig järnväg som är av intresse för hela riket och inte bara för Norrland?

Nu säger man i det senaste numret av tidningen Statsanställda att Georg Andersson sannerligen inte är populär bland dem som vill rädda järnvägen och bland partikamrater och anställda på banverket och SJ i de län där inlandsbanan finns. Man skulle ju kunna både befria Georg Andersson från smärtan och se till att han blir något mer populär bland dem som inte tycker så vidare bra om Georg Andersson just nu, genom att ta ett vettigt beslut i den här frågan. Det är nämligen inget som är ödesbestämt, utan vi kan ta ett beslut i riksdagen som visar att det är järnvägen vi vill satsa på, inte enbart turismen – även om den är viktig – utan också på reguljär persontrafik på järnvägen. Banan är i allra högsta grad utvecklingsbar om man bara får de resurser som behövs. Detta struntade Bill Fransson i att titta på. Det var

mycket enklare att peka på att bilturismen nog var det som skulle kunna lösa problemen. Men, som Roger Asp från Kopparbergs länstrafikmyndighet sade, då kan man ju inte lika lätt klappa renar på huvudet. Nu är det ju inte det saken gäller.

Georg Andersson och Rolf Clarkson har ju tidigare här i debatten uttryckt sig fel, eller har helt enkelt fel, i en fråga. Om riksdagen tar beslutet att merparten av investerings- och underhållskostnaderna skall decentraliseras när det gäller inlandsbanan, har man givit inlandsbanan en ny status. Rolf Clarkson säger att riksdagen kan ändra sig och fatta vilket beslut den vill. Georg Andersson säger att riksdagen är suverän att ändra beslut. Nej. 1988 fattade riksdagsmajoriteten faktiskt ett beslut om att endast regeringen har bemyndigande att fatta beslut om en ny status och en ny klassning av banorna. Det borde Georg Andersson veta.

Anf. 33 ROY OTTOSSON (mp) replik:

Herr talman! Det resonemang som Georg Andersson förde om att persontrafiken på inlandsbanan på något sätt skulle dränera godstrafikens möjligheter är väl ändå väl långsökt. Någon större trängsel är det inte på banan, så det kan ju inte vara skälet. Att persontrafiken går där betyder ju att man har bättre underlag för att investera i banan än man annars skulle ha. Ju mer trafik man har på en bana desto mer motiverat är det naturligtvis att sköta banan bra. Det borde alltså snarare gynna godstrafiken. Det är faktiskt ganska obegripligt vad Georg Andersson egentligen menar med det argumentet.

Enligt de uppgifter vi har fått i utskottet är det ungefär 150 000 resenärer om året på inlandsbanan. Det är klart att det underlaget bidrar till att hålla i gång banan på ett bra sätt även för godstrafiken. Om man bara satsar på de bandelar där det finns godstrafik och låter resten förfalla – det är drygt hälften av banan – kan man ju inte senare återuppta godstrafiken på de delar av banan som har förfallit. I fallet Sveg och torvtransporterna var det ju så att det egentligen inte fanns någon godstrafik på en del av banan – mellan Sveg och Mora. Genom att man kom på att man kunde transportera torv med järnväg till Uppsala fick man godstrafik på den banan. Vem vet vilka andra nya företagsidéer som kan komma fram i det här området i framtiden? Genom att man undergräver möjligheten till persontrafik undergräver man också möjligheten till godstrafik på sikt.

Jag vill också betona att inlandsbanan har en mycket stor potential som man inte tänkt på så mycket tidigare, men som är väldigt aktuell i dag, nämligen när det gäller turismen. En bana som till stor del går genom områden som är vildmark, som går genom områden som av de flesta européer uppfattas som exotiska, är naturligtvis något som kan utvecklas. Om vi i dag tittar i en vanlig tidtabell över tågtrafiken i Sverige finner vi att inlandsbanan inte finns med där. Tittar man på annonsering och marknadsföring finner man heller nästan ingenting. Det är klart att detta kräver en del satsningar på marknadsföring inte minst nere i Europa. Det kräver att inlandsbanan åtminstone finns med i tidtabellerna. Vi kräver naturligtvis också andra tidtabeller, som är bättre anpassade efter människors behov och människors förändrade behov. Jag menar att inlandsbanan bör, kan och skall utvecklas.

Anf. 34 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON (s):

Herr talman! Rune Thorén åberopar nu SLTF – Svenska lokaltrafikföreningen. Men, Rune Thorén, där finns det ju inget stöd för fortsatt tågtrafik på inlandsbanan – alldeles tvärtom. SLTF har ju gått ut med ett pressmeddelande där man klargör sin ställning i det avseendet. Jag förstår inte riktigt syftet med den hänvisningen. Länshuvudmännen är ju kommunägda. Rune Thorén försöker få fram en sorts motsättning mellan de kommuner som ingår i Inlandskommunerna Ekonomisk Förening och samma kommuner som ingår i länstrafikbolagen.

Låt mig konstatera att även en satsning på 36 miljoner är en ganska rejäl satsning på persontrafik i ekonomiska termer. Om man utgår från ett resandeunderlag på ca 100 000 resenärer – uppgiften 150 000 har jag inte sett någonstans – är det fråga om 360 kr. per resenär i subvention.

Viola Claesson menar att jag inte är populär, och det är väl möjligt att hon har rätt i det. Jag är inte heller populist. Jag konstaterar att när det gäller den här frågan finns det ganska många populister som försöker styra undan för att inte behöva ta ansvar för det som kan uppfattas som känsligt och impopulärt. Jag kan bara konstatera att som politiker som vill göra anspråk på att ta ansvar måste vi orka ta oss fram till beslut och inte bara styra svårigheterna framför oss. Vi måste också våga stå för de beslut vi har fattat även när de inte är populära. Jag utgår ifrån att detta i det långa loppet kommer att tillgodoräknas de politiker som agerar på det sättet. Jag tror att vår tid i själva verket är i stort behov av politiker som vågar stå för sina beslut och orkar ta sig fram till beslut i svåra frågor.

Slutligen vänder jag mig till Roy Ottosson och upprepar vad jag menar när jag talar om gods- och persontrafik. En verksamhet som går med stora förluster år efter år kan väl aldrig utgöra något stöd för någon annan verksamhet? Om man använder pengarna för järnvägstrafik till att hålla i gång förlustbringande verksamhet dränerar man ju i själva verket verksamheten. Om man i stället satsar pengarna på sådant som är utvecklingsbart och skapar nya satsningar – det är det vi vill göra genom att investera i de bandelar som behövs för godstrafiken – är det en viktig utveckling för företag i inlandsområdet. Sedan vill vi försöka att så effektivt som möjligt använda de pengar vi kan för persontrafiken för att upprätthålla en bra transportförsörjning för människorna i området. Det utskottsförslag som nu föreligger tycker jag ger hyggliga förutsättningar i båda dessa avseenden.

Andre vice talmannen meddelade att Rune Thorén, Viola Claesson, Roy Ottosson och Hugo Bergdahl anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 35 ULLA ORRING (fp):

Herr talman! Som representant för en av dem där uppe, som jag tror att trafikutskottets vice ordförande uttryckte sig, vill jag också säga min mening i den här frågan.

Det pågår en kamp i den norrländska glesbygden, ja, i hela Sverige, och kampen gäller inlandsbanan. Sällan har en fråga förenat människor som denna. Inte enbart i de 18 kommuner som är beroende av inlandsbanans tra-

fikering, utan i hela landet, förs debatten om inlandsbanans överlevnad. Och det är i riksdagen det avgörande beslutet skall fattas.

Regeringen och kommunikationsminister Georg Andersson har räknat fel och missbedömt folkopinionen när man har försökt att undergräva de reella möjligheterna att driva persontrafik på banan. Budskapet har varit inlindat i allmänna fraser som "regeringen tänker inte skriva kommuner och landsting på näsan hur de skall tillgodose lokala och regionala transportbehov", alltså någon form av falsk valfrihet från kommunikationsministerns sida. Kommunikationsministern är t.o.m. så "generös" att han i nästa andetag framhåller att han är övertygad om att buss och taxi kan erbjuda de passagerare som i dag använder banan bra transportalternativ. Det är uttalanden som han har gjort i pressen. Det här är ingenting annat än dimridåer för att dölja regeringens faktiska avsikt att låta persontrafiken på inlandsbanan helt upphöra.

Herr talman! Den utredning som tillsattes 1988 hade som uppdrag att pröva hur trafiken på inlandsbanan kan utvecklas i former som främjar en ökad turisttrafik. Som grund låg även riksdagens uttalande att inlandsbanan mellan Mora och Gällivare har ett klart samhällsintresse och att den därför bör finnas kvar.

När nu regeringens proposition och trafikutskottets betänkande om inlandsbanan ligger på riksdagens bord sviker regeringen tidigare löfte. I själva verket har ju regeringen redan tidigare bestämt sig för en nedläggning. Men folkopinionen kväser man inte så lätt. Inte bara inlandsborna reagerade, utan minst lika kraftig blev en opinion från hela landet för ett bevarande av trafiken, vilket inte minst de 45 000 namnunderskrifter som strömmat in är ett bevis för.

Jag måste ifrågasätta regeringens och kommunikationsministerns omdöme och omsorg om människorna som bor längs inlandsbanan, och om de i genomsnitt 300 passagerare som trafikerar banan varje dag. Att inlandsbanan förutom persontrafiken har ett stort värde för godstransporter och bl.a. exportmöjligheter för trävaror från inlandssågverken har tydligen inte uppfattats av regeringen. Det har ju här i dag tidigare varit en debatt i den frågan.

Turistsatsningen har varit framgångsrik. I somras ökade antalet tågturister i inlandet, medan bilturismen minskade. Men kommunikationsministern vill tydligen satsa mer på bilism än på järnväg. Försvinner inlandsbanan – och därmed menar jag persontrafiken; man behöver både person- och godstrafik på inlandsbanan – så försvinner möjligheten till en miljövänlig transportled till Europas sista vildmark och våra orörda älvar.

Regeringen har tydligen siktet inställt på avfolkning i glesbygden. De som önskat åka med inlandsbanan har inte haft det enkelt att ens köpa sin biljett. Biljettförsäljningen upprätthålls exempelvis i Sorsele genom frivillig insats av den förre SJ-anställde biljettförsäljaren. Röda avgångar finns på tåg som går efter stambanan men inte efter inlandsbanan, osv. Allt detta innebär ett effektivt sätt att strypa persontrafiken.

Vad blir då resultatet om majoritetsförslaget från socialdemokraterna och moderaterna går igenom? Det föreligger en stor risk att den kontinuerliga spårbundna persontrafiken på inlandsbanan läggs ned och att länstrafiken

ändå får sätta in bussar. I Västerbotten har redan länstrafiken gått ut med anbudsförfarande för busstrafik på inlandsbanan. Var det så bevarandet av en inlandsbana skulle åstadkommas? Moderaterna, särskilt i Västerbotten, har ju ansett sig ha räddat inlandsbanan. Var detta avsikten – att sätta in bussar på inlandsbanan? Jag undrar vad Hans Dau kommer att säga.

I själva verket ger man inte Inlandskommunerna Ekonomisk Förening en rimlig chans att överta driften med så kort varsel som tre månader. Hugo Bergdahl har ju tidigare redovisat folkpartiet liberalernas inställning i den här frågan. Det är ett utstuderat taktiskt förslag, som kommer att ställa kommunerna inför akuta problem.

Jag yrkar bifall till reservationerna 4 och 7, som sätter inlandsbanans fortlevnad i fokus och ger inlandskommunerna en rejäl chans att bygga upp en planering för en långsiktig drift.

SJ bör anvisas 60 milj.kr. för att köra tågtrafiken ytterligare ett år, och detta anslag bör höjas med ytterligare 24 milj.kr. Därefter – efter ett år – bör man låta inlandskommunerna ta över. Då först bevaras inlandsbanan!

Kommunikationsministern har nu lämnat debatten; jag förmodar att han gått ut för att äta lunch. Han har här stått i talarstolen och sagt att det är svårt att styra och stå för beslut som inte är populära. Den politiken – att stå för beslut som inte är populära – får vi alla föra någon gång. Men den politiken måste då vara grundad på realism – och inte innebära att man förordar ättestupan. Det gör man för inlandsbanan om majoritetens åsikter får råda i den här frågan.

Anf. 36 INGRID HEMMINGSSON (m):

Herr talman! Jag tror att det kommer att bedrivas persontrafik på inlandsbanan även i framtiden. Det är omöjligt med så litet statliga pengar, säger då en del personer. Men om man ser på reservanternas förslag, finner man att alternativet är att skjuta på nedläggningen ett år. Att jag tror att det kommer att bli möjligt att bedriva persontrafik på inlandsbanan beror på det oerhörda engagemang som finns hos människor i den här debatten, när den har varit som mest intensiv. Här finns det idéer, och här finns det kreativitet som räcker för framtiden, inte bara det kortsiktiga resonemang som vi tidvis har fört här i dag.

Jag tror också att det i det långa perspektivet kommer att bli ett ökat intresse ur turistsynpunkt genom vårt inträde i den europeiska gemenskapen. Vi har väckt en motion från moderat håll, med Hans Dau som första namn. När vi har facit i hand och ser på det förslag som föreligger i dag från utskottet, kan vi ju konstatera att vår motion i stort sett har blivit tillgodosedd, eftersom det har blivit möjligt för annan intressent att bedriva persontrafik på inlandsbanan i stället för busstrafik. Vi skall komma ihåg att utgångsbudet från regeringen från början trots allt var att pengarna skulle gå till länstrafiken för busstrafik. Att socialdemokraterna i utskottet vände och anslöt sig till det moderata förslaget vill vi faktiskt här från kammarens talarstol i någon mån tillskriva vår motion.

Vi som har arbetat för inlandsbanans fortbestånd måste nu i dag, när vi står inför beslutet, se till vad som uppnåtts och inte enbart till det som inte har uppnåtts. Vad som har uppnåtts är ju 36 milj.kr. under tio år till den som

skall bedriva tågtrafik på inlandsbanan. När man läste utskottsprotokollet, fick man när det gäller banunderhållet – det är ju det som har varit den stora diskussionsfrågan på senaste tiden – kanske först den uppfattningen att riksdagen inte ville styra innehållet, utan bara ange förutsättningarna för den förhandling som skall komma till stånd. Men vi har ju fått några klarläggan-den i dag om innebörden av den förhandling som nu skall ske mellan regeringen och trafikhuvudmannen. Vi har inte riktigt haft klart för oss innehållet i den – det har nämnts siffran 146, och att man skulle dela på banunderhållet. Men jag vill understryka att det faktiskt vilar ett mycket stort ansvar på de socialdemokratiska politiker som har motionerat för inlandsbanan – att påverka denna förhandling, så att resultatet ger rimliga förutsättningar för inlandsbaneföreningen att bedriva persontrafik.

Det är viktigt att denna förhandling ger ett resultat för inlandsbanekommunerna; det är en förutsättning för att man över huvud taget skall kunna sätta planen i verket. Det blir ju tillräckligt svårt ändå, och det krävs en stor arbetsbörda om man skall kunna ro det hela i land.

Jag noterar i utskottsbetänkandet att satsningar kommer att ske för godstrafiken. Det är mycket positivt, för det var inte så länge sedan som det fanns en oro för att godstrafiken också skulle läggas ner eller inskränkas. Nu har vi ju allas ord – det står i ett ganska stort avsnitt i betänkandet – på att den kommer att utvecklas. Det är ju till nytta, för det kräver en upprustning av banan.

Min förhoppning är nu att denna förhandling skall föras snabbt och att resultatet blir positivt för inlandsbaneföreningen, så att den får möjlighet att överta persontrafiken. Tiden är egentligen mycket kort – det har ju påpekats här – och den får inte gå åt till några sega förhandlingar. Men vi har faktiskt kommunikationsministerns ord på att beredskapen är hög för denna förhandling, och vi här i kammaren tar honom på orden.

Därmed, herr talman, yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Anf. 37 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! Jag blev litet förvånad. Menar verkligen Ingrid Hemmingsson att hon är nöjd med det här utskottsbetänkandet, när hon samtidigt uttalar att det finns oklarheter om vad som i verkligheten skall belasta länstrafiken eller inlandsbaneföreningen när det gäller underhållet?

Vi har från vårt håll sagt att vi tycker att inte en krona av underhållet skall belasta den föreningen – för då blir det för dyrt. Vi har inte på något sätt varit emot att man för 36 milj.kr. skall köra trafik – det var ju precis vad jag sade till Rolf Clarkson, till kommunikationsministern och till Birger Rosqvist. Men låt oss då använda det år vi har framför oss för att åstadkomma ett ordentligt avtal.

Det låter litet underligt när man hör en moderat, ledamot av denna kammare, stå och säga att han förlitar sig på att socialdemokraterna kommer att sätta press osv. Det är möjligt att det är så vi skall uppleva fortsättningen. Nog hade det varit betydligt bättre att se till att vi under det här året gör en ordentlig upphandling, tar ansvaret för upprustningen av banan och på det sättet skapar en bra trafik på inlandsbanan.

Anf. 38 INGRID HEMMINGSSON (m) replik:

Herr talman! Vi kan konstatera att vi har en socialdemokratisk regering just nu under det här året. Det kan vi knappast komma ifrån. Jag menar att ansvaret ligger hos regeringen.

Även reservation 4 innebär en förhandling med den socialdemokratiska regering som vi har i dag, men den skulle skjutas upp ett år. Det har framkommit här och vid våra samtal med inlandsbaneföreningen att man är beredd att ta detta ansvar. Det som är viktigt, och som jag nämnde i mitt inledningsanförande, är att förhandlingarna måste bli så positiva att inlandsbaneföreningen anser att man har möjlighet att sätta i gång med denna persontrafik.

Anf. 39 STINA ELIASSON (c):

Herr talman! Om regeringen hade tänkt sig att smyga igenom en nedläggning av persontrafiken på inlandsbanan, är det ett stort misstag. Somliga ärenden i riksdagen väcker opinion av stora mått. Regeringsförslaget när det gäller inlandsbanan har väckt en opinion med styrkan av full orkan.

Utskottet har mottagit ett stort antal skrivelser och uppvaktats av en rad organisationer som värnar om inlandsbanans framtid. Även vi enskilda riksdagsledamöter har, liksom utskottet, uppvaktats på samma sätt av enskilda, kommuner, Norrlandsförbundet, Hembygdsrörelsen, Heimbygda i Jämtlands län, Hede företagargrupp i Härjedalen, skolklasser i hela landet osv. Trots alla de fakta som på så många sätt har framförts har trafikutskottets majoritet inte tagit de framförda synpunkterna, önskemålen och kraven på goda förutsättningar för en fortsatt trafik, godstrafik såväl som persontrafik, på inlandsbanan på allvar.

Den starka opinionsorkanen har ändå förmått utskottsmajoriteten – bestående av socialdemokrater och moderater – att backa ett kort steg, och man föreslår nu att i det fall trafikhuvudmännen inte anser sig kunna driva järnvägstrafik i egen regi bör det undersökas om Inlandskommunerna Ekonomisk Förening är beredd att ta över ansvaret för järnvägstrafiken fr.o.m. den 10 juni 1991. Om tre månader! Det måste vara rekord tidsmässigt när det gäller att försöka gå från beslut till handling. Det är att gå från hopp till hopplöshet.

Riksdagsmajoriteten skickar med 36 milj.kr. i statligt bidrag. Enligt min mening är det i det här sammanhanget fråga om en grindslant. Det känns förnedrande att staten inte självklart skall ta samma ansvar för Norrland, och nu särskilt för Norrlands inland, som för andra delar av landet. Här byggs dubbelspår i andra delar av landet, och det avsätts miljardbelopp för motorvägar m.m. i landets tätast befolkade delar. Jag menar inte att insatser inte är nödvändiga i storstadsområden, men vad jag med skärpa vill understryka är, som jag nyss sade, att staten måste ta samma ansvar också för norra Sveriges inland. Det är dessutom förnedrande att erbjudas vagnar som är skrotfärdiga. Ett sätt att visa att alla i Sveriges riksdag är beredda att ta detta ansvar, också för Norrlands inland, är att vid omröstningen i dag stödja reservationerna 4 och 5 i betänkande nr 19 – de reservationerna som har Elving Andersson i centerpartiet som första namn.

Den intensiva och medvetna satsningen på marknadsföring av inlandsba-

nan som förekommit de senaste åren, har visat att det går att popularisera och göra resandet attraktivt. Stora grupper av människor, som kanhända inte alls skulle ha besökt den del av landet som trafikeras av järnvägen, har på detta sätt genom resandet berikats av de fantastiska upplevelser denna resa har inneburit.

Det är inte SJ som har varit marknadsförare. Tidningen Land, med Christina Falkengård i spetsen, har varit hårt pådrivande. Man har lyckats med marknadsföringen. Bara under sommaren 1990 åkte 17 000 på banan. Det motsvarar ungefär 180 000 gästnätter. Det handlar om ekonomi och sysselsättning för hotell- och stugägare och lanthandlare utefter banan.

Byggandet av inlandsbanan var en så stor händelse ur lokaliseringssynpunkt att det även vore ur kulturminnessynpunkt förödande att avhända sig denna viktiga del i vårt lands historia. Byggandet skedde i en tid då Sverige var ett fattigt land. Nu är Sverige ett av världens rikaste länder och borde ha råd att utnämna denna viktiga järnvägsförbindelse till ett nationalmonument, och även ur denna synpunkt bör staten ta särskilt ansvar för inlandsbanan.

Till sist, herr talman, i centerreservationerna 4 och 5 redovisas hur en ansvarstagande riksdag bör rösta för att inlandsbanan i fortsättningen skall bli den livsnerv och pulsåder vi behöver i Norrlands inland. Vi som bor och lever här hör till Sverige, som ju skulle leva. Hela Sverige skall leva-kampanjen gick ju ut på det.

Jag inbjuder särskilt er moderater och socialdemokrater från Norrlands inland, som också har väckt motioner i inlandsbanefrågan, att stödja centerbudgeten. Vi har nämligen i vår budget avsatt pengar också för inlandsbanan. Jag inbjuder er särskilt att rösta på reservationerna 4 och 5. Jag kan inte tänka mig att jag har en annan uppgift från den ekonomiska föreningen än vad Ingrid Hemmingsson har. Man har väl aldrig tänkt sig att de 36 milj.kr. också skall användas till att restaurera rälsen och se till att vagnar och stationshus är i bästa skick. Då är det riktigt att kalla de 36 milj. kr. som moderater och socialdemokrater, dvs. majoriteten, skickar med för en grindslant.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 4 och 5.

Anf. 40 EVA GOËS (mp):

Herr talman! Nyss hemkommen från Västerbottensturnén såg jag att Hans Dau tog åt sig äran av att ha räddat inlandsbanan. Det är bra att moderaterna bekänner färg och verkligen vill rädda glesbygden. Jag tror däremot inte på motivet att det skall vara så bra när Sverige går med i EG. Där har jag en helt annan syn.

Jag såg också i tidningarna i Västerbotten att man har gått ut med annonser om att sätta in ersättningstrafik med buss. Detta har skett innan beslut har fattats i riksdagen. Jag tycker att det är skamligt.

Ja, ännu har inte sista tåget gått. Men man undrar om det sista tåget kommer att ta med sig träden och torven. Elkraften har vi redan exporterat från Norrlands inland. Människan verkar vara utrotningshotad.

Kvinnorna engagerar sig med hull och hår. Det är symboliskt för inlandet och minoriteterna. Det handlar ju här än en gång om de svagaste. Även kommunikationsministern tog upp den frågan. Han sade att det har gjorts

inskränkningar i socialförsäkringarna och u-landsbiståndet. Nu dras även inlandsbanan in. Javisst! Hela tiden drabbas minoriteter, de som är små och som inte kan skrika högt och som inte har en folkrörelse bakom sig.

Men ack vad kommunikationsministern bedrog sig, denne glesbygdsman! Här fanns en folkrörelse! Det har blivit ett liv i luckan som han inte hade förväntat sig.

Jag håller med Viola Claesson när hon säger att detta är ett politiskt rävspel. Det verkar som om transportrådet har tänkt ta med sig inlandsbanan i graven.

Jag har läst Franssons utredning och banverkets utredning, om marknadsföring och resandestatistik. Inte har jag blivit klokare av det. Nej, tvärtom, man ser att det är något lurt med marknadsföringen. Det verkar som om tystnadsplikt har beordrats. Det går inte att få tag på biljetter till inlandsbanan om man befinner sig söderut. När människor sedan kommer upp till Östersund, t.ex. tågluffare som vill se inlandet, finner de där att det finns en station som man knappast känner till.

Jag har åkt inlandsbanan flera gånger. Georg Andersson trodde inte att så många hade gjort det. Jag har varit i Sveg och agerat för att rädda torvmossorna. Jag fick då höra att några flickor från Holland ville tälta utefter inlandsbanan. Man stoppade rälsbussen och sade åt dem var de skulle gå och var det fanns hjortron. Var finns denna service? Vilka utvecklingsmöjligheter har inte inlandsbanan?

Nej, i stället för att satsa på inlandsbanan och den framtidstro som finns hos människorna, håller man Malmö under armarna med hjälp av regionalstöd, bygger Öresundsbro osv. Jag skulle vilja vrida på Sverige och se till att pengarna fortsättningsvis placeras i norr.

Hur är det med förutsättnngarna om det skall satsas på inlandsbanan? Broarnas bärighet är tillräcklig. Det går att sätta in snabbtåg, men inte höghastighetståg. Det går att elektrifiera på ett billigt sätt. Jag menar att inlandsbanan måste få hög prioritet. Det gäller både gods- och persontrafik. Vi föreslår en radikal lösning. En avstickare kan byggas mellan Kil och Hagfors. Då blir det en direktlinje från Göteborg via Kil och upp till Gällivare. Varför skall gods- och persontrafiken gå runt hela Sverige och kusten? Varför inte göra denna avstickare? Detta är att utveckla, inte avveckla. Visserligen måste den smalspåriga järnvägen, NKlJ-banan byggas om. Men det skulle ge en enorm tidsvinst. Visserligen kostar detta pengar, men vad läggs inte på Öresundsbron? Från 10–15 miljarder kronor är man nu uppe i 40–50 miljarder kronor. Var det kommer att sluta vet vi inte.

Satsa på Norrlands inland! Nu diskuterar man länsstandarden. Visst är standarden bra. Banvallen är byggd för att klara tung trafik, men däremot inte rälsen. I tidernas begynnelse var räls dyr att framställa. Därför måste rälsen bytas ut.

Vad kan man då göra? Jo, i och med att höghastighetståg byggs och betongsliprar och räls byts ut i Östergötland m.fl. områden läggs allt detta på hög som inte går att användas där. Men det skulle kunna återanvändas i detta fall. Med hjälp av röntgen går det att kontrollera att materialet håller och är hållbart för framtiden.

Vidare har vi enklare elektrifiering. Det går att kalla det för en Västgöta-

modell. Den har redan prövats där. Det går att prova söder om Arvidsjaur och ner mot Kil, dvs. på alla de sträckor som nu inte är elektrifierade. Detta skulle ske med hjälp av matarledningar från stambanan. Inmatningspunkter skulle vara i Östersund , Arvidsjaur, Storuman och Hoting. En sådan enklare elektrifiering skulle kosta 200–250 milj.kr. Det behövs naturligtvis stolpar. Men det finns också begagnade sådana. Det går alltså att hålla sig inom rimliga kostnader.

Inlandsbanan lämpar sig bra för en sådan elektrifiering. Stambanan används ofta nattetid. Matning av el från stambanan till inlandsbanan skulle alltså ske när stambanan har låg belastning. Vid närmare eftertanke förefaller det mig något bakvänt att skicka industriström, 3-fas från inlandet till kusten samtidigt som omformad tågström, 1-fas, skickas i andra riktningen.

Sensmoralen blir att när järnvägarna och industrin elektrifierades drev man ut människorna ur husen och dränkte gårdarna och åkrarna under kraftverksutbyggnader och dammar utan en tanke på inlandets eget behov av elström. Tala om kolonialism!

Man säger att kalkyler och ekonomi inte går ihop, men det är precis vad det gör om man inte tittar på alla de här traditionella kalkylerna. Vi har nyss tagit ett beslut om att man skall ha miljöavgifter för koldioxider etc. Till de ekonomiska vinsterna på elektrifieringen måste man räkna en minskad energiförbrukning och totalt bortfall av miljöavgifterna. De miljöavgifter som nu betalas på inlandsbanans rälsbussar och diesellok skall självfallet användas till elektrifiering av samma bana och inte till "miljöinvesteringar" i form av bussgator i Stockholms förorter.

Genom leveranser av snabbtåg till södra Sverige kommer användningen av ellok att minska där nere. Därigenom kan vi få tillgång till ellok som kan trafikera inlandsbanan. Vi kan inte acceptera att industrierna efter inlandsbanan och pendeltrafiken skall undermineras på det sätt som nu föreslagits.

Vi kan inte heller acceptera att kunniga och idérika initiativ från kommuner för framtida satsningar på bl.a. turism också följer med transportrådet i graven. Det är ett hot mot järnvägarna om man låter "bussifiera" länstrafikbolagen och låter dem ta över.

Det ter sig minst sagt märkligt, som Stina Eliasson sade, att det år 1991 när alla säger sig vilja värna om miljön och när vi är rika, inte finns resurser att satsa på ett kulturarv. Inlandsbanan drogs fram genom ödemarken när seklet var ungt. I dag är socialdemokraterna, företrädda av en glesbygdsbo, beredda att döda kreativiteten och utvecklingen av inlandsbanan. Järnvägen är en framtidsinvestering och hör hemma i ett samhälle som har en tro på framtiden.

Herr talman! Jag yrkar härmed bifall till alla de reservationer som miljöpartiet står bakom.

Anf. 41 LEO PERSSON (s):

Herr talman! Med anledning av förslaget om inlandsbanan i regeringens budgetproposition och den förändring av förslaget som utskottet gjort vill vi socialdemokratiska motionärer från Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Kopparbergs län be riksdagens ledamöter rikta uppmärksamheten på följande.

För inlandskommunerna har inlandsbanan ett stort berättigande. Inlandskommunerna har också visat på vilket sätt man vill göra sig tillgängliga för de befolkningstäta regionerna. Detta utifrån ett koncept som ger alla kategorier, oavsett plånbokens storlek, tillträde till rekreationsområdena. Turismen är under stark utveckling och behöver inlandsbanan som en del i sin profilering.

Det har i samhället aktivt tillskapats kommunikationer för våra affärsresenärer genom flygets utbyggnad i hela landet. Detta är bra. Vi behöver regionala satsningar för en ökad tillväxt. Detta bör även gälla för inlandets persontrafikutveckling på järnväg.

Regeringen föreslår nu i sin tillväxtproposition att kommunikationerna på väg och järnväg i de befolkningstäta regionerna skall förbättras. I detta koncept kan nu både affärsresenärer och s.k. vanligt folk samsas. Detta är både bra och nödvändigt.

Utskottet framhåller i sin syn på inlandsbanan att godstrafiken har en försvarbar funktion, och utskottet förordar en betydande upprustning.

När det däremot gäller persontrafiken längs inlandsbanan anser utskottet att ansvaret i första hand bör överföras till trafikhuvudmännen i de fyra berörda länen. Utskottet ber trafikhuvudmännen pröva om de kan driva persontrafik inom en ram på 36 milj.kr. "Om så är fallet bör befintlig vagnpark utan kostnad få disponeras av huvudmännen. De krav på ersättning som SJ därvid kan ställa får regleras i kommande budgetarbete."

Utskottet säger sedan att, om trafikhuvudmännen inte anser sig kunna driva persontrafik i egen regi bör regeringen skyndsamt undersöka om Inlandskommunerna Ekonomisk Förening är beredd att ta över ansvaret för persontrafiken fr.o.m. den 10 juni 1991, på samma villkor som trafikhuvudmännen erhållit. Utskottet framhåller också att det är angeläget att uppnå långsiktiga trafikkoncept.

Herr talman! Härefter för utskottet ett resonemang om betydande investerings- och underhållsinsatser för att banan skall få en sådan standard att persontrafik skall kunna upprätthållas. Som slutsats redovisar utskottsmajoriteten att man inte är beredd att förorda att särskilda medel tillförs banverket för dessa åtgärder.

Efter vad vi motionärer förstår, har inte heller de tänkta trafikutövarna krävt att några investeringar skall behöva göras på de bandelar som enbart berör persontrafiken, utan att man endast utför det normala underhåll som behövs för en fortsatt persontrafik på inlandsbanan. Däremot krävs investeringar om man skall höja hastigheten på vissa delsträckor där enbart persontrafik förekommer.

Det är ju brukligt att banverket har normala driftsmedel för de bansträckor där det bedrivs trafik och att man debiterar trafikutövarna en avgift. Om det inte är utskottets avsikt att banverket skall ha ansvaret för det normala underhållet på inlandsbanan måste vi motionärer framhålla att det förslag som utskottets majoritet hävdar inte är ärligt menat. Vi motionärer kan inte tro att det finns någon annan trafikutövare som hittills fått sådana villkor för sin persontrafik på järnväg.

Herr talman! Jag vill göra en jämförelse. Vägverket har ansvaret för att en viss väg med en viss standard skall fungera. De som använder vägen betalar

vägtrafikskatt m.m. Den tillförs statskassan och fördelas sedan som anslag till vägverket. Inom flyget har man s.k. landningsavgifter. Hos banverket används liknande trafikeringsavgifter. Med anledning av detta vill jag påminna om riksdagens trafikpolitiska beslut 1988 om att inlandsbanan mellan Mora och Gällivare bör finnas kvar för persontrafik.

Vidare fick regeringen, som också Georg Andersson har berättat om i dag, i uppdrag att pröva hur en ökad turisttrafik kan främjas genom lokala och regionala intressenter samt om turistorganisationen bör erbjudas trafikansvaret bl.a. på grund av banans speciella karaktär. Riksdagens uppdrag var att regeringen, utifrån dessa förutsättningar, skulle verka för att en sådan överenskommelse kunde ingås mellan berörda parter.

Tillkomsten av Inlandskommunerna Ekonomisk Förening – med uppgift att förbereda insatser för en utvecklad persontrafik på inlandsbanan – har initierats av regeringen. Inlandsbanan har bland de berörda kommunerna blivit en tvärpolitisk angelägenhet, och total samstämmighet råder om banans betydelse för inlandet. Detta är uppfattningen hos inlandskommunerna.

Kommunerna är nu beredda att bilda ett trafikföretag för trafiken på inlandsbanan. Man hävdar att en utökad marknadsföring skall ge inlandsbanan ökade täckningsbidrag som mera överensstämmer med övriga landet. Turisttrafiken i sommar beräknas till ca 17 000 passagerare. Vid ett passagerarantal på 25 000 beräknar Turistutveckling i Östersund att turisttrafiken är självbärande. Genom marknadsföringsinsatser kommer dessa mål att uppnås.

SJ har visat svagt intresse i detta. Det är nästan helt omöjligt att via SJs bokningssystem köpa biljetter till orter utmed inlandsbanan. Bara detta i sig är tillräckligt för att ifrågasätta SJ som trafikutövare på inlandsbanan.

Ge de tänkta trafikutövarna chansen att själva ta över trafiken. Men missgynna inte inlandskommunerna och de blivande trafikutövarna genom att ge sämre villkor än andra traikutövare som ges trafikeringsrätt på järnvägsnätet.

Utskottets talesman Birger Rosqvist tycker jag bör ytterligare förtydliga vad man avser med att merkostnader skall betalas främst av de lokala och regionala intressenterna. Inlandsbanan är ingen länsjärnväg utan en riksbana utanför stomnätet, en över hundra mil lång pulsåder genom fyra län, och bör därför alltjämt behandlas i särskild ordning.

Herr talman! Om nu utskottets talesman kan lugna oss motionärer vad avser normalt underhåll på hela banan, så behöver vi inte yrka bifall till motionerna T527 och T237 i berörd del.

Förvisso har Inlandskommunerna Ekonomisk Förening uttryckt att kostnaderna för banunderhållet kan pressas rejält genom t.ex. upphandling med besparingsmöjligheter på mellan 30 och 50 % och att man är beredd att överväga engagemang i syfte att begränsa framtida drift- och underhållskostnader. Men steget är långt att göra detta utan särskild ersättning.

Om nu utfästelser i denna riktning kan göras av utskottets företrädare, alltså att en särskild överenskommelse förutsätts i fråga om normalt underhåll, är vi beredda att avstå från att yrka bifall till motionerna. De anvisade

36 miljonerna är ju avsedda för själva persontrafiken och inte för banunderhållet.

I detta anförade instämde Arne Mellqvist (s), Eivor Husing (s), Åke Selberg (s) och Hugo Bergdahl (fp).

Anf. 42 PIRGER ROSQVIST (s) replik:

Herr talman! Jag blev direkt uppmanad av Leo Persson att svara på några frågor som han ställde. Det gäller då främst det normala underhållet på bandelen. Det är riktigt att vi har skrivit i utskottsbetänkandet att merkostnader som kan följa av bibehållen persontrafik får främst betalas av lokala och regionala intressenter som vill driva trafiken.

Vad vi menar med detta är naturligtvis, eftersom det står "främst", att lejonparten av de pengarna får trafikhuvudmännen betala. Men kostnader för det normala underhållet på delar av banan som endast har persontrafik får betalas av trafikutövaren tillsammans med banverket. Banverket blir den andra parten. Jag vill inte låsa siffrorna men jag kan tänka mig att proportionerna mellan trafikhuvudmännen och banverket blir 60–40 eller någonting sådant.

Banverket får, som det tidigare gjort, täcka den eventuella kostnaden inom ramen för motsvarande anslag till stomjärnvägar. Det är riktigt att vi också har sagt att några särskilda pengar till detta får inte banverket, utan man får ta av pengar som står till förfogande.

Jag hoppas att Leo Persson är nöjd med det svaret.

Anf. 43 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! Det skulle förvåna mig om Leo Persson verkligen kan vara nöjd med det svaret. Leo Persson avslutade ju sitt anförande med att påpeka att här var det inte fråga om någon länsjärnväg utan om en järnväg i hela landets intresse som då också skall behandlas som en sådan.

Det som trafikutskottets ordförande nu har sagt är alltså att man försöker vältra över kostnader på landstingen och kommunerna, på länshuvudmännen. Jag tycker att det är synd, när jag märker att det finns ett antal socialdemokrater runt banan som har vaknat till och tycker att den borde behandlas på annat sätt. Jag ser ändå, trots att det verkar som om åsiktskillnaderna är stora här i kammaren, att om vi fått ett år på oss skulle vi säkerligen ha kunnat komma till en någorlunda gemensam uppfattning.

Ingen – jag betonar det – är emot att vi upphandlar trafik så billigt som möjligt. Jag kan hålla med Leo Persson om att det kanske inte är SJ som skall sköta trafiken utan kanske BK-tåg eller föreningen där uppe. Men vi hävdar bestämt, och det tycker jag att Leo Persson också sade klart och tydligt, att staten skall ta ansvar för banunderhållet. Självklart skall det också upphandlas så att det blir så billigt som möjligt.

Här säger nu Birger Rosqvist, och likadant gjorde kommunikationsministern förut: Låt kommunerna som vill ha tågtrafiken kvar stå för kostnaderna. Helst borde ni köra buss – ungefär så är det man säger. Vi kan inte ställa upp på det resonemanget.

Anf. 44 LEO PERSSON (s) replik:

Herr talman! Till Birger Rosqvist vill jag säga att det besked han gav innebär att man nu kan få i gång reella förhandlingar. Häri ingår då också att komma överens om det framtida underhållet, där staten skall betala för sin del.

Jag förutsätter nu naturligtvis att de trafikavgifter som normalt utgår också regleras i kommande förhandlingar på sådant sätt att motsvarande minskningar åstadkommes då eventuellt underhållsansvar skall fördelas.

Vad gäller tidsfaktorn är ju tiden väldigt kort – det har talats om tre månader. Jag förutsätter att förhandlingarna skall ges möjlighet att slutföras före den 10 juni. Om man inte är klar då, bör SJ åläggas att fortsätta trafiken tills förhandlingsuppgörelsen kan träda i kraft.

Till Rune Thorén vill jag säga att de förhandlingarna får ge oss svar på om vi måste återkomma och finna nya direktiv.

Anf. 45 HANS DAU (m):

Herr talman! Georg Andersson konstaterade i sitt anförande att befolkningens behov av inlandsbanan har förändrats genom tiden, och det är ju alldeles riktigt. Samhället förändras,och han beskrev på ett bra sätt hur det här gått till.

Birger Rosqvist anser att buss är mycket bättre än tåg – det är trevligare att åka buss, det är bekvämare, och det finns t.o.m. toaletter i bussarna – och han säger att det skall bli en bra trafikförsörjning. Jag tycker att det uttalandet är ungefär lika intelligent som att säga att vi skall ersätta trafiken på Göta Kanal med buss, så slipper de stackars dollarturisterna och andra sitta i de gamla skraltiga båtarna. Vi kan väl tänka oss hur många som skulle åka längs Göta Kanal i buss.

Det är precis samma sak med inlandsbanan. Det är ju en turistattraktion och en symbol för inlandet och för turismen där uppe som gör att folk både från utlandet och från de södra delarna av vårt land åker banan för att uppleva just att åka med inlandsbanan. Det finns de som har sagt att inlandsbanan egentligen är vår transsibiriska järnväg, och det ligger mycket i det. Man åker inte transsibiriska järnvägen för att komma lindrigast till Kina utan mera för att uppleva resan på den exotiska banan.

Turismen skulle inte bli mindre, sade Birger Rosqvist också. Det måste vara en väldigt from förhoppning. Enligt min uppfattning är det alldeles fel. Den turism som hänförs till inlandsbanan skulle förmodligen helt försvinna. Det är alltså viktigt att vi har banan kvar som turistled.

När regeringen, som Rolf Clarkson sade i sitt inlägg, beslöt dra in anslaget till persontrafiken på inlandsbanan – det är ett konstaterande att det var det ursprungliga förslaget – upplevde jag att det i trafikutskottet fanns en majoritet för det. Därför är jag glad och tacksam för att Rolf Clarkson har lyssnat på och tagit intryck av det som anförts av Inlandskommunerna Ekonomisk Förening och den stora opinion som har gjort sig hörd.

Som Rolf Clarkson konstaterade har det resulterat i att den moderata riksdagsgruppen i går kväll var enig om att stödja utskottets hemställan. Det innebär som jag ser det att jag och andra moderater har förmått riksdagen ändra regeringens beslut att lägga ned persontrafiken.

Om jag rätt har förstått betänkandet och dem som varit uppe och talat för det skall regeringen förhandla med IEF om hur underhållet skall betalas – det blev väl inte riktigt klargjort i Leo Perssons och Birger Rosqvists diskussion. Det vilar nu ett mycket stort ansvar på kommunikationsministern, och den han sätter att förhandla, för hur det här skall lyckas, så att regeringen inte driver förhandlingarna i syfte att få igenom vad man ursprungligen ville, nämligen att persontrafiken på inlandsbanan skulle läggas ned. Trots allt är det här betänkandet och den majoritet som har skapats – så har jag åtminstone förstått vad som har sagts på moderat håll – ett försök att åstadkomma den här trafiken med den kostnadsbesparing som man gör genom att inte längre använda SJ.

Avslutningvis måste jag säga, herr talman, att det märkliga är SJs sätt att behandla den här frågan. Att man inte har resurser och möjlighet att bedriva trafiken för de 36 miljonerna kan jag förstå, med tanke på den ålderdomliga administration och det ålderdomliga sätt att arbeta som SJ har. Men man borde väl då vara angelägen att någon annan bedriver persontrafik på inlandsbanan. Jag kan inte förstå annat än att alla de som skall resa med inlandsbanan skall åka med SJ både dit och därifrån, vare sig de ansluter i Mora, Östersund eller någon annanstans. Det borde alltså stärka SJs trafik. Men det verkar inte som om man hade de intressena. Därför är det ännu viktigare att kommunikationsministern och förhandlarna tar tag i det här och inte tar intryck av SJs och banverkets inställning utan av vad vi har sagt här i riksdagen, nämligen att vi vill ha persontrafiken kvar på de här villkoren.

Anf. 46 ULLA ORRING (fp) replik:

Herr talman! Moderaterna har här i kammaren i dag redogjort för sina ställningstaganden. Senast har Hans Dau från talarstolen försökt skylla den uppkomna situationen på SJ och dess minskade intresse av att hålla driften på inlandsbanan i gång. Vi vet att det berodde på penningbrist.

Men jag tycker att moderaterna har gjort ett stort misstag här i dag genom att inte ställa upp på reservation nr 4, som folkpartiet, centern och miljöpartiet står bakom. Hade moderaterna gjort det hade inlandskommunerna fått en förberedelsetid för att ta över och långsiktigt driva persontrafik på inlandsbanan. Då hade inlandskommunerna fått tillfälle att ordentligt pröva den situationen, och vi hade också givit dem möjligheter att ordna en bra trafik både för dem som bor utefter inlandsbanan och för dem som åker med den som turister.

Det förslag som nu är majoritetsförslag är mycket vagt. Man säger: "Om trafikhuvudmännen inte anser sig kunna driva järnvägstrafik i egen regi bör regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer undersöka om Inlandskommunerna Ekonomisk Förening är beredd att ta över ansvaret – – – ." Det ansvaret skall då tas över fr.o.m. den 10 juni 1991. I dag har vi den 20 mars. Jag tycker faktiskt att moderaterna skulle ha ställt upp på den borgerliga sidan tillsammans med vänsterpartiet och miljöpartiet – då hade inlandskommunerna fått en rejäl chans.

Anf. 47 HANS DAU (m) replik:

Herr talman! Ulla Orring säger att om man stöder reservation 4 får man till stånd en långsiktig lösning. Jag är inte så säker på det. Det är ju bara ett års respit.

Jag förutsätter att kommunikationsministern och den förhandlare han utser kommer att bidra till att vi får en långsiktig lösning och att man åtminstone under de tio år då man har de 36 miljonerna garanterade får till stånd en långsiktig lösning genom förhandlingar.

Anf. 48 ULLA ORRING (fp) replik:

Herr talman! Jag tycker att moderaternas marknadsföring, i varje fall i Västerbotten, har varit något egendomlig. Man säger att det är moderaterna som har räddat inlandsbanan. Jag vill se att inlandsbanan är räddad innan man gör en sådan deklaration.

Anf. 49 BIRGITTA HAMBRAEUS (c):

Herr talman! Replikskiftet mellan Leo Persson och Birger Rosqvist var mycket intressant men inte särskilt upplysande. Jag är nu helt övertygad om att vi, som Viola Claesson har föreslagit, måste återförvisa det här ärendet till utskottet för att få rätsida på det. Det är alldeles uppenbart att utskottet måste skriva någonting om vad det här innebär. Beslutet kan inte bara grundas på löst tal som kommer till på det här sättet i kammaren, i denna mycket trängda situation.

Jag håller också helt med om vad Ulla Orring sade i sin replik till Hans Dau. Det är märkvärdigt att moderaterna går in för en sådan här egendomlig, framhetsad lösning, där man skall tvinga alla dessa kommuner till ett så snabbt beslut. Reservation nr 4 från centern, folkpartiet, vänsterpartiet och miljöpartiet innebär den enda förnuftiga lösningen här: att man under en period fortsätter och gör en ordentlig utredning om vad persontrafiken skulle kunna betyda. Vi vet att den betyder oerhört mycket för människor, men jag är också övertygad om att fick de som verkligen vill driva persontrafik här en chans att undersöka alla möjligheter, med kommunerna och med alla turistintressenter i kommunerna, har de möjlighet att åstadkomma en tidtabell som passar folk som bor här och en möjlighet att bygga upp en turism ända långt ned i Europa som ger banan alla möjligheter att fortsätta i framtiden.

Som det nu är finns det så mycket konstigheter kring den här banan och tidtabellerna. Jag skall bara nämna en. När man åker upp till Östersund från Orsa eller Mora står tåget och väntar i nästan två timmar i Sveg. Sedan fortsätter det.

Jag har bara anmält mig för fem minuter och ångrar det, så jag tänker självsvådligt ta mig någon minut till, för att hinna med vad jag hade tänkt säga.

I Europa satsar man på järnväg. Med de förbindelser som nu blir allt intensivare mellan Europas länder är det alldeles uppenbart att man kommer att vara van att åka tåg i Europa och att turisterna kommer att kunna komma med tåg. Det otroligt exotiska som det innebär att åka på vår egen transsibiriska järnväg upp till vildmarken, utmed kommuner som är intresserade av

att ha turisterna där och som ordnar alla möjliga intressanta upplevelser för dem, kommer att kunna bli en otrolig satsning för framtiden.

