

Fredagen den 27 januari

Kl. 10.00

Om märkning av miljöfarliga batterier

Förhandlingarna leddes av andre vice talmannen.

1 § Justerades protokollet för den 19 januari.

2 § Andre vice talmannen meddelade att till kammaren inkommit läkarintyg för *Paul Lestander*, som var sjukskriven under tiden den 26 januari–den 26 februari.

Erforderlig ledighet beviljades.

Andre vice talmannen anmälde att *Karin Nilsson* (vpk) fr.o.m. den 27 januari skulle tjänstgöra som ersättare för *Paul Lestander*.

3 § Svar på interpellation 1988/89:75 om märkning av miljöfarliga batterier

Anf. 1 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Pär Granstedt har frågat mig om regeringen överväger att överge den nordiska överenskommelsen om märkning av miljöfarliga batterier till förmån för en EG-anpassning och vad som i så fall motiverar regeringens ändrade inställning. Han har vidare frågat vilka de miljömässiga konsekvenserna blir om Sverige väljer EG:s märkningssystem i stället för det nordiska.

Herr talman! Jag är tacksam över att frågan har ställts, eftersom det i den offentliga debatten har förekommit en del missförstånd som jag nu kan lägga till rätta.

I regeringens proposition som låg till grund för riksdagens beslut om insamling av miljöfarliga batterier angav jag att jag i det internationella samarbetet, särskilt på det nordiska planet, avsåg att aktivt verka för att en enhetlig märkning skulle kunna införas så snart som möjligt.

Efter ett nordiskt samarbete och efter konsultationer med EG beslöt regeringen om märkning av miljöfarliga batterier den 12 november 1987. Beslutet, som skulle träda i kraft den 1 januari 1989, överensstämde med ett märkningsförslag som man uppnått enighet om på ett möte i den nordiska ämbetsmannakommittén den 8 januari 1987 och med det förslag som vid den tidpunkten behandlades inom EG.

Enligt bestämmelserna skall slutna torrbatterier med mer än sammanlagt 0,025 viktprocent kvicksilver och kadmium märkas med en särskild symbol som utgörs av tre röda pilar mot vit bakgrund. För knappcells batterier räcker det om förpackningen är märkt. Symbolen skall i normalfallet täcka minst 10 % av batteriets yta.

Under våren 1988 kom det önskemål från EG om nya överläggningar om en gemensam symbol för batterimärkningen. Enligt ett nytt förslag som presenterades av EG skulle ett batteri märkas med två symboler som var och en upptog 2 % av batteriets yta. Det ställdes inga andra krav på pilarnas utformning