Våra förfäder som var så mycket fattigare än vad vi är nu satsade den stora summan på att bygga den här järnvägen. Det vore väl ändå konstigt om vi, i ett av världens rikaste länder, inte skulle ha råd att åka på den och underhålla den. Man räknar fel – det är alldeles uppenbart. Vad som fattas är viljan. Men vi behöver ett år – vi behöver respittid.

Reservation 4 innebär här den enda rimliga bedömningen. Att improvisera genom konstiga inlägg här i kammaren och halva löften som man inte alls vet om de går att genomföra är inte värdigt Sveriges riksdag. Moderaternas sätt att här tillsammans med socialdemokraterna åstadkomma en hafsig lösning för den hjärtefråga för hela svenska folket som inlandsbanan är kan aldrig försvaras. Självfallet måste vi först återförvisa ärendet till utskottet, men jag hoppas och tror att det då kommer att bli majoritet för reservation 4.

Anf. 50 RAGNHILD POHANKA (mp):

Herr talman! Jag vill först yrka bifall till alla motioner som miljöpartiet står bakom och till vänsterpartiets reservation nr 14, som gäller Västerdalsbanan.

Inlandsbanan är av stort samhällsintresse och bör därför bevaras. Det står i 1988 års trafikbeslut. Inlandsbanan kan räddas, om det finns en politisk vilja att rädda den – det beror bara på vilken politik man för.

Statsmakterna bedriver en systematisk utarmning av glesbygderna och norra inlandet. Den senare landsdelen utgör över hälften av Sveriges yta och omfattar förutom Norrlands inland även Västerdalarna och norra Värmland. Avståndet från Klarälvsdalen till malmfälten, Kiruna och Gällivare är som från Värmland till Belgien. På dessa avstånd behövs järnväg! Rivs järnvägen bort är det ytterligare en spik i kistan. Det är stora delar av Värmland exempel på.

Statens transportråd utför en systematisk nedläggning av järnvägen i inre Norrland och inre norra Svealand. Arvidsjaur–Jörn: Tappra lokala försök att få i gång trafiken efter nedläggningen förra året. Storuman–Umeå: Halverad persontrafik. Ådalsbanan: Halverad persontrafik. Sundsvall–Östersund: Persontrafiken överförd till landsväg längs den toppmoderna elektrifierade järnvägen med fjärrstyrda stationer, medan man nu planerar en motorväg på 17 km mellan Falun och Borlänge för över 300 milj.kr.! 300 miljoner för den lilla sträckan – när vi i järnvägssammanhang talar om över hundra mil! De pengar som behövs för att hålla inlandsbanan levande är småpotatis i jämförelse med detta. Hudiksvall–Ljusdal: Helt nedlagd.

Trafiken på Västerdalsbanan saboteras systematiskt trots planer på återuppbyggnad från Malung till Sälen. Siljansbanan: Borlänge–Mora saknas i planerna för den framtida fjärrpersontrafiken. Inlandsbanan är nedlagd söder om Mora. I september nedlades den elektrifierade NKlJ-banan till Hagfors, trots en mycket stor trafikpotential efter ombyggnad till normalspår.

Samtliga förbindelselänkar till inlandsbanan, norra inlandets huvudpulsåder, plockas systematiskt bort. Bakom dessa aktioner står transportrådet. Aktionerna har inte stöd i något riksdagsbeslut. Det akuta förslaget om ned-

läggning av inlandsbanan har dessutom, som nämnts flera gånger här i dag, lagts fram i direkt strid med ett riksdagsbeslut, tillkommet genom en fyrpartiöverenskommelse mellan socialdemokraterna och de borgerliga partierna våren 1988.

Det är således inte bara järnvägar som läggs ned. Dessa nedläggningar är steg på vägen mot en omvandling av halva Sverige till en ödebygd. Det är många andra beslut som bidrar till detta och inte bara de som gäller järnvägen. Men ett djupare syfte måste finnas när man samtidigt planerar för gigantiska utbyggnader av den totala trafikapparaten i södra Sverige, i Mälardalen och Öresund, och för inlandsvägen, Bergslagsdiagonalen, som man nu dammar av efter det att den har legat i malpåse.

Vi kräver en omfördelning av resurserna från storstadsområdena till de glesare delarna av vårt land. Vi kräver en upprustning av inlandets järnväg till den effektiva och miljövänliga transportapparat som behövs.

I dessa råvarurika regioner behövs bra järnvägar. Varför skulle dessa järnvägar inte användas också för persontrafik?

Bygg om NKlJ-banan till normalspår. Förläng den från Hagfors över Geijersdal till inlandsbanan. Gör en kraftig upprustning av inlandsbanan från Vansbro till Mora–Östersund. Elektrifiera inlandsbanan från Östersund till Arvidsjaur och inlandsbanan Arvidsjaur–Jörn.

Detta ger en direkt järnvägsled från Luleå till Karlstad via Arvidsjaur–Östersund–Mora–Vansbro–Hagfors–Deje–Kil. Det blir ett alternativ till fortsatt storstadskoncentration för ökad samhörighet och bättre mänskliga kontaktmöjligheter inom det väldiga norra inlandet.

På dessa avstånd räcker det inte med vägar, det behövs järnvägar. I denna råvarurika region kan transportarbetet mätas i många miljoner tonkilometer. Tänk vilka enorma mängder kväveoxider, kolväten och koldioxid som alstras om allt skall köras på landsväg!

Sedan vill jag göra ett litet scenario: leveranserna av stål från Luleå till Domnarvet. Det går tre tåg om dagen med 1 325 ton. Man kan tänka sig att dessa leveranser förs över till inlandsbanan som då skall vara elektrifierad. Då kan två ellok dra lika tunga tåg som tre diesellok. Man kan också öka tåglängden.

Tvärbanan Jörn–Arvidsjaur har bästa standard. Något enstaka motlut, cirka fyra kilometer, kan behöva åtgärdas.

Där inlandsbanan går fram är det mycket planare än i fjällkedjan och i kustlandskapet. Det är klen räls på banan, vilket har nämnts förut, men underlaget klarar mer.

På ståltåg kunde man koppla på vanliga vagnar med industriprodukter eller trävaror. De skulle klara det också.

Spåret behöver rustas upp för en halv miljard eller 850 milj.kr. i investeringar. Då kan tåget rusa fram i 90 km/tim hela vägen. 2 000 ton – alltså mer än kustlandsbanan klarar.

I Hagfors finns också ett järnverk och man skulle kunna frakta även den malmen vid utbyggnaden. Sträckan Mora–Göteborg klarar man på fyra timmar. På sträckan Borlänge–Göteborg över Vansbro kommer man upp i Sälenfjällen och där ansluter Västerdalbanan.

I stället för att rusta ned och fatta beslut efter beslut som leder mot mins-

kade utnyttjandemöjligheter, skall andra beslut fattas. Turtäthet, elektrifiering och upprustning – nog finns det möjligheter att föra en helt annan järnvägspolitik!

Det är viktigt att man tar fjällvärlden i beaktande. Bland de mest förorenade vägarna finns vägen från Göteborg över Värmland till Sälen och från Stockholm till Sälen. Här sker många trafikolyckor, vägen är bitvis dålig och trafiken ger upphov till mycket föroreningar.

Västerdalbanan bör också elektrifieras och byggas ut till Sälens stora fritidsanläggningar. Man talade för två år sedan om en investering på tre miljarder kronor i fjällvärlden. Däremot har man inte råd med flera hundra miljoner till Västerdalbanan. Det skulle göra det möjligt för icke bilburna att njuta av Sveriges sydligaste fjällvärld.

Det här har också stor regional betydelse. Inlandsbanans persontrafik är inlandets livsnerv och en turistattraktion. Det är oförsvarligt att transportrådet har lyckats förhandla bort persontrafiken.

Vi kan inte acceptera att den livsnödvändiga godstrafiken för inlandsorterna och industrierna längs linjen undermineras på detta sätt. Här råder alltså en motsatt uppfattning: om man tar bort persontrafiken undermineras den fortsatta godstrafiken i stället för tvärtom. Det är också så att kunniga och idérika initiativ från kommunerna för framtida satsningar på bl.a. turism också följer med i graven.

Det finns alltså möjligheter om vi har den politiska viljan. Jag har yrkat bifall till de reservationer som mitt anförande stöder.

Anf. 51 MAGGI MIKAELSSON (v):

Herr talman! Trots en mer än fyra timmar lång debatt har vi ännu inte här i riksdagens kammare fått klarhet i vad de förslag som utskottsmajoriteten har lagt fram egentligen innebär.

Jag skall ställa en väldigt klar och konkret fråga som jag vill ha ett kort och rakt svar på – ja eller nej. Innebär utskottsmajoritetens beslut en garanti för persontrafik på inlandsbanan i sommar, nästa sommar och åtta år till, dvs. tio år framåt? Innebär utskottsmajoritetens beslut en garanti för att vi skall få tågtrafik på inlandsbanan? Svara ja eller nej, det är det saken handlar om. Sedan kan man ha alla möjliga diskussioner runt omkring detta.

Vi har fått många bevis för här i dag att inlandsbanan är unik. Det har sagts en hel del om de unika förutsättningar som banan innebär.

Men debatten har kommit att handla mycket om ett annat beslut som man fattar på samma gång, nämligen en omklassificering av banan jämfört med hur den är klassificerad i dag. Jag tror inte att riksdagens ledamöter är införstådda med vad det innebär. Den diskussion som har förts mellan utskottets ordförande och representanterna för Norrlandslänens socialdemokrater är ju ett bevis för det.

Omklassificeringen innebär att man gör något helt unikt. Det kommer också, om beslutet går igenom, att innebära att vissa stumpar av inlandsbanan kommer att få en annan standard och ha en annan huvudman. På sikt blir det också ett hot mot godstrafiken om man tänker sig att den skall kunna utvecklas och utökas på inlandsbanan.

Dessutom har man talat om de stora behoven av upprustning. Man talar

också om 390 miljoner, vilket är jättemycket pengar. Vi har också fått höra att det är småsummor om man jämför med andra kostnader, som t.ex. 17 kilometer motorväg i Dalarna.

De stora upprustningsbehoven tyder också på att man har gjort väldigt litet innan – ett oerhört slöseri med kapitalresurser som finns i landet. Georg Andersson talade om 80 miljoner under hela 80-talet, och nu har han lyckats skaka fram 80 miljoner på ett år. Skall vi applådera åt det?

Jag tycker att det är väldigt trist att det inte finns någon framtidstro bland socialdemokrater och moderater när det gäller inlandsbanan. Varför kan inte ni se de möjligheter som detta kan ge? I stället ser ni bara hinder. Var finns er framtidstro?

Jag skulle vilja komplettera med en fråga till. Om man nu skall förhandla med länstrafikhuvudmännen, inlandsbanans ekonomiska förening eller någon annan, vad händer då om man inte lyckas komma fram till ett resultat i fråga om banunderhållet? Blir det busstrafik då fr.o.m. den 11 juni i sommar?

Jag vill ha ett svar på den frågan innan vi går till beslut. Kan vi inte få ett godtagbart svar på frågan, måste vi återförvisa ärendet, för då anser jag att många av ledamöterna har förts bakom ljuset.

Förutom inlandsbanan handlar betänkandet också om besluten om köp av s.k. olönsam trafik. Dit räknas bl.a. nattågen till Norrland. Regeringen har föreslagit att anslaget skall minskas med 28 milj.kr.

Vi tycker att det är fel, och vi tycker att det är bedrövligt att socialdemokrater, moderater och folkpartister från Norrlandslänen stöder neddragningen. Det innebär att man hela tiden försämrar förutsättningarna att bedriva persontrafik på järnväg.

Vi anser att man måste se satsning på persontrafik som en viktig del både i miljö- och regionalpolitiken och i arbetet för att tillgodose kraven på en bra infrastruktur.

Trafiken i Norrland är en del av hela trafiksystemet i Norden. Persontrafik med tåg skall kunna vara ett alternativ för människor som vill resa bekvämt och säkert. Det är miljövänligt och resurssnålt, och det vet alla. Det borde också vara det billigaste alternativet, men i stället tar SJ bort pristaket, vilket ytterligare fördyrar de längsta resorna.

Vi i vänsterpartiet har krävt att man skall införa röda avgångar på alla tåg som går norr om Ånge. Då skulle man kunna skapa förutsättningar för att göra Sverige litet rundare. Det behövs också kraftiga satsningar på marknadsföring som skall riktas till lokalbefolkningen, barnfamiljer, studerande, pensionärer och andra för att resandevolymen skall öka.

Marknadsföringen är urusel i dag. Personal på resebyråer i Sverige vet inte vilka tåg som i dag går i Norrland och inte vilka anslutningar som finns. Också där måste SJ ta sitt ansvar.

Det föreligger alltså ett förslag om att dra ned på medlen till nattågen till Norrland. Den frågan har i debatten kommit i skymundan för debatten om inlandsbanan, och det är olyckligt. Jag uppmanar alla norrländska riksdagsledamöter att åtminstone visa att de vill ha kvar nattågen till Norrland, och det kan de göra genom att stödja någon av reservationerna under mom. 1.

Det finns reservationer i den frågan från både centern, miljöpartiet och vänstern.

Betänkandet i detta ärende förstärker intrycket att regeringen med benäget stöd av de flesta socialdemokrater och moderater vill avveckla persontrafiken på tåg i framför allt norra Sverige. I stället för att satsa på fler resenärer och nya grupper krånglar man till det genom att se till att tågen inte går på regelbundna tider. Fortfarande, efter fyra och en halv timmes debatt, är det oklart hur det kommer att gå med inlandsbanan.

Allt detta får också konsekvenser för sysselsättningen. I Västerbottens län har ca 100 personer sagts upp efter det trafikpolitiska beslutet 1988 om att satsa på järnvägen. Ytterligare 100 personer riskerar nu att förlora sina jobb. Den gjorda planeringen gör det svårt att tro att man satsar på järnvägen, i varje fall i norra Sverige. Jag anser att SJ bryter mot det trafikpolitiska beslutet. Därför är det dags för riksdagen att göra en grundlig utvärdering av hur SJ har uppfyllt riksdagens mål. Dessa mål bör också förtydligas.

Anf. 52 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Maggi Mikaelsson har ställt en rad frågor till mig. Jag vet inte var hon har hållit till i dag, därför att dessa frågor har besvarats flera gånger under dagen. Det nämnda anslaget på 36 milj.kr. gäller tio år framåt i tiden. Det står också i utskottsbetänkandet.

Jag kan inte här och nu garantera att det blir tågtrafik vare sig nästa år eller året därpå. Jag har tidigare i dag sagt att beslutet i den frågan decentraliseras till trafikhuvudmännen. Om inte de vill köra tåg, så får inlandskommunerna fatta beslutet. De får alltså avgöra hur trafikupplägget skall vara. Vi har vissa ekonomiska åtaganden och ställer en del medel till deras förfogande. Det finns också villkor uppställda för hur trafikupplägget skall vara. Av den anledningen kan jag inte i dag säga hur det blir. Parterna får fälla avgörandet, vilket tydligt har framgått av den tidigare debatten.

Anf. 53 MAGGI MIKAELSSON (v):

Herr talman! Det var bra att vi fick den saken klargjord ännu en gång. Dagens beslut innebär med stor sannolikhet en nedläggning av persontrafiken på inlandsbanan, eftersom det är så många om och men i frågan. Det finns inga garantier för att det blir fortsatt tågtrafik på banan. Det är ju vad Birger Rosqvist säger. Han hyser en from förhoppning om att man skall göra framsteg i de förhandlingar som förs. Till dem har man lagt till frågan om banunderhållet, en fråga som inte tidigare har ingått i förhandlingsarbetet. Det är de konstateranden som jag kan göra. Därför anser jag det viktigt att ärendet återförvisas.

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

Återförvisningsyrkandet

Det av Viola Claesson under överläggningen framställda yrkandet om återförvisning av ärendet till utskottet för ytterligare beredning bifölls med acklamation.

Kallelse till utskottssammanträde

Anf. 54 TREDJE VICE TALMANNEN:

Med anledning av det fattade beslutet får jag meddela att trafikutskottet enligt särskild kallelse sammanträder kl. 18.00 i dag.

Beslut om samlad votering

Beträffande de på föredragningslistan närmast upptagna ärendena, trafikutskottets betänkanden T14, T15 och T16, beslöt kammaren på förslag av tredje vice talmannen medge att de fick företas till avgörande i ett sammanhang sedan debatten i alla dessa ärenden avslutats.

10 § Bolagisering av viss SJ-verksamhet

Föredrogs
trafikutskottets betänkande
1990/91:TU14 Bolagisering av viss SJ-verksamhet (prop. 1990/91:100 delvis).

Anf. 55 VIOLA CLAESSON (v):

Herr talman! Eftersom vänsterpartiet har motionerat om SJs underhållsverkstäder och behovet av sådana samt då vi menar allvar med att det skall finnas järnvägstrafik i landet som också utvecklas, så återkommer vi i denna fråga även i ett annat sammanhang. Här vill vänsterpartiet specifikt markera sin uppfattning att man inte skall bolagisera den här typen av verksamhet. Om det sker tror vi att risken är stor för att SJ frånhänder sig det ansvar, den överblick och den styrning som vi anser att staten bör ha för underhållsverkstäderna.

Med detta ber jag att få yrka bifall till vänsterpartireservationen i utskottets betänkande 14.

Anf. 56 RUNE JOHANSSON (s):

Herr talman! Också jag har uppfattningen att det är viktigt att SJ har kontroll över en verkstadskapacitet som svarar mot dess egna behov. Man får inte bli beroende av ett ensamt, stort företag som sköter revisionsverksamheten. Det tror jag att SJ självt begriper. Låt mig tillägga att löntagarorgani-

sationerna inte har någon avvikande mening i förhållande till föreliggande förslag.

Med detta yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 12 §.)

11 § Transportforskning

Föredrogs
trafikutskottets betänkande
1990/91:TU15 Transportforskning (prop. 1990/91:100 delvis).

Anf. 57 RUNE THORÉN (c):

Herr talman! Föreliggande betänkande behandlar frågan om transportforskning, och det är en viktig fråga.

Vi har ägnat förmiddagen åt att diskutera järnvägstrafik, ibland olönsam sådan, och vi har diskuterat inlandsbanan samt mer konventionell tågtrafik. Här rör det sig om andra typer av trafiklösningar. Utskottet är i stort sett enigt om vikten av att satsa på utveckling på detta område.

Som göteborgare vill jag fästa uppmärksamheten på bekymren i storstadsområdena beträffande kollektivtrafiken. Vi har tunnelbana här i Stockholm, och man har spårvagnar i Göteborg. Båda dessa kommuner liksom Malmö kommun använder sig av pendeltåg. Vi försöker på olika sätt att finna bra kollektivtrafiklösningar.

I bl.a. Göteborg har man sedan lång tid tillbaka diskuterat ett system som kallas spårtaxi. Förslaget föll av olika orsaker för ca 20 år sedan. Nu har förslaget återigen tagits fram, och det diskuteras på olika håll i landet. Förslaget finns också nämnt i det betänkande som kammaren i dag har att ta ställning till.

Det finns också ett antal reservationer till betänkandet. Jag vill med några ord klargöra skillnaden mellan de olika partiernas reservationer och varför vi har en reservation i detta ärende. Reservationen, nr 2, gäller utvecklingen av ett spårbilssystem.

Egentligen har utskottet en ganska positiv syn på detta. Man menar, att om vi vill ha en bättre trafikmiljö i våra städer, så är det viktigt att utveckla och prova dessa system. Centern och miljöpartiet, som står bakom reservationen, anser emellertid att staten mera aktivt skall gå in med satsningar, eftersom sådana här prov ofta är både kostsamma och svåra och det därför är svårt för enskilda företag att genomföra satsningarna. Vi menar då att det är rimligt att även staten är med och satsar. Detta är innebörden i reservationen, och jag vill, herr talman, yrka bifall till den.

Jag vill samtidigt understryka att vi här i kammaren har ett gemensamt ansvar för att se till att dessa system tas fram och att det sker en teknisk utveckling på området. Jag hoppas att det, om inte reservationen vinner gehör, ändå i enlighet med utskottets skrivning "inom ramen för de insatser som avsätts för teknikutveckling på transportområdet" kommer att kunna ske en

sådan utveckling. Jag tror att det är oerhört viktigt att det så småningom kommer fram ett sådant system här i landet. Det är fråga om ett system med olika innovationer som kanske går att sälja till utlandet, och det är därmed av stor betydelse för det svenska näringslivet.

Jag yrkar bifall till reservation nr 2.

Anf. 58 KJELL DAHLSTRÖM (mp):

Herr talman! Det är glädjande att det nu är tre partier som talar för olika reservationer om behovet av nya transportteknologier och om att dessa skall utvecklas i Sverige. Det var väl miljöpartiet som började agera i den här frågan, och vänsterpartiet har haft samma uppfattning sedan förra året. Nu är även centern med på en aktiv hållning till helt nya transportsystem.

Jag vill något understryka varför vi här i landet har ett sådant stort behov av kvalificerad transportforskning. Kvaliteten på transportforskningen kan enligt min mening höjas betydligt i förhållande till dagens nivå. Jag vill hävda att transportforskningen är av sämre kvalitet än medicinsk forskning och annan teknisk forskning. Jag måste tyvärr få säga detta från talarstolen, trots att jag i och för sig själv tidigare har varit med i transportforskningssammanhang. Jag har emellertid den erfarenheten att Sverige kanske är litet av en ankdamm i forskningssammanhang. Vi är för få som forskar. Vi måste t.ex. skapa större utrymme för kvalificerad argumentation. Den argumentationen behövs gentemot den starka bilindustrin, som har uppfattats som en motor i svenskt näringsliv och svensk industri.

För att exemplifiera varför vi behöver se på transportforskningen på ett helt annat vis skall jag här citera ett stycke ur DN Konsument i dagens Dagens Nyheter. En motorjournalist skriver där om en ny bilmodell, som han beskriver ungefär som "en värsting i bilvärlden".

"Nya generationens S-klass är en allt igenom ny modellserie som toppas med 600 SEL. Givetvis har den en V 12:a med fyrventilsteknik, nytt insprutningssystem och ett helt nytt sätt att styra all bilelektronik."

Det heter vidare i artikeln att motorn är större, starkare och mer avancerad än det andra märkets motor och att storebror än en gång har visat var skåpet skall stå. Att närma sig bilen är inte så märkvärdigt, skriver man. Den ser stor och tung ut, men utseendet ansluter väl till märkets övriga modeller. Inte heller att kliva in i bilen är någon sensation. Vidare skriver man:

"Instrumenten är de vanliga. Alla knappar sitter där de skall och inredningen känns inte särskilt annorlunda än i andra bilar som ligger i villa-prisklass.

Det märkvärdiga sker när bilen börjar rulla.

Det går en knappt märkbar vibration genom karossen, så arbetar alla de 12 cylindrarna och 48 ventilerna. Det skall till ett häftigt gaspådrag för att motorljudet skall bli märkbart. I tystnaden hörs de breda däcken susa mot asfalten.

Tystnaden stryks under av de dubbla sidorutorna, som drar ner vindbruset till ett minimum. På rak landsväg är bilen som sig bör stadig och bekväm. Märkligt nog dansar den väldiga kolossen elegant fram även på smala och krokiga bergsvägar. Till det bidrar såväl en servostyrning som inte är allt för sladdrig, en väl avvägd fjädring och det elektroniska antispinnsystemet."

Varför har jag då citerat detta? Jo, jag menar att det nästan finns en bilpornografi kring bilismen i Sverige. Motorjournalistiken framhäver bilen på ett väldigt sublimt sätt, som om den hade personliga egenskaper. Vi förknippar oss med och speglar oss i bilen. Bilen är i Sverige genomgående något som är mycket omhuldat av de stora, breda folklagren och inte minst av ledamöter här i kammaren. Det finns en begynnande kritik mot detta, men man vet inte riktigt vad man skall göra åt det.

Regeringen och Sverige har i detta läge satsat på ett projekt som heter Prometheus och ett som heter Drive. Dessa går ut på att bilen ytterligare skall elektroniseras och fjärrstyras på olika sätt. Viola Claesson från vänsterpartiet har en reservation som vi tyvärr inte kan stödja, eftersom vi från miljöpartiet anser att en del av den tekniska forskning som kommer fram genom Prometheus och Drive kan vara värdefull.

Men i grunden är dessa projekt förkastliga, eftersom man vill bygga vidare på "en skitteknologi" i stället för att ersätta den med en ren teknologi, för att citera vad som sades i en debatt i går i Folketinget, som jag var närvarande vid. Så sade man nämligen i Folketinget i går angående Öresundsförbindelserna. Jag måste hålla med om att bilismen är en "skitteknologi" som måste ersättas av ren teknologi. Det är av den anledningen vi måste satsa på en helt annan typ av transportforskning.

Vi har i dag i våra brevinkast här i riksdagen fått ett praktverk från Scania, som fyller 100 år i år. Bilen är alltså i stort sett 100 år, och den är minst sagt färdig att pensioneras. Det är i fråga om alla transportsystem nödvändigt att ungefär vart hundrade år eller kanske oftare ersätta teknologier. Så har skett med segelfartygen, och så har skett med ångfartygen. Sedan kom bilismen. Järnvägen har utvecklats, och vi har fått flygteknik. Ingenting säger att vi skall fortsätta med den typ av dum teknologi som är grunden för bilsystemet. Det finns därför anledning att sätta bilen på spår. På så sätt kan man vinna en enorm mängd fördelar.

Utskottet har en ganska positiv skrivning kring spårbilssystem, det förtjänar att sägas. Det kan leda till att vi ändå på sikt kommer att få större satsningar på helt nya teknologiska trafiksystem. Men för närvarande måste vi ändå reservera oss mot utskottets skrivning, eftersom utskottet inte går så långt som vänsterpartiet, centern och miljöpartiet i två olika reservationer vill.

Vi menar att staten måste gå in och stödja en prototyputveckling av olika spårbilssystem. Utskottets majoritet är i dag inte beredd att ställa sig bakom det förslaget. Vi menar emellertid att det i dag finns teknologi och delar av teknologi som kan sättas samman till spårbilssystem utan att det är nödvändigt att fortsätta med akademisk forskning. Det handlar om att beställa olika typer av bankonstruktioner och olika typer av elektriska motorer, att sätta samman dem i chassin och krocktesta dem. Framför allt handlar det om att testa olika typer av elektroniska utvecklingsmodeller av spårbilen.

En sådan prototyputveckling har skisserats av olika ingenjörsgrupper i landet. Vi är ju faktiskt begåvade med minst två ingenjörsgrupper som, tämligen ideellt, ägnar sig åt den här frågan för närvarande. Kostnaden för prototyputvecklingen skulle kunna uppskattas till 40 milj.kr., och det är ju en struntsumma i de stora sammanhang som det annars är fråga om när det gäl-

ler forskning om vanliga bilvägar och lastbilssystem av alla slag – för att inte tala om Prometheus- och Driveprojekten, där vi från Sverige satsar hundratals miljoner kronor i ett europeiskt samarbete.

Det har beräknats att ett spårbilssystem per bankilometer skulle kosta 20 milj.kr., och då är hållplatser, vagnar, stationer och allt annat som hör till inräknat. Det är alltså inte mer än vad traditionell tung spårvägsteknik i dag kostar.

Vad är då ett spårbilssystem? Jag har beskrivit detta tidigare här i kammaren, och jag skall därför bara litet kort nämna något om det, eftersom kammarens ledamöter bör vara införstådda med vad det är fråga om. Det rör sig om små vagnar av personbilsstorlek, som går helt automatiskt på spår, upphöjda över blommor, barn och älgar. Det blir alltså över huvud taget inte några trafikkonflikter. Systemet är automatiskt, vilket innebär att man åker förarlöst. Man åker utan stopp från startpunkt till målpunkt genom ett infernaliskt bra växelsystem, som det finns patent på. Det innebär att medelhastigheten är högre än hastigheten för alla andra transportsätt som i dag är möjliga att använda i svenska stadsbygder. Detta gäller oavsett om vi talar om tunnelbana, vanlig privatbil, cykel eller bussar, som kanske går i mindre än 10 km/tim – den siffra man nämner för många av dessa kollektivtrafikslag är 7 km/tim. Vagnarna kan gå i kanske 50 km/tim från startpunkt till målpunkt. Genom att vagnarna placeras in i ett elektroniskt övervakat system finns det när de kommer in på banan aldrig några hinder, utan när man har kommit in på banan kan man säga på sekunden när man kommer att vara framme.

Så långt har den elektroniska tekniken och datortekniken utvecklats att man med s.k. distribuerade datorsystem kan lösa den här typen av vad vi kanske uppfattar som ganska komplicerade matematiska och logistiska lösningar.

Systemet är givetvis mycket handikappvänligt. Man går in i vagnarna i plan, och det är möjligt att sitta kvar i rullstolen. Det är oerhört mycket enklare än både tåg och vanliga bilar. Mycket mer skulle kunna sägas, men jag skall hålla mig kort.

Detta system kan också ge upphov till en industriell nydaning av hela bilindustrin, vilket Rune Thorén nämnde. Vi vet att Saab Scanias nya industrianläggning i Malmö har gått i kvav. Det finns tecken på att bilindustrin över huvud taget har en alldeles för stor kapacitet i hela världen. En del förståsigpåare har sagt att bilindustrin går på en tredjedels utnyttjande av kapaciteten. Man kan alltså vänta sig fruktansvärt stora katastrofer för industri och näringsliv kring bilismen när det i framtiden uppdagas att det inte längre finns någon lukrativ avsättning för bilar på en totalt sett krympande marknad. Det finns då – om vi använder huvudena – anledning att tänka på att utnyttja dessa rön för en industriell nydaning i Sverige. Det skulle kunna vara mycket positivt för svenskt näringsliv.

Jag vill avsluta med att ta upp några exempel på var denna typ av spårbilssystem enklast skulle kunna inplanteras i den svenska verkligheten. Tänk er Arlanda. Jag tror att ledamöterna i riksdagen mycket väl känner till krånglet med bussar, bilar, flera terminaler, mängder av parkeringshus osv. Man pla-

nerar nu en högkvalitativ järnväg för fem miljarder. Det ligger i och för sig inte så mycket ont i det. Hur blir det då med en järnväg?

För att den skall kunna vara effektiv skall den gå från Cityterminalen eller Centralstationen i Stockholm till Arlanda, helst med bara ett uppehåll på vägen. Var skall passagerarna släppas av? Det finns snart fyra eller fem terminaler på Arlanda. Skall detta enorma tåg stanna på fyra eller fem platser? Då förlorar man alla de minuter som man har tjänat på ett oerhört snabbt transportsätt. Resenärerna befinner sig dessutom i olika delar av Stockholmsområdet. Att ta sig in till en punkt, Centralstationen i Stockholm, för att sätta sig på supertåget kostar också pengar. Ett spårbilssystem som utgår från det område i Stockholm som man befinner sig i direkt till den terminal som man skall flyga ifrån skulle vara mycket smidigare och kosta mycket mindre enligt de skisser som finns i dag. Enligt vad jag förstår är Arlandadirektionen och luftfartsverket mycket nyfikna på systemet.

I Malmö–Lund-området visar det sig att för att man skall kunna utveckla det populära pågatågssystemet, måste man bygga många fler järnvägar om man skall kunna nå flera människor, eftersom boendet och arbetsplatserna är spridda på ett helt annat sätt än i Stockholmsområdet. Den tunga tågtekniken är mycket dyr och kostsam om den skall användas för att nå ytterligare arbetsplatser och bostadsområden. I ett sådant område skulle mycket väl den här typen av enkelt, billigt och lätt spårbilssystem kunna inplanteras på ett bra sätt.

I några mellanstora städer funderar man nu ganska allvarligt på detta. Helsingborg, Jönköping och Gävle är tre städer vars stadsplaneavdelningar, kommunalråd m.fl. är mycket intresserade av dessa frågor. Detta gäller givetvis även för Stockholm och inte minst Göteborg, som Rune Thorén var inne på, där spårtaxitankarna en gång föddes för ungefär 20 år sedan. Jag tror att mannen bakom detta var den dåvarande spårvägsdirektören Sixten Camp. På den tiden fanns inte den elektronik och den högt drivna datorutveckling som finns i dag för den typen av distribuerande datorsystem. Nu är det möjligt att satsa på detta.

Låt oss tillstyrka miljöpartiets, centerns och vänsterpartiets yrkande i dessa frågor om att få en prototyputveckling direkt. Jag yrkar således bifall till miljöpartiets reservation tillsammans med centern. Denna är i sak ganska likalydande med vänsterpartiets reservation nr 3.

Anf. 59 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag får meddela att anslag nu har satts upp om att detta sammanträde skall fortsätta efter kl. 19.00.

Anf. 60 OVE KARLSSON (s):

Herr talman! Rune Thorén sade att detta är ett viktigt betänkande. Det håller jag med honom om. Det här är en mycket viktig fråga, och vi har all anledning att på olika sätt stödja fortsatt trafikforskning. Det råder också ganska stor enighet kring frågorna i detta betänkande, och det har lett till ett positivt och bra utskottsbetänkande som är välskrivet. Jag tror även att mina politiska motståndare kan dela den uppfattningen.

I detta betänkande tillstyrker majoriteten förslaget i årets budgetproposi-

tion när det gäller medel till transportforskningen. Det innebär att både statens väg- och trafikinstitut, VTI, och trafikforskningsföreningen, TFB, får nivåhöjningar av sina anslag. Det förslag som regeringen lade fram i budgetpropostionen och som nu godkändes av utskottet, följer de riktlinjer som riksdagen antog i juni i fjol. De anslagshöjningar som nu föreslås är helt i linje med fjolårets beslut med anledning av den stora forskningsproposition som då lades fram.

Jag vill kortfattat kommentera de tre reservationer som är fogade till betänkandet. Reservation nr 1 gäller det statliga stödet till forskning och utveckling av projekt av typen Prometheus. Jag vill hänvisa till vad utskottet sade när det gäller projektets trafiksäkerhetsinriktning och att det är viktigt att man från svensk sida följer det forsknings- och utvecklingsarbete som bedrivs utanför vårt land. Vi bör göra detta för att kunna tillgodogöra oss de resultat och de erfarenheter som kommer fram.

I reservationerna nr 2 och 3 tas utvecklingen av spårbilssystemet upp. Utskottet har gått motionärerna till mötes mycket långt och konstaterar att utskottsmajoriteten liksom motionärerna anser att det är väsentligt att nya typer av trafiklösningar utvecklas. Utskottet konstaterar också att ett spårbilssystem har flera fördelar ur miljösynpunkt, som gör en fortsatt uppföljning och utprovning angelägen. Vi förutsätter därför att en fortsatt utveckling av nya trafiklösningar av typen spårbilssystem kan komma att prövas inom ramen för de insatser som används för trafikutveckling på transportområdet.

Herr talman! Med dessa kortfattade synpunkter vill jag yrka bifall till utskottets hemställan i dess helhet och avslag på de tre reservationer som är fogade till betänkandet.

Anf. 61 KJELL DAHLSTRÖM (mp) replik:

Herr talman! Ove Karlsson och jag är nog inga större motståndare i denna fråga. I min replik vill jag ändå säga att socialdemokraterna är ett stort, gammalt, men fortfarande mäktigt parti. När det kommer nya tankegångar har man mycket svårt att ta till sig dem. Man drar dem i långbänk. Man tänker kanske inte på Sveriges bästa. Sveriges bästa kan ibland vara att man skall ta tag i utvecklingen och att politikerna skall vara med och styra och leda utvecklingen av ett land. På så sätt skapar man en större framtidsoptimism och större möjligheter att förändra i samhället. Om man hela tiden mycket försiktigt dansar efter den stora bilindustrins pipa går det kanske åt pipan helt och hållet. Då sitter vi fast med en gammal – om jag får upprepa vad jag sade i mitt anförande – "skitteknologi" i stället för att offensivt satsa på ny ren teknologi.

Jag vill gärna höra hur Ove Karlsson ser på det dilemma som socialdemokraterna styr in sig själva i genom att inte ta tag i utvecklingen utan låta mindre och aktiva partier göra det.

Anf. 62 OVE KARLSSON (s) replik:

Herr talman! Jag tycker inte att vi styr in oss i något dilemma. Utskottsmajoriteten är ändock mycket positiv till detta. Men jag tror inte att riksdagen skall forska. Styrelsen för teknisk utveckling m.fl. som håller på med dessa frågor får väl ta tag i dessa frågor och forska vidare.

Jag förstår inte riktigt skillnaden mellan vårt ändå ganska positiva ställningstagande och det som reservanterna vill försöka göra det till.

Anf. 63 KJELL DAHLSTRÖM (mp) replik:

Herr talman! Jag är glad över den positiva skrivningen här. Det vill jag återigen understryka. Men som jag sade i mitt huvudanförande handlar det kanske inte enbart om forskningen som sådan. Man kan faktiskt forska på akademisk nivå och så att säga forska ihjäl nya idéer. Vad jag har sagt i mitt anförande är att det finns teknologi för att börja med en prototyputveckling beträffande framtidens transportsystem. Då hjälper det inte att forska på akademisk nivå. Jag vet att ingenjörerna frustar av engagemang och är villiga här när det gäller att få sätta samman mekaniska och elektroniska system till en prototyp som kan testas.

Men akademisk forskning på den nivån – det rör sig kanske om en miljon hit och en miljon dit – kommer inte fram till en sådan utveckling. Jag säger inte för den skull att vi riksdagsledamöter skall plocka ihop något. Däremot måste vi inse att det handlar om kostnader i storleksordningen 40 milj. kr. Återgärder måste vidtas nu, för annars kanske andra stora industrinationer tar över initiativet.

Anf. 64 VIOLA CLAESSON (v):

Herr talman! Detta betänkande och de frågor som där tas upp är ett ypperligt exempel på att forskningen aldrig någonsin är neutral. Under många år har dock myten att forskning är neutral gällt i många sammanhang i diskussionen om ny teknik. Kärnkraftsfrågan är ett bra exempel.

Men den här debatten är också ett bra exempel på att det finns ett stort engagemang och ett stort intresse bland miljöaktiva och miljöengagerade, bland dem som är intresserade av miljövänliga transporter. Det finns alltså ett stort intresse för ny teknologi och för innovationer som går åt rätt håll, som överenstämmer med den politik som vi i övrigt vill föra i miljö- och trafiksammanhang.

Vi i vänsterpartiet har väckt en motion om ett nytt spårbilssystem. Det finns ju olika system. Kjell Dahlström har sagt en hel del här, varför jag inte behöver gå in särskilt mycket på dessa saker.

Vi har lyft fram ett alternativ, Sky Cab. Naturligtvis finns det andra också. Men vi tycker att detta borde inspirera många till att tänka i nya banor – om jag nu får vara litet vitsig. Vi menar att det behövs rejält nya satsningar på trafikssystem som innebär att kollektivtrafiken blir både effektivare och attraktivare. Ett trafiksystem baserat på spårbilar innebär en mycket lovande teknisk utveckling, som vi menar behöver få allt stöd. Det här är ju ingenting nytt. Jag vill minnas att flera talare har berört dessa saker.

Det finns ju forskare som tålmodigt fortsätter att jobba här i Sverige med utvecklingen av sådana här projekt. De stannar kvar i väntan på nya tongångar i vårt land när det gäller denna typ av miljövänliga projekt. Men det är helt klart att dessa forskare lämnar Sverige om ingenting händer snart. Om det inte finns något intresse från statsmakternas eller industrins sida måste de göra det. Man kan ju inte jobba ideellt och leva på sådant här ar-

bete hur länge som helst. Den saken är klar. Jag förstår att det är så, att döma av de kontakter som vi i vänsterpartiet har haft med olika personer.

Vidare har vi sagt att den typ av spårbilssystem som vi föreslår skulle vara lämplig i många städer i Sverige, och många städer och kommuner är också intresserade. Jag tror att Gävle kommun har nämnts som exempel på en kommun som efterlyser just den här typen av kollektivtrafiklösning och som har haft kontakt med dem som håller i Sky Cab-projektet.

Jag måste ändå säga att jag är glad och att jag tycker att det är positivt att trafikutskottet nu för första gången i sin majoritetsskrivning håller med oss om att sådana här satsningar behövs. Men det finns en skillnad, Ove Karlsson, och det är att vi vill att första steget tas och att vi vill visa konkret att något måste hända. Trafikutskottets majoritet däremot förutsätter att någonting positivt kommer att hända. Det är i och för sig bra, för det visar vilken viljeinriktning man har.

Det är min förhoppning att de myndigheter och t.ex. regeringen som skulle kunna göra någonting ganska snart verkligen tar fasta på utskottets skrivning – och det är väl också tanken bakom denna. Men, som sagt, de reservationer som miljöpartiet, centern och vi i vänsterpartiet har väckt visar att vi alla vill ta ett första steg. Det gäller ju att komma i gång med de här projekten. Jag yrkar bifall till vänsterpartiets reservation nr 3.

I detta betänknade finns det en helt annan historia, och ändå handlar det om transportforskning. Det handlar nämligen om ett projekt beställt av bilindustrin. Jag tycker att det vore mycket intressant att ställa de här projekten mot varandra. Det framgår ju att det inte finns någon neutralitet i dessa frågor, och någon sådan har heller inte funnits tidigare. För ett antal år sedan beställde bilindustrin forskning och forskningspengar, statliga subventioner, för att forska fram elektroniska bilsystem innebärande att biltrafiken skulle bli uppemot fyra gånger större fram till år 2040 jämfört med dagens nivå. Det är egentligen en mardrömsliknande vision som man står för.

De aktuella projekten ingår också i EGs forskning som är samordnad med bilindustrins. På högre nivå kallas projektet i fråga Drive. På en lägre nivå, och då handlar det om elektronisk utrustning i olika bilar och, när det är som mest avancerat, t.o.m. om autopiloter i bilarna för att dessa skall kunna framföras väldigt nära varandra på vägen och för att det därmed skall rymmas många bilar samtidigt – är det fråga om att regeringen och flertalet riksdagspartier snällt har ställt upp och beviljat pengar till projekten.

Efter mycket tjat och efter att ha ägnat dessa frågor ganska mycket energi på att göra fler uppmärksamma på vad det egentligen handlar om finns det nu en redovisning i detta betänkande från trafikutskottet. Av denna redovisning framgår det hur många hundratals miljoner som går till bilindustrins projekt i form av statliga subventioner.

Jag yrkar alltså bifall till reservation nr 1, som handlar om Prometheus- resp. Drive-projekten. Jag vet inte hur många gånger vi i vänsterpartiet har yrkat att dessa projekt skall avbrytas. Det gäller också försöksprojektet i Västsverige.

Överläggninen var härmed avslutad.
(Beslut fattades efter 12 §.)

12 § Sjöfart

Föredrogs
trafikutskottets betänkande
1990/91:TU16 Sjöfart (prop.1990/91:100 delvis).

Anf. 65 TOM HEYMAN (m):

Herr talman! Det är med stor glädje som jag som sjöfartsintresserad noterar den ökade uppmärksamhet som sjöfarten numera röner och den politiska enighet som finns om att sjöfartsnäringen är en resurssnål och miljövänlig näring, som därför bör ges goda förutsättningar att bedriva sin verksamhet.

Visserligen upphör regeringens dådkraft ofta när det gäller att gå från ord till handling, något som t.ex. regeringsbehandlingen beträffande Södertäljebrons reparation med all önskvärd tydlighet demonstrerar.

Men trots den övergripande enigheten om vikten av att vi har en bra sjöfartspolitik innehåller årets sjöfartsbetänkande ett antal moderata reservationer. Jag avser att i dag huvudsakligen uppehålla mig vid den internationella aspekten på näringen, även om självfallet samtliga moderata reservationer i betänkandet stödjes.

Vi i moderata samlingspartiet begär i år, liksom vi har gjort tidigare år, att ett nytt s.k. internationellt register inrättas i Sverige. Vår grundläggande inställning är att ingen näring, inte heller sjöfarten, kan leva och blomstra om den bygger sin existens på statliga bidrag och konkurrensbegränsande regler.

Det är ingen tillfällighet, herr talman, att trafiken på Finland, som bedrivs i knivskarp konkurrens, är en av de förnämligaste färjelinjerna i världen. Och det är heller ingen tillfällighet att den statligt reglerade Gotlandstrafiken uppvisar alla de fel och brister som statligt reglerade monopol uppvisar – dålig service, dålig lönsamhet och dåliga arbetsförhållanden.

När vi talar om ett internationellt register talar vi inte om våra färjelinjer, och vi talar inte heller om den trafik som går utmed våra kuster. Vi talar om den stora svenska handelsflotta som i dag av olika anledningar inte känner sig välkommen under svensk flagg. Den flottan är i dag större än den som seglar under svensk flagg.

Vi är tillräckligt nationalistiskt sinnade för att tycka att hela denna stora flotta av tank-, bulk-, och kylbåtar bör segla under vår blågula flagg hellre än under flaggor från Singapore, Cypern, Liberia eller andra länder.

Vi är ofta kritiska till den offentliga sektorns verksamhet i Sverige, men i det här fallet vill vi faktiskt utöka den. Vi vill att hela denna flotta skall lyda under svenska lagar och att sjöfartsverket skall utöva tillsyn över dessa skepp, på samma sätt som man gör för svenskregistrerade i dag. Detta är själva grunden och kärnan i vårt förslag om ett internationellt register.

Vad innebär då vårt krav i realiteten? Jo, t.ex. att rederiet för en uteseglande tanker skall ha full frihet att rekrytera besättning i det land där det är lämpligt, på samma sätt som BPA eller något annat byggföretag har full rätt att anställa utländsk arbetskraft på byggprojekt som bedrivs i utlandet.

Vårt förslag innebär inte att alla färjorna kommer att ha filippinska besättningar den 1 oktober om det skulle bli regeringsskifte i höst. Vårt förslag

innebär inte att 5 000–6 000 svenska sjömän skulle bli arbetslösa så som Sjöfolksförbundet nu går ut och skrämmer sina medlemmar inför valet. I vårt förslag ligger någon sorts begränsning av fartområdena för de internationellt registrerade skeppen. Eftersom vi i Sverige så ofta brukar framhålla den nordiska gemenskapens betydelse, ansåg vi att det vore lämpligt att Sverige, tillsammans med Norge och Danmark, skapade gemensamma regler för hur detta skulle kunna fungera.

Det är möjligt att en nordisk överenskommelse fortfarande är en framkomlig väg, och vi har reserverat oss till förmån för att överläggningar därvid förs. Det är också möjligt att dessa förhandlingar skall föras i en vidare krets i samband med kommande EG-förhandlingar. Jag vill inte utesluta den möjligheten.

Den svenska särlösning som regeringen valde har i stället medfört att NIS-registrerade skepp, som inte får gå i norsk kustfart, däremot får gå i svensk. Det är den socialdemokratiska sjöfartspolitiken som faktiskt har öppnat svensk inrikesfart för lågkostnadsbesättningar.

En sund och konkurrenskraftig sjöfartsnäring förutsätter också att redarna fritt får disponera över sitt tonnage. Det försäljningsförbud som finns inskrivet i flagglagen kan aldrig innebära annat än att den befintliga flottan blir alltmer omodern, allt äldre och allt mindre konkurrensduglig. Försäljningsförbud må vara motiverat för kulturskatter och museiföremål, men det saknar berättigande för näringslivets produktionstillgångar.

Den socialdemokratiska näringspolitiken, med selektiva stöd och bidrag till näringar som går dåligt, har bidragit till en högkostnadspolitik som gjort att allt fler företag har blivit stödberoende. Detta gäller inte minst för sjöfartsnäringen.

Sverige har nu kommit till vägs ände, där stora delar av näringslivet har blivit beroende av statligt stöd. Det är en orimlig situation.

Våra förslag innebär däremot att förutsättningar skapas för en modern, välskött och lönsam svensk handelsflotta. Det är, herr talman, i längden den enda garantin för bra jobb för svenskt sjöfolk.

Den svenska sjöfarten är helt beroende av den internationella marknaden för sin existens. Den måste leva på de villkor som gäller på världshaven, och det vore förmätet att tro att ett litet land som Sverige kan diktera reglerna efter eget gottfinnande. Sverige har alltid tidigare energiskt försvarat denna sjöfartens internationella frihet, och det är därför olyckligt att det väcks förslag som innebär att svensk rätt skall bli normgivande även för utländska företag. Stormakterna kan möjligen kosta på sig en sådan attityd, men Sverige kan det inte. Vi får möjligen anledning att återkomma till detta problem i en senare debatt i vår.

Slutligen, herr talman, till båtregistret. Vi finner inte att argumenten för detta register är mer hållbara i år än de var i fjol, och vi har alltså den uppfattningen att det bör avskaffas. Årets beslut innebär också att registret skall drivas på kredit i riksgälden. Regeringen vågar inte så här ett valår avslöja att man räknat fel på kostnader och intäkter. I stället skall kostnaderna döljas genom riksgäldskrediten. Det är ett förfarande som gränsar till bokföringsfiffel.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till reservationerna 4, 10, 11, 13 och 15 i betänkandet.

Anf. 66 HUGO BERGDAHL (fp):

Herr talman! I det som vi nu debatterar inryms också Gotlandstrafiken. Ingrid Hasselström Nyvall kommer att ge våra kommentarer i den frågan.

Sveriges läge i tre väderstreck omgivet av hav och med våra viktigaste utlandsmarknader belägna bortom dessa innebär att vi för handel och utrikesförbindelser är beroende av en fungerande sjötrafik. Över 50 % av det gods som exporteras från Sverige transporteras med båt från svenska hamnar. Inräknas färjegods och malmexporten via Narvik, stiger siffran till betydligt högre tal. I olika sammanhang har 90 % nämnts.

Sjöfarten är också av stor betydelse för de inrikestransporterna. 45 % av transporterna sker med båt efter kusten eller på de inre vattenvägarna. Även i framtiden kommer svensk sjöfart att spela en stor roll för våra utrikesförbindelser. Folkpartiet liberalerna ser flera skäl till det antagandet.

Kraven på miljövänliga transportsystem är ett. Med båttrafik kan stora mängder gods transporteras med relativt låg bränsleåtgång och därmed små utläpp till miljön. Det innebär inte att miljöreglerna för sjöfarten inte behöver skärpas. Självfallet måste utsläppen och olycksriskerna minska även från det trafikslaget.

Ett annat skäl är integrationen i Västeuropa, Sveriges närmande till EG och demokratiseringen i Österuropa. Vi ser framför oss hur kontakterna inom Östersjöregionen kommer att öka och hur handeln mellan Östersjöns strandstater går mot ett uppsving.

Herr talman! Mot den bakgrund jag har tecknat är det glädjande att svensk sjöfart genomgår en mycket positiv utveckling, vilket tidigare inte varit fallet under en lång följd av år. Tonnaget ökar och antalet beställda fartyg rör sig kring ett hundratal. Däremot är det olyckligt att regeringens sjöfartspolitik medfört att större delen av handelsflottan seglar under utländskt flagg.

Vi i folkpartiet liberalerna anser att de svenska redarna måste kunna operera svenskägda fartyg på internationella kostnadsvillkor. Därför bör ett svenskt internationellt fartygsregister inrättas.

Internationella register finns i våra viktigaste konkurrentländer, däribland Danmark och Norge. Båtar i det internationella registret har inte tillåtits i inrikestrafik. Givetvis borde en likadan lösning ha valts i vårt land och samstämmiga regler gällt i de skandinaviska länderna. Med andra ord: ingen trafik av båtar i det internationella registret mellan nordiska hamnar.

I stället har regeringen valt en politik som medfört att det allmänna tvingats ge stora subventioner till svensk sjöfartsnäring. Detta har i sin tur lett till att danska och norska skepp i de internationella registren har tillåtits konkurrera om svensk kustsjöfart, och det är olyckligt.

Regeringen bör enligt folkpartiet liberalerna snarast föreslå riksdagen att ett svenskt internationellt fartygsregister inrättas. Förhandlingar med Danmark och Norge bör upptas om gemensamma regler för de internationella registren. Det är viktigt med ett nordiskt samarbete för att finna samstämmiga lösningar, oavsett land. Samtidigt kan den ensidiga subventionspoliti-

ken upphöra och två anslag till rederistöd om sammanlagt 555 milj.kr. för budgetåret 1991/92 avvecklas.

Den s.k. flagglagen begränsar de svenska rederiernas handlingsfrihet när det gäller att disponera tonnaget. Flagglagen innebär att svenska fartyg inte får överlåtas till utländsk köpare utan tillstånd. Detta innebär nackdelar på en marknad där flexibilitet och rörlighet är viktiga förutsättningar för framgång. Lagen motiveras enligt regeringen av beredskapsskäl – ett underligt argument – men endast en mindre del av tonnaget är krigsplacerat. Detta går inte riktigt ihop. Flagglagen bör därför avskaffas.

Herr talman! Sjöfarten har som tidigare nämnts fördelar från miljösynpunkt. Dessutom minskar slitaget på järnvägar och vägar, när stora mängder tungt och skrymmande gods transporteras till sjöss. Trafiksäkerheten förbättras genom att vägtrafiken besparas en stor del av transportarbetet.

Sverige har därför en enorm tillgång i vattenvägarna, som är långa utefter våra kuster och i vissa delar av landet. Kostnaderna för farleder och hamnar är små i förhållande till de medel som behövs för investeringar och underhåll i marktransporternas infrastruktur, dvs. vägar och järnvägar.

Trots att sjöfarten rationaliserats hårt under det senaste decenniet har sjötransporterna haft svårt att möta konkurrensen med transporterna på land. En anledning kan vara att den kostnadsminskning sjöfarten genomfört inte har någon motsvarighet när det gäller godshantering i våra hamnar. Bättre terminallösningar och helmekaniserade lasthanteringssystem är helt nödvändiga i en modern hamn. I det avseendet släpar en del av de svenska hamnarna efter i utvecklingen.

Såväl kustsjöfarten som utrikes sjötransporter skulle kunna öka marknadsandelarna om hamnavgifter och andra kostnader kunde sänkas. Vi efterlyser en översyn som belyser hamnväsendet i vårt land.

Under motstånd från folkpartiet liberalerna inrättades 1987 ett register för fritidsbåtar. Registret har hela tiden varit mycket impopulärt bland båtägarna, trots den låga avgiften för registrering.

Enligt vad som framgår av budgetpropositionen kommer registret i fortsättningen att avgiftsfinansieras. Sedan det inrättades har statens kostnader för registret överstigit 30 milj.kr., utan att det varit till någon större nytta. Några nya argument för registrets existens har enligt vår mening inte tillkommit. Vi föreslår därför att registret i sin helhet avskaffas.

Med det anförda vill jag deklarera att jag och mitt parti står bakom samtliga reservationer som vi folkpartister har undertecknat, men jag nöjer mig med att yrka bifall till reservation 4.

Anf. 67 ELVING ANDERSSON (c):

Herr talman! Svensk sjöfarts- och rederinäring är en mycket viktig del i den svenska transportstrukturen, vilket också föregående talare har pekat på. Sjöfarten är positiv på många sätt. Den skapar stora exportinkomster för Sverige, och det är ett miljövänligt och energisnålt transportsystem. En stor svensk handelsflotta är också viktig från beredskapssynpunkt.

Sjöfarten är internationell till sin karaktär och konkurrensen är hård. För att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft i det internationella perspektivet medverkade centern mycket aktivt till att införa det s.k. sjöfarts-

stödet 1988. Sjöfartsstödet innebar att sjömansskatten återbetalades till rederierna. Det infördes också ett kontantbidrag på 38 000 kr. per anställd, som skulle utgöra en form av återbäring på de höga sociala avgifterna. Detta har varit positivt för sjöfarten. Tillsammans med en bättre sjöfartskonjunktur har dessa åtgärder bidragit till att trenden har vänts. Vi har i dag mer svenskt tonnage inregistrerat under svenska flaggor än under 1988.

Ett problem med den här typen av stöd är att det saknar långsiktighet. Från näringens sida vet man inte hur länge och i vilka former stödet kommer att finnas. Det beslutas av riksdagen från år till år.

Inför de stora investeringar som det alltid är fråga om när man nybeställer fartyg är det naturligtvis viktigt att näringen har de långsiktiga ekonomiska spelreglerna klara för sig. De kortfristiga besluten på ett år i taget när det gäller sjöfartsstödet skapar naturligtvis då en osäkerhet.

Dessutom urholkas sjöfartsstödet kontinuerligt, eftersom en majoritet här i riksdagen inte har ställt sig bakom centerns förslag om att stödet skall värdesäkras över tiden. Det belopp som 1988 fastställdes till 38 000 kr. skulle i dag rätteligen vara 49 000 kr., om stödet hade värdesäkrats.

Svensk rederinäring är i dag mycket optimistisk med tanke på framtiden. Det finns på världens varv många och stora beställningar på nytt tonnage av svenska redare. Här rör det sig om beställningar på totalt över 25 miljarder kronor. Risken är naturligtvis att en mycket stor del av det beställda tonnaget kommer att inregistreras under främmande länders flagg, beroende på den tidigare nämnda osäkerhet som systemet med sjöfartsstöd innebär. Det har hävdats att den enda och bästa lösningen skulle vara att tillskapa ett svenskt internationellt register enligt ungefär samma modell som den som man har i Norge. Inom EG pågår det ett beredningsarbete för att tillskapa gemensamma europeiska lösningar beträffande internationella register. Inom några få år torde förslaget vara klart. Vi i centern har dragit slutsatsen att det är naturligt att Sverige i ett sådant läge anpassar sig till den europeiska lösningen. Sverige kan inte ha någon särlösning, varken när det gäller det tekniska utformandet av ett register eller beträffande olika former av sjöfartsstöd. Vi bör sikta på att gå med i det europeiska kvalitetsregister som nu håller på att färdigställas. Inom ett par år torde arbetet vara klart. Under tiden är det viktigt att vi värdesäkrar sjöfartsstödet, så att svensk rederinäring inte får problem under de två år som kommer att förflyta, innan vi får den gemensamma europeiska lösningen. I ett par centerreservationer skriver vi om att Sverige dels bör ställa upp på den europeiska lösningen, dels värdesäkra sjöfartsstödet. I år borde detta gå upp till 49 000 kr. i stället för 38 000 kr.

Inledningsvis nämnde jag herr talman, att en av sjöfartens stora fördelar som transportmedel är att den är miljövänlig och energisnål. Låt mig ta ett litet exempel. Om man skall frakta en last oljeprodukter i en 22 000-tonnare från Göteborg till Örnsköldsvik tar det fem dygn, och bränsleförbrukningen blir ett ton i timmen. Om motsvarande transport i stället skulle utföras med tankbilar på landsväg – om man utgår ifrån att man utnyttjar det största tillåtna tankbilsekipaget – skulle det krävas 630 turer fram och tillbaka mellan Göteborg och Örnsköldsvik. Körsträckan skulle sammanlagt bli 113 000 mil, och 450 ton dieselolja skulle förbrännas. Detta tycker jag är ett mycket ta-

lande bevis på sjöfartens miljömässiga och energimässiga fördelar. Naturligtvis förhåller det sig med sjöfarten som med det mesta, att den inte är så bra att den inte kan göras bättre. Just på miljöområdet finns det mycket som kan förbättras. Det handlar inte minst om att på olika sätt förebygga olyckor med tankbåtar. Då rör det sig i första hand om olika former av tekniska lösningar, t.ex. dubbla bottnar och dubbla skrov. Det finns lösningar med vakuumventiler och annat som gör att det även vid en grundstötning inte läcker ut någon olja.

Centern menar att det är viktigt att vi sätter fart på den tekniska utvecklingen och får regler som innebär krav på det här området. Vi i Sverige kan inte göra så mycket ensamma, eftersom det rör sig om en internationell verksamhet.

Men det går att göra vissa saker. Vi kan naturligtvis själva besluta om vad som skall gälla på svenskt vatten och i svenska hamnar. Det går att använda ekonomiska styrmedel med t.ex. differentierade avgifter, exempelvis lägre farledsavgifter vid miljövänliga lösningar. Det viktigaste är att Sverige blir aktivare i det internationella arbetet för att vi skall kunna få till stånd en skärpning av reglerna på det här området.

Det finns också några åtgärder som är viktiga när det gäller att stimulera sjöfarten men som inte har behandlats i utskottet. Däremot har behandlingen skett i skatteutskottet. Det är bl.a. fråga om de otillräckliga momsregler som man nu har fått. Vidare rör det sig om detta att fartygsfonderna måste återinföras. Det finns ytterligare några saker. Frågorna återkommer ju när skatteutskottet redovisar sina ståndpunkter.

Herr talman! Låt mig också i korthet redogöra för den oerhört glädjande utvecklingen i Östeuropa i dag, inte minst i länderna kring Östersjön. En viktig sak för att stimulera utvecklingen på andra sidan Östersjön, framför allt i de baltiska staterna, är naturligtvis svensk medverkan till en ökning av handelsutbytet. Då är det också nödvändigt med bra kommunikationer. Det behövs t.ex. nya färjeleder till de baltiska staterna. Här finns det ett problem med ekonomin. Länder som är aktuella för trafik har ofta inga pengar, ingen konvertibel valuta, för att klara det här. Centern menar att det är viktigt att Sverige på olika sätt stöder verksamheten. Man kan t.ex. inom ramen för det nuvarande stödet till Östeuropa lämna kreditgarantier när det gäller nystartade färjelinjer.

Jag konstaterar också att kanalfrågorna den här gången i viss utsträckning berörs i trafikutskottets betänkande. Regeringen föreslår en minskning av anslaget till Trollhätte kanalverk med 10 milj. kr. Jag har ju redan redovisat sjöfartens positiva betydelse från miljösynpunkt. Inte minst viktigt är det beträffande Västsverige, där det är en mycket hård belastning på miljön. Om Trollhätte kanalverk skall tvingas kompensera bortfallet av de 10 miljonerna, innebär det att man måste lägga på en ganska kraftig passageavgift för Vänersjöfarten. Därmed får Vänersjöfarten sämre förutsättningar att konkurrera med t.ex. landsvägstrafiken.

Nu säger statsrådet och utskottsmajoriteten att det skall tillsättas en utredningsman, som skall se över hela Vänerregionens trafiksystem. Det tycker jag är bra. Men jag tycker att den rimliga turordningen borde vara att man först utreder. Sedan kan man ta ställning till bidragen. Nu gör man tvärtom.

Först bestämmer man att anslagen till Trollhätte kanalverk skall dras ned med 10 milj.kr., och sedan skall man i efterhand utreda vilka effekter detta får. Det är naturligvis helt fel att göra på det sättet. Låt oss därför behålla detta anslag oförändrat under det kommande budgetåret och under tiden utreda, så får vi ta ställning till detta när utredningsmannen är klar med sina överväganden.

Herr talman! Låt mig avslutningsvis också konstatera att Gotlandstrafiken tas upp i detta betänkande. Det brukar man göra. Gunhild Bolander kommer senare i debatten att närmare gå in på den problematiken. Jag avstår därför från att göra det. Men jag konstaterar med viss glädje att utskottet nu har enats om krav i bl.a. en centermotion om en förutsättningslös utredning kring hela Gotlandstrafiken.

Herr talman! Vi i centern står naturligtvis bakom samtliga av våra reservationer i utskottet, men jag yrkar bifall till reservationerna 9, 12 och 17.

Anf. 68 VIOLA CLAESSON (v):

Herr talman! Jag skall verkligen anstränga mig för att inte använda alla de minuter som jag har anmält. Jag tror inte att det kommer att behövas, och det har varit många och långa trafikpolitiska debatter i dag.

Den fråga som jag skulle vilja lyfta fram allra först, trots att vänsterpartiet inte har skrivit någon reservation om den i år, handlar naturligtvis om internationella fartygsregister.

De borgerliga partierna kommer tillbaka med papegojors envishet, skulle jag vilja säga, fullständigt övertygade om att det allra bästa för redarna i Sverige är ett svenskt internationellt register. Men det finns andra komplikationer. Det har också regeringen insett, och socialdemokraterna har därför i den majoritetstext som vi är överens om talat om att det är oacceptabelt med ett sådant internationellt register, därför att det kan innebära att man på svenska fartyg underlåter att tillämpa svenska lagregler på väsentliga områden, inte minst det arbetsrättsliga. Detta har varit vår käpphäst i denna viktiga fråga varje gång som vi har behandlat den i kammaren. Men med denna skrivning står regeringen, och socialdemokraterna, fast vid de löften som man har gett bl.a. sjöfolket i Sverige, som inte för allt i världen vill hamna i samma situation som det norska sjöfolket har gjort. Och där har man som bekant inte så mycket sjöfolk kvar.

I detta sammanhang finns vissa propåer i betänkandet som jag borde ha gjort mer åt än vad jag har gjort. Men det har varit ett intensivt trafikpolitiskt arbete. Apropå att ett eller flera borgerliga partier tar upp frågan om EGs behandling av frågorna om samordnad sjöfartspolitik, ett eventuellt register, osv., tas i utskottsbetänkandet frågan om vad som förekommer mellan EG och EFTA och ett eventuellt EES-avtal i dessa frågor upp. Det som sägs där tycker jag är litet oroväckande, eftersom det inte går i samma riktning som det kategoriska avfärdandet i övrigt när det gäller ett svenskt internationellt sjöfartsregister. Tvärtom talas det om att man går motionärerna till mötes. Även om det inte handlar om exakt samma uppläggning om det skulle bli ett EG-samarbete, vill jag här ändå avisera att jag kommer att återkomma till denna fråga, och jag, tillsammans med många andra, kommer att försöka vara på alterten för att se att man inte bakvägen på något sätt smyger in åt-

gärder som socialdemokrater och vänsterpartister har varit överens om att stoppa.

Det sägs också att det inte finns något färdigt resultat av överläggningarna. Såvitt jag förstår måste regeringen ändå återkomma, och då finns det också möjligheter för vänsterpartiet att diskutera frågorna om register och liknande åtgärder.

Det finns en salig blandning av olika slags motioner om vitt skilda områden som behandlas i detta sjöfartspolitiska betänkande. Det är kanske litet synd. Men förutom frågor om ett internationellt register finns det många motioner och initiativ som handlar om sjöfarten som ett miljövänligt transportmedel. Det är också en mycket viktig fråga. Vi är övertygade om att man i en framsynt och miljöinriktad transportstruktur också måste ge ett större utrymme än i dag åt sjöfarten, både kustsjöfarten och de övriga sjötransporterna. Vi tror inte heller att man måste behandla järnvägen och sjöfarten som konkurrenter. Jag tror inte att det är nödvändigt. Framför allt bör båda dessa trafikslag ta över transporter från landsvägen. Det är naturligtvis det som är det viktigaste och avgörande om man vill förbättra miljön.

Hamnarna längs Sveriges kuster har stor kapacitet. De är utbyggda så att de kan ta emot betydligt större godsmängder än i dag. Om man jämför med järnvägen och vägtrafiken, finns det redan farleder på sjön. Det är alltså hamnarna som det kommer att handla om när man diskuterar ytterligare satsningar på sjöfarten.

När det gäller hamnarna och deras kapacitet behövs det, förutom satsningar på lasthanteringen, över huvud taget inte några stora investeringar. Infrastrukturen finns ju, som jag sade tidigare. Därför är det mycket intressant att det finns planer på en ostkustpendel, alltså en sjöpendel, som ingår i ett forskningsprojekt som kallas kust- och närsjöfart. Detta har inte tagits upp särskilt mycket i massmedia på senare tid. Men när denna fråga behandlades för något halvår sedan skrev man faktiskt i tidningarna att detta kunde vara inledningen till en svensk sjöfartsrevolution. Det tycker jag låter mycket glädjande. Jag vet att även sjöfolk över lag har stora förhoppningar när det gäller dessa möjligheter.

Vi anser emellertid att det behövs en skärpning av lotstvånget. Vi säger att det måste ställas krav på samtliga fartyg oavsett storlek att ha lots ombord under gång i svenska farledsområden när de är lastade med farligt gods. Vi tar upp detta i en motion och i en reservation.

På tal om miljövänlighet så ger de modernaste färjorna som byggs i dag belägg för att fartygen verkligen kan åstadkomma en mycket långtgående rening om den rena och mest lågsvavliga oljan som finns används. Då kan utsläppen minska drastiskt. Det krävs då att man verkligen ställer krav på och tvingar fram användning av sådana renare oljeprodukter.

Vi har också i motion och reservation tagit upp frågan om att man borde använda det trafikinformationssystem som redan finns till sjöss. Ett sådant trafikinformationssystem finns inom sjötrafikområdena Stockholm, Mälaren, Bråviken och Göteborg. Vad vi har lärt oss är att det finns stora möjligheter att utveckla detta system, så att man skulle kunna använda det även för ett bättre miljö- och naturskydd. Med nuvarande omfattning av systemet är fartygen skyldiga att rapportera passage av i lag fastställda punkter i farle-

derna, som det heter på litet byråkratspråk. Informationen om de aktuella fartygsrörelserna i farlederna går sedan tillbaka. Det är på det sättet, informationen används. Vi anser att detta system borde utvecklas. Tyvärr har vi inte fått med oss trafikutskottets majoritet på detta förslag. Vi har skrivit en reservation om detta.

Till sist, herr talman, har vi tagit upp frågan om handelsflottans kultur- och fritidsråd. Som ledamöter i trafikutskottet får vi deras tidskrift. Vi kan också konstatera att sjöfolk och den här typen av organisation eller organ som det handlar om kanske är de mest kulturinriktade i det här landet. De har bett att få ett bättre stöd än det regeringen har föreslagit i budgetpropositionen. Detta handlar också en del av den motion som vi har lagt fram om. Det finns också en reservation om detta. Jag tycker att trafikutskottets ledamöter och riksdagsledamöterna borde kunna ställa upp på detta. Det handlar om en mycket blygsam summa i dessa sammanhang, nämligen 2,5 milj. kr.

Naturligtvis stöder jag och ställer mig bakom alla de reservationer till trafikutskottets hemställan som vänsterpartiet har skrivit under eller deltagit i. Men jag ber särskilt att få yrka bifall till reservationerna nr 1, 2, 9, 22 och 33. Jag vill också säga att vi stöder miljöpartiets reservation nr 24 om miljökonsekvensanalyser. Det har jag missat att tala om tidigare.

Anf. 69 GÖSTA LYNGÅ (mp):

Herr talman! Sedan urminnes tider har havet givit den bästa resvägen. Vårt – talmannens och mitt – Skåneland var en gång naturligen förenat med Danmark, när sjöfarten var snabbare, enklare, säkrare och billigare än landtransporten till Svearíket. Under de senaste seklerna har landtransporterna blivit allt snabbare, och tidsvinsten har blivit allt viktigare. Fortfarande ger dock sjöfarten det billigaste och det minst energikrävande alternativet när stora laster skall transporteras. Vattenytan är gratis. Den behöver inte underhåll som vägen eller järnvägen behöver. Flexibiliteten i transportvägen är stor. Behovet av mänsklig bemanning är ganska litet i förhållande till tonnaget. Sjöfarten är viktig i ett framtida globalt trafiksystem. Den är också viktig för kortare transporter. Särskilt viktig kommer den att bli i den snara framtid, när vi kan räkna med ökande samarbete med de nyfödda demokratierna i Baltikum.

Finns då inga problem, herr talman? Jo, visst finns det problem. Som alltid när skalan blir alltför stor och när de ekonomiska hänsynen dominerar, kommer miljön att sitta i kläm. Dagens debatt handlar om ett antal av dessa problem, som måste behandlas på ett seriöst sätt om inte viktiga värden skall förstöras. Det gäller risken för stora oljekatastrofer, speciellt i Östersjön. Det gäller hur jättebåtar far fram i känsliga skärgårdsområden och det gäller hur miljöfarligt gods skall kunna transporteras på säkrast möjliga sätt.

I fråga om risken för stora oljekatastrofer har Exxon Waldes-katastrofen och ett antal andra stora katastrofer öppnat våra ögon för hur stor förstörelsen kan bli i stora havsområden. Oljetankrar av den storleken kan som väl är inte komma in i Östersjön. Men hundratusentonnare kan göra det, och olyckor med sådana fartyg i Östersjön är allvarliga nog. Vårt innanhav är känsligt, och det är redan hårt drabbat av andra föroreningar. Det måste

vara särskilt viktigt att skydda detta område. Självklart fordras samarbete mellan alla länder runt kusten, men lika självklart är att Sverige bör ta initiativet till detta och föregå med gott exempel. Vår önskan om dubbla bottnar på tankfartyg och begränsning av deras storlek skall ses mot bakgrund av detta. Att Sverige självt vidtar åtgärder skall givetvis stärka och inte ersätta våra internationella ansträngningar.

Så har vi leden vid Rödkobben, åter ett exempel på de fall när man gradvis låter naturens intressen vika för kortsiktigt ekonomiska intressen. I det aktuella fallet bör man givetvis inte öka antalet leder i skärgården. Här har jag en illustration. Skall "Minnet av ett landskap" endast finnas kvar som Elisabet Hasselberg-Olssons fondväv i riksdagens kammare? Skall vi inte ha råd att ha sådan natur i verkligheten, Birger Rosqvist? I den långsiktiga lösning av sådana här frågor ser jag en grön nationalbudget i vilken förändringar av alla de naturvärden som vi har beaktas. Exploaterandet av skärgård, förstörandet av en sjö, en ö, en å, en skog skall betraktas som en förlust – inte bara som en förutsättning för en ekonomisk vinst. Då kan vi få en sundare bedömning av planer som den som gäller den här leden.

Det tredje miljöproblemet jag tänkte ta upp gäller transport av miljöfarligt gods. Det torde kunna hävdas att miljöfarliga varor inte alls skulle användas och alltså inte heller behöva transporteras. I väntan på så goda tider bör riksdagen och dess trafikutskott ta sitt ansvar och besluta om skärpt lotstvång vid transport av sådant gods. Olyckor med sådana laster måste undvikas, och det är vår uppgift att åtminstone tillskapa principer som gör dem mindre sannolika.

Herr talman! Inte endast nyttotrafiken ingår i dagens debatt. Havet är också en välkommen tummelplats för fritidsaktiviteter. På fritiden glider man fram i kanot eller roddbåt mellan öar i vår vackra skärgård, och man gör längre turer med segelbåtar eller motorbåtar. Allt detta är värdefullt och positivt. Det ger naturupplevelser som vår kust kan erbjuda. Men visst finns det faror. Drunkningsolyckor, särskilt i samband med alkoholförtäring, hänsynslös framfart av oskickliga förare i stora motorbåtar ger problem som vi måste försöka förebygga. Miljöpartiet de gröna har föreslagit förändringar i registret över fritidsbåtar. Vi vill ha bättre kontroll av de stora båtar som verkligen är riskmoment. Mindre båtar och segelbåtar är däremot snarast en belastning för byråkratin, och vi tycker inte att de behöver registreras. Gränserna som vi föreslår, sju meters längd och sju knops hastighet, har valts för att överensstämma med internationella regler vad gäller lanternor m.m.

Miljöpartiet de gröna har också synpunkter på hur mycket en del människor skall få lov att störa andra. Givetvis vill vi att alla människor skall ha frihet att utnyttja sin fritid på ett tillfredsställande sätt. Men vi tycker också att människor skall ha möjlighet att ostört kunna njuta av naturen. Motsättningen blir aktuell när det gäller båtfyllerister, när det gäller bullrande motorbåtar och när det gäller motorskoters, s.k. Jet-Ski. Tråkigt nog måste det tydligen till regler på dessa områden, och det har vi föreslagit i vår reservation 32.

Herr talman! Man skulle vänta sig att dessa förslag skulle vinna trafikutskottets bifall, eller i alla fall förtjäna att bemötas med sakargument. Allt vad utskottet säger om registerfrågan är att nuvarande regler är bra och att

yrkandet därför avstyrks. I fråga om buller och miljöeffekter har man litet mer att komma med. Där hänvisar man i varje fall till en proposition, som numera har kommit, om en god livsmiljö. Jag väntar mig att Birger Rosqvist har tänkt igenom dessa saker något mer i detalj än som kommer till uttryck i betänkandet och låter kammaren få del av sina tankar om ett reformerat register över fritidsbåtar. Jag väntar mig också att Birger Rosqvist talar om var i miljöpropositionen det står något om det nämnda problemet med Jet-Ski. Jag har inte hittat det. Jag kan inte gärna föreställa mig att trafikutskottet har gripit den ursäkten direkt ur luften.

Herr talman! Miljöpartiet de gröna står bakom de reservationer som undertecknats av Roy Ottosson, men speciellt vill jag yrka bifall till reservation 16 i mom. 28, reservation 17 i mom. 32 och reservation 32 i mom. 56.

Anf. 70 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Det gäller alltså trafikutskottets betänkande om sjöfarten. Bakgrunden till detta är budgetpropositionen och den avdelning däri, bil. 8, som handlar om sjöfartsverket och sjöfarten.

Sjöfartsverket har ju fått en allmän inriktning för sin verksamhet. Det är uppgifter som tillsyn i farleder, skärgård, insjövatten och öppet hav. Sjöfartsverket är det verk som är ansvarigt för att isen bryts på vintrarna så att fartygen kan ta sig fram även i isbelagda vatten. Sjöfartsverket har ansvaret för att fyrar – både optiska och radiofyrar, i den mån det finns sådana kvar – fungerar och att man kan lita på dem. Det är också sjöfartsverket som är huvudman för lotsningen vid våra kuster och för tillsynen av fartygens beskaffenhet m.m.

Med anledning av motioner tas i det här betänkandet också upp en rad andra frågor som mer eller mindre, stundtals mycket mindre, har med sjöfart och sjöfartsverkets affärsverksamhet att göra. Samtliga dessa frågor kommer igen här varje år; en hel del av dem skall jag gå förbi mycket snabbt.

Vi har ett fritidsbåtsregister, Gösta Lyngå. Jag vill bara säga att det blir kvar i den omfattning vi i dag har vad gäller båtars storlek, antal hästkrafter osv. Jag tror för min del att man gjorde en ganska bra avvägning när man tog beslutet om 5 meter och 14 hästkrafter. Jag ser ingen anledning att ändra på detta bara för att ni anser att det borde vara 7 meter och 7 knop etc.

Sjöfartsverket skall också se till att kraven på miljösäkra fartygstransporter har rätt utformning och att de regler som finns efterföljs. Man har också ansvaret för tillsynen av fartygens utrustning samt säkerheten i farleder. Det gäller också tillsynen av fartygs konstruktion; om de skall ha dubbla skott på tvären, längden eller bredden, och vad som nu föreslås i olika motioner.

Den lotsning och farledsservice som sjöfartsverket ansvarar för skall man ge, och man ger den också, till alla hamnar och kustavsnitt där vi har sjöfart av betydelse. Lotsningen är en säkerhetsåtgärd för fartygen, deras besättningar och för omkringliggande miljö. Det kan sammanfattas som sjösäkerhet och praktiskt tillämpad sjösäkerhet. Utskottets uppfattning är väl att sjöfartsverket utan anmärkning sköter det här uppdraget, och man sköter det i stort sett bra. Det förekommer egentligen ingen kritik utan kanske mer beröm, vilket sjöfartsverket också är värt.

När det gäller det övergripande ekonomiska målet har sjöfartsverket det

åläggandet att man skall arbeta med full kostnadstäckning för den del av verksamheten som omfattas av handelssjöfartens betalningsansvar. Det ekonomiska resultatet skall också tillgodose statsmakternas krav på avkastning.

När det gäller prissättningen på verkets tjänster är målet att höjningarna av de allmänna sjöfartsavgifterna skall hållas inom inflationsramen. Verket och regeringen anger att den målsättningen bör gälla även under den kommande treårsperioden. Verket presenterar även investeringsplaner; man redogör också för soliditeten i verket. Detta har inte givit någon som helst anledning till anmärkning eller uttalande från utskottets sida. Hälsan tiger still.

I anslutning till detta har det väckts en rad motioner av olika omfattning. Jag vill först ta upp frågan om sjösäkerheten. Det är ett ämne som har tagits upp i en reservation där miljöpartiet och vänsterpartiet är reservanter. Motionerna kommer från olika partier; de kommer från moderat håll men även från andra. Med min över 30-åriga erfarenhet av praktisk sjösäkerhetstjänst – jag är lots till professionen och håller fortfarande på med det på julhelger och somrar – vill jag gärna kommentera frågan om Rödkobbsleden. Det gäller den led in till Stockholm som föreslås för att möjliggöra en trafikomläggning varigenom både Furusundsleden och Sandhamnsleden skulle avlastas. Sjöfartsverket har gjort den bedömningen att Rödkobbsleden med hänsyn till färjorna och Finlandstrafikens utveckling är ett från sjösäkerhetssynpunkt bättre alternativ än de alternativ som finns i dag. Jag delar helt den uppfattningen.

När man talar om sjösäkerhetssynpunkter är det inte minst miljösynpunkter som kommer in i resonemanget. Om leden inte inrättas kommer trafiken sannolikt att drivas på samma sätt som i dag. Det innebär att Furusundsleden inte kommer att avlastas. Det måste ju uppfattas som negativt ur miljösynpunkt. När man kommer in till Stockholm från det hållet befinner man sig i en skärgård som är mycket mer erosionskänslig. Man gör mer skada om man använder den leden än om den andra leden – raka spåret norr om Sandhamn, som det här är tal om – kommer till stånd. I anslutning till den har vi branta stränder med berg, och där är erosionrisken betydligt mindre.

Utskottet har sagt att man för sin del av sjösäkerhetsskäl skulle förorda att den leden kommer till stånd. Nu har ju å andra sidan det förträffliga kommunala vetot, som vi har inrättat genom beslut i riksdagen, tillämpats. På somliga håll tolkar man det som att detta har omöjliggjort att den här leden kommer till stånd. Jag tycker att det är synd för sjöfarten och säkerheten när det gäller en så stor och betydelsefull hamn som Stockholm. I det längre perspektivet kan man undra vad det kommer att innebära för fortsatta leder inte bara på vatten utan även på land, på vägar och järnvägar, om någon kommun får för sig att man blir störd av att få en trafikled genom kommunen. Då lägger man in sitt veto och på så sätt kanske en bra trafik- eller järnvägslösning eller lösning för sjöfartens del inte blir av.

Vid sidan av protokollet skulle jag vilja säga att det kanske finns anledning att fundera litet på om det inte vore skäl att ändra på denna bestämmelse som numera gäller.

Det finns ju ytterligare många tjänster inom sjöfartsverkets område. Inom verkets område finns numera också att förvalta Gotlandstrafiken. Den frågan kommer in i sjöfartsverkets del av budgetpropositionen. Gotlandstrafi-

ken drivs på det sättet att man har ett avtal med ett rederi; det är ett tioårigt avtal – det är sju år kvar. Det behövs koncession för att driva Gotlandstrafiken. Koncessionen medger ju inte bara trafikeringsrätt, den konstituerar också trafikeringsplikt. Även under de dagar av året då trafiken är av mindre omfattning skall turlistor osv. hållas på en rimlig nivå. Prissättningen skall också vara i paritet med vad vi i övrigt tillämpar i vårt land.

Jag har konstaterat att Gotlandstrafiken i år får anslaget höjt med närmare 20 milj. kr. Men delvis beroende på tidigare uttalanden i riksdagen – och av nödvändiga skäl – kommer trafiken att få ytterligare ett fartyg. Det skall i första hand användas för transport av s.k. farliga laster, men det skall även kunna sättas in under toppsäsong för passagerartrafik. Detta har bidragit till att anslaget har behövt ökas. Men även priserna har fått höjas – och mycket kraftigt. Det är kanske en olycklig situation som man har hamnat i.

Vi har observerat detta från utskottets sida. Att det har blivit moms på resor har bidragit till att prishöjningen blivit kraftig, men även andra skäl har bidragit. Den prishöjning som nu har genomförts ligger i närheten av 35 %, och det är mycket. Gotland skall ju ändå i viss mån konkurrera som semesterort med Bornholm, Åland och andra ställen där det bl.a. finns skattefri försäljning och där det är en helt annan prissättning.

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 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 och 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.

Det är faktiskt nödvändigt att de här besluten om lägre priser kan presenteras så snart som möjligt. Folk planerar sina semestrar, man tittar i plånböckerna och på vad det kostar. Det behövs alltså ganska snart en redogörelse för dessa prissänkningar, så att folk kanske blir mer benägna att välja Gotland för en semesterresa under sommaren.

Det har väckts många andra motioner om Gotlandstrafiken – med mängder av krav, som egentligen går kors och tvärs. Vänsterpartiet vill förstatliga trafiken, moderaterna vill privatisera den. Några vill tillåta skattefri försäljning av en sorts varor, i en annan motion vill man medge skattefri försäljning av annan sort. Man vill ha fler hamnar på fastlandet som skall trafikeras, man vill ha en annan modell för prissättning, och mycket annat.

Detta var mycket svårt att sy ihop i utskottet, och utskottet enades om att skicka över ärendet till regeringen, som får göra en översyn av hur alla dessa frågor skall kunna lösas. En del av förslagen är kanske kraftigt berättigade, andra kan man kanske se genom fingrarna med. Hur som helst får regeringen titta på det här, och så får vi återkomma och se vad det kan bli för resultat.

I botten ligger ju ändå att det avtal som är tecknat med Nordström & Thulin gäller i sju år till. Det innebär att det avtalet inte torde gå att säga upp. Men det går ju att göra andra ändringar i trafiken som kan medföra en för-

bättring för resenärerna och kanske kan bidra till att priserna kan hållas på en mer acceptabel nivå än i dag.

Viola Claesson nämnde också för sjöfartens del anslaget till handelsflottans kultur- och fritidsråd. De pengarna betalar sjöfarten själv för sina anställda på så sätt att anslaget belastar sjöfartsavgifterna. Lägger man på sådana avgifter som det här är fråga om och höjer dem – och vi gjorde det häromåret – betyder det att sjöfartsavgifterna får höjas i viss mån. Vi lever i ett konkurrenssamhälle; man skall konkurrera med järnväg, lastbilar och sjöfart. Av den anledningen har vi från majoritetens sida sagt nej till denna ytterligare höjning. Vi tror att det med rationell drift och god eftertanke kan bli utrymme för litteratur och kulturella aktiviteter för sjöfolket med de anslag som finns i dag.

Vänersjöfarten kom i kläm i samband med besparingspropositionen i höstas. Vissa anslag som har hjälpt till att hålla taxorna nere på Vänertrafiken har minskat radikalt. Det innebär att om det inte sker någon ändring tillbaka igen, så får priserna höjas kraftigt. Det skulle kanske medföra att man för en del gods väljer landtransport i stället för sjötransport; det kan gälla oljor och andra tyngre produkter. Vi tycker att det är bättre om sådana produkter även i fortsättningen transporteras på sjön.

En utredningsman har nu tillsatts. Förre moderatledaren Ulf Adelsohn har fått uppdraget. Han skall arbeta snabbt och avlämna sitt förslag under sensommaren. Därigenom blir det kanske möjligt att ändra villkoren på ett för sjöfarten mer fördelaktigt sätt under hösten. Det arbetas med ett försöksanslag, och det blir eventuellt möjligt att anslaget under hösten – så att säga under resans gång – får överskridas. Vi har nöjt oss med detta och väntar på det resultat som utredningsmannen kan komma fram till.

Fru talman! Sjöfartspolitik finns också med i detta betänkande – ett internationellt register, anslag till sjöfarten för att hålla kostnaderna för sjöfart under svensk flagg nere. Det finns också ett kapitel som heter Flagglagen.

Ett svenskt internationellt fartygsregister är ett krav som återkommer varje år från de tre borgerliga partierna. Det är något olika förpackat i resp. motioner, men i grund och botten går samtliga ut på att man genom detta internationella register behåller svensk flagg men att man skall få tillstånd att anställa besättningar med avtal där villkoren ligger långt under det som normalt tillämpas i Sverige. Det är s.k. lågkostnadsbesättningar som man vill ha. Därmed menas att man vill ha folk från Fjärran Östern och andra håll, varvid tre man jobbar för en lön, osv. Det skulle alltså vara någonting som man ville ha för svensk sjöfart. Det har för all del praktiserats av en rad länder, t.ex. Norge.

Majoriteten i utskottet säger nej till den här formen av registrering och till införande av ett sådant här register. Vi anser att det skulle innebära att man på svenska fartyg skulle underlåta att tillämpa svenska lagregler på väsentliga områden, inte minst det arbetsrättsliga – jag vill därvidlag upprepa vad som redan har sagts – i en utsträckning som är oförenlig med svensk rättsuppfattning.

Men vad gör vi då från svensk sida för att kunna möta konkurrensen från dem som tillämpar den här formen av registrering och som då också kan ha låga lönekostnader?

Vi inrättade för några år sedan ett system som innebär att redarna via en byråkratisk manöver i Sverige – men inte så krånglig i och för sig – får tillbaka den skatt som sjöfolket betalar. De får också, som har nämnts här, ett bidrag på 38 000 kr. för varje anställd. Detta gör att lönekostnaderna har kunnat minska med 40 %. Besättningarna har kvar sina ursprungliga löner. De får sin ATP-poäng och sin sjukersättning – alltsammans beräknat på en bruttolön. Lösningen har fungerat ganska bra. Det förekom kritik när den infördes. Det var som att spotta i lovart, sade en del – det hjälpte inte alls. Men nog har det hjälpt, för den svenska handelsflottan har sedan dess inte minskat utan ökat i omfattning. Vi har i dag en större handelsflotta – mer sjöfolk anställda – än vi hade för tre fyra år sedan.

Med andra ord: Vi säger från socialdemokratiskt håll blankt nej till den form av registrering som har tillämpats i Norge och som flera av de borgerliga talarna här har förespråkat, eller också nämnt i sina motioner som vi har behandlat i det här sammanhanget.

Fru talman! Det är många krav i motionerna. Vi har avstyrkt de flesta av dem. Vi brukar göra så. När det gäller bottnar och sidor på fartygen, lotsningsfrågor och annat, finns det ett sjöfartsverk med en administration som hanterar dessa frågor. Jag vill ge verket det erkännandet. Jag tror att arbetet med regleringar, förordningar osv. har knopats ihop i Sverige på ett bra sätt, som tillfredsställer de krav som ställs för att sjöfarten skall löpa säkert och tryggt.

Det finns några frågor som är nya för året i betänkandet. Jag skall som hastigast gå igenom dem. Det gäller synpunkter på hamnarna i Sverige och hur de sköts.

Det finns krav på att hamnarna i Sverige skall privatiseras. Det finns också krav på att vissa regler för hamnverksamheten i Sverige skall upphöra. Till folkpartiets representant vill jag säga att det tjänar ingenting till för hamnens service att privatisera. Hamnen blir inte bättre eller sämre med hänsyn till om det är en kommun eller en privatperson som äger den. På många håll har praktiserats att en kommun kanske har gått in som delägare i ett bolag som har överlåtit hela hamnverksamheten på ett annat bolag, som sköter stuveri, underhåll av kajer, kraninköp och hela den service som behövs i hamnen. Det är en modell som har börjat tillämpas alltmer i Sverige. Det är ett steg för att hamnverksamheten skall bli ännu mera effektiv och bättre konkurrensmässigt visavi landtransporterna.

I folkpartimotionerna talas det om att det borde bli mer konkurrens för hamnarna. Det finns ungefär 50 handelshamnar i Sverige. De lever i stor konkurrens sinsemellan. Men här och var är de kommunala instanserna med och subventionerar hamnverksamheten med skattepengar och annat. Det finns en status i att ha en hamn. Vi har tidigare sagt i riksdagen att om en kommun vill ha en hamn, och man vill lägga skattebetalarnas pengar på det, får de kommunala förtroendemännen stå för det. Vi skall inte stå här i riksdagen och ge pekpinnar och tala om att den hamnen skall bort och den andra skall vara kvar osv. Det får hamnägarna själva i landet avgöra, som i de flesta fall består av kommuner.

Jag instämmer i att det är angeläget att bron över Södertälje kanal, som drabbats av ett handikapp när den rasade för ett och ett halvt år sedan skall

återställas i det skick den var tidigare. De större fartygen skall inte bromsas på grund av att brohöjden sänks. Det skulle vara mycket olämpligt för sjöfarten att begränsa för visst tonnage att komma in i Mälaren. Frågan ligger för närvarande hos regeringen för avgörande. Jag tillhör dem som tycker att man bör kunna acceptera att det skall vara samma brohöjd även i fortsättningen för att komma in i och ut ur Mälaren.

Till sist ännu en, i och för sig inte så liten, detalj – den sista punkten i det långa betänkandet. Det gäller bostäder för sjöfolk i fartygen. Trots att det har skett mycket på området under senare år, finns det fortfarande i färjor och i en del andra farkoster en boendemiljö för de anställda som är mindre tillfredsställande.

I en motion krävs att förordningen skall skärpas och att bostadsutrymmen i fartyg inte skall tillåtas vara under däck så att det inte finns en ventil för dagsljus att komma in i hytten. Frågan bearbetas och utreds. Nya regler håller på att utarbetas av sjöfartsverket. Jag utgår från att synpunkterna som har kommit fram från sjöfolk och andra om boendemiljön skall vinna gehör. Nya bestämmelser skall bli tillämpliga så att man slipper den osunda miljö som en del sjömän måste vistas i.

Jag yrkar bifall till trafikutskottets hemställan på alla punkter.

Anf. 71 GÖSTA LYNGÅ (mp) replik:

Fru talman! Jag fick det distinkta intrycket att Birger Rosqvist är nöjd med sitt betänkande och att han är nöjd med sitt beslut när det gäller fritidsbåtsregistret. På en punkt måste jag hålla med genom att säga att det är bra att det finns kvar. Det har faktiskt funnits önskemål åt andra hållet.

Vi har väsentligen två förslag, dels att stora båtar skall kontrolleras mer, dels att små båtar avregistreras. Vi hade satt upp den exakta gränsen 7 meter och 7 knop. Men det är inte det som är det viktigaste. Det viktigaste är principerna.

Jag fick också svar angående Rödkobbsleden. Men ordet "avlastas" är inte helt klart. Det hade varit en annan diskussion om det hade gällt att en led byts ut mot en annan, dvs. den gamla leden lämnas då för naturen att återhämta sig. Avlastningen betyder nu att en ny led öppnas. Så småningom blir nog båda lederna väl trafikerade. Det är så det går till när man gradvis utnyttjar mer och mer av skärgården. Till att börja med kallas det för avlastning. Avlastning är ett knepigt ord i sammanhanget.

Birger Rosqvist nämnde en del om stödet till sjöfarten. Det har inte uppräknats enligt index. Det finns en del diffusa löften i betänkandet. Men det är inte klart för mig vad som skall ske. Jag vet inte om Birger Rosqvist vet mer om det som kallas för regeringens avsikt angående systemets särskilda sjöarbetsinkomstavdrag. Ja, fru talman, det står sjöarbetsinkomstavdrag. Det är ett långt ord, som skall ha något med skatter att göra. Som ledamot av skatteutskottet har jag ännu inte hört något om innebörden av det ordet. Vet Birger Rosqvist vad det gäller? Det är det som är grunden till det avstyrkande vilket vi har reserverat oss mot.

Anf. 72 TOM HEYMAN (m) replik:

Fru talman! Jag vill säga något helt kort till Birger Rosqvist om det internationella registret. Problemet är att svenska lagar inte gäller för större de-

len av den svenska handelsflottan. Den seglar i dag inte under svensk flagg. Under Singapore- och Cypernflagg gäller inga svenska lagar. Idén är att få hem dessa båtar. Det är inte fråga om att de skall exporteras. Det är alltså fråga om att få hem den svenska handelsflottan under svensk flagg.

Det låter så dramatiskt med lågkostnadsbesättning. Jag tycker att det finns anledning att poängtera att den besättning som rekryteras från Fjärran Östern ofta i sina hemländer lever på en mycket hög standard, ofta mycket högre än andra yrkesgrupper som vi är vana att betrakta som höginkomsttagare, som läkare, akademiker osv. Det är faktiskt inga dåliga arbeten som erbjuds dem. De betalar inte heller svenska skatter. Det är det som vrider hela det svenska näringslivet snett, dvs. att vi betalar två tredjedelar av allt i skatt, stöd och bidrag. Denna eviga karusell tar aldrig slut utan är självgenererande.

Birger Rosqvist skall ha ett tack för sina vänliga ord om Södertälje kanalbro. Jag finner det inte helt uteslutet att Birger Rosqvist har det litet lättare att övertyga regeringen än vad jag har i den frågan.

Anf. 73 ELVING ANDERSSON (c) replik:

Fru talman! Det var en ganska långmäld ton i Birger Rosqvists anförande, och jag skall inte gå i svaromål på särskilt många punkter. Det är bara ett par saker som jag ytterligare vill peka på.

Först handlar det om Trollhätte kanal och det minskade anslaget till kanalverket. Jag uppskattar Birger Rosqvists uttalande där han framhåller betydelsen av att kanaltrafiken kan fortsätta och att den kan vara konkurrenskraftig gentemot framför allt lastbilstrafiken. Men då måste det väl ändå, Birger Rosqvist, vara rimligt att man utreder först och sedan tar ställning till eventuella anslag och inte gör som man gör nu, först minskar anslaget och sedan säger att man skall utreda. Jag tycker att den linje som centern har i den här reservationen är den riktiga, och det borde naturligtvis vara den som skall gälla.

När det gäller den internationella konkurrenskraften hänvisar centern, och jag beskrev det i mitt inledningsanförande, till vad som är på gång inom Europa i övrigt, inom EG. Jag vill fråga Birger Rosqvist om han allvarligt tror att Sverige kan stå utanför om det blir en gemensam europeisk lösning på registerfrågan. Om resten av Europa har en lösning, kan vi då ändå ha en särlösning för Sverige? Det är min övertygelse att det kan vi inte. Det vore intressant att få höra vad Birger Rosqvist har för uppfattning på den här punkten.

När det gäller sjöfartsstödet medverkar ju centern tillsammans med socialdemokraterna i utskottet till att införa detta. Jag håller med om att det är positivt och att det är ett bra system. Det har lett till att vi har fått fler fartyg inflaggade till Sverige. Men om sjöfartsstödet skall vara verkningsfullt krävs det att det inte urholkas kontinuerligt. Det som år 1988 var värt 38 000 kr. skulle i dag vara värt 49 000 kr. om det bara värdesäkrades. Om vi låter detta gå år efter år utan att göra någon form av värdesäkring har det snart inte särskilt stor betydelse, och det är därför som centern hela tiden sedan det här stödet infördes har krävt att det måste värdesäkras. Det måste ha en positiv betydelse även fortsättningsvis. Det var vi överens om när det infördes, och

det har det också fått. Det skulle vara intressant att få en liten kommentar även på den punkten från Birger Rosqvist.

Anf. 74 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Fru talman! Jag tycker att debatten när det gäller sjöfarten blir alltmer lågmäld. Jag har förståelse för detta. Jag och de flesta andra som deltar i den här debatten har suttit här i kammaren och aktivt deltagit i olika debatter under snart sju timmar.

Jag vill börja min första replik till Birger Rosqvist med att ge en eloge till ordföranden för att han tar upp det här med Södertäljebron. Vi som bor här i Mälardalsområdet upplever det som ett stort hot mot en fri sjöfart i Mälaren. Man kan bara tänka sig vad det kan innebära för sådana hamnar som Västerås och Köping och för hela näringslivet i Mälardalsområdet, icke minst för Västmanland och Bergslagen. Därför vill jag uppmana trafikutskottets ordförande, med den välvilja och fina inställning som han har visat i den här frågan, att tala med kommunikationsministern. Vi skulle vara djupt tacksamma om ordföranden lyckades med att sprida ljus i den här frågan.

När det gäller flagglagen innebär den en hel del nackdelar. Det vet vi sedan tidigare. Det vet säkert Birger Rosqvist också. Den begränsar handlingsfriheten för sjöfartens näring på ett ganska omfattande sätt.

Hur skall vi handla när det gäller ett internationellt sjöfartsregister? Hur skall vi i Sverige göra på det här området den dagen vi går in i EG? Hur skall vi umgås med våra nordiska grannländer som har ett internationellt register? Vi kan helt enkelt inte för evig tid stå emot den här utvecklingen. Vi måste tala i klara termer oavsett om det bär emot för Birger Rosqvist.

När det gäller hamnarnas framtid tror jag att det skulle gagna icke minst svensk sjöfart att utreda och titta litet närmare på vilka problem som finns på det här området.

Anf. 75 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Fru talman! Elving Andersson ställde en fråga om min inställning till ett Europaregister för svenska fartyg. Vi socialdemokrater har klart uttalat vad vi tycker om de internationella registren som de fungerar i dag. Om vi kommer i den situationen att det blir någon form av gemensamt register i Europa vet vi i dag inte alls hur det kommer att se ut och vad det kommer att innebära. Det är för tidigt att i dag ta ställning till ett sådant. Jag tror inte att vår inställning till de internationella register som finns i dag kommer att ändras nästa år eller så långt man kan överblicka. Vi kan självfallet inte gå våra egna vägar i ett Europa där alla andra arbetar tillsammans, men vår ambition bör våra att hålla svenska arbetsplatser på ett sådant sätt att svenska lagar, svenska löner och svenska avtal skall prioriteras. Det borde vara en utgångspunkt i de förhandlingar som kan väntas.

Flagglagarna och de andra frågorna har vi diskuterat många gånger tidigare, och jag vet att vi har olika uppfattning om dem. Jag tror inte det tjänar så mycket till att vi fortsätter den debatten. Jag vill dock kort säga att vi har ändå några passusar i vår sjöfartspolitik i Sverige om att vi skall ha en svensk handelsflotta av rimlig omfattning. Det är vi överens om. Flagglagen hjälper till att kontrollera hur båtar säljs och hur de passerar in och ut i det svenska

fartygsregistret. Av den anledningen har vi ansett att fartygslagen skulle permanentas, och den permanentades också för ett par år sedan. Den är en spärr för att handelsfartygen inte helt plötsligt skall säljas ut. Den tillämpas också i normalfallet på det sättet att om en redare vill sälja ett fartyg eller föra ut det brukar den frågan kunna lösas. Jag har inte upplevt att den här nya lagen som permanentades för några år sedan vållat några stora problem för rederinäringen.

Anf. 76 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp):

Fru talman! Jag vill gärna börja med att ta upp några allmänna synpunkter på Gotland. Vi talar ofta om problemen kring trafiken och glömmer att det också finns en positiv utveckling för Gotland. Man har t.ex. under de senaste åren haft en god befolkningsutveckling, en hög andel sysselsatta, en betydande nyetablering av företag och ett successivt ökat antal studerande i högskoleutbildning.

Samtidigt med denna positiva bild finns emellertid en stor ovisshet om hur den framtida utvecklingen kommer att gestalta sig. Detta gäller t.ex. beslutet om en ny regionalpolitik för 1990-talet, där Gotland placerats utanför de områden som ges regionalpolitiskt företagsstöd. Folkpartiet liberalerna motsatte sig detta belsut och anser att Gotland fortfarande bör tillhöra stödområdet. Ovissheten gäller också sockerodlingen och övrigt jordbruk.

Även inom turistnäringen, som är en av Gotlands viktigaste, finns det frågetecken. I en nedåtgående konjunktur är turistintäkterna mer osäkra, och det redovisades vissa negativa siffror redan under 1990. Detta kan givetvis komma att påverka resandefrekvensen, men med fler hamnar och mer differentierad prissättning kan en nedgång säkerligen motverkas. Jag har därför föreslagit att transportstödet koncentreras till färjetrafiken och att det höjs med 10 milj.kr.

För att nu gå över till betänkandets direkta förslag har man på klassiskt svenskt vis dämpat debatten om Gotlandstrafiken i år genom att utskottet enhälligt föreslagit att en översyn, dvs. en utredning, kommer till stånd. Eftersom jag är en av motionärerna som är för en sådan utredning är jag naturligtvis inte missbelåten med utskottets ställningstagande.

Debatten dämpas ytterligare av att ordföranden i år, liksom förra året, tar de repliker som eventuellt finns mot oss som har inlägg i Gotlandsfrågan först. Vi kommer ju litet grand som jästen efter brödet in i ugnen. I år har vi dock inte några yrkanden från folkpartiet liberalerna. Vi har ingen reservation här i år, och därför gör det ju mindre.

Den utredning som utskottet har enats om välkomnas, men jag är tveksam till vissa av de argument som har framförts i olika sammanhang, dock inte i betänkandet. "Skattefri försäljning kan vara lösningen för att hålla priserna nere på Gotlandsfärjorna", har utskottets ordförande uttalat. Det kan ligga något i detta, men den stora frågan är om en sådan försäljning ger de intäkter som förväntas och därmed möjlighet att sänka priserna. Tanken har nämligen förts fram att utesluta alkohol från den skattefria försäljningen, något som jag välkomnar. Detta vore särskilt lämpligt med tanke på de många värnpliktiga som reser till och från Gotland. Dessa och andra väsentliga frågor för Gotlandstrafikens framtid skall en utredning alltså nu se över.

Tyvärr kan inte detta hjälpa sommarens trafik. I motion T636 har jag föreslagit att anslaget till trafiken skall höjas med 10 milj.kr., som jag nyss nämnde. Jag beklagar att utskottet inte kunde gå med på detta förslag.

Ökningen var främst avsedd att användas för att främja trafiken under turistsäsongen, t.ex. genom ytterligare familjerabatter. En annan möjlighet vore att sätta in den tredje färjan, som nu finns hos rederiet, på linjen Västervik–Visby. Denna färja är egentligen en fraktfärja, men kan ta bilar och passagerare. Eftersom den inte har hytter skulle den passa utmärkt för att ombesörja veckoslutstrafik på den korta rutten Västervik–Visby till turistvänliga priser. Detta skulle ske inom koncessionens ram.

Fru talman! Vi här i riksdagen skall egentligen inte lägga oss i Gotlandslinjens marknadsföring, men som departementschefen själv framhållit ställer en minskad trafik ökade krav på statsbidrag. Det vore därför välkommet om de överläggningar som enligt statsrådet förs med koncessionshavaren ledde fram till några konstruktiva förslag. Ordföranden har ju också här antytt att någonting är på väg. Ett sådant förslag är att utnyttja just den kortaste vägen till Gotland från det stora sydsvenska upptagningsområdet Göteborg–Jönköping–Linköping, nämligen den från Västervik.

Turistnäringen är, som nämnts, en av Gotlands viktigaste, liksom den är för Öland. En turisttrafik utanför koncessionen mellan de både öarna under den intensiva högsäsongen är inget hot mot den reguljära färjetrafiken, utan kan i stället bidra till ökade turistintäkter. Ta bort hindren för våra gäster på Öland och Gotland att göra en tur över Östersjön och upptäcka en annan lika fin semesterö!

Innan jag slutar vill jag ta upp en annan fråga som berör Gotlandstrafiken. I budgetpropositionen har föreslagits att administrationen av stödet till färjetrafiken skall överföras till sjöfartsverket när transportrådet avvecklas. Detta förslag behandlas inte i det nu aktuella betänkandet. Jag vill ändå ta tillfället i akt att även här upprepa förslaget i min Gotlandsmotion T636 att stödet skall administreras av länsstyrelsen i Gotlands län. Detta är helt i linje med hur tranportstödet administreras i andra delar av landet. Jag hade hoppats att utskottet skulle stödja denna linje, men så är tyvärr inte fallet. Den debatten får vi ta när det aktuella betänkandet kommer upp i kammaren.

Till sist yrkar jag bifall till utskottets förslag om en översyn, med förhoppning om att denna beaktar för det första gotlänningarnas berättigade krav på en trafik med en bra tidtabell till rimliga priser, för det andra turistnäringens behov av en attraktiv trafik och för det tredje den sociala och ekonomiska aspekten av skattefri försäljning.

Anf. 77 GUNHILD BOLANDER (c):

Fru talman! Så var det då dags för den varje år återkommande prövningen av anslaget till Gotlandstrafiken. Ett större antal motioner än vad som brukat vara vanligt har lagts på riksdagens bord i detta ämne i år och det har säkerligen en speciell anledning.

När den av socialdemokrater och folkpartister beslutade persontrafikmomsen mycket kallsinnigt tilläts att slå igenom fullt ut på färjebiljetten från den 1 januari i år, då var det många som reagerade, på Gotland och utanför Gotland. En helig vrede gentemot statsmaktens förtryck av en del av Sverige

går inte längre att nonchalera. Otaliga insändare på tidningssidorna såväl i kvällspress som övriga dagliga tidningar både på fastlandet och Gotland har givit uttryck för att gränsen är nådd, att tålamodet är slut. Regeringen kan inte få fortsätta med sin styvmoderliga behandling av Gotland.

I min motion T645 har jag ställt frågan "Vad vill regeringen med Gotland?", och jag kan ställa den på nytt i kammaren i dag. Vad vill regeringen med den stora ön i Östersjön? Det går an att semestra några korta veckor på sommaren och sedan inte bry sig något mer. Men det är en orimlig situation som transportrådet har skapat i färjetrafiken, rederibytet inte att förglömma.

För den turistande familjen som vill besöka Gotland har det i år blivit väsentligt dyrare än förra året. Sommaren 1990 betalade en tvåbarnsfamilj med bil 1 850 kr. för en tur- och returresa i högtrafik. Samma resa kostar i år 2 540 kr. och det är en ökning med drygt 37 %. Kostnaden per mil blir 85 kr. Sker resan mitt i veckan är det något billigare, eftersom en viss prisdifferentiering tillämpas. Så det är att hälsa med tillfredsställelse om, som utskottet redovisar, överläggningar mellan transportrådet och rederiet kan resultera i någon form av rabattsystem så att inte hela vår turistnäring slås ut på grund av att det kostar för mycket att ta sig över vattnet. Jag noterar i dag en viss ödmjukhet från Birger Rosqvists sida när det gäller kostnadsökningen. Hans inlägg i dag inger måhända någon förhoppning på det området.

Gotland är sedan länge en utpräglad turistregion och turismen en allt viktigare näringsgren i takt med att huvudnäringen jordbruk med livsmedelsindustri har tvingats till nedskärningar och minskar i betydelse med anledning av den förda jordbrukspolitiken. Det borde då vara ett intresse från statens sida att möjliggöra för människor att förlägga sin rekreation inom landet, men i stället gör man tvärtom. Man belägger färjetrafiken med moms men låter utrikes resor var befriade från moms, och nu får vi då uppleva att människor kringgår systemet så till den milda grad att den som skall åka från Arlanda till Sturup beställer biljett till Köpenhamn och tjänar åtskilliga hundralappar på detta.

Vad regeringen vill med Gotland vet vi inte. Däremot vet vi vad den vill med Öresundsbron. Den får kosta ett antal miljarder, hur många vet väl ingen, kanske 20–25 eller så. Ja, om vi fick lika mycket pengar som kostnaderna för att reparera Ölandsbron, som nu är aktuellt, skulle biljettpriset kunna reduceras väsentligt. Kammarens ledamöter måste faktiskt förstå att vi efterlyser en rättvis behandling när det gäller vår färjetrafik.

Och så kom då för några veckor sedan den s.k. tillväxtpropositionen, där Gotland fanns med i ett enda sammanhang, nämligen nedläggningen av Roma sockerbruk. Så särskilt mycket tillväxt blev det inte för vår del. Men i propositionen satsar regeringen kraftigt på infrastrukturinvesteringar till järnvägar, vägar, kollektivtrafik i storleksordningen 100 miljarder under 90-talet. Gotlandsfärjan, som är vår väg och järnväg, får ingen del av denna satsning. Fastlandet med storstäderna är värt att satsa på, inte Gotland.

Det känns bittert att socialdemokrater och folkpartister så med berått mod vill isolera Gotland med att låta införandet av persontrafikmoms få sådan effekt som det fått. Jag varnade för den här utvecklingen i skattedebat-

ten i juni förra året – nu har vi facit i hand och kan konstatera att Gotland är den stora förloraren.

Detta var skälet till mitt krav i motionen om en objektiv utredning. Jag noterar att utskottet talar om en översyn, och jag vill med skärpa påtala att det inte kan handla om någon enkel översyn. Vad som krävs är ett grundligt utredningsarbete, fritt från intressenter, som kan bearbeta alla de frågor som uppmärksammats i olika motioner och som från Gotlands län och kommun har framförts till departement och statliga myndigheter. Frågan om ansvaret för tonnaget måste ingå som en väsentlig del i det utredningsarbetet.

Utskottet har dock slagit fast följande: "Gotland bör självklart ha en tillfredsställande trafikförsörjning för sina egna innevånare men också beredas möjlighet att genom rimliga priser i färjetrafiken stimulera turister att besöka ön till främjande av dess ekonomiska utveckling." Detta är sannerligen ingen självklarhet i dag, och det är därför det ställs stora förhoppningar på det kommande utredningsarbetet.

I årets budgetproposition väljer då regeringen att bl.a. slopa stödet till godstrafiken med 6 milj.kr. och stödet till flygtrafiken med 14,5 miljoner av budgetbesparingsskäl. Det är också ganska okänsligt, och utskottets majoritet tycker att det är riktigt. Riksrevisionsverket skall dock utreda konsekvenserna. Jag tycker att man skall göra tvärtom, ungefär som Elving Andersson har sagt tidigare, utreda först och besluta sedan. Men det är ju ett vanligt system på senare tid att besluta om nedläggningar och neddragningar först, och sedan tar man reda på om det eventuellt blir några negativa konsekvenser. Jag har i min motion T645 krävt en uppräkning av transportstödet med 6 miljoner till 75 milj.kr. Det är samma krav som i centerns kommittémotion T215, och det återfinns i reservationerna 6 och 7.

Andra motionärer har tagit upp frågan om utökad trafik i den omfattning som fanns på Gotlandsbolagets tid. Ingrid Hasselström Nyvall var inne på det alldeles nyss. Jag vill gärna instämma i dessa krav. Då hade vi fyra färjor och trafik på fyra fastlandshamnar. I dag har vi två färjor och två hamnar och löfte om en tredje färja för godstransporter till sommaren i år.

Jag har i många år krävt att Gotlandstrafiken skulle befrias från transportrådets handläggning – eller handbojor – och på den punkten har jag nu blivit bönhörd, eftersom transportrådet skall upphöra. Detta noteras med tacksamhet. Transportrådets insatser på färjetrafikens område har varit av mycket negativ art. De många tvivelaktiga turerna kring bytet av färjerederi 1988 kommer gotlänningarna och övriga berörda sent eller aldrig att glömma.

Jag räknar nu med att kommande utredning finner en lösning också i fråga om handläggningen och då gärna i ett särskilt trafikråd, underställt regeringen men med ett reellt gotländskt inflytande.

I motion T641 har Sven-Olof Petersson och jag tagit upp en del säkerhetsfrågor vad gäller tanktransporter i Östersjön. Jag tycker inte att utskottet har lagt tillräcklig vikt vid de olycksrisker som den trafikföringen medför. Därför vill jag yrka bifall till reservation 17.

Fru talman! Gotlandstrafiken kräver sin lösning. Regeringen har det yttersta ansvaret för detta. Jag yrkar bifall till reservationerna 6 och 7.

Anf. 78 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp) replik:

Fru talman! Jag vill informera Gunhild Bolander om att vår representant i transportrådets styrelse reserverade sig mot den stora taxehöjningen, för den går långt utöver vad som föranleds av den breddade momsen.

Anf. 79 GUNHILD BOLANDER (c) replik:

Fru talman! Det var ju intressant att veta. Jag har inte haft tillgång till transportrådets handlingar, så den uppgiften var en nyhet för mig. Tack för den!

Anf. 80 ULLA PETTERSSON (s):

Fru talman! Det är också min avsikt att tala om Gotlandstrafiken, inte helt oväntat kanske. Det är ingen annan fråga som jag har ägnat så mycket tid i denna talarstol, och jag har ibland uttryckt besvikelse och frustration över att jag tyckt mig få så dåligt gehör. Därför vill jag gärna säga att jag nu tycker mig möta en viss förståelse från utskott och departement för våra bekymmer, trots att det i dagens betänkande handlar om indragningar.

De indragningarna kan jag däremot inte acceptera. Det handlar för dagen om statsbidraget till vissa lastbilsföretag. Flygtrafiken återkommer vi till i samband med ett annat betänkande. Jag kan hålla med om att bidraget kanske inte till alla delar är så väl utformat, rättvisan är inte hundraprocentig och grunderna är, som det heter, "osäkra". Men, fru talman, enligt min mening är det inte ett tillräckligt, ja inte ens ett godtagbart skäl att bara dra in stödet. Det borde ha varit möjligt att låta lastbilsstödet ingå i den översyn som nu aviseras.

Det är bl.a. i ställningstagandet för denna översyn som jag tycker mig se en förståelse hos utskottet för att något måste göras åt Gotlandstrafiken. Vi har ju också hört ordföranden beskriva situationen som oroande och värd ytterligare prövning.

Utskottet skriver enhälligt, dock utan att göra något tillkännagivande, att man "förutsätter" att en översyn skall ske. Jag litar naturligtvis på att utskottets ledamöter som sakkunniga i frågan har sådana informationer att jag kan ta för gott att det verkligen blir en genomlysning av de problem och möjligheter som det pekas på i många motioner, alltså inte bara den som jag står som första namn under.

Låt mig bara, fru talman, få skicka med några upplysningar, åsikter och funderingar inför denna översyn.

För det första: Det diskuteras mycket om trafiken till och från Gotland, och en önskelista på vad som borde göras kunde bli mycket lång. Men först på listan står enligt en enig och stark opinion och företrädare för samtliga fullmäktigepartier i Gotlands kommun en sak: Det är för dyrt att resa till Gotland. Jag upprepar: Det är för dyrt att resa till Gotland.

För det andra: För socialdemokraterna på Gotland har det länge stått klart att staten måste ta det fulla ansvaret för vår väg över vattnet. Det har glädjande nog blivit en allt bredare insikt om detta, och nu är vi ganska eniga när vi säger att staten bör stå som ägare av tonnaget, på samma sätt som staten äger vägar och järnvägar i övrigt i landet, för att uppnå en rättvis behandling.

För det tredje: När det nu diskuteras skattefri försäljning inom Gotlands-

trafiken, vill jag påpeka att gotlänningarna aldrig kommer att acceptera att "supa ihop till biljetten". Jag vill inte se en situation där klirrande kassar över landgången är den enda garantin för en vettig trafik mellan Gotland och övriga landet.

Men, fru talman, jag har inga betänkligheter mot annan typ av försäljning med reducerad skattesats. Jag kan heller inte tänka mig att det skulle vara något fel i att man i restaurangerna ombord får äta och för den delen också dricka till ett pris som framstår som attraktivt. Finlandstrafiken har nämnts, och det är självklart att det är den jämförelsen vi osökt hamnar i.

Om sedan den aviserade översynen skall ske helt fri från intressenter, som Gunhild Bolander menar, är jag inte så säker på. Jag tror nog att gotlänningarna gärna vill vara med och åtminstone få framföra våra synpunkter och ideér inför en sådan översyn.

Jag vill slutligen, fru talman, uttrycka min mycket ivriga förhoppning att det rabattsystem inför sommarens turistsäsong som enligt vad utskottets ordförande nu sagt är under utarbetande, visar sig i sinnevärlden med det allra snaraste. Det behövs, och det behövs snabbt. Sommarens turistresor säljs, eller borde säljas, i dag.

Gunhild Bolander som stod före mig i talarstolen citerade en för oss gotlänningar mycket vacker mening i utskottets betänkande. Jag skall inte upprepa den. Jag skall bara säga att vi som bor på Gotland och vi som i övrigt har intressen i frågan kommer att gömma och begrunda de orden i våra hjärtan. Låt se att de orden blir verklighet som ett resultat av den översyn som vi nu väntar oss.

Anf. 81 MARIANNE JÖNSSON (c):

Fru talman! Det är ett säkert vårtecken när vi här i riksdagen debatterar Gotlandstrafiken – i år en vecka tidigare än i fjol. I år känner jag en mer positiv stämning här i plenisalen. Den översyn som är aviserad inger åtminstone förhoppningar att den här för gotlänningarna och för alla i Sverige över huvud taget mycket väsentliga frågan kanske är på väg att få en bättre lösning än för närvarande.

I fjol stod fyra partier bakom en reservation att reguljär sommartrafik borde komma till stånd sommartid mellan Öland och Gotland och mellan Västervik och Visby.

I ett antal motioner från allmänna motionstiden i år upprepas kravet på att trafik skall förekomma sommartid som för några år sedan. Nu förutsätter utskottet att regeringen ser till att färjetrafiken blir föremål för en grundlig översyn, varvid man skall beakta de frågor som tas upp i motionerna. Det är bra. Det är bra för Gotland, som jag sade tidigare.

Agne Hansson och jag har i en motion, nr 602, utvecklat hur betydelsefull en färjeförbindelse sommartid är såväl för Öland och Västervik som för hela Kalmar län. Turismen har stor betydelse, och den behöver stimuleras och vidareutvecklas. En färjeförbindelse till Gotland är en synnerligen viktig faktor i ett breddat turistutbud. Borgholms och Västerviks kommuner, som ju betecknas som turistkommuner, har under senare tid investerat väsentligt och gjort sig beredda att ta emot ytterligare turister från när och fjärran.

Öland totalt och Västervik har tillsammans 1,6 miljoner gästnätter per säsong. Till det kommer privat uthyrning.

På Öland finns tidvis under turistsäsongen 200 000 turister. Det finns alltså en synnerligen stor marknad som kan erbjudas som alternativet att åka närmaste vägen till Gotland. Det är en resa på två och en halv timme. Linjen Västervik–Visby är med bred marginal det kortaste avståndet mellan fastlandet och Visby. Det tar en timme och fyrtiofem minuter kortare tid än att åka linjen Oskarshamn–Visby.

Till sommaren är det fyra år sedan Öland och tre år sedan Västervik hade färjeförbindelse med Gotland. Vi saknar den tiden. Sedan regeringen och det statliga transportrådet utsåg ett nytt färjebolag att sköta Gotlandstrafiken har det blivit sämre för vårt läns vidkommande. Uteslutande Oskarshamn får trafikeras, och sommartrafiken har sågats av.

Den motivering vi har fått höra ett antal gånger från regeringen och socialdemokraterna är att man har velat säkra trafikunderlaget – ingen skulle få plocka russinen ur kakan – och därmed säkra en trygg trafikförsörjning till Gotland.

Men ingen har med någon grad av trovärdighet kunnat visa att förutsättningarna för Oskarshamnstrafiken skulle försämras om det fanns kompletterande sommarlinjer på Öland och Västervik. Det finns inte ett en gång för alla givet trafikunderlag, om man inte driver planhushållningens teorier in absurdum. Tvärtom visar alla erfarenheter att ju fler färjelinjer det finns, ju större utbudet är, desto fler resande blir det. Sista året som det fanns färjeförbindelser mellan Öland och Gotland reste 36 000 personer mellan öarna. I en undersökning som högskolan i Kalmar gjorde visade det sig att det till tre fjärdedelar var spontanresande.

När inte Nordström & Thulin velat uppfylla den del av principavtalet med staten som innebär kompletterande trafik under högsäsong har vi krävt att koncessionen skall upphöra. Vi tycker att det är felaktigt att ett enda företag, utan risk för konkurrens, skall få styra och ställa på ett så viktigt trafikområde som Östersjön. Andra rederier som velat bedriva trafiken har fått avslag. Senast 1988 avslog regeringen en ansökan från ett rederi i Kalmar.

När regleringar avskaffas på alla andra områden måste den reglering som koncessionen utgör också försvinna. Det skulle betyda ett kraftigt uppsving för turismen i Kalmar län. Det behöver vi nu, efter turistmomsens svåra konsekvenser för den näringen, som är så betydelsefull för våra öar. Detta hoppas jag skall ingå som en viktig del i den översyn som nu skall företas.

Anf. 82 MARTIN OLSSON (c):

Fru talman! Det borde vara självklart för alla att några isbrytare borde lokaliseras till Norrlandskusten, där de största isbrytarinsatserna av naturliga skäl måste ske. Men tyvärr finns det inte en majoritet inom trafikutskottet som vill verka för en sådan lokalisering.

I slutskedet av denna debatt vill jag därför, som en av de många motionärerna och som norrlänning, yttra mig om kravet på lokalisering av några isbrytare till Norrlandskusten.

Motioner om lokalisering av några isbrytare till Härnösand har avslagits

år efter år, eftersom det i denna fråga liksom i alla andra omlokaliseringsfrågor har funnits starka krafter som har kämpat emot.

Västernorrland är det län som drabbats hårdast av negativ befolkningsutveckling under 80-talet. För att vända den utvecklingen behövs dels förbättrade förutsättningar för näringslivet genom utbyggnad av infrastrukturen och andra åtgärder, dels lokalisering av statlig verksamhet. Lokalisering av några isbrytare till Härnösand skulle både förbättra förutsättningarna för bl.a. de stora industriernas sjötransporter och bli ett välkommet tillskott för länet från sysselsättningssynpunkt.

För att få ett ordentligt underlag för bedömning av förutsättningarna för en överflyttning av några av isbrytarna till Härnösand har länsstyrelsen i Västernorrland låtit utreda denna fråga med hjälp av både egen personal och en utomstående, mycket erfaren konsult med regionalpolitik som specialitet. Denna utredning kom fram till att mycket starka skäl talar för lokalisering till Härnösand av Atle-klassens tre isbrytare.

I reservation 25 av Elving Andersson från centern m.fl. har sammanfattningsvis angetts de fördelar en sådan lokalisering skulle få. Jag skall nämna några:

– Centralt läge i operationsområdet får man tveklöst i Härnösand, eftersom huvuddelen av isbrytarinsatserna sker i Bottenhavet och Bottenviken.

– Förnämliga inseglingsförhållanden är utmärkande för Härnösands hamn.

– Isbrytarna får i Härnösand en egen kaj i närheten av kustbevakningens regionbas och i mellersta Norrlands marinkommandos hamn.

– Två mil norr om Härnösands hamn ligger Lunde varv med gammal marin anknytning. Man avser att restaurera och bygga ut befintlig torrdocka till en kapacitet fullt tillräcklig för torrsättning av Atle-klassens isbrytare.

– Det bör komma att finnas god och säker tillgång till kvalificerad arbetskraft. Att bo och leva i Härnösand bör vara önskvärt för många. Förutsättningarna att få bostad, barnomsorg, utbildning och arbete åt medflyttande är goda.

Som reservanterna anför är länsstyrelsens förslag om lokalisering av de tre isbrytarna till Härnösand välgrundat och bör därför genomföras. Men det är endast centerns, vänsterpartiets och miljöpartiets ledamöter i trafikutskottet som kommit till denna slutsats. Majoriteten har däremot lyssnat på sjöfartsverket och avstyrkt motionerna i stället för att se det positiva i denna omlokalisering.

Fru talman! Skulle vi alltid låtit oss vägledas av berörd myndighets synpunkter skulle inga utlokaliseringar från Stockholm ha kunnat genomföras. Varje decentralisering har mötts och möts av invändningar. Detta ligger kanske i sakens natur. Men erfarenheterna visar entydigt att omställningar och omlokaliseringar ofta medfört påtagliga fördelar, ibland fördelar som inte till fullo kunnat förutses i beslutssituationen.

Vi som var med i riksdagen under 70-talet minns de mycket starka krafter som då motarbetade regionalpolitiskt och samhällsekonomiskt motiverade omlokaliseringar.

Länsstyrelsens utredning om omlokalisering av tre isbrytare resulterade

i motioner från representanter för samtliga sex riksdagspartier. Att lokala riksdagsledamöter ställer krav betyder inte något för beslutet om man inte får stöd inom sitt parti för åtgärden.

Min besvikelse när jag läste det nu aktuella betänkandet var att de tre största partierna inte lyssnat på sina kollegor i Västernorrland i denna viktiga lokaliseringsfråga. För jag förutsätter att alla vi riksdagsledamöter från Västernorrland som har motionerat i frågan, liksom övriga motionärer har försökt få stöd i våra resp. partigrupper för motionskraven om isbrytarna.

Trafikutskottets folkpartister har inte lyssnat till sitt partis regionalpolitiske expert Sigge Godin. Moderaterna i utskottet har inte stött Eva Björnes arbete för sitt län, och socialdemokraterna – med två utskottsledamöter boende vid Norrlandskusten – har inte följt upp Bo Holmbergs m.fl. socialdemokraters motion.

Det är illavarslande att socialdemokrater, folkpartister och moderater inte vill ställa upp för denna för Västernorrlands län och för Norrlandskusten över huvud taget viktiga lokaliseringsfråga.

Först efter voteringen vet vi om det blir nederlag eller ej för decentralisering och regionalpolitik.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 25 som gäller isbrytarflottans lokalisering.

Anf. 83 CARL FRICK (mp):

Fru talman! För ett par år sedan bedrevs det en stor kampanj som hette Hela Sveriges skall leva. Tanken var att hela Sverige skulle leva, men sedan dess har riksdagen fattat långa rader av beslut som faktiskt gör det väldigt svårt för människor som bor på en ö som Gotland.

Vi har fått en skattepolitik som innebär moms på transporter. Vi har fått en jordbrukspolitik som kommer att innebära att stora delar av jordbruket hotas av nedläggning. Vi fick nyligen tillväxtpropositionen där det talas om att lägga ned sockerbruket i Roma.

Man kan inte uppfatta detta på annat sätt än som en klar isoleringspolitik mot Gotland, trots att det är vår största ö som vetter mot Baltikum. Det är ganska fantastiskt!

Riksdagen har faktiskt fattat mycket stolliga beslut, bl.a. om att lägga moms på kollektivtrafiken. Vi vet att det leder till ökade utsläpp av koldioxid och kväveoxid, vilket står i strid med fattade beslut av Sveriges riksdag och undertecknade konventioner. Vi här i riksdagen ger fullständigt katten i fattade beslut och går vidare mot en ökad miljöförstöring.

Kostnaderna för att komma till och från Gotland har ökat med 35 %. Sammantaget med att man har höjt restaurangmomsen slår man ett hårt slag mot turism och näringsliv på Gotland. Vi kan räkna med att antalet transporter kommer att minska och att det blir mycket mycket dyrare för näringslivet att transportera varor fram och tillbaka. Det är alltså ett hårt slag mot en långsiktig regionalpolitik i en viktig del av Sverige.

Det finns ingen riksväg mellan Gotland och fastlandet. Därför måste vi faktiskt betrakta sjövägen mellan Gotland och fastlandet som riksväg, och då måste det också bli så att kostnaderna för att komma till och från Gotland

måste likställas med motsvarande för vägfordon på fastlandet. Annars kan man över huvud taget inte tala om likställighet och rättvisa.

Med utgångspunkt i det statliga avdraget för resor i tjänst på 12 kr. milen skulle man kunna komma ner till en rimlig kostnad för att ta sig till och från Gotland för 200 kr. Då skulle man kunna fördela kostnaderna så att man tar 100 kr. för bilen och 50 kr. för varje vuxen över tolv år.

Dessa 12 kr. kontrasterar ju våldsamt mot det belopp på 85 kr. per mil som Gunhild Bolander redovisade för en stund sedan. Det är verkligen att skinna de människor som vill komma till och från Gotland.

Kommer man ned till den kostnadsnivå som jag föreslår med motsvarande kostnadssänkningar för lasttrafiken, kan ju faktiskt näringslivet börja blomstra. Det gäller särskilt om man ser till att sänka restaurangmomsen och reducera arbetsgivaravgiften, vilket vi har föreslagit i vår ekonomiska motion med anledning av statsverkspropositionen.

Situationen i dag är inte särskilt uppmuntrande för dem som vill ta sig till och från Gotland – i synnerhet inte på sommaren under den hårt trafikbelastade tiden. Det är trångt, bökigt och fruktansvärt besvärligt! Hela trafiksituationen måste ses över trots koncessionsavtalet.

Det är litet glädjande att trafikutskottet nu har kommit till insikt om detta och uppmanar regeringen att se till att bl.a. lösa resekostnadsfrågan. Det gäller att se till att det går snabbt och att inte bara titta på resekostnaderna. Man måste se på hela situationen. Det är ett stort och viktigt arbete som måste göras grundligt.

Det är helt klart att de gotländska intressena måste få förtur. Det är gotlänningarna som är specialister på sina trafikproblem – inte människor som sitter på alla möjliga olika ställen på fastlandet och tror att de vet någonting.

Det grundläggande är att de som har sakkunskap också skall ha huvudinflytandet över utredningen. Dessutom bör också på sikt själva ägandet vara gotländskt och huvudkontor m.m. ligga på Gotland, så att gotlänningarna har koll på vad som händer, och huvudkontoret inte skall ligga i Stockholm eller någon annanstans.

Det är helt enkelt som Ulla Pettersson säger. Det är för dyrt! Priserna på resan måste sänkas. Att komma med rabatter, som nu föreslås, är säkert bra för att underlätta för familjer med barn, men det är långt ifrån tillräckligt. Det är bara som en liten krusning på havet, kan man säga.

Trots allt är det en liten ljusning i det gotländska trafikmörkret. Det är faktiskt ett resultat av ett träget opinionsarbete både på Gotland och här i riksdagen. Det visar sig att det är mer än viktigt att vara ihärdig i sådant här arbete.

Nu gäller det att inte slå sig till ro med vaga löften om rabatter och utredning. Det gäller faktiskt att mana på regeringen om och om igen och utsätta den för en ständig press. Man får inte tro att det är färdigt, för det kommer det inte att vara förrän utredningen är klar och man har fattat beslut i riksdagen.

Kampen är viktig och måste fortsätta. Gotlandstrafiken måste fungera och bli mycket billigare. Det är faktiskt bråttom!

Hela Gotlandstrafiken måste ges en chans i det regionalpolitiska sammanhanget. Det finns anledning att se över det som har sagts i tilläggspropositio-

nen. Det gäller att se över jordbruks- och skattepolitiken totalt sett för att ön skall kunna klara sig. Det är viktigt att se till att sjövägarna är riksväg mellan Gotland och fastlandet. Därmed stöder jag speciellt reservationerna 6 och 7.

Anf. 84 GÖREL BOHLIN (m):

Fru talman! Det var Birger Rosqvists anförande för en stund sedan som fick mig att begära ordet i debatten.

Trafikutskottet behandlar i detta betänkande bl.a. sjöfartsverkets mål och riktlinjer och ett antal motioner, bl.a. om allmän farled över Rödkobbsleden. Utskottet tar ställning för föreslagna mål och riktlinjer och säger med anledning av den s.k. Rödkobbsleden att den ur sjösäkerhetssynpunkt kan ha fördelar. Sedan hänvisar man till miljöprövning hos regeringen.

Den formuleringen, fru talman, är undertecknad även av Birger Rosqvist. Därför förvånar det mig att trafikutskottets ordförande nu helt frankt tar ställning för Rödkobbsleden även ur miljösynpunkt. Om den inställningen hade trängt igenom vid behandlingen i utskottet hade jag reserverat mig. Jag tycker nämligen att det är klart olämpligt att på så sätt ta ställning innan miljöexperter har provat och synat alla aspekter enligt naturresurslagen.

Hur blir det med yrkesfisket och det rörliga friluftslivet? Det är många instanser som är klart negativa till den nya leden. Jag har i ett särskilt yttrande deklarerat att jag förutsätter att den beredning av frågan som pågår fyller alla de anspråk på klargörande och allsidighet som man kan förvänta sig när det gäller en så seriös fråga.

Jag har inget yrkande, fru talman.

Anf. 85 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Fru talman! När jag tog till orda om Rödkobbsleden i ett tidigare anförande berodde det på att en annan talare i kammaren hade ställt frågor till mig om den. Om sjösäkerheten kan främjas så ligger det självklart också miljöaspekter i det. Utan att vara tillfrågad tillåter jag mig ha synpunkter på sådant som jag tycker främjar miljön. Jag anser att en säker och rak sjöfartsled in till Stockholm är positiv ur miljösynpunkt. Anmärkningar i övrigt har riktats mot denna led, men jag undrar hur underbyggda de är.

En tidigare talare redogjorde för hur det gick till att spränga berg. Den sprängning som behövs för att få till stånd Rödkobbsleden kommer att ske 8–10 meter under vattenytan. De oersättliga naturvärden som kan finnas där nere har ännu ingen människa sett, möjligen förutom de objudna gäster österifrån som simmar utefter botten. Jag vet inte om någon här har talat med en sådan gäst. Det som finns där nere kommer att ligga ännu djupare efter sprängningen. Under överskådlig tid kommer inget mänskligt öga att se dessa värden, såvida han eller hon inte sätter på sig grodmansutrustning och dyker ned. Jag är inte så övertygad om att det blir fulare efter en sprängning än det är nu.

Att vi har tagit upp frågan om denna led i utskottsbetänkandet är därför att vi anser att leden främjar sjösäkerheten. Den ger möjlighet att separera viss trafik in till Stockholm. Den gamla Sandholmsleden kan då utnyttjas av mindre tonnage. Den raka, breda och djupa Rödkobbsleden kommer att

främja sjösäkerheten och verksamt bidra till att olyckor – oljeutsläpp och annat – kan motverkas. På det sättet går sjösäkerheten, miljömedvetandet och värnet om den yttre miljön hand i hand. Jag anser att det vore mycket positivt om denna led kunde komma till stånd. Jag har noga studerat saken.

Anf. 86 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Fru talman! I sjösäkerhetsfrågor har vi sjöfartsverkets expertis att lita till. Men jag får medge att jag också tror Birger Rosqvist om att kunna en del om sjösäkerhet. Däremot är jag tveksam till om han kan tillräckligt mycket om miljöfrågor. Jag tycker det är fel av honom att gå händelserna i förväg och uttala sig för en Rödkobbsled utan att avvakta den miljöprövning som är aviserad och som vi själva talar om i betänkandet.

Jag tycker faktiskt att Birger Rosqvists senaste inlägg också betydde en axelryckning när det gäller miljöproblemen. Man skall ta dem på djupaste allvar och överlåta åt den expertis vi har att lägga fram både för- och nackdelar med exempelvis Rödkobbsleden.

Anf. 87 BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Fru talman! Jag tar miljöproblemen på djupaste allvar. Jag var ju ända nere på tio meters djup när jag talade om dem!

I förmiddags talade vi länge om inlandsbanan. Nu har vi i stället spårat in på Finlandsbanan. Jag vidhåller, Görel Bohlin, att sjösäkerhet och främjande av god miljö i våra skärgårdar och längs våra kuster går hand i hand. Därför är jag positiv till denna led. Jag vet att somliga i Stockholm inte tycker om den. De vill ha dessa ytor att segla på, med segelbrädor och annat. Men nyttosjöfarten har både behov och glädje av att få en rakare och bättre led in till Stockholm. Det är också positivt för miljön. Jag tycker det är viktigare att slå vakt om nyttotrafiken än att använda utrymme till att segla med småbåtar. Det finns gott om plats för båda. De små båtarna har stora ytor att röra sig på och behöver inget större vattendjup. De stora färjorna och fartygen som skall in till Stockholm går däremot säkrare och bättre och kommer med säkerhet fram om de har tillräckligt med vatten under kölen.

Anf. 88 GÖREL BOHLIN (m) replik:

Fru talman! Detta senaste inlägg var också ett bevis för hur lätt Birger Rosqvist tar på den här frågan. Hemskt roligt! Djupaste allvar, det är tio meter det. Jag tycker också att vi fick ett ganska bra prov på urspårning.

Jag tror att Birger Rosqvist känner till ganska mycket om sjösäkerhet. Men inom miljöproblematiken finns frågor som inte direkt har med sjösäkerhet att göra. Det kan uppstå bieffekter genom tillkomsten av denna led. Men min främsta invändning mot Birger Rosqvists inlägg är att han inte avvaktar miljöprövningen utan tar ställning i förväg, dvs. innan han har lyssnat på expertisen.

Anf. 89 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Fru talman! Utskottsordföranden sade för en stund sedan att han hade synpunkter på miljön och tog den på djupaste allvar. Menar utskottsordföranden att regeringens förslag att minska bidraget till Trollhätte kanalverk

är ett led i denna riktning? Sjötransporter är mycket energisnålare än lastbilstransporter. Eftersom en minskning av användningen av fossila bränslen är nödvändig är det också viktigt att sjöfarten väl kan hävda sig gentemot landsvägstrafiken. Sjötransporterna får inte minska i omfattning utan bör tvärtom tillåtas öka på landsvägstrafikens bekostnad.

Det är faktiskt med ganska stor besvikelse som jag konstaterar att utskottsmajoriteten har valt att inte biträda hela min motion. I stället har man följt regeringens förslag. Visserligen är skrivningen bättre än man kunde ana när man läste regeringens förslag. Men det finns fortfarande inga pengar med i bilden. Löftet om en snabbutredning är dock positivt. Vi får se vad den utredningen leder fram till. Det är dock rimligt att ha kvar samma anslag att röra sig med tills utredningen är klar.

Västra Sverige är minsann inte problemfritt i miljöhänseende. Snarare är det ett av de hårdast miljöbelastade områdena. Vi har sett att det skall avsättas pengar till kringfartsleder i Göteborgsområdet. Här hade trafikutskottet en verkligt bra möjlighet att kraftfullt uttala sig för att lägga över sådana transporter på kanaltrafiken som är möjliga att lägga över på den. Genom att frakta gods sjövägen i stället för landvägen minskar man också trafiktrycket. Man kunde ge klara signaler till industrierna i området om att man skulle satsa resurser på ett betydligt bättre alternativ än på landsvägstransporter.

Det är på många vis angeläget att den här frågan får en bra lösning. Jag hoppas verkligen att utskottsordföranden har möjlighet att trycka på så att utredningen inte leder till ett felaktigt resultat. Vi måste ha en fungerande transportkanal upp mot Vänern samt öka sjötransporterna för att minska trycket på vägarna. Det är mycket viktigt.

Fru talman! Med detta yrkar jag bifall till reservation 9.

Anf. 90 SÖREN NORRBY (fp):

Fru talman! En farled över Rödkobbsfjärden i Stockholms skärgård har fördelar från sjösäkerhetssynpunkt, säger utskottets majoritet. Ja visst, det kan alla sakliga iakttagare hålla med om. Men utskottet tar här bara ett sektorsansvar, alltså sjöfartsansvaret, och inte det helhetsansvar från miljösynpunkt som vi bl.a. av hänsyn till kommande generationer i dag måste ta.

Gör man en helhetsbedömning i den här frågan, exempelvis på det sätt jag har föreslagit i min motion T638, blir slutsatsen en annan. Då blir slutsatsen att vi bör säga nej till en ny farled över Rödkobbsleden, och detta framför allt av hänsyn till kommande generationer.

Om fartygen nu har blivit så stora att de inte får plats i den känsliga skärgårdsnaturen är det faktiskt inte naturen det är fel på, utan det är fel på fartygen och det är fel på de redare som har beställt så stora fartyg att de inte får plats. Vi måste hålla oss inom gränsen för vad naturen tål, säger vi alla i våra miljöpolitiska deklarationer. Om fartygen är så stora att de inte får plats i naturen, då är de större än vad naturen tål.

Att ta ett tidigare orört skärgårdsområde i anspråk för sjöfart är en form av exploatering. Exploatören behöver bara vinna kampen om ett visst område en gång, medan miljövårdsintressena måste vinna varje gång exploateringsintressena är framme.

Vi måste alltså, fru talman, överlämna en handlingsfrihet till kommande generationer. Jag ansluter mig till reservation nr 2 till utskottets betänkande.

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

Företogs till avgörande trafikutskottets betänkanden 1990/91:TU14, TU15 och TU16.

Trafikutskottets betänkande TU14

Mom. 1

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 2 (underhållsverkstäder)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservationen av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Trafikutskottets betänkande TU15

Mom. 1–5

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 6 (statligt stöd till forskning och utveckling typ Prometheus)

Utskottets hemställan bifölls med 286 röster mot 18 för reservation 1 av Viola Claesson. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 7 (utvecklingen av ett spårbilssystem)

Först biträddes reservation 2 av Elving Andersson m.fl. med 51 röster mot 16 för reservation 3 av Viola Claesson. 239 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 243 röster mot 66 för reservation 2 av Elving Andersson m.fl.

Trafikutskottets betänkande TU16

Mom. 1 (sjöfartsverkets bemanning av Stockholms skärgård)

Utskottets hemställan bifölls med 290 röster mot 17 för reservation 1 av Viola Claesson.

Mom. 2 (allmän farled över Rödkobbsfjärden)

Utskottets hemställan bifölls med 265 röster mot 37 för reservation 2 av Viola Claesson och Roy Ottosson. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 9 (fritidsbåtsregister)

Utskottets hemställan bifölls med 202 röster mot 100 för reservation 4 av Görel Bohlin m.fl. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 12 (statsbidrag till vissa lastbilsföretag)

Utskottets hemställan bifölls med 235 röster mot 69 för reservation 6 av Elving Andersson m.fl.

Mom. 19 (införande av en passageavgift för Vänersjöfart)
Utskottets hemställan bifölls med 242 röster mot 66 för reservation 9 av Elving Andersson m.fl.

Mom. 20 (ett svenskt internationellt fartygsregister)
Utskottets hemställan bifölls med 210 röster mot 96 för reservation 10 av Görel Bohlin m.fl.

Mom. 22 (svensk medverkan i ett gemensamt europeiskt kvalitetsregister)
Utskottets hemställan bifölls med 275 röster mot 34 för reservation 12 av Elving Andersson och Rune Thorén. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 25 (flagglagen)
Utskottets hemställan bifölls med 176 röster mot 132 för reservation 13 av Elving Andersson m.fl.

Mom. 28 (värdesäkring av sjöfartsstödet)
Utskottets hemställan bifölls med 253 röster mot 49 för reservation 16 av Elving Andersson m.fl.

Mom. 32 (dubbla bottnar på tankfartyg m.m.)
Utskottets hemställan bifölls med 241 röster mot 66 för reservation 17 av Elving Andersson m.fl. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 41 (lotsningsfrågor)
Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 22 av Viola Claesson – bifölls med acklamation.

Mom. 48 (isbrytarflottans lokalisering)
Utskottets hemställan bifölls med 234 röster mot 71 för reservation 25 av Elving Andersson m.fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 56 (störningar från fritidsbåtar)
Utskottets hemställan bifölls med 274 röster mot 32 för reservation 32 av Viola Claesson och Roy Ottosson. 2 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 57 (lyxskatt för "muskelbåtar")
Utskottets hemställan bifölls med 289 röster mot 20 för reservation 33 av Viola Claesson.

Övriga moment
Utskottets hemställan bifölls.

13 § Djurförsök m.m.

Föredrogs
jordbruksutskottets betänkande
1990/91:JoU20 Djurförsök m.m.

Anf. 91 LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! I det betänkande från jordbruksutskottet som vi nu har att behandla har ett antal motioner tagits upp som rör djurförsök och satsningar på alternativa metoder för att onödiggöra djurförsök. Utskottsmajoriteten säger att vi är ganska duktiga på att skapa förutsättningar för andra metoder, dvs. för sådant som inte gäller försök med djur. Men om vi hade varit så duktiga, skulle det ju inte ha varit nödvändigt att väcka de motioner som nu finns och som har behandlats i utskottet. Vi reservanter har en något avvikande uppfattning.

Det är nog gott och väl att det sägs att vi skall satsa på alternativa metoder och att det är bra med sådana. Men vi måste ha en klar målsättning, som leder till att antalet djurförsök radikalt minskar – ja, egentligen till att djurförsöken upphör. Om vi verkligen menar något med talet om andra metoder än användningen av djur vid tester och försök, måste vi mycket kraftfullt arbeta dels på att utveckla de olika metoderna, dels på att få en forskning kring dessa saker. Dessutom måste vi ha ett system för testning av de olika metoderna, så att vi vet att de verkligen håller måttet. Om vi skulle gå ifrån djurförsöken och börja med alternativ utan att ha klarat ut funktionen tillräckligt väl, skulle vi kunna hamna i ett mycket besvärligt läge. Det är därför som vi i våra reservationer kräver större resurser och en mera helhjärtad satsning på alternativen. Det är alltså vad våra reservationer nr 3 och nr 6 i det aktuella betänkandet handlar om.

I och med den nya djurskyddslagen ändrades det sätt på vilket djurförsöken behandlats. Tidigare bestämde ju de etiska nämnderna om huruvida ett djurförsök skulle få komma till stånd eller inte. Men hälsoskyddsnämnderna hade att avgöra om det förelåg risk för ett lidande för djuren som inte var acceptabelt. När den nya djurskyddslagen antogs skrevs det in i denna att det i de etiska nämndernas bedömning av försökens relevans – det handlade också om huruvida dessa försök skulle få komma till stånd – skulle ingå en text om att plåga av djuren som var oacceptabel inte fick förekomma. Redan i det läget motsatte vi oss en sådan förändring. Vi ansåg då, och vi anser fortfarande, att det är riktigt att de myndigheter som har att se till djurhälsan också får ett ord med i laget.

Vi återkommer alltså till årets riksmöte med motioner om den saken. Vi har också en reservation i detta betänkande. Vi säger att vi anser att den gamla ordningen skall återställas i detta avseende, så att hälsovårdsnämnderna har en möjlighet att vara med vid bedömningen.

Herr talman! Med det sagda yrkar jag bifall till reservation nr 8. Övriga reservationer yrkar jag inte bifall till just nu. Det innebär dock inte att vi inte stödjer dem. Vi kommer tvärtom att fortsätta att slåss för bättre möjligheter när det gäller alternativen och satsningen på ett framtagande av alternativ till djurförsök samt för att ett program för detta kommer till stånd.

Anf. 92 ANNIKA ÅHNBERG (v):

Herr talman! För ungefär en vecka sedan hade vi tillfälle att här i kammaren diskutera ett annat betänkande från jordbruksutskottet, som handlade om djurskydd. Även om det rådde delade meningar om hur pass stora effekter den nya djurskyddslagen i verkligheten har, noterades en stor enighet om

att den nya djurskyddslagen var mycket bra. Det är bra att den har kommit till, och det är bra att den har det uttalade syftet att våra husdjur skall beredas tillfälle att leva i enlighet med sina naturliga livsbetingelser i så hög grad som möjligt.

Men när vi i dag skall diskutera en annan typ av djurhållning, ett annat sätt på vilket människan förhåller sig till djur – det handlar då om djurförsök – blir det ganska uppenbart att det inte är så helt och fullt med den ambition som kommer till uttryck i den nya djurskyddslagstiftningen.

När det gäller djurförsök är det ju mycket tydligt att vad människan gör är att hon tar andra levande varelser i anspråk i syfte att på dem testa kemikalier av olika slag för att se om kemikalierna kan vara farliga för människor. Jag tror att man kan förhålla sig till principen beträffande djurförsök på två sätt. Enligt en uppfattning är det en självklar rättighet för människan, därför att människan är den högst utvecklade varelsen. Människan står över alla andra levande varelser, och hon har den självklara rätten att använda andra levande varelser i sin tjänst – oavsett effekterna för de andra levande varelserna. Jag tror att det är det traditionella sätt på vilket vi har förhållit oss till djurförsök. Det är på det sättet som vi har kommit att över huvud taget använda djur för att testa mediciner och kemikalier.

Men en annan syn utvecklas också, som jag tror är mera fruktbar. Vi måste säga: Ja, vi har hamnat i en viss situation. Tidigare använde vi oss av djurförsök. Vi ställer höga krav t.ex. på kemikalier – på hur dessa skall vara för att kunna användas med tanke på arbetsmiljön etc. Vi har fått ett samhälle, där vi på grund av tradition eller därför att det inte har funnits några andra användbara metoder har använt djur på detta sätt. Men detta är i grunden inte moraliskt godtagbart. Vi borde sträva efter att komma ifrån detta och efter att i så låg grad som möjligt över huvud taget använda oss av djurförsök. Det tycker vi i vänsterpartiet är en rimlig inställning till just djurförsöken.

Jag kan ju inte stå här och säga att jag tycker att det är fel att djurförsök förekommer och att vi omedelbart borde upphöra med dessa. Det kan jag inte påstå, med tanke på konsekvenserna för arbetsmiljön inom läkemedelsområdet, ja, på medicinområdet över huvud taget.

Däremot kan jag med kraft hävda att det görs för litet i vårt samhälle när det gäller att bringa ned antalet djurförsök. Det görs för litet för att de djur som används får en dräglig tillvaro. Dessutom använder vi oss slentrianmässigt av djurförsök. Detta är någonting som vi måste komma ifrån. Vi måste se detta i det i och för sig mycket långsiktiga perspektivet, men det är dock ett perspektiv, att djurförsök är någonting som vi över huvud taget inte borde använda oss av.

Jag tror att vi också närmar oss en situation, där det blir möjligt för människan att använda sig av andra metoder. Man kan ju i dag med avancerad bioteknik och genteknik göra saker som för bara något decennium sedan kanske skulle ha ansetts vara en omöjlighet. Det kommer också att vara möjligt att utveckla testmetoder som har mycket större träffsäkerhet än vad djurförsöken har. När djurförsöken skall ersättas är det mycket viktigt att detta görs med metoder som garanterar tillförlitlighet. Vi skall alltså ställa högra krav på metoder som är alternativ till djurförsöken.

I det sammanhanget vill jag peka på att det är mycket konstigt att vi inte

ställer lika höga krav på djurförsöken. Sedan lång till tillbaka är det belyst – det finns nämligen tio år gamla undersökningar – att de toxikologiska effekterna vid testning av kemikalier på djur bara till 25 % överensstämmer med vad som gäller för människan. Man kan alltså med 25 % säkerhet vänta sig samma bieffekter hos människan. En del av reaktionerna hos försöksdjuren är unika för dessa. Men ibland noteras reaktioner hos människan som inte har noterats vad gäller försöksdjuren.

Mot den bakgrunden tror jag alltså att det är viktigt att vi inser att vi slentrianmässigt använder oss av djurförsök. Vi tror att vi, när vi har testat ett ämne på djur, har bevisat ämnets ofarlighet. Men ofta visar det sig att så inte är fallet.

Jag yrkar således bifall till reservation nr 1, som handlar om vikten av att vi utvärderar djurförsöken.

När man läser betänkandetexten inser man att utskottsmajoriteten inte riktigt har förstått vad som ligger bakom yrkandet i reservationen. Det handlar alltså inte om att man skall gå igenom varje enskilt djurförsök, precis som man gör innan man tillåter försöken. Det handlar om att göra en övergripande utvärdering av hur stor träffsäkerhet djurförsöken har och hur tillförlitliga de egentligen är. Vi skall göra en undersökning i stora drag om hur pass användbara djurförsöken är. Det finns stora risker med att vi inbillar oss att de ger oss säkrare resultat än vad de gör.

Jag vill inte yrka bifall till men ändå säga att vi från vänsterpartiets sida står bakom de andra yrkandena som finns i reservationerna och som går ut på att det är nödvändigt med en översyn av verksamheterna vid de djuretiska nämnderna. Det visar sig ofta att man trots denna prövning ändå i alltför många fall slentrianmässigt beviljar tillstånd för djurförsök.

Jag vill också säga att vi står bakom de övriga reservationer som går ut på att man måste satsa mer ekonomiska resurser på att utveckla de alternativa metoderna. Vi tycker att riksdagen borde ställa sig bakom att i det långa perspektivet medvetet avveckla djurförsöken.

Härmed, herr talman, vill jag alltså särskilt yrka bifall till reservation 1. I övrigt står vi bakom våra andra reservationer.

Anf. 93 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Herr talman! Det här betänkandet handlar om djurförsök. Det är ett ämne som ofta väcker vissa känslor, eftersom alla djurförsök kanske inte alltid är berättigade. Djurförsöken är i mycket stor utsträckning både plågsamma och förnedrande för djuren. Målet måste vara att minska användningen av djurförsök och att när de utförs göra dem så förutsägbara som möjligt.

I Sverige utnyttjas nära en halv miljon djur om året i djurförsök, ofta plågsamma. Det innebär ett djur i minuten. För att testa kemikalier, lösningsmedel, tobak, läkemedel, kosmetika osv. utsätts djur för försök som ett led i att legitimera allt fler kemikalier, skönhetsprodukter, läkemedel. Ofta handlar det om produkter som det inte finns något reellt behov av eller läkemedel som skall ersätta bristen på en vettig livsstil.

Den kunskap som erhålls genom djurförsök är ofta tämligen intetsägande, eftersom bara ett ämne testas åt gången, medan människan exponeras för

tiotusentals ämnen samtidigt i maten, luften, vatten osv. Kombinationseffekterna i det kemikaliserade samhället kommer man inte alls åt genom djurförsöken. Tvärtom kan ett ensidigt analyserande av enskilda ämnen bidra till en falsk trygghetskänsla. Djurförsöken sker ofta av slentrian. Det blir ett försäljningsargument att de nya produkterna har testats. Dessutom kan man aldrig med säkerhet överföra testresultaten från en djurart till en annan, t.ex. människan.

De alternativa metoderna måste utvärderas om de skall kunna slå ut djurtesterna. Visserligen utvärderades inte djurförsöken innan de började användas, men det ställs andra krav på nya metoder i dag. För att de alternativa metoder som finns i dag skall kunna användas bör ekonomiska medel ställas till förfogande för ändamålet. Det bör ligga helt i linje med riksdagens tidigare hållning i frågan, nämligen att alternativ skall användas i stället för djurförsök när det är vetenskapligt möjligt.

Vi har ett antal reservationer till betänkandet, bl.a. med anledning av ändringen i djurskyddslagen. Många av de djur som skall användas föds upp under väntetiden. Det är viktigt, anser jag, att djurskyddslagen är gällande även under den period då djuren väntar på att bli testade och när de testas. Vi var klart negativa när lagändringen infördes, och det är vi fortfarande. Vi anser att om man skall kunna få någon som helst kraft i djurskyddslagen måste den vara tillämplig även när djuren skall användas för djurförsök.

Vi anser att det i dag satsas alldeles för litet på alternativ till djurförsök. De borde kunna stimuleras betydligt bättre via samhällets styrning än vad man gör i dag.

Jag stöder naturligtvis våra reservationer, men jag tänker i det här fallet endast yrka bifall till reservation 1 om en utvärdering av djurförsöken, som jag tycker är en viktig och angelägen uppgift. Jag antar att de flesta håller med om att en utvärdering behöver göras. I övrigt stöder jag de andra reservationerna, men jag tänker inte begära votering.

Anf. 94 HÅKAN STRÖMBERG (s):

Herr talman! Vi hade en omfattande debatt i förra veckan, då vi diskuterade och fattade beslut om djurskyddslagen som helhet. Utskottets motiv då var att vi hade behandlat ärendet för ett år sedan och att det egentligen i sak inte inträffat någonting som skulle ha gett utskottet eller kammaren någon ändrad uppfattning. Samma sak gäller här.

De motioner som utskottet har behandlat har vi också behandlat för ett år sedan. Utskottsmajoriteten anser att det egentligen inte har hänt någonting som skulle föranleda oss att ändra uppfattning.

När det gäller frågor om användande av djur i forskningsförsök och medicinsk prövning är Sverige förmodligen ett av de mest restriktiva länderna i världen. Att försöksdjuren skall växa upp under goda förhållanden, att försöken skall ske under minsta möjliga lidande för djuren och med minsta möjliga antal djur är för oss självklart. Lika självklart är det att vi inte skall använda djur där försöken kan ske på annat sätt än att levande djur tas i anspråk. Där kan jag se att det finns en stor samstämmighet i utskottet. Jag noterar också att tidigare talare har en syn som jag i långa stycken kan in-

stämma i. Lennart Brunander sade att reservanterna hade en litet annan uppfattning. Det tar jag mera som att man vill markera oenigheten, att man vill gå litet längre men att det egentligen inte skiljer i sak mellan utskottsmajoriteten och reservanterna.

Det har till betänkandet fogats en reservation, där det framförs krav på att vi skall utreda gjorda djurförsök för att se att de uppfyller vetenskapliga krav. Den reservationen har varit ständigt återkommande under de senaste tio åren. Något svar där, herr talman, får vi inte genom utredningar, utan det får vi enbart genom att forska vidare. Jag skulle här kunna jämföra med att vi skulle utreda om det finns levande varelser på andra planeter. Det kan vi knappast utreda, utan först måste vi forska för att få resultat. I grunden är alla levande varelser uppbyggda av celler. När det gäller människor och djur är de i det grövre perspektivet lika. Vad beträffar det förfinade cellsystemet skiljer det sig också mellan mänskliga individer. Det är här som problemet ligger. Annika Åhnberg sade att man tror att ett medel kan användas på människor bara därför att det har testats på djur. Det finns nog inte någon som är det minsta insatt i frågan som tror att det är så. Det skiljer ju också mellan människor. Vissa människor tål antibiotika och andra läkemedel, medan andra får mycket starka reaktioner av dessa ämnen. Sådant kan man inte undersöka, utan man måste forska vidare.

För ca 30 år sedan var neurosedynmålet aktuellt. Hade man haft möjlighet att först testa på djur, hade man redan i det stadiet kunnat undvika de oerhöra skador som uppstod, enligt vad jag har hört från forskare, eftersom förändringarna kunde ses redan i det grövre cellsystemet. Självfallet kan man inte upptäcka förändringar i det förfinade systemet. Därför finns det i dag inga andra metoder än försök på levande material.

Jag instämmer i det som Annika Åhnberg sade om att det pågår omfattande försök när det gäller genteknik och utveckling. Men man skall inte gå tillbaka i tiden, för det har skett väldigt mycket under de senaste tio åren.

Det har framförts krav på att vi skall fastställa en avvecklingsplan när det gäller försök på levande djur. I och för sig kan man fastställa en avvecklingsplan, men sedan återstår ingenting annat än att göra försök på levande människor. Man bör nog vara litet försiktig i det här fallet.

Det finns många svåra sjukdomar som forskarna ännu inte har funnit någon bot för. Det är angeläget att det finns möjligheter att kunna göra tester i samband med forskning.

Jag håller helt med om att försöken skall minimeras så långt möjligt och att man i stället skall använda andra metoder. Det är ju inte på något sätt billigare att använda djur i forskning. Om det gick att använda cellforskning, skulle kostnaderna kunna elimieras. Det är kostsamt att uppföda djur och att utföra försök. Dessutom är det aldrig heller till fyllest, utan man måste gå vidare.

När det gäller att satsa mer på alternativa försök, vill jag bara nämna att anslagen till den alternativa forskningen har ökat mer för varje år. I dagarna försöker man att få till stånd ett avtal mellan staten, Astra och Pharmacia om en gemensam finansiering av viss verksamhet beträffande forskning och för att främja utveckling och användning av alternativa och kompletterande

metoder. Regeringen kommer också att begära riksdagens bemyndigande beträffande statens ekonomiska ansvar och förpliktelser i detta avtal.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan och avslag på reservationerna.

Anf. 95 ANNIKA ÅHNBERG (v):

Herr talman! Håkan Strömberg inledde med att säga att vi under förra veckans diskussion om djurskyddslagen var överens om att det inte hänt något nytt som föranledde en ändring av tidigare ställningstaganden, men dels var vi ju inte överens om att ingenting behövde ändras, dels är det inte sant att det inte har hänt någonting.

När det gäller djurförsök händer det någonting varje dag. Tillstånd beviljas fortlöpande och slentrianmässigt för djurförsök som kanske aldrig hade behövt genomföras. Det genomförs många försök som är väldigt likartade. Det är kanske onödigt att göra i stort sett samma försök på olika håll i landet. Det förekommer mycket onödig användning av djur. Om vi verkligen är överens om att hanteringen skall minimeras så mycket som möjligt, borde större resurser sättas in på att effektivisera och samordna för att avveckla alla de djurförsök som vi är överens om är onödiga. Det handlar också om att se över hur försöksdjuren har det.

Jag förstod inte det som Håkan Strömberg sade om att räkna människor på en annan planet – ibland får jag en känsla av att vi befinner oss på helt olika planeter. Om vi vill att det skall forskas kring metoder som kan vara alternativ till djurförsök, måste det visas tydligare från samhällets sida. Då måste man satsa resurser för att få till stånd en forskning med den här inriktningen. Jag förstod inte Håkan Strömbergs resonemang.

Om vi är överens om att alternativa metoder skall utvecklas, krävs det också att samhället starkare än i dag ger uttryck för detta.

Anf. 96 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Herr talman! Jag blev förvånad när Håkan Strömberg sade att det inte görs några onödiga djurförsök, att vi i Sverige är fantastiska och att det absolut inte finns några problem eller något annat som behöver utvärderas.

I stort sett varenda ansökan om prövning i djurförsöksnämnden går igenom, trots att det finns reservationer. Är inte detta märkligt? Det vore bra om man kom så långt att man åtminstone undersökte hur många av djurförsöksansökningarna som det finns reservationer emot.

Jag har tittat på några ansökningar, och jag blev förvånad över att man tillåter den här typen av forskning och att man har behov av den. En del djurförsök innebär t.ex. att man plockar bort ett öga för att se hur djuren reagerar när de är enögda. Det finns djur som binds fast och utsätts för cigarettrök för att man skall kunna se om de börjar hosta och blir irriterade av röken. Vi vet ju redan i dag att cigarettrök är skadligt. I stället borde man kämpa för att minska cigarettkonsumtionen. Det vore bättre om man forskade om hur man skulle få människor medvetna om riskerna och inte hur djuren reagerar på röken.

Jag tycker definitivt inte att vi har kommit särskilt långt. Det finns väl en anledning till att djurskyddslagen ändrades, och det var ju inte att skyddet

för djuren skulle bli bättre. Några miljö- och hälsoskyddsnämnder hade ifrågasatt hanteringen av djur avsatta för användning till djurförsök. Det var då man ändrade lagen, inte för att djuren skulle få det bättre utan för att man skulle behöva ha mindre kontroll.

Anf. 97 LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! Håkan Strömberg sade att det inte har hänt någonting sedan frågan diskuterades förra gången och att det därför inte finns någon anledning att göra någonting. Å ena sidan delar jag Annika Åhnbergs uppfattning att det har hänt saker och ting. Det är ju därför som vi inte är riktigt överens. Å andra sidan är det sant att det inte har hänt så mycket, annars skulle det inte finnas några reservationer om alternativ och satsning på alternativa djurförsök. På den punkten har det hänt för litet, Håkan Strömberg.

Våra krav i reservationerna går ut på att vi vill att det skall hända mer och att vi vill ha ett större engagemang. Däri ligger skillnaden mellan majoriteten och reservanterna. När vi talar om situationen och beskriver den märks skillnaden kanske inte så mycket – majoriteten talar ju om att man vill ha alternativ. Skillnaden ligger i viljan att satsa, att få någonting att hända. Detta är anledningen till att vi har avgett reservationer.

Håkan Strömberg hänvisade till att det skall tecknas ett avtal mellan staten, Astra och Pharmacia, vilket skulle utgöra ett bevis för att det händer saker. I betänkandet står emellertid att läsa: "Avtalet innebär i princip fullföljande av tidigare avtal mellan staten och läkemedelsindustriföreningen (LIF) utom vad avser partsställning och belopp – – –." Man har alltså räknat upp beloppen, men det är ingenting nytt. Det är klart att beloppen med rådande inflation måste räknas upp. I annat fall skulle det ju bli en försämring.

Anf. 98 HÅKAN STRÖMBERG (s):

Herr talman! Det har inte hänt någonting. Inte heller i motionerna tas det upp sådant som gör att det nu finns anledning att ha en annan uppfattning än den utskottet hade när det behandlade nära nog likalydande motioner förra året.

Jag vet att det kanske är föga värt att föra en debatt med Marianne Samuelsson. Jag har aldrig sagt att det inte förekommer onödiga djurförsök. Ingen, inte ens forskarna, kan hävda att det förekommer bara nödvändiga försök. Man ser aldrig resultatet förrän efteråt. Jag tycker att man underkänner djurskyddsorganisationerna när man påstår att djur helt i onödan tas i anspråk för försök. Vi har mycket ideellt arbetande djurskyddsorganisationer. Vid varje försöksinstitution finns det en etisk nämnd som skall höras. I de etiska nämnderna är djurskyddsorganisationerna representerade. Man ser efter om det finns några andra alternativ, och man frågar sig om annan forskning kan tas i anspråk. Skulle man då upptäcka att det är någonting som inte är riktigt, kan man gå vidare till centrala försöksdjursnämnden och där göra påpekanden, så att nämnden kan stoppa försöken eller anvisa andra alternativ. Man gör inte – och det vill jag också säga till Annika Åhnberg – de här försöken slentrianmässigt. Varje försök skall prövas. Man skall se efter om det finns andra alternativ och om liknande forskning pågår på andra

håll. Det är just beträffande forskningen som man måste gå vidare för att få fram den vetenskapliga relevansen. Det gäller inte utredningar.

Det är helt klart, Annika Åhnberg, att vi inte kan konstatera att djurförsöken har gett så mycket att vi utan vidare kan säga att det inte blir några biverkningar med läkemedel som används på människor. Vi kan aldrig avgöra detta, eftersom det är skillnader mellan individerna, vilket jag också försökte säga i mitt förra anförande. Det finns också åkommor där man inte kan gå in och klara ut saker och ting genom cellforskning, dvs. att försöken görs på cellerna efter det att djuren har avlivats. Det räcker inte. Ibland måste man ha levande material vid försöken. Men jag är medveten om att de proven inte är till fyllest. Ibland kan de vara det, nämligen om det gäller det grövre cellsystemet där man kan upptäcka olika reaktioner. Men beträffande det förfinade systemet har vi inte kommit tillräckligt långt. Jag hoppas att man kan komma så långt, men det kan inte ske genom utredningar utan genom vidare forskning.

Anf. 99 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Herr talman! Håkan Strömberg vidhåller att det inte har hänt någonting sedan vi debatterade frågan senast. Jag håller helt med honom, men att det inte har hänt någonting är anledningen till att vi har varit tvungna att skriva nya motioner. Hade det hänt någonting som enligt vår åsikt är positivt, hade vi inte behövt väcka de här motionerna.

Håkan Strömberg sade att jag underkänner djurskyddsorganisationerna, men det är ju tvärtom så att jag vill stödja dem. Djurskyddsorganisationerna utgör ju en minoritet och har oftast inte möjlighet att påverka så starkt som Håkan Strömberg tror. Därför har det framförts många klagomål, bl.a. från djurskyddsnämnder och andra djurskyddsorganisationer. Därför är också en utvärdering angelägen, som ju inte står i något motsatsförhållande till det som Håkan Strömberg önskar, dvs. att det skall forskas vidare. Det behövs en utvärdering av de nuvarande försöken för att vi över huvud taget skall veta hur man bör gå vidare, vilka metoder som är de effektivaste och i vilka fall man behöver fortsätta med djurförsöken. Jag är ju för min del av den uppfattningen att många djurförsök kan tas bort och ersättas med alternativa metoder. Vi tycker att det är viktigt att stimulera, så att det kommer nya metoder. Jag håller fast vid att det måste ha funnits en anledning till att man inte ville att djurskyddet skulle fungera enligt djurskyddslagen utan lade det hela utanför och gjorde ändringar.

Anf. 100 ANNIKA ÅHNBERG (v):

Herr talman! Det måste vara så, att vi uttrycker oss mycket otydligt, eftersom jag hela tiden får känslan av att Håkan Strömberg missförstår vad som står i reservationerna och det som vi talar om. En sådan här utredning skulle alltså inte svara på frågan om vi i princip måste ha djurförsök eller ej. Vi är överens om att vi i vårt samhälle inte klarar oss utan djurförsök. En sådan här utredning skulle handla om att få bort allt det som vi kan vara överens om är onödig djurförsökshantering i dag. Det skrivs i reservationen t.ex. om hur virussjukdomar hos djuren påverkar resultaten.

Det finns en lång rad andra saker som gör att man måste fundera över om

alla de tusentals djurförsök som vi varje år gör verkligen är nödvändiga eller om vi inte kan minska hanteringen. När Håkan Strömberg går upp och svarar på frågorna får jag en känsla av att han menar att vi gjort allt och att allt är bra när det gäller djurförsökshanteringen i Sverige. Men jag delar inte den uppfattningen. Jag menar att om vi verkligen är överens om att minimera användningen av försöksdjur, som Håkan Strömberg sade, finns det mycket mer som borde göras och göras med större kraft. I alla reservationer finns det exempel på saker som borde göras.

Anf. 101 HÅKAN STRÖMBERG (s):

Herr talman! Nej, jag hoppas att vi skall kunna göra mycket mera, men jag vill ändå försvara den organisation som vi har, de etiska nämnderna. Där ingår det personer från djurskyddsorganisationerna som har att från olika utgångspunkter pröva på vilket sätt försöken skall tillåtas. Är det från forskningssynpunkt viktigt att djurförsök görs, kan man använda andra metoder, finns det liknande resultat att tillgå på annat håll, är frågor som man ställer sig. Man hjälper inte organisationerna när man i detalj vill reglera vad de skall syssla med. Man skall ge dem ett förtroende och också ett ansvar, så att vi kan minimera antalet djurförsök, och det ingår också i de etiska nämndernas prövning att undersöka om det rör sig om rätt antal djur för försöken eller om försöken kan göras med ett mindre antal. Att avgöra sådant ingår alltså i deras arbetsuppgifter. Jag menar att vi skall låta de ideellt arbetande organisationerna, som verkligen känner för användning av djuren på rätt sätt, så att försöken inte sker i plågsamma former, arbeta med det här. Organisationerna arbetar mycket seriöst tillsammans med forskarna och strävar efter att på alla sätt minimera antalet försök. Låt dessa organisationer arbeta med det här och låt oss stödja dem. Låt oss också stödja de alternativ som finns och satsa på den forskning som kan vara nödvändig för att hitta alternativ. Vi har inte några i dag och därför måste vi avfärda motionerna om utredningar liksom också motionerna om att vi skall sätta en övre gräns för djurförsöken. Vidare kan vi avfärda de reservationer där man talar för satsning på alternativ, eftersom sådana satsningar görs.

Anf. 102 MARIANNE SAMUELSSON (mp):

Herr talman! Håkan Strömberg säger att djurskyddsorganisationerna har en mycket viktig roll i den etiska nämnden, och det låter på honom som om antalet djurförsök skulle ha minskat mycket kraftigt. För min del har jag inget belägg för den uppfattningen. Enligt vad jag har hört är det endast i ett fåtal fall som ansökan om djurförsök inte har blivit beviljad, trots att det har funnits reservationer från enstaka medlemmar av den etiska nämnden. Det skulle vara intressant att höra om Håkan Strömberg har en helt annan uppfattning om att den etiska nämnden och djurförsöksorganisationerna som ingår där har haft så stor inverkan och möjligheter att påverka så mycket som det låter här.

Anf. 103 ANNIKA ÅHNBERG (v):

Herr talman! Det gläder mig att höra att Håkan Strömberg har så höga tankar om de ideella organisationer som verkar för djurskydd i samband

med djurförsök. Jag skulle vilja rekommendera honom att sätta sig litet grand in i hur och på vilka villkor organisationerna har att verka i dessa etiska nämnder. Såvitt jag kan förstå måste denna lovsång från herr Strömberg utmynna i att han återkommer till riksdagen med ett förslag om hur man ytterligare skall stärka dessa utmärkta organisationers möjligheter att verka för sin sak.

Överläggningen var härmed avslutad.

Beslut

Mom. 1 (utvärdering av djurförsök m.m.)
Utskottets hemställan bifölls med 262 röster mot 35 för reservation 1 av Annika Åhnberg och Marianne Samuelsson.

Mom. 2–8
Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 9 (ändring i 2 § djurskyddslagen /1988:534/)
Utskottets hemställan bifölls med 228 röster mot 66 för reservation 8 av Karl Erik Olsson m.fl.

14 § Statsbudgeten för budgetåret 1990/91 (miljödepartementet)

Föredrogs
jordbruksutskottets betänkande
1990/91:JoU23 Statsbudgeten för budgetåret 1990/91 (miljödepartementet) (prop. 1990/91:100 delvis).

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.

Beslut
Utskottets hemställan bifölls.

Beslut om uppskjuten votering av kvällsärenden

På förslag av andre vice talmannen medgav kammaren att de ärenden som hann debatteras färdigt under återstoden av dagens sammanträde skulle företas till avgörande i ett sammanhang vid morgondagens arbetsplenum.

Ajournering

Kammaren beslöt kl. 17.50 att ajournera förhandlingarna till kl. 19.00 för middagsuppehåll.

Förhandlingarna återupptogs kl. 19.00.

15 § Mineralförsörjning och minerallagstiftning

Föredrogs
näringsutskottets betänkande
1990/91:NU23 Mineralförsörjning och minerallagstiftning (prop. 1990/91:100 delvis).

Anf. 104 KARIN FALKMER (m):

Herr talman! I detta betänkande, som har beteckningen Mineralförsörjning och minerallagstiftning, belyses ett antal frågeställningar som är betydelsefulla för gruv- och mineralindustrins framtida utveckling i vårt land.

Tillståndet inom den svenska gruv- och mineralnäringen är i dag bekymmersamt. Med nuvarande brytningstakt är den kända malmbasen till stor del uttömd mot slutet av 1900-talet. Detta gäller i synnerhet sulfidmalmer som innehåller koppar, zink, bly och guld. Nya malmer måste helt enkelt hittas, om betydelsefulla delar av den svenska gruvnäringen skall finnas kvar.

Möjligheter till utveckling av en framgångsrik svensk gruvindustri finns, eftersom de malmgeologiska förutsättningarna i Sverige är mycket goda. Men för det krävs att de rätta förutsättningarna skapas.

Många gruvföretag befinner sig i dag i en direkt krissituation. Gruv- och mineralnäringen har drabbats av samma problem som övrig svensk industri drabbats av genom strukturfelen i vår ekonomi. Det gäller följderna av det rekordhöga skattetrycket, det rekordhöga kostnadsläget, den kvardröjande osäkerheten kring kärnkraft och energipriser, den bedrivna näringspolitiken och mycket annat som den tredje vägens politik fört med sig.

Trots kritik och varningar från opposition och ekonomer har högskattepolitiken fortsatt, och svensk industri har försatts i ett allt ofördelaktigare konkurrensläge. Just nu ser vi resultatet av denna hemmagjorda kris i en växande och alltmer omfattande arbetslöshet. Den misslyckade socialdemokratiska politiken drabbar nu även gruvnäringen med stor kraft. Varslen inom gruvindustrin står för dörren.

I denna situation är det viktigare än någonsin, dels att rätta till strukturfelen i den ekonomiska politiken och förbättra de industriellt ekonomiska förutsättningarna, dels att genomföra förändringar inom gruv- och mineralpolitiken som stimulerar prospektörer och företag till nya engagemang.

Ges bara de rätta förutsättningarna finns det utrymme för viss optimism, eftersom de geologiska förutsättningarna att finna brytvärda malm- och mineralfyndigheter är goda. Vårt land har en intressant geologi, men det räcker förvisso inte som motiv för prospekterings- och industrisatsningar.

Det måste skapas incitament för svenska och utländska entreprenörer och prospektörer att investera och satsa i Sverige. Sammanfattningsvis är det åtgärder för att åstadkomma detta som flera reservationer från moderata samlingspartiet och folkpartiet i dagens betänkande handlar om.

Dessutom tar vi upp en del viktiga frågor på geologins område som är betydelsefulla för att arbetet med att förbättra miljön och förebygga miljöskador skall kunna bedrivas framgångsrikt.

Herr talman! Sverige har bra malmgeologiska förutsättningar. I vår omvärld är man förvånad över att det prospekteras så litet i Sverige trots de goda malmgeologiska möjligheterna.

Avgörande för att stimulera till prospektering är att den geologiska basinformation som företagen behöver för att kunna fatta väl underbyggda beslut beträffande prospekteringsinsatser finns. De mest framgångsrika gruvföretagen i världen säger alla att de inte går in i ett nytt område om det inte finns ett fullständigt geologiskt underlag.

Sverige har vid en internationell jämförelse mycket låg täckning med modern geologisk information. Sverige bedriver en vid internationell jämförelse liten geologisk undersökningsverksamhet.

Samtidigt vet vi att utländska prospekteringsföretag investerar i Sverige endast om underlag i form av geologisk information och kartor finns tillgängligt.

SGUs verksamhet spelar i detta sammanhang en avgörande roll, och det är viktigt att de mål för karteringsarbetet som nu fastställs får realistiska möjligheter att uppfyllas. Trots regeringens vackra ord om vikten av geologisk information kan vi i dag konstatera att SGU informerat de anställda om att ett stort antal måste sägas upp på grund av resursbrist. Verkligheten stämmer inte med den bild som regeringen gett avseende ökade resurser till SGU totalt sett.

SGUs personal känner sig lurad. Det gäller SGU i allmänhet, men särskilt den del av SGU som riksdagen gång på gång markerat sitt intresse för, nämligen den maringeologiska verksamheten.

Vad riksdagen beslutat är alldeles klart; kartläggningen skulle bli tre gånger snabbare. Vad det skulle kosta har tydligt framgått av det material som regeringen beställt av SGU och som sedan uttryckligen legat till grund för riksdagens beslut.

Nu får maringeologin enligt regeringens förslag ett belopp som motsvarar bara en del av de kostnader riksdagen tidigare accepterat. Industriministern har uppenbarligen glömt bort en rad kostnader som är en realitet för maringeologin.

Regeringen hoppas tydligen att SGU skall kunna trolla med knäna. Vi tycker att det är orealistiskt. Vi vill öka anslaget till maringeologin, eftersom riksdagens beslut om en snabbare maringeologisk kartering inte kan genomföras med de medel regeringen anslår. Regeringen säger sig stå bakom målet för karteringen men medverkar inte till möjligheten att nå målet.

Det finns goda skäl för en förstärkning av resurserna till SGUs karteringsarbete. Som en åtgärd bör SGU få ökade möjligheter att ta betalt efter marknadsmässiga principer även för sådan geoinformation som anslagsfinansierats av staten. Marknadspriser bör kunna tas ut utan att eventuella överskott behöver inlevereras till staten.

Vi föreslår också att SGUs funktion som geologiskt informationscenter stärks genom att geoinformation som i dag finns vid NSG, SGAB och andra intressenter samlas i en geologisk informationsbank vid SGU. All geoinfor-

mation som tagits fram med anslagsmedel skall tillföras den banken. För geoinformation som framställts med uppdragsmedel råder upphovs- och äganderätt. Det bör dock undersökas i vad mån uppdragsgivaren är villig att tillföra SGU även denna information.

För prospektörer och andra intressenter innebär en förstärkt funktion som geologiskt informationscenter vid SGU en resurshöjning. Dessutom kan onödigt dubbelarbete förhindras, och karteringsarbet kan effektiviseras.

Herr talman! Tillgång till geologisk information är således avgörande för att få till stånd nya prospekteringsinsatser. Behovet av geologisk information som underlag för beslut ökar starkt även på miljö- och naturresursområdena och för samhällsplanering.

Det samnordiska projektet Mittnorden syftar till att ta fram ett modernt geovetenskapligt basmaterial som dels kan ge bättre underlag för prospektering, dels ge en samlad geologisk, geofysisk och geokemisk baskunskap och dokumentation, som är oumbärlig för miljövårdsarbetet.

Mittnordenprojektet omfattar drygt en fjärdedel av Sveriges yta och sträcker sig från Jokkmokk i norr till strax nedanför Östersund i söder. Inom området finns några av Skandinaviens mest betydelsefulla malmprovinser. Möjligheterna att finna nya malmförekomster anses mycket goda inom Mittnordenområdet.

Mittnordenprojektet riskerar nu på grund av regeringens ointresse att inte kunna genomföras. Västerbotten, Norrbotten, Jämtland och Västernorrlands län går i så fall miste om ett projekt av stor regional betydelse.

Projektet måste, anser vi, ges förutsättningar att genomföras. Mittnorden syftar bl.a. till att på ett stort och malmgeologiskt instressant område ta fram den geoinformation som prospekteringsbetänkandet anger som angelägen för prospektering.

Vi föreslår att statens medverkan i Mittnorden finansieras med NSGs prospekteringsanslag. Mot bakgrund av den omfattande kritik som bl.a. riksdagens revisorer riktat mot NSGs prospekteringsverksamhet och mot bakgrund av att omfattningen och inriktningen av den framtida prospekteringsverksamheten ligger i stöpsleven bör NSG inte utöka sin verksamhet.

I råvarukommitténs betänkande Prospekteringspolitiken aktualiseras i två reservationer en lösning för att åstadkomma en mer effektiv och marknadsekonomisk inriktning av prospekteringsverksamheten. Vi föreslår i likhet med reservanterna i råvarukommittén att NSG och SGAB sammanförs till ett prospekteringsbolag, SPAB, som skall ha en marknadsmässig inriktning.

Herr talman! När vi för drygt tre månader sedan debatterade mineralfrågor här i kammaren gällde det bl.a. införandet av den nya minerallagen. Med den lagen ordineras entreprenörer och prospektörer en dos illasmakande men lugnande medicin som får direkt passiviserande verkan.

I den situation som svensk gruv- och mineralnäring nu befinner sig i är införandet av den nya lagstiftningen direkt skadligt.

Bakom denna nya lag ligger ett planhushållningstänkande av öststatsmodell. I sann socialistisk anda vill man öka samhällets inflytande över gruvverksamheten i vårt land och det allmänna, dvs. staten, skall vid behov kunna styra mineralutvinningen.

I nuvarande gruvlag finns en trygghet i inmutningssystemet som garante-

rar att den som finner brytvärd malm också får bryta den. Att ta bort den garantin försätter presumtiva prospektörer i en osäkerhetssituation om huruvida den som upptäcker en fyndighet får rätt att bearbeta den eller ej. Försämrade spelregler och oklarheter om bearbetnings- och utvinningsrätten kommer att verka avskräckande på nysatsningar inom prospekteringsområdet. Detta gagnar ingen, och särskilt inte dem som arbetar inom gruvnäringen.

Om man vill få till stånd ökad verksamhet på gruv- och mineralindustrins område är det en helt annan strategi som behövs. För de stora gruvföretagen spelar förändringarna i den nya minerallagen liten roll. De är så etablerade på området att de kan känna sig säkra. Det är inte Boliden som riskerar att bli utsatt för eventuellt godtycke. I stället är det de nya aktörerna som kommer att skrämmas bort. Med den nya minerallagen riskerar vi att få en stagnering i stället för en nysatsning och utveckling.

För att få fler svenska och utländska aktörer behövs inte ökad statlig styrning utan lagar och regler som ökar intresset för prospektering och gruvdrift. Genom lagstiftningen bör förutsättningarna för prospekteringsverksamhet förbättras, inte motverkas. Den nya minerallagen, som avses träda i kraft den 1 juli 1992, bör därför med det snaraste upphävas.

En annan företeelse som motverkar prospekteringsinitiativ är systemet med kronoandelar. Att staten har rätt att utan ekonomiska åtaganden bli hälftenägare i ett gruvprojekt är en regel som naturligtvis verkar avkylande på investeringslusten. Inte minst måste ju en utländsk prospektör tänka sig för mer än en gång när han inser vilka rättigheter den svenska staten skaffat sig. Att avskaffa kronoandelssystemet skulle ge positiva signaler till marknaden att prospekterings- och gruvsatsningar i Sverige kan löna sig bättre i fortsättningen.

För att öka prospekteringen är det också viktigt att markägaren får en motivation att söka efter fyndigheter på de egna ägorna. För att öka intresset att få i gång gruvbrytning på de egna markerna bör markägaren ges rätt till en viss del av avkastningen från gruvdriften. Förslag om hur ersättning i form av jordägaravgäld på lämpligaste sätt kan införas bör utarbetas och föreläggas riksdagen.

Herr talman! Till sist: När det gäller skyddet för nationalparker, naturvårdsområden och obrutna fjällområden anser moderata samlingspartiet att prövningen gentemot naturresurslagen skall ske vid undersökningstillfället och att NRL beträffande nationalparker ändras så, att exploatering över huvud taget inte kan komma i fråga.

Jag står självfallet bakom alla moderata reservationer i betänkandet. För att spara kammarens tid nöjer jag mig med att yrka bifall till reservationerna 2, 8 och 13.

Jag vill göra kammarens ledamöter uppmärksamma på att reservation 2 innehåller två olika sakfrågor, nämligen Mittnordenprojektet och Maringeologi. Besluten i dessa frågor kommer att fattas var för sig, vilket innebär att ledamöterna i Mittnordenområdet i de fyra länen har möjlighet att stödja det viktiga Mittnordenprojektet.

Anf. 105 LARS DE GEER (fp):

Herr talman! Karin Falkmer har i sitt anförande i viss detalj redovisat motiven bakom vår gemensamma motion N239 och de reservationer som bygger på yrkandena i denna. Det vore att i onödan uppta kammarens tid om jag skulle repetera vad hon sagt – i synnerhet som riksdagen sent i höstas hade en debatt om precis samma ärende som det som i dag behandlas i NU23.

Min infallsvinkel blir i stället mera övergripande. Inom den svenska gruvindustrin finns det delar, som tidsmässigt är om inte oberoende så dock ganska ointresserade av att nya malmer upptäcks i dag. Dit hör LKAB med mycket stora obrutna reserver av järnmalm, och dit hör även Bolidens gruva i Aitik nära Gällivare som likaledes har stora reserver.

Precis motsatt förhållande gäller för sulfidmalmsgruvorna i Västerbotten och Dalarna. Flera gruvor har nyligen nedlagts för att malmen tagit slut, och de återstående obrutna malmreserverna räcker inte mer än 5–10 år framåt. Skall gruvverksamheten inte upphöra i dessa områden måste prospekteringen leda till positiva resultat, annars upphör gruvdriften helt.

Framgångsrik prospektering krävs vidare för att nya gruvor i nya landsdelar skall kunna öppnas – något som vi sett glädjande exempel på i Hanäs i Värmland, Lovisafyndigheten i Bergslagen och Enåsen i Gävleborg.

Vill vi i Sverige ha sulfidmalmsgruvorna – och den metallurgiska och bearbetningstekniska industri som bygger på dem – kvar, är framgångsrik prospektering ett absolut livsvillkor. En enda, men mycket viktig, begränsning önskar vi i folkpartiet lägga på denna prospekteringsverksamhet. Den får inte bedrivas i nationalparker, naturreservat, obrutna fjällområden eller i andra hänsynsområden. Dessa hänsyn har vi samlat i reservation nr 14.

Vi har nu i Sverige dels en gruvlag, dels en lag om vissa mineralfyndigheter. Bägge lagarna härstammar från år 1974, och har i våra grannländer Finland och Norge stått mönster för en i många stycken likartad lagstiftning.

Den fråga som ligger bakom många av yrkandena i motion N239 är denna: Varför stifta en ny lag i fråga om prospekteringen som i viktiga stycken försvårar, fördyrar och gör det mera riskfyllt att prospektera?

Herr talman! Ett i propositionen angett skäl härför är att staten måste skaffa sig mera kontroll över verksamheten: Anno 1991 är detta ett uselt skäl: Statlig kontroll och/eller ledning av prospekteringsverksamhet gör densamma sämre. Jämför resultatet av nämndens för statens gruvor prospektering i egen regi med vad andra prospektörer hittat. Verksamheten har gått mycket bättre i egen regi än i statlig, därom torde alla vara överens.

Ett annat skäl har varit att ett antal nya mineraler bör sorteras in i prospekteringslagarna, och att dessa måste anpassas till naturresurslagens bestämmelser. Det finns inget som helst hinder för att komplettera gruvlagen och minerallagen med moderna bestämmelser i dessa båda avseenden.

I dagens utskottsbetänkande förekommer ett intressant nytt argument för ny lagstiftning: "industrins behov av fasta spelregler" vilket står längst ned på s. 18. Industrin känner den nuvarande lagstiftningen sedan 17 år tillbaka, och kan med visst fog betrakta den nuvarande lagstiftningen som fasta spelregler. Men att ta bort nya lagar, som nu avses träda i kraft den 1 juli 1992,

kan ute i gruvhanteringen knappast anses vara att ställa till med någon påtaglig villervalla. Många vet i dag inte ens vad den nya lagen i detalj innehåller.

Det som avskräcker svenska och – i ännu högre grad – utländska prospekteringsföretag i den nya lagen är tidsbestämmelserna. Enligt den nya lagen, liksom för övrigt i den gamla, beviljas undersökningstillstånd för perioder om två, tre och fyra år i taget. I den gamla lagen var de första två perioderna nära nog självklara, medan för den tredje krävdes viss redovisning av aktuella planer.

I den nya lagen krävs sådan redovisning redan för period nr 2, och mycket noggrann sådan för nr 3. Än värre är de nya bestämmelserna efter en tioårsperiods utgång. Då får innehavaren av undersökningstillståndet inte ens söka nytt tillstånd under tre år, medan det är fritt fram för alla andra att söka och erhålla tillstånd under dessa tre år.

För lekmannen förefaller säkert de ovan relaterade tidsgränserna som synnerligen väl tilltagna. Så är inte alls fallet för gruvföretagen, vilket bäst belyses med ett konkret exempel från verkligheten.

I Rakkijaur finns en mycket stor mineralisering, som tyvärr ligger i en kemiskt mycket komplicerad bindning. Många miljoner har i dag lagts ned på att hitta en anrikningsteknik som skulle göra Rakkijaur brytvärd, eller på att utveckla en metallurgi som skulle kunna leda till samma resultat.

Så småningom kommer man nog att lyckas, men när vet ingen. Om den nya lagen hade gällt i gången tid skulle ingen lagt ned ett korvöre på dyra experiment med Rakkijaurs svårbehandlade mineral. Chansen att tiden skulle ta slut innan någon ny metod kommit fram skulle vara alltför stor.

Prisbildningen på metaller är tyvärr sådan att världsmarknadspriserna svänger våldsamt och oförutsägbart. I fallet Rakkijaur har brytning hindrats av tekniska skäl, men lika ofta kan brytning under mer eller mindre långa perioder hindras av att priserna på en viss metall är för låga för att medge brytning av viss fyndighet. Då kan flera år av ett undersökningstillstånd gå utan att något görs, men när priserna sedan svänger uppåt måste gruvföretaget veta att man har några år på sig för att över huvud taget satsa något alls.

En viktig anledning till att motionärerna i reservation 13 begär att den nya minerallagen inte skall träda i kraft den 1 juli 1992 är den avskräckande effekt som den kan förväntas få på utländska prospekterare, bl.a. från de nordiska länderna som i dag har ungefär samma lagar som vi i dag har i Sverige. Detta är också anledningen till att vi begär att kronoandelsinstitutet skall tas bort. Det är inte så stötande för oss svenskar som vet hur det handläggs, men det kan avskräcka utlänningar utan denna kunskap från att prospektera i Sverige.

Herr talman! För att spara kammarens tid vill jag med det anförda yrka bifall bara till reservationerna 8 och 14.

Anf. 106 PER-OLA ERIKSSON (c):

Herr talman! Jag skall begränsa mig till att säga några ord om reservation 12, som gäller nämnden för statens gruvegendom.

Merparten av NSGs verksamhet har beröring med de norra delarna av landet, där också huvudparten av svensk gruvnäring i dag finns. Vi vet också

att en stor del av arbetskraften i Norrlandslänen har sin utkomst av gruvnäringen.

Därför förefaller det mindre ändamålsenligt att den myndighet som svarar för statens prospektering är belägen i Stockholm. NSG är ju en mycket liten myndighet som utan större olägenhet, egentligen ingen olägenhet alls, skulle kunna utlokaliseras från Stockholm och placeras som vi har föreslagit i Malå. Flera skäl talar för det. Man kommer till ett område där gruvnäringen är betydelsefull. Dessutom är det nära till högskolan i Luleå liksom till universitetet i Umeå. Det finns också starka lokaliserings- och regionalpolitiska skäl för att lokalisera myndigheten till Malå. Det är en ort som under de senaste tio åren har fått vidkännas en minskad sysselsättning, bl.a. till följd av ett minskat antal statliga tjänster och nedlagd gruvverksamhet. Jag ber därför att få yrka bifall till reservation 12.

Reservation 18 handlar om jordägaravgäld. När vi för några månader sedan behandlade minerallagstiftningen, näringsutskottets betänkande 1990/91:NU7, anslöt sig centern, folkpartiet liberalerna och moderata samlingspartiet till linjen att ha jordägaravgälden kvar. Vi i centern står fortfarande fast vid den ståndpunkten. Tyvärr har det i betänkandet fallit bort att centern också ansluter sig till reservation 18. Jag avser inte att yrka bifall till reservationen, men vill få detta antecknat till protokollet. Ingen av de tidigare talarna har heller yrkat bifall till den.

Anf. 107 BENGT HURTIG (v):

Herr talman! Såväl anställda inom gruvnäringen som fackliga organisationer, kommuner och länspolitiker är i dag oroade över framtiden för svensk gruvnäring. Inom tio år kan all gruvbrytning, frånsett järnmalmsbrytning, ha upphört om inte brytvärda malmer tillkommer. För att vara en gammal gruvnation är vår import av metaller, industrimineraler och bergarter hög. Om gruvbrytningen, förutom järnmalmsbrytning, upphör kommer naturligtvis importbehovet att öka.

Till gruvverksamheten är kopplade en rad andra verksamheter förutom metalltillverkning och förädling. Den svenska gruvverksamheten har gett möjlighet att ta fram en konkurrenskraftig export av gruvmateriel och gruvteknik. Det geologiska kunnandet stimuleras givetvis också av gruvindustrins behov.

En avveckling av stora delar av gruvnäringen kan leda till att basen för utveckling av teknik och kunnande i vårt land blir för liten. Om utvinningen av metallförande malmer försvinner, minskar ju också skälen till att ha en del av metallindustrin kvar i vårt land. Vi menar att man måste se denna del av svensk industri som en del av ett nationellt produktionssystem med högteknologiska inslag. Detta produktionssystem hotar att på sikt utarmas, om inte prospekteringsverksamheten kommer i gång på allvar. Konsekvenserna blir *större* än att några enstaka gruvor läggs ned.

Enligt mineralråvarukommitténs betänkande SOU 1989:2 riskerar den nuvarande malmreserven av sulfidmalmer med innehåll av koppar, zink, bly och guld att bli uttömd under slutet av 1990-talet. Det privata intresset för prospektering är inte särskilt imponerande. Intressenterna gör givetvis sina bedömningar främst utifrån i framtiden förväntade metallpriser och satsar

då i första hand på säkrast möjliga kort där risken är så liten som möjligt att förlora pengar. Hur det går med helheten för branschen bekymrar dem inte så mycket.

Ungefär hälften av de totala prospekteringsinsatserna beräknas för kommande budgetår komma från den privata sidan. Med 57 milj.kr. från NSG kan den totala prospekteringsinsatsen nästa budgetår få resurser motsvarande ca 120 milj.kr. Det är alltså betydligt mindre än vad mineralråvarukommittén påpekade som nödvändigt.

Det skulle vara intressant att veta vad regeringen – liksom det statsbärande partiet – menar när den i propositionen säger att den statliga prospekteringsverksamheten måste bli föremål för ytterligare överväganden. Industriministern lovar att återkomma till regeringen med förslag i denna fråga. Det börjar bli hög tid att de som oroar sig för gruvnäringens framtid får klara besked när det gäller prospektering, så att de kan dra nödvändiga slutsatser om näringens fortlevnad. Ett besked om en successiv avveckling av den statliga delen av prospekteringen måste åtföljas av en konsekvensanalys för såväl branschen som de teknikområden som hänger ihop med gruvnäringen och för regionalpolitiken.

Områden där vi kan förvänta malmförekomster ligger till stor del i stödområdet eller i andra områden som präglas av stagnation. På kort sikt har troligen Norrbottens län de största möjligheterna till lönsamma nyfynd av malm. I Norrbottens län finns avsevärda arealer s.k. grönstenar som har goda möjligheter att föra koppar och guld. Guldbrytning pågår på elva ställen i norra Sverige varav tio ligger i de två nordligaste länen. Självfallet kan vi vänta oss en del privat prospektering i dessa områden, där även den kortsiktiga lönsamheten är god. För den mer långsiktiga och regionalpolitiskt viktiga prospekteringen behövs avsevärda statliga insatser. Denna inställning torde fortfarande ha ett brett stöd. På litet längre sikt borde en total malmprospektering inkl. djupprospektering genomföras för att ge en totalbild av var olika fyndigheter finns.

En viktig förutsättning för ett sådant projekt är att SGU har goda resurser och kan bedriva sin verksamhet. SGU har ju också stor betydelse för en rad andra verksamhetsområden i samhället som berör miljö, hälsa, fysisk planering och markanvändning. Vi är emellertid inte beredda att i dag föra över resurser från NSG till SGU, som några motionärer föreslår. Nedragningen av SGUs karteringstakt är oroande.

Det är inte bara metallförande malmer som vi behöver leta efter. En avsevärd del av våra industrimineraler och byggnadssten importeras. Visst kan vi t.ex. till norra Sverige importera italiensk marmor till en del av våra husbyggen. Men jag är övertygad om att vi skulle kunna finna vacker byggnadssten på betydligt närmare håll. Fin byggnads- och prydnadssten med nya typer av ytor och färger är också efterfrågade ute i Europa. Även ökad export kan faktiskt bli aktuell.

Med tanke på de problem som Arjeplogs kommun drabbas av när Laisvallsgruvan avvecklas, tycker jag det är rimligt att man särskilt uppmärksammar vikten av intensifierad prospektering i detta område. Man kan tolka utskottsskrivningen så att en del av de 100 milj.kr. som ställts till förfogande för Arjeplogs kommun skall kunna användas av länsstyrelsen även till stöd

för prospektering i området. Jag anser att det hade varit ett rakare besked att ge NSG mer pengar för att öka möjligheterna till framgångar i området. De 100 miljonerna, som tillskrivits Arjeplog, kommer säkert att behövas för andra ändamål.

Mineraljakten har under de senaste 20 åren visat sig vara en billig och ekonomiskt effektiv verksamhet. Värden för närmare 1,9 miljarder kronor har påvisats till en kostnad av 109 milj.kr. Dessutom har ett stort antal människor haft en meningsfull fritidssysselsättning och motionerat i skog och mark i samband med malmletning. Det vore verkligen sorgligt om denna folkrörelse som mineraljakten är skulle strypas på grund av att staten visade njuggghet med småpengar. Det tillkännagivandet till regeringen om vikten av stöd till mineraljakten är tillfredsställande. För vår del kommer vi att fortsätta att bevaka stödet till mineraljakten såväl på regional nivå som här i riksdagen.

Slutligen några ord om naturskyddet vid prospekteringen. Det är självfallet så att områden som skall ha ett långsiktigt naturskydd bör vara undantagna från utvinning av malmer. Därmed finns det heller ingen anledning att bedriva prospektering i sådana områden.

Vi är öppna för en skärpning av NRL så att prövningen kommer in på ett tidigare stadium än som nu avsetts. Men vi ser ingen anledning att nu begära upphävande av den nya minerallag som stiftas på denna grund. Däremot kan denna lag förbättras i vissa avseenden, vilket påpekas i reservation 14.

Vi står, herr talman, givetvis bakom våra reservationer, men jag nöjer mig med att yrka bifall till reservation 9, som berör behovet av ökad prospektering med inriktning mot stödområdet.

Anf. 108 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Jag börjar med att yrka bifall till reservation 19, men står naturligtvis bakom de övriga reservationer i betänkandet där mitt namn förekommer.

Eftersom minerallagstiftningen så nyligen har varit föremål för beslut i riksdagen har miljöpartiet inte väckt några nya motioner på detta område. Vi har dock anslutit oss till några motionskrav från andra partier som vi funnit vettiga.

Till att börja med vill vi liksom moderaterna och folkpartiet flytta 8 milj.kr. från anslaget till nämnden för statens gruvegendomar till Sveriges geologiska undersökning. Politik är som bekant att prioritera, och detta är ett uttryck för att vi vill prioritera SGUs verksamhet framför NSGs. Motiven för detta är, som Karin Falkmer redovisade, Mittnordenprojektet, syftar till en övergripande och god geologisk kartläggning i berörda områden som bas för kommande arbeten, och vidare att påskynda den maringeologiska kartläggningen, som riksdagen gav sitt stöd åt i fjol genom att ge regeringen i uppdrag att skaffa fram ytterligare pengar för det fartyg som utnyttjas.

Vi har dessutom anslutit oss till motionsyrkandet att NSG skall flytta till Malå. Det är enligt vår mening både en rationaliseringsåtgärd – NSG kommer närmare sitt huvudsakliga intresseområde – och en decentraliseringsåtgärd till stöd för glesbygden. Huruvida utskottsmajoriteten är ointresserad av rationalisering eller glesbygdssatsning vet jag inte, men det kunde vara

roligt att få höra. Majoriteten består i detta fall av socialdemokraterna, moderata samlingspartiet, folkpartiet liberalerna och vänsterpartiet.

Vi har med glädje anslutit oss till folkpartiet liberalernas förslag om att nationalparker och naturreservat skall vara helt fredade för både prospektering och utvinning av mineral. Det är en skam att inte denna motion fått anslutning från samtliga partier som säger sig värna om miljö och natur. Alla riksdagspartier påstår sig ju vara miljöpartier.

Det viktigaste för mig är emellertid att här försöka förklara miljöpartiets helhetssyn på utvinning av mineral. Denna vår syn borde vara lättbegriplig, men inget annat parti tycks ha förmått eller velat förstå den. Jag har tidigare redogjort för denna från talarstolen.

Vi utgår från ett enkelt vetenskapligt grundfaktum, nämligen att mineral på jorden ej nybildas, i varje fall om vi inte intresserar oss för tidsrymder långt utanför människans existens som biologisk varelse. Det rör sig om hundratals miljoner år framåt i tiden.

Karin Falkmer sade i sitt anförande att nya malmer måste finnas, men det är inte så. Naturen låter sig inte besvärjas. Det hjälper inte hur mycket Karin Falkmer än säger att nya malmer måste finnas. Det är inte alls säkert att sådana finns. Det är en ändlig resurs, och naturen låter sig som sagt var inte besvärjas. De bästa bitarna är redan tagna – de mest lättfunna och de som är lättast att bryta. Lars De Geer yttrade något liknande, nämligen att prospektering måste leda till framgång. Det kan man naturligtvis önska, men det är inte alls säkert att det blir så. Det beror nämligen på den geologiska tillgången.

Sedan några tusen år tillbaka har människan blivit alltmer beroende av mineraler, framför allt metallråvaror. Användningen av metaller har ökat våldsamt, och i takt med detta har mänskligheten lämnat efter sig allt fler tomma gruvhål. Man tvingas i dag allt längre ut till obebodda eller fjärran trakter på sin mineraljakt, samtidigt som man utnyttjar allt fattigare källor med allt större slagghögar per ton metall som följd. Visserligen har man genom tekniska förbättringar lyckats hålla energiförbrukningen per ton metall inom rimliga gränser, men den utvecklingen kan naturligtvis inte fortsätta hur länge som helst. När malmerna blir för fattiga, då kommer energiförbrukningen per ton metall att stiga.

Ju snabbare man bryter och ju större kvantiteter som framställs, desto större blir tillskottet till BNP. Ju större varuflödet blir från gruvan till skrothögen, desto snabbare blir den ekonomiska tillväxten. Så registrerar SCB saken, och politiker och ekonomer gläds över tillväxten.

Detta är typexempel på det slags ekonomiska tillväxt som vi miljöpartister menar för världen mot katastrof. I själva verket betyder det ju att vi alla blir fattigare. Hela världen blir fattigare för varje gruva som töms på mineral. Hela Sverige har blivit mycket fattigare sedan vi började bryta malm i Sala silvergruva och Falu koppargruva. Därtill kommer att mineralbrytning är en av mänsklighetens mest miljöförstörande processer.

För miljöpartiet, som prioriterar solidaritet med kommande generationer, är det helt klart att målet för mänskligheten och för Sverige måste vara att minska förbrukningen av metaller genom en medveten politik inriktad på hushållning, återanvändning och ökad livslängd. En sådan politik leder

också till minskad förbrukning av alla slags knappa resurser, bl.a. nyckelresursen energi.

Därtill kommer miljöaspekten. Mineralbrytning är en av våra mest miljöförstörande processer. Den är också ur arbetsmiljösynpunkt en av de allra sämsta verksamheterna, även om vi inte längre behöver förbehålla den för straffångar, som man gjorde i gamla tider, eller för krigsfångar.

Jag skulle önska att de som ständigt vill främja ekonomisk tillväxt på mineralområdet betänker detta. En lägre takt i dag gör att kommande generationer blir mindre fattiga.

Detta är grunden för vårt krav att markägaren skall ha vetorätt när det gäller mineralutvinning. Ingen skall behöva utsättas för att andra människor bryter sönder hans eller hennes skog eller åkrar. Utvinning kan inte komma till stånd förrän markägaren är villig därtill, och då skall han också kunna ställa de ekonomiska villkoren. Normalt kommer han då att samarbeta med en exploatör på villkor som bara angår dem.

Något som däremot inte bara angår dem, dvs. ägaren och exploatören, är effekten av verksamheten på miljö och omgivning i övrigt. Det skall man ta hänsyn till genom att prospektering och utvinning blir föremål för ett koncessionsförfarande på stränga villkor, där inte bara kommun och stat utan även närboende, miljöorganisationer och andra berörda skall kunna föra talan.

Därtill kommer den grundregel i vår skattepolitik som ni säkert känner till, nämligen att man genom skatt skall fördyra det som mänskligheten har ont om, dvs. mineraler, energi, ren luft, jord och rent vatten. Däremot vill vi sänka skatten på det som det finns väldigt gott om, nämligen mänsklig arbetskraft. Traditionell politik i industrivärlden har gått i precis motsatt riktning. Det är denna grundinställning som ligger bakom våra reservationer 17 och 19, som dock endast behandlar detaljfrågor i sammanhanget.

Då kanske någon frågar sig: Om miljöpartiet bara vill ställa upp hinder efter hinder för exploatering av mineraltillgångar, hur går det då för gruvindustrin? Svaret är att vi inte vill ställa upp hinder för deras egen skull. Det är bara motiverade hinder vi vill ha. Vi tror emellertid att det är sunt att bromsa utvecklingen, minska användningen av jungfrumetall och öka återvinningen.

När kravet på jobb i traditionell verksamhet kommer i konflikt med solidariteten med kommande generationer och med naturen måste å andra sidan hänsynen till jobben vika. Vi kan inte fortsätta att ansvarslöst förslösa landets tillgångar bara för att ge jobb. Människor måste acceptera att ställa om från miljöfientliga verksamheter till miljövänliga. Människor måste acceptera hushållning med knappa resurser, det är ekonomins första huvudsats. Naturligtvis skall stat och kommun göra vad de kan för att omställningen skall ske med all tänkbar social omsorg när det är nödvändigt att minska ner på verksamheten. Jag tror alltså att det är nödvändigt att minska ner på verksamheten inom vissa områden av gruvindustrin.

Anf. 109 KARIN FALKMER (m) replik:

Herr talman! Om vi nu skall ägna oss åt ordklyveri skall jag försöka förklara för Lars Norberg vad jag menar. Möjligheten att finna malm i Sverige är god. Geovetare såväl från vårt eget land som från andra länder anser att

de malmgeologiska förutsättningarna att finna malm i Sverige är goda. För att vi skall kunna få i gång mer gruvdrift i Sverige är det en nödvändighet att vi finner mer malm i nya malmförekomster.

Anf. 110 LARS DE GEER (fp) replik:

Herr talman! Lars Norberg angriper Karin Falkmers och min motion och säger, att om det inte finns någon malm ute i den svenska terrängen, så kan man heller inte finna någon. Han bortser då från att definitionen på malm är ett mineral som är ekonomiskt brytningsvärt. Det som i dag bara är en mineralisering kan i morgon, genom ny anrikningsteknik och nya metallurgiska processer, mycket väl bli brytningsvärd malm. Att det är så bevisas av att man i många gamla gruvorter i vårt land med framgång har kunnat använda gamla varphögar en gång till. Därigenom har man fått fram värdefull metall ur varphögar som förut ansågs värdelösa.

Anf. 111 LARS NORBERG (mp) replik:

Herr talman! Jag sade, Lars De Geer, faktiskt i mitt anförande att mänskligheten genom teknisk utveckling har blivit duktigare på att utvinna metall ur fattiga malmer. Men det finns naturligtvis en gräns för hur långt man kan gå på den punkten. Jag tror inte att det finns någon som helst oenighet mellan Lars De Geer och mig när det gäller denna tekniska fråga.

Jag tror däremot att det är ganska nyttigt att betänka, att ju snabbare vi bryter ut malm ur våra berg, desto fattigare blir vi. Det är den sanningen som jag med viss kraft vill slå fast. Föreställningen att vi blir rikare kommer sig av att vi inte i våra nationalräkenskaper räknar in den minuspost som det innebär att vi gör av med en icke förnybar naturresurs.

Det kan vara ett svar även till Karin Falkmer. Naturligtvis finns det mer mineral, det är jag medveten om. Men jag är också ganska medveten om att de bästa bitarna är tagna, att de lättast funna malmkropparna redan är utvunna. Jag vet också från internationell statistik, t.ex. US Bureau of Mines, att det är fullt klart att malmförekomsterna är begränsade. Med den höga utvinningstakt som världen ägnar sig åt i dag är det fråga om ett antal årtionden innan det kommer att bli mycket knappt med vissa metaller, såsom tenn och koppar.

Anf. 112 LARS DE GEER (fp) replik:

Herr talman! Lars Norberg och jag är i stort sett överens om anrikningsteknik och metallurgiska processer. Men han har ändå inte alldeles rätt. Under åren 1945–1970 fördes inom svensk järnhantering en intensiv diskussion, där man sade att det gäller att spara på de mellansvenska gruvorna så att vår järnhantering på längre sikt har några råvaror kvar. Man ville helt enkelt förbjuda export av mellansvensk järnmalm. Sedan visade det sig att den tekniska utvecklingen gjorde att dessa järnmalmer förlorade hela sitt brytningsvärde. Nu finns det 60 nedlagda gruvor i Mellansverige där malmen inte längre är malm, eftersom den inte går att utvinna ekonomiskt.

Ibland gäller det alltså att passa på medan malmen är malm, eftersom den kan förlora sitt ekonomiska brytningsvärde.

Anf. 113 LARS NORBERG (mp) replik:

Herr talman! Vi kan glädja oss åt att det i Bergslagen finns förekomster av mineraler som kanske i en framtid, när de lättbrutna kvantiteterna i Brasilien och Kiruna är slut, kan bli aktuella igen. Det är klart att den fysiska tillgången är begränsad. Det tror jag att Lars De Geer kan medge. När det gäller just järnmalm är tillgångarna i världen stora, men när det gäller de något ädlare metallerna är förekomsten betydligt mera begränsad. Kalkylerna visar att världens järnmalmstillgångar med nuvarande förbrukning räcker i flera hundra år framöver. Vi måste då komma ihåg att flera hundra år är en mycket kort tid från mänsklighetens synpunkt.

Anf. 114 MATS LINDBERG (s):

Herr talman! I näringsutskottets betänkande nr 23 Mineralförsörjning och minerallagstiftning behandlas regeringens proposition 1990/91:100 bil. 14 och dessutom ett antal motioner.

Jag vill först kommentera något av vad Karin Falkmer tog upp i sitt anförande. Karin Falkmer talade först om satsningar på prospektering. Sedan ville hon ge SGU mera pengar. Dessa pengar skall tas ifrån NSG. Detta går inte ihop, Karin Falkmer. Detta är, som hon säger, att trolla med knäna. Jag känner inte igen den bild som Karin Falkmer målar upp när det gäller svensk gruvnäring.

Det finns problem i svensk gruvnäring i dag, men vi bör komma ihåg att dessa problem inte är något som vare sig svensk gruvnäring eller den svenska regeringen kan göra något åt. Ingen av dessa parter kan nämligen styra de internationella priserna. Den öststatsmodell som Karin Falkmer vid ett antal tillfällen har tagit upp i denna talarstol känner nog ingen igen. De som är aktiva inom gruvnäringen känner inte igen den. Det är förmodligen något, Karin Falkmer, som inte finns. Jag vill också tala om för Karin Falkmer att gruvnäringens folk inte är vidskepliga.

Den svenska gruvnäringen befinner sig i dagsläget i en situation där stora rationaliseringar sker. Sysselsättningen minskar drastiskt. Det är därför viktigt att den svenska gruvnäringen gemensamt samlar sig för satsningar som kan ge de svenska gruvföretagen lönsamhetsnivåer som garanterar fortsatt utveckling och en tryggad sysselsättning.

Ett övergripande mål för näringspolitiken är att skapa förutsättningar för utveckling och förnyelse inom industrin. Som en del av näringspolitiken syftar mineralpolitiken till att ta till vara utvecklingsmöjligheterna inom den svenska mineralråvaruindustrin. För att skapa förutsättningar för en god försörjning av mineralråvaror och för att kunna utnyttja landets mineraltillgångar måste detta ske på ett effektivt sätt samtidigt som kraven på en god miljö tillgodoses. Mineralpolitiken samverkar också med regionalpolitiken, eftersom den är av stor betydelse för sysselsättningen i regioner där det inte finns andra alternativ.

Utskottsmajoriteten anser därför att propositionens skrivning om en koncentrering av prospekteringsverksamheten till områden med goda geologiska förutsättningar som ligger i eller intill regioner med en infrastruktur som kan tillgodose en gruvverksamhets behov är bra.

Herr talman! Jag skall kortfattat ta upp några av reservationerna på detta område.

I reservation nr 1 från moderaterna och folkpartiet angående riktlinjer för Sveriges geologiska undersökning och bergstaten anser man att SGU skall tillåtas att i större utsträckning ta betalt för sina tjänster. Utskottsmajoriteten anser att när det gäller basmaterial är det svårt att avgiftsfinansiera detta, medan däremot bearbetning av materialet i ökad omfattning bör kunna avgiftsbeläggas.

I reservation nr 2 från moderaterna och folkpartiet gällande undersökningsverksamheten vid Sveriges geologiska undersökning tas Mittnordenprojektet upp tillsammans med ökade resurser för maringeologisk verksamhet. Man föreslår en omfördelning från NSGs anslag till Mittnordenprojektet med 7 milj.kr. samt att SGU skall tillföras 1 milj.kr.

Utskottsmajoriteten anser, när det gäller Mittnorden, att det ställningstagande som riksdagen gjorde 1990 inte har förändrats. Då inga nya skäl har framkommit finner inte utskottet anledning att ändra sitt tidigare ställningstagande. I frågan om ökade resurser till maringeologisk kartering ansluter sig utskottet till regeringens uppfattning, att i den mån ökade resurser skulle erfordras bör dessa erhållas genom omfördelning inom myndigheten.

I ett antal reservationer tas frågan om prospektering upp. Utskottet anser att det nu inte finns anledning att göra stora förändringar, då regeringen avser att senare återkomma med förslag i frågan. När det däremot gäller mineraljakten utgår utskottet ifrån att regeringen prövar möjligheterna att bidra till finansieringen av Norrlands mineraljakt och Bergslagens mineraljakt med regionalpolitiska medel. Detta innebär också att de övriga finansiärerna tillskjuter medel av samma omfattning. Beslut om eventuella statliga medel för de kommande åren bör enligt utskottet fattas på regional nivå.

I reservation nr 12 tar centern och miljöpartiet upp frågan om omlokalisering av nämnden för statens gruvegendom. Man vill där att NSG flyttas till Malå. En motion med liknande innehåll kommer också från folkpartiet.

Utskottets majoritet vill dock påtala att frågan om NSG och prospekteringsverksamheten, som jag tidigare sade, bereds i regeringskansliet. Därför anser utskottet att regeringens kommande förslag inte bör föregripas.

Herr talman! Med hänvisning till det anförda vill jag yrka bifall till näringsutskottets hemställan i betänkande nr 23 på samtliga punkter samt avslag på reservationerna.

Anf. 115 KARIN FALKMER (m):

Herr talman! Jag skall ta upp frågorna i den ordning som Mats Lindberg gjorde i sitt anförande. Vi föreslår att medel omdisponeras från NSG. Det är en lysande metod för att få en bättre effektivitet på just prospekteringsverksamheten. Den förödande kritik som riksdagens revisorer har riktat mot NSGs prospektering grundar sig på det förhållandet att NSG vid sin prospektering inte har utgått från det grundläggande basmaterial som krävs för en effektiv och kvalitativ prospektering. NSG har i stället prospekterat där man hoppades kunna finna malm. Att resultaten har blivit så usla och så mycket pengar har gått upp i rök är inte att förundra sig över.

Mittnordenprojektet är däremot ett kvalitativt fint projekt som ger det

bakgrundsunderlag som näringen, prospektörer och entreprenörer behöver för att kunna prospektera.

Mats Lindberg sade att varken gruvnäringen eller regeringen kan göra något åt problemen inom gruvnäringen. Visst skulle regeringen för länge sedan ha kunnat göra åtskilligt för att förbättra gruvnäringens villkor och gruvindustrins villkor i Sverige. Det är samma åtgärder som skulle ha behövt vidtas för övrig svensk industri för att denna skulle få ett bättre konkurrensläge gentemot utlandet.

Högskattepolitiken och den tredje vägens politik har fört oss fram till en hemmagjord kris. Det är resultatet bl.a. härav som vi nu ser också i gruvnäringen.

För att skapa förutsättningar för prospektering, något som är viktigt – och Mats Lindberg håller säkert med mig om att detta är viktigt – behövs dels det basunderlag som vi har talat om, dels bättre incitament för prospektörer. Det gäller då t.ex. att det skall vara mindre av statlig styrning. Jag tänker på öststatsmodellen. Det som är betecknande för öststatsmodellen är ju just att det är staten som styr all verksamhet. Detta är också betecknande när det gäller anledningen till att den nya minerallagstiftningen kom till. Det är den punkten som jämförelsen gäller, och den håller. Det behövs ingen ökad statlig styrning vare sig av prospektering eller av gruvnäring.

Anf. 116 LARS DE GEER (fp):

Herr talman! Jag tackar Bengt Hurtig för den bild som han med inlevelse målade upp av vad som kommer att hända med vår ekonomi om gruvverksamheten, framför allt i fråga om sulfitmalmer, upphör. Sverige kan inte vare sig på kort eller på lång sikt leva enbart på elektronik, datateknik, läkemedel, genteknik och annan högteknologi.

Under den gångna högkonjunkturen har det faktiskt varit våra moderna basindustrier som har lett utvecklingen i landet.

Mats Lindberg säger att den nya lagen skapar bättre förutsättningar för prospektering. Men jag kan inte förstå att han kan säga det. Den nya lagen medför en mängd krångliga och för prospektören oförutsedda bestämmelser, som måste få vederbörande att tveka. Jag vågar påstå, och det är raka motsatsen till det som Mats Lindberg säger, att den nya lagen kommer att avskräcka människor från att prospektera. Den kommer alltså inte att medverka till att människor blir piggare på att göra det. Det var den första fråga där jag måste bemöta Mats Lindberg.

Den andra frågan gäller hans kritik av Karin Falkmer med anledning av att vi har föreslagit att 7 miljoner överförs från NSG till Mittnordenprojektet. Vi är nämligen övertygade om att det är ett riktigt förslag. NSG har, som Karin Falkmer nyss har påpekat, skändligen misslyckats med sitt prospekteringsarbete. Riksdagens revisorer har fastslagit detta. Och alla i hanteringen som har uttalat sig säger: Ja, NSG finns där, och man tar kol på en massa pengar. Men vad har man åstadkommit under de senaste 15 åren? Inte särskilt mycket, ja, nästan ingenting.

Att föra över pengar till Mittnordenprojektet tycker vi är väl motiverat.

Så till nästa punkt där jag är osams med Mats Lindberg. Mats Lindberg tror inte att det går för SGU att ta betalt för geologiska upplysningar. Men

det gör man i utlandet. Det förutsätter dock att det finns ett sådant centralt register som vi efterlyser i vår motion. Om det finns ett fint centralt register, går det att ta betalt för geologiska upplysningar.

Sedan till nästa punkt som gäller maringeologin. För en ganska ringa penning har ett nytt fartyg anskaffats. De pengar som vi nu vill flytta över från NSG till maringeologin är avsedda för att utnyttja fartygets kapacitet och för att få en någorlunda snabb produktion av maringeologiska kartor. Nu siktar man in sig på år 2050, och det är rätt långt bort i framtiden. Men det är det tempo som är möjligt när det gäller att genomföra detta, om nu SGU får pengar till fartygets skötsel.

Till sist: Mats Lindberg säger att det kommer en ny proposition om prospektering. Ja, jag vet det. Men medan gräset gror dör kon. Det är bråttom. Det handlar ju om att vår verksamhet med sulfitmalmsutvinning skall överleva.

Anf. 117 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Mats Lindberg anser tydligen att det skulle uppfattas som en förolämpning om riksdagen beslöt att NSG skulle flytta till Malå. Regeringen håller på med förberedelser för någonting. Men vad det kan vara vet vi ingenting om. Jag tycker dock att det vore värdefullt om riksdagen någon gång kunde fatta beslut, så att regeringen slapp bekymra sig. Det vore bra om vi fick ett snabbare beslut i stället för den långbänk som ärendet uppenbarligen skall dras i.

Det finns ett antal frågor som Mats Lindberg inte har berört. Såvitt jag förstår berörde han inte detta med förbud mot prospektering och brytning av mineraler i naturskyddsområden eller nationalparker. Det är för mig ett bra bevis på att socialdemokraterna icke är ett miljöparti.

Mats Lindberg berörde inte alls den fråga som större delen av mitt anförande handlade om, nämligen frågan om en långsiktig hushållning med råvaror. Här tror jag att det går i precis motsatt riktning. Vi skall inte ha så bråttom när det gäller att bryta ut våra mineralreserver, utan vi skall spara på dessa. Vidare skall vi minska användningen av jungfrumetall genom ett effektivare återanvändningssystem, genom att tillverka mer hållbara produkter osv. Mats Linberg hörde tydligen inte detta. I varje fall berörde han inte den saken. Återigen säger jag att det för mig är ett bevis på att socialdemokraterna icke är ett miljöparti. Den dagen vi får en klar utredning om en s.k. grön BNP, en grön beräkning av bruttonationalprodukten, där de stora minusposter som uppstår genom att man tömmer gruvor och gör slut på landets resurser kommer med i kalkylen blir det kanske lättare för Mats Lindberg att förstå vad saken gäller.

I och för sig menar jag, i motsats till vad föregående talare sade, att det är nödvändigt med styrning beträffande en långsiktig hushållning. Då räcker det inte med marknadsekonomin, utan då måste staten ingripa. Det gäller ju kommande generationer, dvs. en långsiktig politik.

Det är klart att det finns resurser i landet. Vi har ju massa, och vi har stål. En snabb utvinning av de knappa malmerna kan icke vara ett villkor för landets bestånd.

Anf. 118 MATS LINDBERG (s):

Herr talman! Vad Karin Falkmer och Lars De Geer säger är att det inte finns någon kompetens inom NSG. Men inte nog med det – de säger också att det inte finns någon kompetens i de svenska gruvföretagen.

Men det är nämligen inte så oerhört enkelt att prospektera i områden som ligger utanför de geologiskt viktiga områdena eller i närområden vad gäller fyndigheter. Vad Karin Falkmer säger får hon självfallet stå för.

När det gäller gruvindustrins utveckling kan det väl konstateras att situationen för svensk gruvnäring under de borgerliga åren inte var god. Jag tycker att Karin Falkmer har anledning att tänka litet grand på hur det var då och erinra sig vad moderaterna gjorde under den tiden för svensk gruvnäring. De gjorde ingenting, vill jag säga.

Vi har inte samma uppfattning, Lars De Geer , om lagstiftningen beträffande prospekteringen. Vi var inte överens förra gången detta var aktuellt, och vi kommer förmodligen inte att bli överens nu heller.

När det gäller SGUs material tycker jag att det finns all anledning, och detta har jag framhållit i mitt huvudanförande, att på de punkter där det går att avgiftsfinansiera verkligen göra detta. Men det är inte möjligt när det gäller alla material.

Anf. 119 KARIN FALKMER (m):

Herr talman! Vad NSG och svensk gruvnäring i stor utsträckning har saknat är det grundunderlag som den geologiska informationen ger. I det avseendet har man saknat kompetens vid bedömningen av prospekteringen. Vad som krävs är alltså den geologiska information som tas fram hos SGU.

Utländska prospektörer säger klart att de inte går in i ett område utan att ett grundunderlag står till förfogande.

Sedan skulle jag vilja säga någonting mer om maringeologin. Jag hann inte med det i min förra replik. För att det beslut som riksdagen har ställt sig bakom och som handlar om en snabbare maringeologisk kartering skall kunna genomföras krävs det självfallet att maringeologin får möjlighet att köra fartyget S/V Ocean Surveyor i tvåskift, dvs. under alla veckor. SGU har angett vad som då behövs. Regeringen säger sig vilja stödja tanken på en snabbare karteringstakt. Men samtidigt minskar man medlen till maringeologin med inte mindre än 30 %. Då bör väl även Mats Lindberg inse att detta inte är hållbart. För att i någon mån hålla ryggen fri säger man i betänkandet: I den mån ytterligare medel skulle erfordras bör dessa kunna erhållas genom omfördelning inom myndigheten.

Men även för myndigheten har det fastställts mål för karteringstakten. Myndigheten har i dag stora svårigheter att få sina resurser att räcka till och har därför förvarnat ett stort antal av de anställda om att de kommer att mista sina arbeten. Det kommer att vara stora svårigheter för myndigheten att uppnå de mål som vi gemensamt står bakom i detta betänkande. Skulle man då omdisponera medel till andra verksamheter, säger det sig självt att möjligheten att nå karteringsmålet på land inte heller kommer att uppfyllas. Är det klok politik, Mats Lindberg?

Anf. 120 LARS DE GEER (fp):

Herr talman! NSG, nämnden för statens gruvor, följer inte marknadsekonomin i sin egen prospektering. Därför går det så dåligt för den som det faktiskt gör. Med rätta har Karin Falkmer och jag kritiserat NSG för att den åstadkommer för litet resultat i sin prospektering. Däremot har ingen av oss påstått att svenska gruvföretag generellt skulle vara dåliga prospekterare, långt därifrån. Bl.a. när det gäller nya tekniska metoder är de mycket duktiga prospekterare.

Det är visserligen sant att LKAB inte bedriver någon prospektering, men det behövs inte eftersom det finns så gott om malm och eftersom man gör sådana saker som att upplåta Viscariagruvan till Outokumpu för att få in sakkunskap utifrån i sin hantering.

Mats Lindberg var ärlig på en punkt. Han sade att vi inte är överens om lagen nu. Det var vi inte för tre månader sedan heller. Det beror väl på att Mats Lindberg innerst inne är en avhängare av resterna av en kommandoekonomi, medan Karin Falkmer och jag kämpar för marknadsekonomi. Det är en fundamental skillnad, och den kan vi tydligen inte överbrygga.

Anf. 121 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Mats Lindberg har inte svarat på någon av mina frågor. Det förvånar mig inte, för jag är van vid att de blir obesvarade. Jag vet inte om jag ställde för svåra frågor eller vad det kan bero på.

Mats Lindberg sade att det inte var någon god situation under de borgerliga åren. Därmed antydde han förmodligen att det inte var någon snabb exploatering av mineraler som pågick då. Att så snabbt som möjligt förbruka ändliga resurser är enligt Mats Lindberg en god utveckling. För mig som vill ha långsiktiga mål och som vill ta hänsyn till kommande generationer gäller det att tänka på sikt. Då är det inte säkert att snabb förbrukning är en god utveckling.

Hur skall vi hushålla med knappa mineralresurser med hänsyn till kommande generationer? Mats Lindbergs oförmåga att svara tolkar jag som att socialdemokratin inte är ett miljövänligt parti eller som att Mats Lindberg inte är representativ för socialdemokratin.

Anf. 122 MATS LINDBERG (s):

Herr talman! På en punkt kan jag hålla med Karin Falkmer, nämligen att det är viktigt att det grundunderlag som SGU tar fram finns med i beräkningen och att det är av stor betydelse för svensk gruvnäring. När det gäller den båt som vi talar om här har SGU begärt 2,5 milj. kr. Karin Falkmer har föreslagit en miljon. Jag vidhåller att – det har vi genom en gjord utfrågning fått ett klart bevis för – det finns resurser inom SGU att göra denna omfördelning.

Till Lars De Geer vill jag säga att det är riktigt att prospekteringen är av stor betydelse och att de svenska företagen måste bli bättre på prospektering. De har också koncentrerat sig till de områden där man i dag bedriver verksamhet. Det är på samma sätt oerhört viktigt att även NSG tar det steget. Det är också vad propositionen syftar till.

Anf. 123 KARIN FALKMER (m):

Herr talman! Vid utfrågningarna i näringsutskottet var det bara en enda sak som blev fullständigt klar. Vi hade två utfrågningar: en med representanter för SGU och en med representanter för industridepartementet. Det står nu fullkomligt klart att de budskap som vi fick vid dessa två tillfällen inte gav någon klarhet på någon punkt. Uppgifterna skiljde sig totalt. Den summa som man utgått från när det gäller medel till maringeologi och som regeringen stödde sig på saknade vissa bitar som SGU hade angett och som regeringen således inte hade tagit med vid sina beräkningar. Därför behövs det mer medel till SGUs maringeologi, om man skall kunna göra det möjligt att kartera och använda det fina fartyget på ett effektivt sätt. Det vore för sorgligt om vi skulle hamna i den situationen att fartyget trots de resurser som nu finns skulle få ligga still varannan vecka på grund av att man inte har råd att hålla besättning veckorna runt.

Anf. 124 LARS DE GEER (fp):

Herr talman! Som tillägg till det Karin Falkmer sade vill jag påpeka att det miljökemiska analysprogrammet, som nu finns framtaget, inte var färdigt då man begärde 2,5 miljoner. Det finns större anledning att tilldela maringeologin mer pengar nu än det var förut.

Sedan vill jag försvara Mats Lindberg något gentemot Lars Norberg. Lars Norberg begär att riksdagen som någon sorts allvisdom skall säga att vissa mineraler inte skall få brytas därför att vi skall spara dem åt kommande generationer. Den sortens allvisdom tror jag inte riksdagen besitter och ingen annan heller. Är någon mineral brytvärd och kan brytas med miljöhänsyn, då tycker jag att vi skall bryta den i det här landet nu och inte vänta på att kommande generationer skall utnyttja den bättre.

Anf. 125 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Jag vill bara konstatera att Mats Lindberg inte har svarat på frågan om miljöhänsyn när det gäller nationalparker och andra naturreservat. När det gäller frågan om hänsyn till kommande generationer borde det i varje fall rent intellektuellt kunna uppfattas som att det skall vara en mycket viktig del i våra diskussioner och i vår planering. Därför borde det kunna innebära en viss begränsning av den iver med vilken man snabbt vill exploatera de mycket knappa naturtillgångarna.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 21 mars.)

16 § Vissa anslag inom industridepartementets område

Föredrogs
näringsutskottets betänkande
1990/91:NU24 Vissa anslag inom industridepartementets område (prop. 1990/91:100 delvis).

Anf. 126 NIC GRÖNVALL (m):

Herr talman! Det här betänkandet skulle normalt sett inte föranleda någon fördjupad politisk strid i onödan. För den skull avser jag att inte yrka bifall till någon reservation. Det innebär inte något ståndpunktstagande när det gäller reservationernas hållbarhet eller värde utan mera ett bidrag till rationalisering av riksdagens verksamhet.

Jag komn.er först att ägna min uppmärksamhet i detta lilla anförande åt reservation 3. Det gäller frågan om bokföring av extrakostnader för förmånliga krediter till u-länder. Vi har under många år från moderat håll hävdat att det här är en kostnad som är så starkt biståndsrelaterad att den bör redovisas under biståndsanslaget. Det finns egentligen inte mer att säga om det. Det är en fråga om hur man prioriterar anslagsredovisningen och medelsanvisningen. Vi har som sagt historiskt sett fört denna diskussion så noga, att jag här bara vill påpeka att moderata samlingspartiet står för den politik som vi alltid stått för i denna fråga.

Jag skall i stället uppehålla mig en liten stund vid den fråga som berörs i reservation 7 och som är av stort intresse. Reservation 7 handlar om en statlig satsning på verkstadsteknisk utveckling och är ett utomordentligt tydligt exempel på socialdemokratisk näringspolitik, nämligen tron att man genom statliga insatser skall kunna förbättra för näringslivet genom att tillhandahålla pengar och ge stöd. Den verkliga sanningen är självfallet att den formen av konstgjord andning eller subventionspolitik är skadlig för näringslivet. Den skapar en konstlad miljö, som alls inte stöder utvecklingen av den näringslivssektor som programmet syftar till att stödja, utan fastmer skadar den. Det är därför som reservation 7 med dess resonemang är en väldigt väsentlig reservation.

Den industrisektor som diskuteras i reservationen och som det verkstadstekniska programmet avser är en sektor som undergår stora prövningar, men dessa beror inte på de omständigheter som anges som grund för anvisning av medel under det verkstadstekniska programmet. Den verkstadstekniska industrin är en problemsektor, eftersom den omformar sig och sina prioriteringar. Politikerna kan då inte ingripa och ställa sig i vägen för en sund omstrukturering och säga: Här står vi med pengar, var så goda och ta av dem! Det bara förlänger och fördjupar problemen.

Jag vill gärna hänvisa till vad ordföranden i VT-delegationen, den verkstadstekniska delegationen, har uttalat när det gäller medlens anvisning. Han talar om produktutveckling, tillverkningsmetoder, informationsteknik, konstruktionskapacitet, materialkompetens och kvalitetssäkring. Detta är egenskaper hos en industri som denna själv måste utveckla. Det är en missriktad näringspolitik att söka stödja dessa drag hos en svensk industri.

Vi moderater betonar att underleverantörsindustrin – framför allt när det gäller bilindustrin i Sverige, men även andra industrigrenar – är i behov av en stödinsats som syftar till att samordna industrisektorns resurser, så att man kan åstadkomma systemsamordnade leveranser. Därför vill vi inte att det verkstadstekniska programmet skall förlängas, utan vi har föreslagit att det skall avvecklas. I stället bör man diskutera möjligheten av en mera systemsamordnande insats. Detta är det väsentliga innehållet i reservation 7,

som jag med det anförda överlåter till riksdagens bedömande utan att jag yrkar bifall till den.

Anf. 127 HADAR CARS (fp):

Herr talman! Jag beklagar att företrädare för moderata samlingspartiet inte försitter något tillfälle att försöka knapra på det svenska biståndsanslaget, och det är naturligtvis synd. Jag är övertygad om att biståndsanslaget verkligen fyller en viktig funktion.

Det finns emellertid hopp, eftersom jag även kan notera att Nic Grönvall och hans partikamrater i utskottet den här gången har följt folkpartiets linje när det gäller att säga nej till anslag till den verkstadstekniska sidan. Det var ju inte så länge sedan, närmare bestämt ett år sedan, som vi yrkade bifall tillsammans. Det är bra, men varför är det bra? Jo, i det här betänkandet finns två poster, en post som avser stöd till ny teknik och nytt material på den verkstadstekniska sidan och en post som avser stöd till industridesign. Den första posten tilldelas 50 milj. kr. och den senare 5,2 milj. kr. Det här verkar ju bra, och det låter som ett uttryck för en vilja hos statsmakterna, regering och riksdag, att satsa på olika delområden inom näringslivet. I grunden är det ändå en felaktig inriktning på politiken.

Det går inte att dölja misslyckandena i den politik som har förts under lång tid och de konsekvenser denna politik har fått för t.ex. underleverantörsindustrin. Det är inte tillräckligt att skyffla ut 50 milj. kr. för nytt material och ny teknik eller att satsa 5 milj. kr. för att underlätta framtagning av ny industridesign. I stället krävs någonting annat, nämligen en näringspolitik som inspirerar människor till att satsa, till att våga komma i gång med nyföretagande, till att skapa tilltro till det meningsfulla i att driva företag, till att utveckla ny teknik och till att pröva nya former för samarbete mellan företagen, även i det större europeiska perspektivet. På så sätt utvecklar man ett starkt svenskt näringsliv.

Den socialdemokratiska modellen är emellertid den motsatta. Den gör företagen missmodiga inför framtiden. Det är inte syftet, men så blir i alla fall konsekvensen av den politik som förs. Genom att strö ut småsmulor här och var av den här karaktären kan socialdemokraterna slå sig för bröstet och säga: Titta, vad mycket vi gör för att satsa på det ena eller det andra!

Det är därför konsekvent av oss, som anser det vara viktigt med en stark underleverantörsindustri och som tycker att det är värdefullt och nödvändigt med en välutvecklad industridesign, att säga nej till den här typen av anslag. I stället kräver vi en annan typ av näringspolitik som innebär en mer målmedveten satsning på en näringsvänlig politik.

Herr talman! Med det anförda har jag för folkpartiets del framfört några centrala synpunkter på det som behandlas i det här betänkandet.

Anf. 128 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Jag börjar med att yrka bifall till reservationerna 1, 4 och 8.

Det här betänkandet spretar. Det handlar om litet av varje.

Jag börjar med industridepartementet. Vi inom miljöpartiet finner det märkligt att man, samtidigt som man talar om med hur många procent underställda verk skall rationaliseras, finner det lämpligt att öka anslaget A 1

Vissa anslag inom industridepartementets område

till industridepartementet med över 11 % och anslaget A 3 om utredningsverksamheten med 34 %.

Alla vet att man inom miljöpartiet är kritisk mot traditionell ekonomisk tillväxt. Men låt oss ett ögonblick se hur lyckosam staten har varit när det gäller att stimulera den ekonomiska tillväxten. Under 1950- och 1960-talen låg tillväxten på drygt 3 % här i landet. Då hade vi varken industridepartement, styrelse för teknisk utveckling, industriverk eller energiverk.

Sedan vi välsignats med alla dessa institutioner har den ekonomiska tillväxten ungefär halverats och hållit sig i närheten av 1,5 %. Jag har ibland undrat om inte alla de skickliga medarbetarna i dessa verk, som kom till under slutet av 1960-talet fram till energiverkets tillkomst i slutet av 1970-talet, hade skapat mycket mer tillväxt, om de hade fått arbeta ute i näringslivet i stället för inom statsförvaltningen.

Nåväl, industridepartementet borde ha alla förutsättningar att minska sin personal. Antalet statliga verk minskas i rask takt och ersätts med aktiebolag. För ett år sedan hade departementet ett 20-tal aktiebolag som sorterade direkt under departementet. Genom tillkomsten av Fortia har antalet aktiebolag nästan halverats. Nu avser departementet att förvandla både vattenfall och domänverket till aktiebolag. Man avser att slå samman SIND, STU och energiverket till ett verk, och nyligen har FFV bolagiserats. En bolagisering medför naturligtvis mindre administration. Om inte detta inverkar på behovet av administration inom departementet, undrar jag vad man egentligen sysslar med.

När ett verk förvandlas till aktiebolag, är det inte längre departementet utan styrelsen och VD som leder verksamheten. Statens ansvar minskar kraftigt i förhållande till affärsverksformen.

Vi föreslår en minskning av anslaget till industridepartementet med totalt 5 milj. kr. eller 7,6 %, varav en stor del bör kunna tas från utredningsverksamheten, som rimligen bör minskas kraftigt när departementet avhänder sig många arbetsuppgifter till aktiebolagen och till EG. Jag ansluter mig till Hadar Cars kritik av moderata samlingspartiet för dess vilja att ständigt knapra på u-landsbiståndet.

Vi yrkar vidare avslag på förslaget om Sveriges deltagande i det europeiska rymdsamarbetet. Det innebär en besparing på över 400 milj. kr. Vi anser att det inte finns plats för sådana umbärliga utgifter, när man samtidigt tvingas att dra in på anslagen på den sociala sektorn, varom vi nås av dagliga rapporter – allt fler människor måste söka hjäl inom socialvården, skolbyggnader förfaller och kommunernas budgetar visar underskott på förfärande många håll.

Vi tror inte heller på att de s.k. Spin-off-effekterna från rymdsamarbetet alls ger vinster som svarar mot insatserna. Spåren från miljardsatsningen på Tele-X förskräcker. Vad fick svenska folket för den satsningen? Ett mediokert TV-program som man själv får betala via reklam.

Vi har däremot inte föreslagit nedskärningar på det inhemska rymdprogrammet. Vi menar att det är mer motiverat och ger Sverige möjlighet att upprätthålla en tillräcklig kontakt med rymdtekniken.

När vi väckte vår första budgetmotion i januari 1989 föreslog vi inrättandet av delegationen för ekologisk teknik. Sedan dess har vi regelbundet

kommit tillbaka med förslaget. Vår motivering var att ekologisk teknik inte utvecklas i tillräckligt snabb takt och att en sådan utveckling inte skulle kunna ske inom STUs ram. Inom varje organisation finns det en företagskultur. STUs företagskultur har utvecklats i samarbete med traditionell industri och teknisk forskning. Här gällde det att skapa en ny företagskultur, som utgick från att teknikutvecklingen skall vara samstämmig med ekologin som ett första krav.

Vi har i någon liten mån blivit bönhörda när riksdagen och regeringen i fjol skapade programrådet för ett avfallssnålt samhälle med anslag från såväl industri- som miljödepartementets petita. Då var anslagsramen 9 miljoner. I år är den inte mindre än 29 miljoner om regeringen får igenom sina förslag, vilket förefaller sannolikt. Vi föreslår en ytterligare ökning med 25 miljoner genom en motsvarande minskning av anslaget till STU, varvid ramen skulle bli 54 miljoner. Vi gläder oss åt att regeringen har börjat inse att teknikutvecklingen måste ske i en riktning som stämmer med vad naturen kräver, men det går alldeles för långsamt. Det är därför som vi föreslår mer pengar, och det är därför som vi föreslår namnet delegationen för ekologisk teknik, vilket bättre visar vad det enligt vår mening bör handla om.

På sikt bör naturligtvis all teknikutveckling utgå från kravet på samstämmighet med vad som krävs för att reparera och vidmakthålla uthålliga ekologiska system som garanterar och möjliggör mänsklighetens fortlevnad, eftersom det hela tiden är det som det handlar om – mänsklighetens fortlevnad och skyldighet för oss som lever nu att se till att livsmöjligheterna för natur och människor skall existera i framtiden.

Jag vill sedan säga några ord om stödet till verkstadsteknisk utveckling. Vi har i och för sig stött detta stöd. Men i fjol gjorde vi det med vissa villkor, vilka vi även i år anser bör gälla, nämligen att det skall användas till projekt som innebär någonting nytt och en vändpunkt och som syftar till ekologiskt sund teknik. Sådana projekt är inte alltid lönsamma på kort sikt. Och då kan det vara motiverat med statliga insatser. Detta sade vi i fjol, och detta är vår uppfattning även i år. Om det däremot gäller helt konventionell teknisk utveckling tror vi liksom reservanterna att det är osäkert om dessa pengar blir till någon större hjälp.

Anf. 129 ÅKE WICTORSSON (s):

Herr talman! Jag kan gärna ansluta mig till Nic Grönvalls programförklaring att vi skall försöka begränsa debatten här i kväll. Jag kan göra det eftersom vi ganska snart får anledning att ha en betydligt större debatt när det gäller näringspolitik.

När jag har sagt det kan jag inte underlåta att kommentera de båda värderade herrarna Grönvalls och Cars yttranden när det gäller i första hand det verkstadstekniska programmet. Det är egentligen ganska fantastiskt att de avfärdar alla tankar på ett samhälleligt engagemang. Det behövs inte. Man skall låta marknadskrafterna råda. Men varför tittar inte herrarna tillbaka något i historien? Hur är det med den svenska teleindustrin? Hur har den vuxit fram? Jo, genom ett omfattande samarbete mellan staten och det privata telefonbolaget. Hur har det gått med kärnkraften, herr Grönvall? På vilket sätt hade den vuxit fram om inte detta samarbete hade funnits mellan

stat och näringsliv? Så här kan vi gå fram på område efter område. Jag kan bara peka på det rymdsamarbete som både moderater och folkpartister yrkar mer pengar till. Vad är det annat än ett samarbete mellan stat och näringsliv för att utveckla ny teknik och nya områden?

Om man nu ser litet grand på våra konkurrenter åberopar vi ofta Japan och Japans näringspolitiska utveckling. Hur har den varit möjlig? Jo, just genom ett omfattande samarbete mellan staten och det enskilda näringslivet. Det är i själva verket på det sättet att om man skall få till stånd en utveckling i dagens samhälle finns det i betydande utsträckning behov av att samhället går in och hjälper fram teknisk utveckling och nya produkter.

Varför skall man då bedriva denna svartmålning, som man ägnar sig åt i förhållande till ett relativt begränsat program såsom det verkstadstekniska programmet, som handlar om något av det mest grundläggande i svensk industri, nämligen hur verkstadsindustrin skall finna nya produkter och nya möjligheter att överleva i en radikalt förändrad situation?

Inte så sällan talas det om bristen på riskkapital när det gäller att utveckla näringslivet. Och här är ju en möjlighet till riskkapital för näringslivsutveckling.

Hadar Cars är ganska magnifik. Följ mig mot framtiden genom att säga nej, säger i realiteten Hadar Cars. Säg nej till att försöka utveckla en ny industridesign. Säg nej till att försöka arbeta fram nya verksamheter i de verkstadstekniska programmen, då åstadkommer vi verkligen ett resultat.

Miljöpartiets reservation 1 handlar om att minska anslagen till förvaltningsverksamhet på industridepartementets område. Herr Norberg, detta anslag har radikalt minskats i takt med just de förändringar som miljöpartiet pekar på. I dag finns det en tjänsteman på departementet som handlägger frågorna om de statliga företagen, och jag tycker inte att det kan betraktas som en särskilt stor verksamhet på detta område.

Sedan, herr talman, skulle jag vilja gå över till ett område som herr Norberg berörde, men som i övrigt inte har tagits upp i debatten, och det gäller rymdverksamheten.

Utskottet anser att rymdverksamheten spelar en viktig industripolitisk roll. Den främjar högteknologisk forskning och utveckling och ger en kompetenshöjning av betydelse utanför den egentliga rymdverksamheten. Den ger även värdefulla erfarenheter av ett kvalificerat, systeminriktat europeiskt utvecklingsarbete. Det kan vidare konstateras att vårt lands deltagande i det europeiska rymdsamarbetet tillför vårt land värdefulla arbetsmöjligheter inte minst i Kiruna, en ort som långsiktigt byggs ut till att bli ett centrum för rymdverksamheten, vilket är av utomordentlig betydelse både när det gäller regionalpolitik och arbetsmarknadspolitik. Jag tror att i runda tal 300 personer i dag sysselsätts i rymdverksamheten. Det visar vilken betydelse den här aktiviteten har och inte minst det internationella samarbetet, eftersom det skapar förtroende för Sverige som rymdnation och för Esrange i Kiruna att delta i det praktiska arbetet på rymdområdet.

I reservation 5 föreslår moderater och folkpartister ett uttalande till regeringen att förutsättningarna för småsatellitprogrammet bör ses över i syfte att trygga de ambitioner som statsmakterna hade förra året vid antagandet

av programmet. Centerpartiet föreslår i reservation 6 att anslaget skall höjas med 10 milj. kr.

Utskottet har från delegationen för rymdforskning tagit reda på att det nya planerade vetenskapliga satellitprojektet ryms inom de ramar som regeringen har föreslagit. Utskottet är liksom reservanterna av den uppfattningen att verksamheten med småsatelliter är av stor vikt för den tekniska utvecklingen för små och medelstora företag. Frågan om ytterligare medel kommer att tas upp i höstens budgetarbete, varför någon ytterligare medelsanvisning för närvarande inte behövs.

Allra sist vill jag bara instämma i Hadar Cars karakteristik när det gällde moderata samlingspartiets försök att minska på anslaget till u-landsbistånd och föra över det till exportkreditgarantierna.

Herr talman! Jag vill med det anförda yrka bifall till utskottets hemställan och avslag på reservationerna.

Anf. 130 NIC GRÖNVALL (m):

Herr talman! Med anledning av Åke Wictorssons senaste inlägg och till skapandet av god ordning i samhällsdebatten i denna kammare i kväll vill jag gärna säga att jag inte har yrkat bifall till några reservationer än så länge, så det behöver följakligen inte heller yrkas några avslag på bifallsyrkanden.

Jag vill först uppehålla mig vid ett uttalande av Åke Wictorsson, nämligen det att Hadar Cars är magnifik. Det håller jag med om. Han är ståtligt magnifik när han kommer fram här i talarstolen med handen i byxfickan och säger: Ja, se moderater, de fingrar alltid på u-landsbidraget. Det är inte tal om det herr Cars, herr Wictorsson och herr Norberg. Det vi säger är att man skall bokföra saker och ting korrekt. Finner man på Exportkreditnämnden att u-länderna måste dra på den svenska kreditgivningen, skall det redovisas på rätt ställe.

En annan sak som är värd att säga, herrar magnifike Cars och vanlige Wictorsson, är att det vi talar om i biståndsfrågan egentligen bara är att vi skall ge så mycket bistånd som vi har sagt att vi skall göra, men vi måste för Guds skull ha mottagare som orkar ta emot biståndet. Vi har aldrig motsatt oss – och det är jag angelägen om att säga till herr Cars, så att vi inte åstadkommer en ovänskap i denna aftontimme – att de mål som den svenska politiken arbetar utifrån skall fullföljas.

Efter det vill jag gärna särskilt noga vända mig till herr Wictorsson. Hans anförande blev oerhört avslöjande. Det blev oerhört avslöjande i en mening som han använde. Jag hoppas att jag hann notera den noga. Han sade att samhället hjälper fram när han talade om det verkstadstekniska programmet. Det är en socialists syn på ett näringsliv som inte får leva på marknadens villkor. Samhället hjälper fram. Det är det sätt man använder för att skapa ett beroendeförhållande och ett icke livskraftigt näringsliv.

Frågan om det verkstadstekniska programmet föranleder faktiskt ännu en hälsning till den magnifike Cars. Anledningen till att vi nu har bytt ståndpunkt, som korrekt påpekats att vi har gjort, är att den socialdemokratiske ordföranden i delegationen nu har förklarat vad man ägnar sig åt. Det är just det som herr Wictorsson säger, man hjälper fram enskilda företag med

Vissa anslag inom industridepartementets område

bidrag. Det har vi aldrig velat stödja. När nu det har blivit uppenbarat vänder vi och följer folkpartiet med viss glädje.

Anf. 131 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Vad är det staten skall syssla med, frågade Åke Wictorsson i sitt anförande. Det tycker jag är en bra fråga. Jag är inte lika säker på att svaret var så bra. Jag framhöll i mitt tidigare anförande, för att spetsa till det en smula, att staten bör syssla med det som är olönsamt, dvs. det som på kort sikt är olönsamt, men som är livsnödvändigt på längre sikt. Till det hör just satsning på ekologisk teknik, förnybar energi, miljövänliga transportsystem och mycket i den stilen. Men då gäller det att staten väljer att rikta sina insatser mot områden som är ekologiskt sunda och nödvändiga. Man får inte bara pytsa ut pengar för att vad som helst skall utvecklas; huvudsaken är att det blir fart på hjulen. Fart på hjulen kan precis lika gärna ge farlig och skadlig tillväxt som nyttig tillväxt.

Det vi har föreslagit är att ökningen av anslaget till industridepartementet inte skall vara långt över 12–13 %, utan ökningen av anslaget skall inskränkas till några procent. Min fråga är vad man egentligen sysslar med på industridepartementet, om det är *en* person som sysslar med de statliga företagen. De propositioner vi får från industridepartementet handlar i mycket stor utsträckning just om de statliga företagen och de statliga verken. Frågans formulering blir ungefär densamma som den bekanta: Vad sysslar de med på banken efter kl. 3? Det är för mig en förborgad hemlighet som det kunde vara roligt om Åke Wictorsson kunde berätta något om. Faktum är att det som vi i miljöpartiet har uppfattat som industridepartementets huvudsakliga ansvarsområde faktiskt har minskat. Det har minskat på grund av en rätt medveten politik, nämligen att man skall överlämna mer åt den s.k. marknaden och mindre åt departementet att styra och ställa med. Jag är tacksam för ett svar.

Anf. 132 HADAR CARS (fp):

Herr talman! Jag noterar att Nic Grönvall och moderata samlingspartiet nu växlat in på rätt spår när det gäller programmet för den verkstadstekniska utvecklingen. Min förhoppning är att en likartad manöver senare, kanske redan i höst, kommer att gälla synen på u-landshjälpen. Detta är inte en u-landsdebatt, och jag skall inte förlänga diskussionen på den punkten.

Jag begärde egentligen ordet för att polemisera mot Åke Wictorsson. Men jag tycker att Nic Grönvall framförde alla relevanta argument så koncentrerat och skickligt att jag kan nöja mig med att instämma i det han sade.

Anf. 133 ÅKE WICTORSSON (s):

Herr talman! Samhället hjälper fram, säger Nic Grönvall, med visst daller på stämman. Det är ett uttryck för en socialistisk syn på näringslivet, som inte tillåts arbeta på marknadens villkor, och det kan herr Grönvall aldrig ställa upp på. Nej, jag är på det klara med det. Moderata samlingspartiet och högern har aldrig ställt upp på detta, utan det har hävdats av en ganska bred majoritet i Sveriges riksdag med socialdemokratin som bas och ett betydande bistånd från andra partier i kammaren.

Om det som jag pekade på – tele, vattenfall, energiproduktion, flygplansproduktionen vid Saab; vi kan fortsätta uppräkningen – är ett uttryck för ett socialistiskt handlingssätt är jag, herr Grönvall och herr Cars, stolt över att vara socialist. Jag är övertygad om att den här typen av samverkan mellan samhället i form av staten och näringslivet även i framtidens samhälle kommer att vara ett viktigt inslag i näringslivets utveckling, vilket inte innebär att man inkräktar på marknadens villkor. Skall ett litet land som Sverige kunna hävda sig i den framtida industriella utvecklingen, är jag ganska övertygad om att vi måste fortsätta med den här typen av utvecklingsprojekt. Det anknyter också till det verkstadstekniska programmet.

Jag är något överraskad över att Hadar Cars så intensivt ansluter sig till Nic Grönvalls synpunkter på det här området. Men det är i och för sig inget speciellt avvikande från det mönster som i övrigt präglat folkpartiets inställning i de grundläggande politiska värderingarna under de senaste månaderna.

Anf. 134 NIC GRÖNVALL (m):

Herr talman! Det var bra att Åke Wictorsson gjorde detta inlägg. Det gav mig tillfälle att ta tag i en tråd som jag inte nappade på i mitt nyligen hållna anförande. Det gäller den parallell som Åke Wictorsson redan i sitt första anförande drog till energiproduktionen såsom ett exempel på det viktiga och värdefulla i statens engagemang. Jag är angelägen att påpeka att kärnkraftstekniken har utvecklats över världen av enskilda företag och med enskilda företags resurser. Med stora uppoffringar har man lyckats att genomföra ett marknadsekonomiskt lanseringsprogram därför att den egna resursens ansatser gav en värdefull produkt till marknaden.

Det är egentligen fasaväckande att tänka sig ett samhällsmaskineri där industrins resurser – det är Åke Wictorssons värld jag talar om – är beroende av att den s.k. staten tillhandahåller de resurser som behövs för att utveckla samhällsnyttigheter som teleservice, energiproduktion, m.m. Det vore förödande om svenskt näringsliv hade att lita till Åke Wictorssons villkor. Vi står vid resultatet av den politiken 1991. Vi hoppas på en förändring i höst, Åke Wictorsson. Vi skall då se till att det svenska näringslivet lever på de villkor som marknaden erbjuder; den vitalitet och den framgångsdröm som marknaden ger i stället för det varma vaddbandage som statliga subventioner och stödformer ger.

Anf. 135 HADAR CARS (fp):

Herr talman! Det jag har försökt att säga är att man inte kan dölja misslyckanden inom den svenska industripolitiken genom att plocka in småanslag av den karaktär som vi har diskuterat i kväll. Jag vill däremot understryka att mycket av den utveckling som skett inom kommunikationsområdet, energiområdet, m.fl. områden har baserats på ett samarbete där staten har varit med och skapat resurser för utveckling. Inte minst gäller detta inom energisektorn och kanske i alldeles särskilt hög grad när det gäller kärnkraften. Jag är fullt på det klara med att detta inte nödvändigtvis är ett avslutat kapitel, utan att det kan finnas områden där ett samarbete mellan stat och näringsliv även framöver kommer att visa sig vara fruktbart för båda parter.

Vissa anslag inom industridepartementets område

Någon annan uppfattning har jag inte. Om någon har uppfattat mig annorlunda, har vederbörande uppfattat mig fel.

Anf. 136 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Jag har personligen i min industriella verksamhet varit nära förtrogen med statens insatser. De har ofta varit katastrofala, som just för kärnkraftsområdet. Jag vill nu inte ta upp en kärnkraftsdebatt här, men insatserna inom aktiebolaget Atom Energi var ju till mycket stor del ett misslyckande, som sedan den privata industrin lyckades omvandla till en industriell framgång. I just aktiebolaget Atom Energi skolade man upp en del människor och gav dem en grundkunskap, men det industriella konceptet var som sagt en katastrof. Jag var själv med när Marviken fick ställas om från kärnkraftsanläggning till oljeeldat kraftverk. Jag var ansvarig för igångkörningen av turbinen när vi månad efter månad väntade på ånga från reaktorn, ånga som aldrig kom och aldrig har kommit.

De stora framgångarna i samarbetet mellan stat och industri har huvudsakligen utgjorts av att staten har stått som beställare av viktiga utrustningar – det har gällt statens järnvägar, det har gällt Vattenfall, det har gällt försvarsmakten. Allt det som staten har beställt av industrin är förmodligen det bästa stöd som staten har givit industrin, genom att man därigenom har kunnat utveckla prototyper och få referensanläggningar för ny teknik. Det är precis den typen av utveckling som jag tror på även när det gäller det som i dag ligger oss varmt om hjärtat, nämligen ekologisk teknik. Det är den modellen som skall användas – staten skall se till att det kommer beställningar till industrin på sund ekologisk teknik, och inte vilken teknik som helst utan en teknik som vi kan stå till svars för inför kommande generationer.

Anf. 137 ÅKE WICTORSSON (s):

Herr talman! Det är just detta det handlar om: staten som beställare. Vad innebär det? Jo, det innebär ett icke obetydligt risktagande från statens sida, det innebär om man så vill att man avlastar marknaden det risktagandet och flyttar över det på samhället. I vissa lägen är det klart att ett sådant risktagande för med sig konsekvenser. Det såg vi i Marviken, och det har vi kanske upplevt på andra håll också. Men det är en förutsättning för en utveckling att vi verkligen vågar satsa också på projekt som kan misslyckas. Annars får vi inte den utveckling, den expansion av näringslivet, som vi vill ha. En av förklaringarna till att svenskt näringsliv är så framgångsrikt på världsmarknaden ligger obestridligen på det här området.

Sedan vill jag gärna ge Lars Norberg ett erkännande också när det gäller diskussionen om att man får satsa på det som kanske inte är lönsamt kortsiktigt men som långsiktigt har lönsamhet. Det är just det som ligger i systemet. Jag är av samma uppfattning som Lars Norberg, att utvecklingen mot ett avfallssnålt samhälle skall ha den här ekologiska inriktningen. Det har har vi också konstaterat i betänkandet.

Sedan vill jag också ge ett erkännande till Hadar Cars. Hans senaste inlägg hyfsade till den här debatten och återförde den till den jordnära verkligheten, när han gav ett erkännande åt den här utvecklingen. Men frågan är: På vilken nivå och vid vilken storlek förvandlas det här från en ful socialism till

en handlingskraftig näringspolitik? Är det antalet miljarder det handlar om? Det skulle möjligen kunna förklara motståndet mot det verkstadstekniska programmet; om det blir tillräckligt små belopp blir det ful socialism.

Men i övrigt upplever jag att Hadar Cars inlägg mycket framgångsrikt slog hål på Nic Grönvalls fasa. Jag hoppas att han skall vara litet mindre förskräckt för framtiden, även om det kommer att bli betydande inslag av en socialdemokratisk näringspolitik också i den.

I övrigt gratulerar jag bröderna till trätan även om de grundläggande frågor som gäller hur man skall utveckla näringspolitiken i framtiden. Det vittnar inte om att man har någon särskilt likartad bedömning på det här området. Därmed, herr talman, må den här debatten vara slut för mitt vidkommande.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 21 mars.)

17 § Vissa anslag inom utrikesdepartementets område

Föredrogs
näringsutskottets betänkande
1990/91:NU26 Vissa anslag inom utrikesdepartementets område (prop. 1990/91:100 delvis).

Anf. 138 ROLF L NILSON (v):

Herr talman! Jag skall följa Nic Grönvalls höga föredöme från behandlingen av förra ärendet och låta bli att yrka bifall till den reservation som jag har avgivit till det här betänkandet. Reservationen rör den del av betänkandet som har rubriken Exportfinansiering och anknyter till en del av den diskussion som fördes alldeles nyss.

I en motion som vänsterpartiet har väckt och som handlar om insatser för att främja demokratisering i u-länder finns exportkrediterna nämnda i ett yrkande. Exportkrediterna är ett handelspolitiskt instrument, avsett som stöd för svensk export och som stöd för svensk industri. Formellt sett är det inte fråga om en biståndsinsats, det är inte fråga om u-landshjälp. Men det är den formella sidan. Statlig handelspolitik, export med statliga garantier och i förlängningen ett statligt samhälleligt stöd, kan inte kopplas fritt från samhällets, Sveriges, u-landspolitik och biståndspolitik.

När vi i våras behandlade de nya reglerna för exportkreditgarantigivningen ville man i den proposition som då förelades riksdagen – riksdagen beslöt sedan i huvudsak i enlighet med den propositionen – renodla systemet, göra det kommersiellt, skala bort vad man ansåg vara ovidkommande hänsyn, hänsyn av social art, hänsyn av regionalpolitisk art.

Vi i vänsterpartiet, precis som miljöpartiet, var motståndare till den renodlingen av exportkreditgarantisystemet. Vi menade att det i det systemet fortsatt borde finnas plats för regionalpolitiska hänsyn, för sociala hänsyn och för hänsyn av den typen att vi från Sverige inte stöder export av produk-

ter eller tjänster som vi inte själva vill ha. Som ett exempel på detta kan man nämna kärnkraftsteknologi.

Vårt resonemang gick också ut på att svensk export inte borde stödjas, om det t.ex. var fråga om produktionsanläggningar – nyckelfärdiga fabriker, som det ofta är – där man kunde befara att verksamheten skulle bedrivas under sådana arbetsmiljöformer eller sådana sociala former att vi inte hade accepterat det i Sverige. Det är denna argumentationslinje som vi ansluter oss till i motionen och den reservation som finns till det här betänkandet.

Vi menar att när staten går in med stöd till exporten får sådan export inte gå stick i stäv med de mål vi ställer upp för biståndsgivning. Det finns en viktig beståndsdel i exportkreditgarantin som man kan betrakta som "u-landsbistånd". Det är alltså inte bara stöd till svenska företag, utan också stöd för utveckling i det land dit exporten går.

En av de faktorer som vi bör ta hänsyn till är att svenska staten inte skall stödja export till länder där exporten kan tänkas förhindra, bromsa eller direkt motverka en demokratisk process. Därför skriver vi i reservationen och i motionen att exportgarantikreditgivning skall ta hänsyn till de svenska biståndsmålen.

Med tanke på att kammaren är belastad med mycket arbete och att voteringar tar tid och gör arbetsbeslastningen ännu större genom att dra ut på tiden ännu mer, kommer jag, vilket jag sade inledningsvis, inte att yrka bifall till reservationen. Jag har bara velat markera att vi har den åsikt som finns uttryckt i reservationen. Tack!

Anf. 139 ÅKE WICTORSSON (s):

Herr talman! Utskottet vidhåller sin uppfattning från tidigare om att man inte skall blanda ihop exportkreditgaranti med biståndspolitik. I den mån det finns en biståndspolitisk inriktning av exporten skall den handläggas av andra organ än exportkreditnämnden. Vi är nämligen av den uppfattningen att det inte är lyckligt att man blandar ihop de olika uppgifterna. Vi tror att var och en som sätter sig in i frågan förstår att det är bättre att skilja på detta och hantera det på olika sätt.

Det är skälet, herr talman, till att vi yrkar bifall till utskottets utlåtanden.

Anf. 140 ROLF L NILSON (v) replik:

Herr talman! Jag tror inte att Åke Wictorsson menar att man helt och hållet skall skilja på exportkreditgivning och biståndspolitik. En redovisning av de exportkreditstöd som exportkreditnämnden har gett visar att det i huvudsak gäller vad vi betraktar som u-länder. Visserligen gäller det inte de allra fattigaste länderna, de betraktas knappast som kreditvärdiga.

Jag har inte talat för att man skulle sudda ut gränserna helt och hållet. Jag talar mera för att man skall acceptera det faktum att begreppen flyter samman. Det finns vad man populärt brukar kalla en gråzon där stödet till svenska företag i praktiken lika mycket är ett stöd till det land till vilket man exporterar.

Jag tycker att det är någonting som måste slå igenom i en eller annan form i behandlingen av kredit- eller garantigivningen.

Anf. 141 ÅKE WICTORSSON (s) replik:

Herr talman! Självklart tror jag att man kan lägga den här typen av aspekter också på exportkrediter. Jag tror dock att det vore olyckligt om man speciellt betonar att exportkreditnämnden skall pröva på vilket sätt krediten medverkar i demokratiseringsprocessen eller vilken betydelse den har för den sociala utvecklingen.

Jag tror inte att det är rätt instans för den typen av prövningar.

Anf. 142 LARS NORBERG (mp):

Herr talman! Vi i miljöpartiet har ingen reservation fogad till betänkandet. Vi kanske borde ha haft det, eller i varje fall ett par motioner med anknytning till de områden som betänkandet handlar om. Ett litet parti orkar dock inte alltid med att ta upp alla de frågor som man i och för sig har på känn borde tas upp.

Vi har i korthet tagit upp frågan om anslaget till GATT i den motion där vi markerade att anslaget borde minskas. Jag har inte följt upp motionen, eftersom det är uppenbart att man inte kan minska anslagen utan att utträda ur organisationen. Det finns alltså ganska klara regler för det och dithän vill inte miljöpartiet driva frågan. Vi ville kanske markera en viss skepsis och en viss reservation mot GATTs verksamhet.

GATT skall vara ett samarbetsorgan för internationell handel. Internationell handel hälsar vi med tillfredsställelse när den sker mellan likaberättigade och självständiga stater och enskilda människor. Grundvalen måste då vara att det, som sagt, sker mellan likaberättigade parter. Dessutom bör handeln bedrivas på sådant sätt att den inte skadar vår gemensamma jord. Sådana organisationer bör stödjas.

Tyvärr är kravet på likaberättigande inte alltid tillräckligt för att handeln verkligen skall ske på lika villkor. Vissa västerländska företag bedriver en verksamhet i handeln med u-länderna som allvarligt skadar dessa länders ekologiska system. Det pågår och man exploaterar också människor i u-länderna.

I fråga om GATTs strävan mot en global frihandel har dessa problem kommit att stå i konflikt med önskemålen om att ha en fri handel.

På vissa områden tror vi i miljöpartiet att det är omöjligt att ha en helt fri handel. Det finns ekologiska och mänskliga hänsyn, risker för social dumpning osv. som gör att man måste ha begränsningar. Jag tror att jordbruket är ett typiskt exempel där man nog aldrig kan uppnå en totalt fri handel därför att människor är så angelägna om att ha en närförsörjning när det gäller det allra livsnödvändigaste.

Så långt om GATT. Jag vill tillägga att det nu sägs av utskottsmajoriteten att man verkligen börjar att arbeta med de globala, regionala och lokala omsorgerna om miljön även i GATT och att man har sin uppmärksamhet riktad på frågan om social dumpning, behov av sociala klausuler osv. Om detta är korrekt, och det hoppas jag att jag får bekräftat av regeringspartiets företrädare, är det glädjande. Då ändras GATT i rätt riktning.

Vi borde också ha motionerat om EKN. EKN och dess verksamhet är en del av ett system som förekommer i industriländerna, ett system där man under visst hemlighetsmakeri konkurrerar med varandra med hjälp av kredi-

ter som ofta är affärsmässigt tvivelaktiga och leder till stora förluster. Det kan jag inte betrakta som något annat än merkantilism i gammaldags bemärkelse.

Jag är förvånad över att de partier som säger sig företräda marknadsekonomin i alla väder inte reagerar emot detta system. Om detta vore en sund försäkringsverksamhet med normala kommersiella risker, tycker jag inte att staten skulle behöva engagera sig i verksamheten.

Miljöpartiet kan godkänna statlig kreditgaranti när det finns alldeles speciella skäl för att krediterna inte är marknadsmässiga. Det kan finnas andra aspekter på krediterna av det slag som Rolf L Nilson tidigare berörde. U-hjälpsmål eller sociala mål kan motivera att man går ifrån det som är rent marknadsmässigt. Det märkliga är att sådana hänsyn inte skall få tas enligt reglerna. Varför skall staten blanda sig i något som borde kunna klaras ut genom ett normalt försäkringsväsende?

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 21 mars.)

18 § Värdepappersfonder

Föredrogs
näringsutskottets betänkande
1990/91:NU27 Värdepappersfonder.

Andre vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut skulle fattas den 21 mars.)

19 § Anslag till skatteförvaltningen, m.m.

Föredrogs
skatteutskottets betänkande
1990/91:SkU14 Anslag till skatteförvaltningen, m.m. (prop. 1990/91:100 delvis).

Anf. 143 ISA HALVARSSON (fp):

Herr talman! I detta skatteutskottets betänkande 14 behandlas en del motioner som handlar om rättssäkerheten i skattelagstiftningen.

En förutsättning för ett fungerande skattesystem är naturligtvis att det finns en tillfredsställande kontroll av skatteunderlaget. Jag skulle t.o.m. vilja påstå att det ligger i alla ärliga och hederliga medborgares intresse att skattemyndigheterna har en hög ambition att motverka skattefusk och att myndigheten har förutsättningar att kunna beivra fusk i de fall det förekommer. Emot denna strävan kan dock ibland ställas den enskildes intresse av integritet och rättssäkerhet.

Från rättssäkerhetssynpunkt är det utomordentligt viktigt att bevaka förutsebarheten och legaliteten inom skattekontrollen och att alla verkligen be-

handlas lika. Det är nödvändigt att myndigheternas möjligheter att företa ingrepp mot enskilda och företag är ordentligt reglerade i lag.

I och med att myndigheterna fått allmänna befogenheter vad gäller kontrollen av de skattskyldiga, så blir dessa kontroller beroende av tjänstemännens personliga inställning med risk för stora skillnader i behandling som följd.

Under många år har folkpartiet liberalerna hävdat att rättssäkerheten inom skattelagstiftningen måste förstärkas. Statens kontrollintresse får inte prioriteras så högt att enskildas och företags integritet åsidosätts.

När Sverige och den socialdemokratiska regeringen kritiseras i den allmänna debatten för övergrepp mot rättssäkerheten är exemplen för det mesta hämtade från skatteområdet.

Den behandling som bilhandlaren Halvar Alvgard utsatts för visar med all önskvärd tydlighet att den enskildes rätt lätt kan förloras i snårskogen av regler.

Trots att vi nu har fått ett enklare skattesystem så kvarstår en mängd lagar och regler som tillkommit för att på olika sätt kontrollera att medborgarna uppfyller sina skatte- och uppbördsförpliktelser gentemot staten. Många av dessa regler står i strid med vad ett rättssamhälle kan acceptera i lagstiftningsväg.

Folkpartiet liberalerna vänder sig mot att skattemyndigheten ges befogenhet inte bara att ompröva ett tidigare fattat preliminärt beslut utan också ges en fullständig rätt att överpröva sitt en gång tidigare slutbehandlade taxeringsärende. Detta strider enligt vår mening mot den i svensk rättväsende grundläggande principen att en domstol eller myndighet inte skall kunna döma eller besluta i ett ärende eller mål som myndigheten tidigare tagit befattning med. Den som en gång tidigare har bedömt en sak kan inte förutsättningslöst ompröva ärendet. Medvetet eller omedvetet måste beslutsfattaren har påverkats i sin tidigare inställning till men för den enskildes rätt till en förutsättningslös prövning av sitt ärende.

Folkpartiet liberalerna menar att det allmännas processföring borde skötas av ett fristående allmänt ombud, som har en, gentemot myndigheten, självständig och oberoende ställning. Eftersom skattemyndigheten vid grundbeslutet redan har intagit en ståndpunkt, måste det ur den skattskyldiges synvinkel kännas som om det allmännas talan redan på förhand är bestämd, och det av en skattemyndighet som måste antas ha en i princip fiskal inställning.

Vår invändning mot att skattemyndigheten som första instans skall få besluta i ärenden om obehöriga vinstöverföringar grundar sig på att dessa frågor är av så komplicerad natur att de endast bör få avgöras av domstol. Det är också angeläget att få en så enhetlig rättstillämpning som möjligt på detta område. Därför bör dessa beslut behandlas av länsrätt som första instans.

Mot våra protester införde riksdagen för några år sedan rätt för skattemyndigheterna att företa generella taxeringskontroller. När lagrådet granskade regeringsförslaget framfördes mycket allvarlig kritik. Bl.a. påpekades att man genom detta förfarande inkräktar på det grundlagsstadgade skyddet för varje medborgare mot husrannsakan och liknande intrång.

Vi måste naturligtvis ha en fungerande skattekontroll, men denna ambi-

tion får inte gå så långt att den enskildes bertättigade anspråk på en privat sfär helt sopas undan.

Folkpartiet liberalerna har under många år föreslagit att skattskyldiga skall få ersättning för sina rättegångskostnader när de processar i skattedomstolar. Om den enskilde behöver anlita en advokat, revisor eller annan expert som hjälp i processandet, har han hittills inte haft rätt till ersättning för dessa kostnader ens om han vunnit målet. Den traditionella synen är nämligen att den enskildes rätt skall bevakas av skattemyndigheten eller domstolen i fråga.

Det säger sig självt, anser vi, att domstolen inte räcker som garant för att tillvarata den enskildes rätt. Motparten i skatteprocesser brukar vara en erfaren skattejurist. De flesta skattskyldiga hamnar därför i ett ohjälpligt underläge om de inte får ha ett ombud. Det är mycket viktigt för rättssäkerheten att parterna är jämstarka. Behovet av juridiskt biträde i skatteprocessen är därför en elementär rättssäkerhetsfråga.

Regeringen lade häromåret fram förslag till ändring av dessa regler. Regeringsförslaget och riksdagens beslut innebar ändå att huvudregeln alltjämt kvarstår; den enskilde skall själv betala sina ombudskostnader, även om han vunnit målet. Detta är en märklig regel. Vi anser av både rättviseskäl och principiella skäl att alla bör ha rätt att få sina kostnader täckta, när de helt eller delvis vinner ett skattemål. Den enskilde bör naturligtvis även kunna erhålla ersättning i de fall där skattemyndigheterna använt hans fall i prejudikatsyfte. Att så inte är fallet är verkligen mycket märkligt.

Bevissäkringslagen ger mycket stora befogenheter till skattemyndigheterna att själva besluta om att göra s.k. eftersökning, vilket är en åtgärd som i straffprocessen kallas husrannsakan. Bevissäkringslagen ger t.o.m. större befogenheter att söka igenom privata utrymmen än vad husrannsakan gör. Ett så allvarligt ingrepp i den enskildes privata utrymmen skall enligt vår mening inte få ske utan att misstanke om brott föreligger. Vi anser för övrigt att skattemyndigheterna aldrig skall ha rätt att tränga in i privata utrymmen. Denna rätt skall vara förbehållen polis- och kronofogdemyndigheten. I de flesta fall borde det räcka med hot om vite för att få fram material för granskning från deklarationsskyldiga som misstänks för brott men som vägrar lämna ifrån sig sina handlingar. Dagens oanmälda skatterazzior, som sker utan att misstanke om brott föreligger, anser vi inte skall få förekomma i en rättsstat.

Betalningssäkringen är en mycket omfattande tvångsåtgärd. Den är ett förödande instrument mot skattskyldiga som inte har gjort sig skyldiga till det som lagen vill stävja.

Åtgärden innebär en särskild rätt för staten att lägga kvarstad på ännu icke fastställda skattefordringar hos en förmodat skattskyldig. Om det nu skall finnas en lag om betalningssäkring måste den utformas så, att den uppfyller högt ställda krav på rättssäkerhet. Den tjänsteman och den domare som handlägger ett betalningssäkringsärende kan vid ett felaktigt beslut fullständigt ruinera en enskild persons ekonomiska och sociala ställning.

Betalningssäkring är ett oerhört maktmedel, och det måste i samband med användningen av detta ställas samma höga krav på precision som då människor döms till fängelse. Tolkningen av begreppet "påtaglig risk" när det gäl-

ler statens sätt att säkra rena kreditrisker kan vi i folkpartiet inte godta. Ett så vittomfattande riskrekvisit kan mycket hårt drabba gäldenärer, som intensivt kämpar för att undvika konkurs.

Det kan dess värre vara just betalningssäkringen som framtvingar en konkurs, vilken annars skulle ha kunnat undvikas. Betalningssäkring synes i dessa fall bara vara ett sätt att kringgå det ordinära konkursförfarandet och att förse det allmänna med ytterligare ett instrument utöver det som alla andra borgenärer har att tillgå. Betalningssäkring skall enligt vår mening endast omfatta de fall då det s.k. sabotagekravet är uppfyllt. Vårt krav att ett beslut om betalningssäkring skall motiveras utförligt borde vara självklart.

En förutsättning för att beslut om betalningssäkring inte skall vara helt orimlig från rättssäkerhetssynpunkt är att det finns ett fungerande system för ersättning. Risken för felaktiga beslut är mycket större i betalningssäkringsmål än i någon annan statlig verksamhet. Trots detta är skadeståndsskyldigheten ändå på några punkter begränsad. Folkpartiet liberalerna anser att statens ersättningsrätt skall omfatta även den skattskyldiges kostnader för biträde och utredning i betalningssäkringsmålet.

När det gäller den förenklade deklarationen är det anmärkningsvärt att regeringen ännu inte bestämt i vilken form utredningsarbetet skall bedrivas, trots att riksdagen begärt det. Lika anmärkningsvärt är det att regeringen inte lägger fram något förslag angående uppdragsgivares betalningsskyldighet för uppdragstagares skatter och avgifter, fastän det sedan många år tillbaka finns ett utredningsförslag.

Herr talman! Det finns en rad reservationer till betänkandet, men jag nöjer mig med att yrka bifall till nr 23, 25, 32, 38, 39 och 41.

Anf. 144 MARTIN OLSSON (c):

Herr talman! I det betänkande som nu behandlas tas dels frågan om anslag till skatteförvaltningen upp, dels behandlas en rad borgerliga motioner syftande till att bl.a. stärka rättstryggheten i taxeringsprocessen. I Görel Thurdins frånvaro vill jag säga några ord om dessa frågor. Görel Thurdin är förhindrad att delta i debatten här i kväll.

När det gäller anslag till skattemyndigheterna vill vi från centerns sida säga något om överförandet av folkbokföringen från kyrkan till skattemyndigheterna. I centerpartiet har vi hela tiden motsatt oss att man lämnar ett väl fungerande system för folkbokföring och för över denna från kyrkan till skattemyndigheterna. Detta system blir dessutom dyrare för samhället. Vi har upprepade gånger sedan beslutet fattades krävt att riksdagen skall upphäva det, och vi har i år framfört kravet i en partimotion.

Genom att inte genomföra beslutet skulle man minska anslagsbehovet med 350 milj.kr., varav 100 milj.kr. faller på riksskatteverket och 250 milj.kr. på regional och lokal skatteförvaltning. Vi ser det som en mycket värdefull besparing med statliga medel och en viktig åtgärd för att undvika en ökning av byråkratin. I reservationerna 1 och 4 tar vi upp dessa besparingskrav på tillsammans 350 milj.kr.

De andra frågorna i betänkandet gäller främst rättssäkerheten inom taxeringsprocessen. Centern står bakom 17 av de reservationer som innehåller krav som på olika sätt skall bidra till att öka rättstryggheten. Innan jag kom-

menterar ett par av dessa reservationer vill jag ge några allmänna synpunkter på dessa för den enskilde så viktiga frågor.

Rättssäkerheten är enligt vår mening av grundläggande betydelse och en förutsättning för ett demokratiskt samhälle. Varje medborgare måste kunna känna rättslig trygghet och ha möjlighet att hävda sina intressen och rättigheter samt lita på att samhället behandlar var och en korrekt och lika. Dessutom skall den enskildes integritet respekteras.

Skatternas stora ekonomiska betydelse såväl för de flesta medborgare som för samhället och de många kontakter med myndigheter som enskilda har i skattefrågor medför att rättstryggheten inom det området har särskilt stor betydelse. För att rättstryggheten inom skatteområdet skall vara tillfredsställande fordras att regler för beskattning och taxering är så enkla och klara som möjligt, så att man på så sätt kan undvika osäkerhet och delade meningar om hur reglerna skall tolkas. Andra lika betydelsefulla förhållanden är bl.a. att den enskilde i sina kontakter med skattemyndigheterna skall kunna hävda sina intressen och att myndigheternas åtgärder gentemot den enskilde inte är mer ingripande än omständigheterna kräver och respekten för den enskildes integritet medger.

Det är dessutom av stor betydelse att myndigheters och domstolars beslut fattas utan större tidsutdräkt. I det förenklingsarbete som sker inom skatteadministrationen är det viktigt att beakta vad planerade förändringar kan komma att betyda för den enskilde skattebetalaren vad gäller information, möjligheter att bedöma de egna skatteförhållandena och erforderliga tidsmarginaler för uppgiftslämnande och inbetalningar.

Centerpartiet ser det som väsentligt att rättstryggheten i skatteprocessen förbättras bl.a. genom att den enskilde ges en starkare ställning än för närvarande gentemot skattemyndigheterna.

Herr talman! Jag vill nämna några exempel från reservationer som vi står bakom och som innebär förbättringar som vi finner vara angelägna. De flesta kraven är krav som bl.a. vi från centern har framfört många gånger tidigare, både i motioner och i reservationer tillsammans med övriga borgerliga partier.

Det gäller först den förenklade deklarationen. Nu har ju den skattskyldige enbart att sätta ett kryss för att på så sätt markera att han eller hon är nöjd med de uppgifter som han eller hon har fått i fråga om sin inkomst. Vi anser att skattemyndigheten skall förtrycka inkomna inkomstuppgifter på deklarationsblanketten. Därigenom skulle den enskilde ha möjlighet att kontrollera att de uppgifter som kommit in till skattemyndigheterna är korrekta, en möjlighet som bör vara en grundläggande regel.

En annan fråga gäller omprövning till den skattskyldiges nackdel. Vi anser i en motion att beslut om omprövning bör få ske endast inom sex månader, och inte som nu inom ett år, fr.o.m. utgången av taxeringsåret.

En annan fråga som tas upp i reservationer är eftertaxering vid oriktig uppgift. Vi tycker att det ibland ställs orimliga krav på den enskilde och att förutsättningarna för omprövning därför bör kunna prövas. Det bör enligt vår uppfattning vara till fyllest om den skattskyldige i deklarationen lämnat de upplysningar som han eller hon anser sig rimligen böra lämna. Om skattemyndigheterna underlåter att inom ramen för sitt taxeringsarbete utreda den

aktuella skattefrågan bör enligt vår mening i princip någon möjlighet till eftertaxering inte föreligga. Genom dessa större krav på taxering i första instans ökar som vi ser det rättssäkerheten för den enskilde.

Skattetilläggen är en annan fråga som vi årligen har att debattera här i riksdagen. Vi anser det mycket viktigt att stor hänsyn tas till omständigheterna i det enskilda fallet i samband med bedömning av om skattetillägg skall utgå. I vår reservation framhåller vi, att eftersom förslag ännu inte har kommit från regeringen om förbättringar och reformer i det här fallet, är det nu nödvändigt att riksdagen hos regeringen gör en framställning om att sådant förslag skall framläggas.

Arbetsgivares ansvar för ej erlagd skatt kan ibland leda till stora problem och medför orimlig börda för arbetsgivare som driver sitt företag som handelsbolag eller enskild firma. Det är uppenbart att det ibland uppstår förhållanden som är helt oacceptabla. Av den anledningen anser vi att snabba åtgärder är nödvändiga. En första åtgärd bör enligt vår mening vara att de jämkningsmöjligheter som finns för ställföreträdare för aktiebolag utvidgas till att omfatta allt arbetsgivaransvar där ej betalt skattebelopp beror på förhållanden som arbetsgivaren haft svårt att kontrollera.

Ett annat problem som ibland visar sig gäller uppdragsgivares betalningsskyldighet för uppdragstagares skatter och avgifter. Bestämmelserna i uppbördslagen om detta ansvar bör ändras i syfte att stärka den enskildes rättstrygghet.

I flera reservationer tas frågor upp som syftar till att stärka rättssäkerheten vid betalningssäkring. I en av de reservationerna tar man upp en fråga som ligger nära ett område som jag själv har haft tillfälle att arbeta med i andra sammanhang, nämligen det allmännas skadeståndsansvar. Kravet att den enskilde skall ha rätt till ersättning för all skada han eller hon har lidit på grund av felaktigt beslut om betalningssäkring bör enligt vår uppfattning resas. Vi vill att det i det här fallet skall vara fråga om ett strikt ansvar. Vi anser även att den självrisk på 5 000 kr. för den enskilde som gäller vid ersättning på grund av fel från myndigheters sida skall tas bort. Vi anser det både principiellt och moraliskt fel, och vi anser därför att full ersättning skall utgå.

I betänkandet behandlas även kostnader i skatteprocesser i mål som den enskilde vinner. Vi anser att den enskilde i de fallen alltid skall ha rätt till ersättning för de skäliga kostnader som han eller hon har lagt ner för att hävda sin rätt.

En annan fråga som tas upp är bevissäkringslagen. Den har ju utsatts för mycket kritik under årens lopp med hänsyn till att det föreligger stora risker för att rättssäkerheten kan eftersättas vid tillämpningen av lagen. Det finns exempel på hur den mycket hårt har drabbat oskyldiga människor, och det har dessutom varit svårt för dem att få skälig ersättning för uppkomna skador och förluster. Kritiken mot lagen ledde till smärre förändringar 1988, men även efter det att dessa förändringar genomförts i lagen kvarstod enligt vår mening riskerna för att lagen tillämpas så att rättssäkerhetssynpunkterna eftersätts. Jag har själv under många år och även i år motionerat om att lagen skall avskaffas. Såsom framförs i reservationen är det inte tillfredsställande att skattemyndigheterna enligt bevissäkringslagen har möjlighet att med tvång bereda sig tillträde till privata utrymmen. Jag anser att vitesföreläg-

gande i de flesta fall torde vara tillräckligt för att förmå sådana deklarations- och uppgiftsskyldiga som inte är misstänkta för brott att lämna ifrån sig material för granskning. I de fall som vitesföreläggande inte visar sig vara tillräckligt är det befogat att låta skattemyndigheterna ta till prövning i domstol och via handräckning av kronofogdemyndighet få tillgång till önskat material. Vid misstanke om skattebrott räcker det med de regler som gäller för genomförande av husrannsakan. Detta är motiv för att denna lag bör avskaffas.

Huvuddelen av de krav som jag har uppehållit mig vid är gemensamma ställningstaganden, nu liksom tidigare, från centern, moderaterna och folkpartiet. Från centerns sida stöder vi självfallet alla de motioner och reservationer som våra utskottsrepresentanter står bakom. Den tidigare talaren har yrkat bifall till vissa av dessa reservationer. Jag avstår från att nu yrka bifall till ytterligare reservationer.

Anf. 145 MAGGI MIKAELSSON (v):

Herr talman! Jag skall i mitt anförande till största delen uppehålla mig vid anslagen till riksförsäkringsverket. Jag börjar med att konstatera att skatteförvaltningarna inte kan göra ett bra jobb i dag. Man hinner inte göra tillräckligt många eller tillräckligt noggranna kontroller av näringsidkares och enskildas deklarationer.

I betänkandet skriver utskottsmajoriteten följande angående skatteförvaltningen: "Utskottet har inhämtat upplysningar i ärendet av företrädare för RSV och tvingas konstatera att skatteförvaltningen befarar svårigheter att inom ramen för det beräknade anslaget både säkra genomförandet av de stora och genomgripande reformer inom beskattningen m.m. som beslutats under senare år och samtidigt sköta den löpande verksamheten – bl.a. service och kontroll – med upprätthållande av en hög ambitionsnivå. Om hänsyn tas till löne- och prisomräkning m.m. innebär budgetförslaget faktiskt en minskning av anslaget till den befintliga löpande verksamheten."

Utskottets slutsats efter detta konstaterande är att de i propositionen föreslagna anslagen är väl avvägda!

Det skall bli intressant att höra Bruno Poromaa förklara att det kan anses väl avvägt att RSV inte kan sköta skattekontrollen med bibehållande av en hög ambitionsnivå. Från vänsterpartiet tycker vi att det är en märklig slutsats.

Nuvarande situation leder till att samhället går miste om skatteintäkter. Det rör sig om belopp i miljardklassen. Det vet vi från tidigare års extrasummor till skattekontroll. Men det innebär också att enskilda och näringsidkare går miste om för mycket inbetald skatt. De skattekontroller som genomförs visar att en av fyra rörelseidkare och en av tre löntagare får sänkt taxering.

Vänsterpartiet har i årets budgetproposition begärt totalt 29 milj. kr. utöver regeringens förslag för att klara en högre ambitionsnivå. Vi vill fördela dessa pengar så att 14 miljoner anslås till regional och lokal skatteförvaltning och 5 miljoner till kontroll av stora bolag. Dessutom anvisas omedelbart 10 miljoner extra för att trygga personalförsörjningen i Stockholms län.

Förra året anvisade riksdagen 20 milj. kr. extra till skatteförvaltningen i Stockholms län, eftersom man då hade svårigheter med personalrekryte-

ringen. Nu har situationen förbättrats, men de människor som kunde rekryteras förra året måste få sin lön även i år. Det är märkligt att utskottet inte vill anslå dessa medel.

Jag vill veta hur Bruno Poromaa och skatteutskottet vill lösa problemet med löner till den personal som anställdes med extra pengar förra året.

Jag vill också kortfattat kommentera de borgerliga förslagen. I motioner från moderaterna liksom centern finns förslag om att man skall sänka anslagen till skatteförvaltningen med, på sina håll, flera hundra miljoner kronor. Anser ni att det är bra att skatteförvaltningarna inte hinner kontrollera taxeringarna och att skatteinkomster i miljardklassen undandras statskassan?

Centern motiverar visserligen sina förslag med att man vill riva upp beslutet om att föra över folkbokföringen till skatteförvaltningen. Men man skriver också i sin reservation att man vill göra en ytterligare neddragning av anslaget.

Sverige är ett bra land att leva i, men det är förvisso ingen idyll där rättvisa och solidaritet är självklara begrepp – i synnerhet inte inom storfinansen. Inför valet 1988 hade dåvarande vpk en valaffisch med texten "Fånga hajarna i skattenätet". Den texten är lika aktuell i dag som den var då.

Vi har fått en skatteomläggning som näst intill skulle omöjliggöra skattefiffel. Hittills har det emellertid inte gett resultat i form av ärligare företagsredovisningar. Redan innan beslutet om det nya skatteförslaget fattades fanns kryphålen noggrant utstakade för den som hade pengar att köpa den kunskapen. Utanför lagens rågångar finns fortfarande en stor gråzon, där det avancerade skattefusket är en del av verksamheten.

Det är med andra ord inte brist på arbetsuppgifter för skattekontrollanter. Vi vet att varje anställd skattekontrollant tjänar in sin lön flera gånger om. Det handlar snarare om synen på kontroll – vilka man *skall* kontrollera och vilka man *kan* kontrollera. Det är självklart för oss vänsterpartister att vi skall lägga de största resurserna på att fånga de stora hajarna.

Det här är också en rättssäkerhetsfråga för de löntagare och rörelseidkare som är hederliga och betalar sina skatter. Skall de acceptera att samhället inte anslår tillräckliga resurser för att komma åt dem som utnyttjar och missbrukar systemet?

Vi i vänsterpartiet anser inte det. Jag vill yrka bifall till reservationerna nr 2 och 5.

Två ytterligare reservationer tar upp frågan om kontrolluppgiftsskyldighet när det gäller juridiska personers ränteinkomster och möjligheter för studerande att få anstånd med betalning av kvarskatt.

Vi har alltså krävt kontrolluppgiftsskyldighet vid juridiska personers ränteinkomster. Vi har gjort det av två skäl. Denna skyldighet finns redan för fysiska personer, och vi tycker att det är en rättvisefråga. Det viktigaste skälet är emellertid att det har visat sig att juridiska personers ränteinkomster har underdeklarerats i betydande omfattning. Det har visat sig att frivillighet inte har fungerat. Vi tycker därför att det är dags att regeringen får komma med ett förslag om att göra detta obligatoriskt.

Vi har också lämnat förslag på lättnader för studerande som arbetar tillfälligt för att få anstånd med betalning av kvarskatt.

Vi står givetvis även bakom dessa reservationer och i övrigt de reservatio-

ner som vi har undertecknat. Eftersom jag inte avser att begära votering, avstår jag från att yrka bifall.

Anf. 146 GÖSTA LYNGÅ (mp):

Herr talman! I dag har jag endast en reservation att försvara, men den är så mycket viktigare eftersom den berör medborgarnas inställning till skatter, vår lojalitet gentemot samhället. Med mina egna ord kommer jag att upprepa några av de argument som Maggi Mikaelsson förde fram. Vår syn på frågan är ganska lika.

Deklarationstiden har blivit vad den inte var avsedd att vara – en tidpunkt när man genom ohederlighet protesterar mot statens budget. Detta är mycket illa. Det är illa också därför att folk får dåliga vanor. Ohederligheten smittar av sig.

Det är särskilt svårt för vanligt folk att förstå varför de skall vara lojala mot samhället när de verkligt rika kan dra sig undan sin del av skattebördan genom att anställa experter för att balansera på lagens gräns och kanske ibland överskrida den. Exemplen är många på både företag och folk som har drivit detta till nära nog fulländning. Några har avslöjats, och det har varit chockerande för människor. Många har kanske inte ens avslöjats.

Det är uppmuntrande att det görs en hel del på riksskatteverket när det gäller ekonomisk brottslighet. Det har skatteutskottet också påpekat i betänkandet. Samtidigt står det dock att RSV befarar svårigheter med att hålla aktiviteten vid en hög ambitionsnivå, vilket Maggi Mikaelsson just påpekade. Varför, Bruno Poromaa, går man då inte med på vår specialdestinerade ökning av 10 miljoner för detta? Lägg märke till att det här inte rör sig om en reell utgift. Det gäller ett utlägg som kommer att återbetalas mångdubbelt, kanske hundrafalt, när miljonerna och eventuellt någon enstaka miljard av undanhållna skattemedel rullar in. Jag ställer också samma fråga till de borgerliga debattörerna. Varför delar ni inte min uppfattning om att skatteflykt bör beivras med största möjliga effektivitet?

Även de 10 miljoner som vi föreslagit till en charmoffensiv för riksskatteverket torde betala sig väl rent ekonomiskt. Den verkliga vinsten är dock här den etiska. Om offensiven lyckas kan allt fler människor få en ansvarsfullare inställning till sitt skattebidrag till samhällets kostnader.

Människor behöver inte automatiskt tycka att skatt är något man skall fuska med och att man skall lura samhället. I stället kan det kanske komma att anses att skatt är vårt lojala bidrag till samhället och att samhället är vårt gemensamma.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 3 i mom. 1 i skatteutskottets betänkande SkU14.

Anf. 147 ISA HALVARSSON (fp) replik:

Herr talman! Gösta Lyngå frågade om vi inte ansåg att man skall ha en tillfredsställande kontroll av de skattskyldiga. Jag betonade faktiskt i mitt anförande att vi ser det som mycket viktigt.

Däremot tycker jag att det är skrämmande att miljöpartiet inte med ett ord eller en stavelse bekymrar sig om den enskilde människans intresse av rättssäkerhet och integritet i dessa frågor. Gösta Lyngå sade att man helt de-

lar vänsterpartiets åsikt i dessa frågor. Det är skrämmande att man i sin iver att få in så mycket pengar som möjligt förutsätter att en människa som på något sätt blir ifrågasatt i skattehänseende är skyldig. Det är för mig en fullständigt främmande tankegång.

Anf. 148 GÖSTA LYNGÅ (mp) replik:

Herr talman! Antingen har jag inte uttryckt mig klart eller också har Isa Halvarsson inte riktigt hört vad jag har sagt. Jag sade att många av mina motiveringar ligger i samma linje som Maggi Mikaelssons. När det gäller den enskildes rättssäkerhet talar vi om enskilda som är lojala skattebetalare. För deras rättssäkerhet är det viktigt att andra inte lurar det totala samhället. Vi talar också om skattebetalare som är ärliga. Det är givet att vi står på deras sida och att de inte skall behandlas orättfärdigt. Jag tror att många av dessa fall är väl avvägda, men det kan vara en bedömningsfråga.

Anf. 149 ISA HALVARSSON (fp) replik:

Herr talman! Jag tycker ändå att man kan konstatera att miljöpartiet inte är med på en enda av de reservationer som gäller den enskildes rättssäkerhet. Miljöpartiet är inte heller med på den eller de motioner som handlar om att en enskild som har vunnit en skatteprocess skall ha rätt till ersättning för sitt ombud. Man måste väl ändå förutsätta – eller gör inte Gösta Lyngå det – att en person som har vunnit en skatteprocess är oskyldig?

Anf. 150 GÖSTA LYNGÅ (mp) replik:

Herr talman! Jo, det gör jag. Det är mycket möjligt att jag i detta fall skulle ha stött er reservation. I de flesta fall finner jag nog att era reservationer är klart överdrivna och mera skyddar dem som försöker luras än dem som försöker vara ärliga.

Anf. 151 BRUNO POROMAA (s):

Herr talman! Riksskatteverket är den myndighet som svarar för den centrala ledningen av skatteförvaltningen och för exekutionsväsendet. Riksskatteverket är också numera den centrala förvaltningsmyndigheten för folkbokföringen och ansvarar även för någonting som står oss politiker mycket nära, nämligen de allmänna valen.

En av verkets viktigaste uppgifter är att se till att vi har en effektiv skatteadministration och ett väl fungerande skattesystem, som av alla medborgare uppfattas som rättvist. En rad reformer har genomförts under senare år i syfte att förenkla och förbättra skattesystemet. Den genomgripande skattereform som nu i sin helhet är genomförd berör oss alla på många olika områden. Reformer har också genomförts vad gäller såväl organisation som taxeringsförfarande.

En ny organisation har trätt i kraft. Det finns en gemensam skattemyndighet i varje län. Under de närmaste åren kommer den inre organisationen att förändras. Det kommer att bli en mera integrerad och, framför allt, en mera decentraliserad verksamhet. För den enskilde medborgaren kommer dessa förändringar att innebära att vederbörande skall ha en enda kontaktpunkt i förvaltningen.

Skatteförvaltningen har liksom andra myndigheter utsatts för en mycket strikt budgetprövning i år. Krav har ställts på omprioriteringar – detta för att uppnå balans mellan länen. Genom denna omfördelning kan en viss resursförstärkning komma till stånd – framför allt i Stockholms län, där behoven i dag är störst.

Regeringens budgetförslag innebär för skatteförvaltningens vidkommande en total anslagsökning. Tillskottet av reala resurser är i huvudsak avsett att finansiera de omfattande reformer som jag inledningsvis har berört. Genom dessa reformer bör det finnas möjligheter att åstadkomma en ytterligare minskning av resursförbrukningen under de kommande fem åren. Det handlar om så mycket som 5–10 % av anslagen. Samma krav på rationaliseringar ställs även i fråga om anslaget till den regionala och lokala skatteförvaltningen, samtidigt som det även hit tillförs reala resurser för att säkra genomförandet av reformerna.

I likhet med vad som gäller för anslaget till skatteförvaltningen föreslås också i fråga om anslaget till den regionala och lokala förvaltningen att medel motsvarande 1 % av anslaget ställs till regeringens förfogande för att kunna användas till åtgärder i syfte att öka effektiviteten.

I de fem reservationer i utskottets betänkande som handlar om anslaget föreslås såväl en begränsning som en utökning av anslagen till skatteförvaltningen. Skatteutskottet har i sin beredning av regeringens förslag inhämtat upplysningar i ärendet av företrädare för riksskatteverket. Vid den informationen framkom att budgetförslaget enligt verkets uppfattning redan innebar en minskning av anslaget. Under sådana förhållanden är det oacceptabelt med de ytterligare nedskärningar som föreslås i en av reservationerna.

Vad sedan utökningarna av anslagen beträffar vill vi från utskottsmajoritetens sida hänvisa dels till det statsfinansiella läget, dels till de medel som skall ställas till regeringens förfogande, med hjälp av vilka man kan tillgodose viktiga behov.

Herr talman! I utskottets betänkande behandlas vidare ett stort antal motioner från årets allmänna motionstid. Samtliga motioner avstyrks av en majoritet i utskottet, vilket har fått till följd att det till utskottets betänkande har fogats ytterligare 39 reservationer, dvs. förutom de fem reservationer som jag tidigare har berört. Som sig bör i skattesammanhang har moderaterna genomgående reserverat sig.

Att under några minuter kommentera alla reservationer är för mig en omöjlighet, och jag frågar mig om det över huvud taget är nödvändigt att göra det. Så gott som samtliga reservationer har ju prövats av riksdagen under de senaste elva månaderna. En reservation, nämligen reservation nr 40, har denna kammare behandlat och avslagit så sent som i mitten av december innevarande riksdagsår. Motivet för detta avslag var att frågan var under beredning inom finansdepartementet. Men man låter sig inte nöja med detta, utan man återkommer några veckor senare med samma fråga, som med samma motiv som tidigare ånyo avstyrks av utskottets majoritet. Flera andra motioner avstyrks också med hänvisning till det beredningsarbete som pågår inom regeringen. Resultatet är att vi har fått reservationerna nr 8, 12, 14, 15, 23 och 32. Också dessa har för inte så länge sedan avslagits av denna kam-

mare med samma motiv som tidigare nämnts, alltså att de är under beredning i regeringen.

Beträffande de övriga reservationerna har dessa, med undantag av tre stycken, prövats i skilda sammanhang. Det finns inte några skäl som talar för en ändrad uppfattning jämfört med vad man tidigare ansåg.

I fråga om reservationen om kontrolluppgift beträffande ränteinkomster anser utskottsmajoriteten att det inte längre finns något behov av att utvidga kontrollskyldigheten på det sätt som reservanten pläderar för.

Beträffande de två reservationerna om anstånd anser utskottsmajoriteten att det icke finns några skäl som talar för ytterligare lättnader i anståndsreglerna, eftersom vi fick betydande lättnader för ett år sedan.

Herr talman! Med vad jag här har sagt yrkar jag bifall till utskottets hemställan i dess helhet och därmed avslag på alla reservationer.

Anf. 152 GÖSTA LYNGÅ (mp) replik:

Herr talman! Bruno Poromaa beskrev något det statsfinansiella läget. Men om nu detta är kärvt, vore det kanske bra om de extra 20 miljonerna beviljades. Det skulle betala sig hundrafalt, eftersom man då verkligen skulle hitta fler skattesmitare. Jag vet inte hur jag skall tolka talet om det statsfinansiella läget. Är det alldeles för bra, kan det kanske vara lämpligt att fortsätta med nuvarande situation med mycket skatteskolk. Men ur etisk synpunkt tycker jag inte att det vore bra.

Jag har alltså inte fått några svar från Bruno Poromaa på mina frågor. Jag efterlyser därför hans svar på dessa.

Anf. 153 MAGGI MIKAELSSON (v) replik:

Herr talman! Den här gången håller jag med Gösta Lyngå. Det är alltså verkligen på tiden, om det nu skulle vara problem med det statsfinansiella läget, att försöka ta in några av de miljarder som det faktiskt rör sig om och som man vet uteblir. De här miljarderna finns väl kvar hos dem som inte känner ansvar när det gäller att betala in de skatter som de är skyldiga att betala in.

Bruno Poromaa talade om två krav här: det skall vara en effektiv skatteadministration och ett skattesystem som uppfattas som rättvist. Jag vet inte om man kan tala om en effektiv skatteadministration. Däremot vet jag att riksskatteverket alldeles tydligt har framfört till oss i skatteutskottet att man upplever att man inte klarar av att hålla en hög ambitionsnivå med det anslag som regeringen föreslår och som nu även utskottet har tillstyrkt att man skall få. Det är bl.a. av den anledningen som vi har föreslagit en höjning.

Sedan tror jag inte att man kan vara helt säker på att det skattesystem som vi har fått uppfattas som rättvist av människorna i vårt land. De två krav som Bruno Poromaa nämner är alltså inte uppfyllda.

Jag har inte fått några svar på de frågor som jag ställde i mitt huvudanförande. Jag undrar alltså varför man inte vill anslå ytterligare medel till skattekontroll. Man vet ju att det handlar om pengar som så att säga kommer tillbaka många gånger om.

Inte heller har jag fått något svar på min fråga om hur lönerna skall klaras för de personer som anställs. Jag tänker då på de 20 miljoner extra som man

fick förra året. Det här är viktigt. De människor som det handlar om blir kanske uppsagda helt plötsligt. Jag vill alltså ha ett svar från Bruno Poromaa på min fråga om hur det går att klara den ökade insats som gjordes förra året.

Anf. 154 MARTIN OLSSON (c) replik:

Herr talman! Det har här talats om det statsfinansiella läget, om vikten av besparingar osv. Men det är förbluffande att majoriteten, med socialdemokraterna i spetsen, driver igenom förslaget i fråga utan att det finns sakliga skäl för en överflyttning av folkbokföringen från kyrkan till skattemyndigheterna.

Som jag har framhållit i mitt huvudanförande, och detta framgår också av de i sammanhanget aktuella reservationerna, innebär detta en merkostnad om 350 milj.kr.

Anser verkligen Bruno Poromaa att samhällets resurser används på ett förnuftigt sätt om man, när det finns ett väl fungerande system, övergår till ett annat system som blir avsevärt dyrare?

När det gäller övriga frågor i betänkandet handlar det i stor utsträckning om en avvägning mellan vad som är samhällets rättigheter resp. den enskildes rättigheter, mellan samhällets behov av att ha en effektiv organisation och den enskildes möjligheter att ta till vara sina rättmätiga intressen.

Detta är viktiga rättssäkerhetsfrågor. Tyvärr upplever man att majoriteten – socialdemokraterna, vänsterpartiet och miljöpartiet – tycker att allting är bra, eftersom de inte ställer upp på några av de många reservationer som är avlämnade i syfte att på olika sätt stärka den enskildes ställning. Det är beklagligt att det inte ännu finns en majoritet för de åtgärder som föreslås, men så länge den inte finns är det ändå viktigt att vi håller debatten levande och steg för steg kan flytta fram positionerna för den enskilde. Det är viktigt att vi som politiker noga ser på den avvägning som skall ske mellan samhällets intressen och den enskildes. Det får inte bli så att man enbart ser detta ur fiskal eller annan synpunkt, utan vi måste se dessa väldigt viktiga frågor utifrån den enskildes möjligheter att hävda sina intressen. Jag skall inte upprepa de olika reservationer som har avlämnats och av vilka jag kommenterade vissa i mitt anförande. De är tillsammans goda exempel på den mängd av reformer som behöver ske för att stärka den enskildes ställning.

Jag får fråga Bruno Poromaa om han och socialdemokraterna anser att allting är så till fyllest att man nästan slentrianmässigt avstyrker alla motioner, därför att man har gjort det tidigare år. Tycker inte Bruno Poromaa att det är så viktiga frågor att man allvarligt skall begrunda dem och se om inte händelseutvecklingen ändå har gjort att även socialdemokraterna borde ha en annan inställning?

Anf. 155 ISA HALVARSSON (fp) replik:

Herr talman! Bruno Poromaa sade någonting om att skattelagstiftningen av allmänheten betraktas som rättvis. När det gäller många av dessa rättssäkerhetsfrågor tror jag inte att det är så. Jag har roat mig under den senaste veckan med att fråga s.k. vanligt folk – ung och gammal, kvinna och man – om det är rimligt att man t.ex. i skatteprocesser själv skall betala sina kostna-

der, även om man har vunnit målet eller att man inte ens skall erhålla ersättning i de fall där skattemyndigheterna har använt fallet i prejudikatsyfte. Jag har fått entydiga svar. Jag kan inte precis redogöra för dem här, eftersom vi inte får svära i denna kammare.

Det är likadant när det gäller bevissäkringslagen och de fantastiskt stora befogenheter som den ger. Många människor blir väldigt skrämda och kan inte förstå att vi i Sverige skall behöva ha ett sådant samhälle där ändamålet helgar medlen.

Jag måste ställa en fråga till Bruno Poromaa: Anser Bruno Poromaa att varje människa som är misstänkt för skattefusk i någon form också är skyldig?

Anf. 156 BRUNO POROMAA (s) replik:

Herr talman! Jag fick så många frågor att jag inte vet om jag inom denna replik hinner svara på dem.

Till Gösta Lyngå och Maggi Mikaelsson: Enligt ert resonemang verkar det precis som om det, om alla i det här samhället skulle arbeta inom skatteförvaltningen, skulle bli en väldigt lukrativ affär. Men någonstans går gränsen också för vad man kan åstadkomma.

Skattesystemet har verkat nu i drygt två månader. Låt oss avvakta en tid till innan vi börjar göra bedömningar av hur skattesystemet egentligen kommer att fungera. Jag tror säkert att det system som vi nu gått in i är betydligt bättre än det förra. Skattemyndigheterna gör ett mycket gott arbete. Som jag sade finns det skäl för oss att vara väldigt sparsamma och inte visa den generositet som bl.a. vänsterpartiet är känt för. Det märker vi i era anslagsförslag. Skulle vänsterpartiet ha hand om finanserna i det här landet, skulle det här samhället gå i konkurs tämligen snabbt.

Det har skett stora förenklingar i skattesystemet, som kommer att medföra ökad effektivetet också bland de anställda. Skulle det visa sig att riksskatteverket ej klarar sina åtaganden, visar det initiativ som skatteutskottet tog för några år sedan för Stockholms vidkommande att man ser generöst på problemen.

När det sedan gäller förtroendet för skattemyndigheten har en utredning gjorts för ett par år sedan, före reformen. Faktum är att skattemyndigheten visar sig ha mycket stort förtroende hos allmänheten. Jag tror att det förtroendet har ytterligare stärkts efter reformen.

Jag håller med Martin Olsson om att man måste följa rättssäkerhetsfrågan. Den är lika angelägen för oss som för er och för alla andra. Vi följer frågan noga, och man skall hålla debatten levande. Men jag vill påminna Martin Olsson om att vi genomfört en ny taxeringslag, som vi fattade beslut om i riksdagen för elva månader sedan. Den trädde i kraft vid halvårsskiftet. Där hävdas rättssäkerheten i stor utsträckning.

Folkbokföringsfrågan vill jag också något beröra. Jag hoppas att centerpartiet någon gång börjar acceptera riksdagens beslut. Folkbokföringen skall överföras till skattemyndigheten från halvårsskiftet. Det är faktiskt för samhället totalt sett en lukrativ affär. För kyrkan kostade det ca 500 miljoner enligt riksskatteverkets beräkningar. För statskassan kommer det att kosta ca 300 milj.kr.

Anf. 157 MARTIN OLSSON (c) replik:

Herr talman! Det gläder mig att Bruno Poromaa håller med mig när det gäller vikten av att noga följa utvecklingen och hålla debatten levande i dessa frågor. Det intrycket kunde jag inte få av hans första anförande, snarare ett intryck av att man generellt försöker avslå alla motioner närmast med hänvisning till att motsvarande krav har avslagits tidigare och de därför inte behöver föranleda någon åtgärd nu heller. Men jag hoppas verkligen att socialdemokraterna och Bruno Poromaa lever upp till vad Poromaa sade i sin replik om att noga följa utvecklingen och vara beredd på de förbättringar som vi år efter år har krävt och som vi kanske successivt har lyckats mjuka upp motståndet mot.

Vad sedan gäller folkbokföringen är det inget tvivel om att det var ett starkt intresse från kyrkan och väldigt många andra i vårt samhälle att den fortfarande skulle ligga hos kyrkan såsom den har gjort så länge vi har haft folkbokföring i vårt land. När beslutet har genomförts får vi självfallet acceptera det, liksom vi accepterar andra beslut. Men beslutet är ännu ej genomfört. Därför har vi t.o.m. nu i vår möjlighet att kräva dess upprivande, eftersom vi anser att det ur olika synpunkter var ett oförmånligt och felaktigt beslut.

Anf. 158 MAGGI MIKAELSSON (v) replik:

Herr talman! Bruno Poromaa sade att någonstans går gränsen för hur mycket skattekontroll vi kan ha. Det kan jag hålla med om. Någonstans går en gräns, men vi är uppenbarligen inte överens om var den skall gå. Vi anser att det är viktigare att höja ribban så att vi kan fånga in fler hajar i det skattenät som vi tycker behövs.

Bruno Poromaa tycker att vi i vänsterpartiet är alldeles för generösa. Det är ju vänligt sagt. Han är rädd för att det skulle bli konkurs om vi fick hålla i finanserna. Vi vet vi inte hur det skulle bli, för vi har inte fått chansen att hålla i finanserna. Finansdepartementet brukar räkna på våra budgetförslag, och det har inte haft någonting att erinra mot dem. Det är väl snarare så att vi är närmare ett facit när det gäller finanserna när de sköts av socialdemokraterna än vad vi skulle vara om finanserna sköttes av vänsterpartiet.

Jag tycker det är beklagligt att man inte vill anslå dessa extra pengar till skattekontroll. Det står faktiskt också i betänkandet att man skall ha en höjd ambitionsnivå, samtidigt som det konstateras att riksskatteverket säger att man inte kommer att kunna ha en höjd ambitionsnivå utan tvärtom en lägre ambitionsnivå.

Jag fick inget svar på hur man skall kunna finansiera kostnaderna för personal i Stockholm. Det kanske har sin förklaring i det som står i betänkandet om att man skall göra en omfördelning mellan länen, som innebär en överflyttning av resurser från övriga län och övriga områden i Sverige till Stockholm. Det kanske är så att man i Norrbotten, Bruno Poromaas hemlän, riskerar att bli av med resurser som skall flyttas till Stockholm, eller kanske i Västerbottens län, i mitt hemlän. Jag kan förstå att det inte är så roligt att nämna dessa saker.

Vi tycker att det är olyckligt med denna omfördelning, eftersom vi vet att de resurser som behövs för att få en ökad skattekontroll finns i samhället.

Jag kan bara beklaga att Bruno Poromaa inte vill tillmötesgå vårt krav och höja gränsen och sätta den där vi har satt den.

Anf. 159 ISA HALVARSSON (fp) replik:

Herr talman! Liksom Martin Olsson tycker jag att det är glädjande att höra Bruno Poromaa uttryckligen säga att det är viktigt att följa rättsäkerhetsfrågan. Det känns ju hoppfullt. Jag vill också säga att jag helt och hållet håller med Bruno Poromaa om att det nya skattesystemet är bra mycket bättre än det gamla, som i sig uppmuntrade till skatteplanering. En av anledningarna till skatteomläggningen var ju faktiskt att komma bort från den möjlighet till skatteplanering som fanns genom olika beskattning av olika källor.

Anf. 160 BRUNO POROMAA (s) replik:

Herr talman! Jag beklagar att jag i min första replik inte hann ge någon kommentar till Isa Halvarsson. Isa Halvarsson gjorde gällande att jag hade sagt att skattesystemet uppfattas som rättvist. Så sade jag inte, utan jag sade att skattemyndighetens främsta uppgift är att se till att skattesystemet uppfattas som rättvist.

När det gäller folkbokföringen, Martin Olsson, är det mycket som redan har gjorts på detta område. Även om kyrkan hade intresse av att behålla folkbokföringen, fanns det andra organisationer – i första hand frikyrkosamfund – som ville att folkbokföringen skulle flyttas över på någon annan myndighet. Det råder ju religionsfrihet i det här landet, och jag ställer mig frågande till huruvida det överensstämmer med religionsfriheten att alla obligatoriskt antecknas som medlemmar i statskyrkan.

Beträffande anslagen, Maggi Mikaelsson, brukar vi ju inte vara överens. Jag noterar ofta hur ni överstiger era bud, samtidigt som ni aldrig brukar kunna redovisa intäkterna. Jag hoppas verkligen att ni aldrig får chans att ansvara för landets finanser.

Om finansdepartementet inte haft några kommentarer till era budgetförslag, tror jag att det beror på att finansdepartementet över huvud taget inte har befattat sig med dem. Man har väl inte ansett det meningsfullt att ens titta på era förslag.

Andre vice talmannen anmälde att Martin Olsson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 161 BO LUNDGREN (m):

Herr talman! Som framgår av rubriken till skatteutskottets betänkande nr 14 behandlas här anslag till skatteförvaltningen m.m. Enligt debatten hittills ryms inom beteckningen "m.m." många viktiga frågor om rättssäkerheten för de enskilda medborgarna i samband med beskattning.

Under de år som socialdemokraterna innehaft regeringsmakten har balansen när det gäller beskattningsfrågor förskjutits till den enskildes nackdel. Detta är naturligtvis en följd av den socialdemokratiska syn som innebär att inkomsterna i realiteten tillhör staten och det som blir kvar efter skatt är vad de enskilda medborgarna kan disponera. Med denna grundläggande syn på

kollektivisering och höga skatter blir individens rättigheter mindre värda än statens rätt att ställa fordringar på individen. Detta har man kunnat se i många fall. Bakom de från massmedia kända namnen Hjortberg och Alvgard finns tusentals andra människor som missgynnats av den socialdemokratiska politiken.

Från moderat sida har vi envetet under lång tid lagt fram förslag som syftar till att återskapa en rimlig balans och öka rättssäkerheten till den enskildes fördel. Det är mycket som det har yrkats avslag på utan någon nämnvärd motivering från majoriteten i utskottet. Det gäller bl.a. det självklara kravet på att när en fråga inom beskattningen är väldigt svår att avgöra, när det står mellan den enskilde och myndigheterna, borde lagstiftningen tolkas till den enskildes förmån. Det är ju staten som utformar lagstiftningen och som också bör ta ansvaret om det föreligger oklarheter och tolkningsproblem. I realiteten innebär det tolkningsföreträde som vi föreslår att man tillämpar den rimliga principen om hellre fria än fälla även inom beskattningsområdet.

Reglerna om eftertaxering måste justeras så att det inte blir så lätt som det är nu att efter den normala taxeringens utgång vidta korrigerande åtgärder. Man bör vara mycket restriktiv med att tillåta detta.

De skattetillägg som påförs skattskyldiga måste kunna justeras med hänsyn till omständigheter i de enskilda fallen. Jag har tidigare suttit i en mellankommunal skatterätt, som nu har lagts ned. Som framgår av namnet sysslade mellankommunala skatterätten med frågor när det gäller beskattning. Man kunde ofta sitta i denna nämnd och tycka att det egentligen fanns skäl att efterge eller sätta ned de ofta väldigt dryga skattetilläggen, eftersom det var uppenbart att det inte låg någon brottslig avsikt bakom. Det var också uppenbart att det på grund av omständigheterna var oskäligt att påföra den enskilde skattetillägg. Men det fanns inte några möjligheter till eftergifter. Lagstiftningen var alltför hård.

Vi moderater föreslår att det skall införas en rätt till ersättning för rättegångskostnader, som inte har de inskränkningar som nuvarande regler har. Om man vinner ett mål, skall man självfallet ha ersättning för sina kostnader.

Betalningssäkringslagstiftningen måste utformas på ett mer rättssäkert sätt med sekretess, omprövningar och framför allt med skadestånd fullt ut gällande de fall det visar sig att betalningssäkringen var helt eller delvis felaktig.

Vi föreslår att bevissäkringslagen och att den s.k. angiverilagen slopas samt att skatteflyktsklausulen tas bort. Allt detta syftar just till att stärka rättssäkerheten för den enskilde skattebetalaren – någonting som socialdemokraterna nu liksom tidigare säger nej till.

Jag skulle vilja ställa tre frågor till Bruno Poromaa:

Om utgången är mycket osäker när det gäller tolkningen av en skattelag, varför motsätter ni er att man inför en regel som innebär att man i sådana fall dömer till den enskildes fördel, att staten tar sitt ansvar?

Varför är ni socialdemokrater negativa till att enskilda människor som vinner ett skattemål skall få ersättning för sina kostnader?

Varför vägrar ni att godta att den enskilde skall ha fullt skadestånd om en betalningssäkring visar sig vara felaktig?

Dessa tre frågor skulle inte bara jag och de som är närvarande i kammaren

utan också medborgarna vilja ha svar på. Varför är ni så negativa till att öka rättssäkerheten för enskilda medborgare?

Herr talman! För att bespara kammaren voteringar som i realiteten bara blir en upprepning av röstsiffror nöjer jag mig med att yrka bifall till reservationerna 6 och 8.

Anf. 162 BRUNO POROMAA (s):

Herr talman! Av de drygt 40 reservationer som är fogade till detta betänkande kan man klart konstatera att moderaterna står för flertalet, ibland ensamma och ibland tillsammans med centern och folkpartiet. Det vore intressant att få veta hur många av dessa reservationer ni skulle driva igenom i denna kammare, om nu olyckan är framme i höst.

Med risk för att upprepa mig vill jag säga att det har hänt och händer så otroligt mycket på skatteområdet. Jag har redogjort för den nya skatteorganisation som man håller på att bygga upp. Det blir en väl fungerande och framför allt modern skatteorganisation med bildandet av länsskattemyndigheter med en förstärkt ledningsfunktion. Detta är några av åtgärderna som vidtagits i syfte att stärka rättssäkerheten.

Det är ett stort arbete att genomföra den nya skatteorganisationen. Den nya organisationen medger en rak och enkel kommunikation mellan den enskilde och myndigheter.

Det blir ett helt nytt skattesystem, vars syfte är att det skall vara enkelt, likformigt, neutralt och att det skall uppfattas som rättvist. Detta är bara ett par exempel på insatser som har gjorts för att skapa bättre förutsättningar för en rättvis och likformig beskattning och framför allt – och det vill jag understryka – för att skapa större rättssäkerhet för de skattskyldiga. Reglerna skall bli enklare och mer lättöverskådliga.

Den nya taxeringslag som antogs här i riksdagen för snart ett år sedan trädde i kraft vid årsskiftet. Den har ännu inte varit gällande särskilt länge. Låt oss ge den nya taxeringslagen en chans innan vi börjar att förändra den!

Anf. 163 BO LUNDGREN (m):

Herr talman! Bruno Poromaa sade att det händer otroligt mycket på skatteområdet. Sedan socialdemokraterna återtog regeringsinnehavet 1982 har uppemot 200 skatter höjts eller införts. Det händer alltid mycket på skatteområdet med socialdemokraterna vid makten och det är då alltid fråga om skattehöjningar. Det är bra att Bruno Poromaa vidimerar detta här i kammaren.

Vi skall naturligtvis inte föra den debatten nu, men det är beklagligt att skattetrycket fortsätter att öka och att man inte tar itu med målet att sänka skattetrycket för medborgarna.

Vidare är det beklagligt att man inte har vidtagit åtgärder som syftar just till att stärka rättssäkerheten. Bruno Poromaa talade om organisatoriska förändringar som effektiviserar skatteförvaltningen, vilket i sig är bra, men som inte syftar till att i första hand stärka rättssäkerheten för enskilda.

Jag fick inget svar på mina frågor. Bruno Poromaas anförande innehöll ingenting annat än allmänna synpunkter. Jag tänker upprepa mina tre frågor:

Vad är det som gör att ni inte kan acceptera att, när det är fråga om tvister som ingen kan lösa i realiteten, den skattskyldige alltid skall frias, att han skall ges tolkningsföreträde? Varför skall inte den som vinner ett skattemål alltid få ersättning för sina kostnader? Det är ju statens fel att det blir mål och att kostnader uppstår. Varför skall inte den som blir utsatt för en felaktig betalningssäkring få fullt skadestånd? Förklara varför ni inte gör dessa enkla förändringa. för en ökad rättssäkerhet.

Jag blir stolt när Bruno Poromaa säger att vi moderater står bakom de flesta av de drygt 40 reservationer som finns i betänkandet. Vi är glada över det, eftersom det innebär att vi verkligen satsar på rättssäkerheten till skillnad från majoriteten i utskottet. Bruno Poromaa undrar hur många av dessa reservationer som vi skulle driva igenom i denna kammare om det blir borgerlig majoritet, en majoritet som skulle se till att inleda sänkningen av skattetrycket och förbättra valfriheten för människorna. Ja, en hel del av dem framgår av de gemensamma trepartireservationer som finns. Det är bara att bläddra i betänkandet och se vilka det är. Om man börjar bakifrån kommer bevissäkringslagen att slopas. Generalklausulen kommer att slopas. Människor kommer att få den ersättning för rättegångskostnader som för närvarande förvägras dem. Ett strikt skadeståndsansvar införs vid betalningssäkring. Jag skulle kunna fortsätta att läsa upp ytterligare, men tiden medger inte det. Jag återkommer gärna. Men, Bruno Poromaa, ge mig ett svar på de konkreta frågorna, tack.

Anf. 164 BRUNO POROMAA (s):

Herr talman! Jag erinrar mig att när de borgerliga hade makten i det här landet mellan 1976 och 1982 höjdes 150 skatter. Såvitt jag vet sänkte de inte några skatter under denna tid.

Det är inte av rent okynne som man tar ut skatter. Med dessa pengar finansierar man samhällets åtaganden. Om Bo Lundgren går ut i samhället och talar med vanligt folk får han höra hur många önskemål människor har. Dessa önskemål kan man aldrig uppfylla om man inte har resurser för det. Jag pekade bl.a. på organisatoriska förändringar. De sker också i syfte att förbättra rättssäkerheten.

Det var intressant att höra vad de borgerliga tänker slopa om de får regeringsansvaret. Det var mycket av det som de har infört som de tänker slopa.

Anf. 165 BO LUNDGREN (m):

Herr talman! Under den tid, från hösten 1976 fram till hösten 1982, då vi hade borgerlig majoritet i denna kammare sänktes ett flertal skatter. 1977 sänktes först och slopades sedan den allmänna arbetsgivaravgiften, eller rättare den allmänna löneskatten. Inkomstskatten sänktes vid flera tillfällen. Sammantaget resulterade perioden 1976–1982 – om man räknar bort de skattehöjningar som den socialistiska majoriteten fattade beslut om våren 1976 – i att det totala skattetrycket var oförändrat. Eftersom kommunerna, främst socialdemokratiskt styrda, höjde skatteuttaget, sänktes det statliga skattetrycket under denna period med borgerlig riksdagsmajoritet. Under perioden 1970–1976 steg skattetrycket med tio procentenheter. Under perioden 1982 och fram till nu har skattetrycket stigit med ungefär sju procent-

enheter. Det är skillnaden mellan socialdemokratisk och borgerlig skattepolitik. Nu måste vi sänka skattetrycket för att rensa bort det som socialdemokraterna har ställt till.

Om man går ut och frågar människorna är de inte intresserade av att ni socialdemokrater bestämmer åt dem i så många fall. De är intresserade av att bli myndigförklarade och att få en ökad valfrihet genom att skatterna faktiskt sänks. Det är vad socialdemokraterna vägrar att göra.

Men debatten, Bruno Poromaa, gäller ju rättssäkerheten. Jag vill ytterligare en gång upprepa de konkreta och enkla frågor som jag ställde. Varför är socialdemokraterna inte beredda att gå med på tolkningsföreträde för enskilda skattebetalare? Varför är socialdemokraterna inte beredda att ge ersättning för kostnader i skattemål för dem som vinner skattemålen? Varför är socialdemokraterna inte beredda att ge fullt skadestånd till dem som felaktigt drabbas av betalningssäkring?

Om Bruno Poromaa inte kan svara på detta innebär det naturligtvis att han håller med mig i sak men inte gärna vill skylta med den socialistiska ideologins konsekvenser.

Anf. 166 BRUNO POROMAA (s):

Herr talman! Jag tänker inte förlänga debatten. När det gäller dessa frågor vill jag erinra om att en del av dem är under beredning i finansdepartementet.

Jag vill säga ytterligare något om dessa skattesänkningar. Jag vill erinra om att det var en skattesänkning som spräckte den borgerliga regeringen.

Anf. 167 BO LUNDGREN (m):

Herr talman! Det som spräckte den borgerliga regeringen i maj 1981 var att de två andra regeringspartierna gjorde upp med socialdemokraterna om försämringar av den förändring som den borgerliga regeringen tidigare hade fattat beslut om. Det var just på grund av att man fullt ut överfinansierade marginalskattesänkningarna som vi moderater lämnade regeringen. Om det hade varit en reell skattesänkning hade vi självfallet inte lämnat regeringen. Däremot hade socialdemokraterna som högskatteparti naturligtvis velat avstå från en sådan uppgörelse.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 21 mars.)

20 § Beslut om fortsatt ärendebehandling den 21 mars

Kammaren beslöt att ärendebehandlingen skulle fortsättas vid morgondagens arbetsplenum.

21 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades
Proposition
1990/91:123 Fornminnesbrott m.m.

Förslagen
1990/91:15 Riksdagens förvaltningsstyrelses förslag om ändring i instruktionen för kontoret
1990/91:16 Riksdagens förvaltningsstyrelses förslag om ändring i lagen (1988:589) om ersättning m.m. till riksdagens ledamöter
1990/91:18 Riksdagens förvaltningsstyrelses förslag om ytterligare medel till anslaget A 8 Riksdagens byggnader på statsbudgeten för budgetåret 1991/92

Motionerna
med anledning av prop. 1990/91:112 Brevröstning i Förbundsrepubliken Tyskland och Schweiz
1990/91:K36 av tredje vice talman Bertil Fiskesjö m.fl. (c)

med anledning av redog. 1990/91:6 Styrelsens för stiftelsen Riksbankens Jubileumsfond berättelse över fondens verksamhet och förvaltning under år 1990
1990/91:Ub177 av Viola Furubjelke m.fl. (s)

Trafikutskottets betänkande
1990/91:TU33 Köp av persontrafik på järnväg (förnyad behandling)

22 § Anmälan om fråga

Anmäldes att följande fråga framställts

den 19 mars

1990/91:473 av *Birgitta Rydle* (m) till statsrådet Maj-Lis Lööw om behandlingen av ansökningar om svenskt medborgarskap:

Antalet ansökningar om svenskt medborgarskap är mycket stort. Invandrarverket har därför infört ett nytt förfarande vid behandling av medborgarskapsärenden, vilket skall förkorta handläggningstiden till mellan tre och fyra månader. Emellertid ligger ett stort antal äldre ärenden kvar med mycket långa väntetider.

Det förefaller egendomligt att nya ansökningar skall behandlas före de som legat i två år eller längre.

Vilka åtgärder ämnar invandrarministern vidta för att obalansen i behandlingen av ansökningarna om svenskt medborgarskap skall kunna rättas till?

23 § Kammaren åtskildes kl. 22.42.

Förhandlingarna leddes
av förste vice talmannen från sammanträdets början t.o.m. 9 § anf. 16 (delvis),
av andre vice talmannen därefter t.o.m. 9 § anf. 45 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter t.o.m. 12 § anf. 70 (delvis),
av förste vice talmannen därefter t.o.m. voteringen efter anf. 90,
av andre vice talmannen därefter t.o.m. ajourneringen kl. 17.50,
av tredje vice talmannen därefter t.o.m. 16 § anf. 129 (delvis) och
av andre vice talmannen därefter till sammanträdets slut.

Vid protokollet

OLOF MARCUSSON

/Barbro Karlsson

Innehållsförteckning

Onsdagen den 20 mars

1 § Justering av protokoll 1
2 § Hänvisning av ärenden till utskott 1
3 § Förnyad bordläggning 1
4 § Anslag till justitiedepartementet m.m. 1
Justitieutskottets betänkande JuU12
Beslut 1
5 § Anslag till justitiekanslern 2
Justitieutskottets betänkande JuU13
Beslut 2
6 § Anslag till Svensk författningssamling m.m. 2
Justitieutskottets betänkande JuU14
Beslut 2
7 § Immunitet och privilegier för den Europeiska utvecklingsbanken 2
Justitieutskottets betänkande JuU25
Beslut 2
8 § Anslag till Statens telenämnd 2
Trafikutskottets betänkande TU17
Beslut 2
9 § Köp av persontrafik på järnväg 3
Trafikutskottets betänkande Tu19
Debatt
Hugo Bergdahl (fp)
Rune Thorén (c)
Viola Claesson (v)
Roy Ottosson (mp)
Birger Rosqvist (s)
Rolf Clarkson (m)
Kommunikationsminister Georg Andersson (s)
Ulla Orring (fp)
Ingrid Hemmingsson (m)
Stina Eliasson (c)
Eva Goës (mp)
Leo Persson (s)
Hans Dau (m)
Birgitta Hambraeus (c)
Ragnhild Pohanka (mp)
Maggi Mikaelsson (v)
Beslut 63
Ärendet återförvisat till utskottet för ytterligare beredning

Kallelse till utskottssammanträde 63
Tredje vice talmannen
Beslut om samlad votering 63
10 § Bolagisering av viss SJ-verksamhet 63
Trafikutskottets betänkande TU14
Debatt
Viola Claesson (v)
Rune Johansson (s)
Beslut fattades efter 12 §
11 § Transportforskning 64
Trafikutskottets betänkande TU15
Debatt
Rune Thorén (c)
Kjell Dahlström (mp)
Tredje vice talmannen (om sammanträdets fortsättning under kvällen)
Ove Karlsson (s)
Viola Claesson (v)
Beslut fattades efter 12 §
12 § Sjöfart 72
Trafikutskottets betänkande TU16
Debatt
Tom Heyman (m)
Hugo Bergdahl (fp)
Elving Andersson (c)
Viola Claesson (v)
Gösta Lyngå (mp)
Birger Rosqvist (s)
Ingrid Hasselström Nyvall (fp)
Gunhild Bolander (c)
Ulla Pettersson (s)
Marianne Jönsson (c)
Martin Olsson (c)
Carl Frick (mp)
Görel Bohlin (m)
Marianne Samuelsson (mp)
Sören Norrby (fp)
Beslut 103
Trafikutskottets betänkande TU14
Trafikutskottets betänkande TU15
Trafikutskottets betänkande TU16
13 § Djurförsök m.m. 104
Jordbruksutskottets betänkande JoU20
Debatt
Lennart Brunander (c)
Annika Åhnberg (v)

Marianne Samuelsson (mp)
Håkan Strömberg (s)
Beslut ... 114
14 § Statsbudgeten för budgetåret 1990/91 (miljödepartement) ... 114
Jordbruksutskottets betänkande JoU23
Beslut ... 114
Beslut om uppskjuten votering av kvällsärenden ... 114
Ajournering ... 114
Återupptagna förhandlingar ... 115
15 § Mineralförsörjning och minerallagstiftning ... 115
Näringsutskottets betänkande NU23
Debatt
Karin Falkmer (m)
Lars De Geer (fp)
Per-Ola Eriksson (c)
Bengt Hurtig (v)
Lars Norberg (mp)
Mats Lindberg (s)
Beslut skulle fattas den 21 mars
16 § Vissa anslag inom industridepartementets område ... 133
Näringsutskottets betänkande NU24
Debatt
Nic Grönvall (m)
Hadar Cars (fp)
Lars Norberg (mp)
Åke Wictorsson (s)
Beslut skulle fattas den 21 mars
17 § Vissa anslag inom utrikesdepartementets område ... 143
Näringsutskottets betänkande NU26
Debatt
Rolf L Nilson (v)
Åke Wictorsson (s)
Lars Norberg (mp)
Beslut skulle fattas den 21 mars
18 § Värdepappersfonder ... 146
Näringsutskottets betänkande NU27
Beslut skulle fattas den 21 mars
19 § Anslag till skatteförvaltningen, m.m. ... 146
Skatteutskottets betänkande SkU14
Debatt
Isa Halvarsson (fp)
Martin Olsson (c)
Maggi Mikaelsson (v)
Gösta Lyngå (mp)

Bruno Poromaa (s)
Bo Lundgren (m)
Beslut skulle fattas den 21 mars
20 § Beslut om fortsatt ärendebehandling den 21 mars 165
21 § Bordläggning 166
22 § Anmälan om fråga
1990/91:473 av Birgitta Rydle (m) om behandlingen av ansökningar om svenskt medborgarskap 166

gotab 98465, Stockholm 1991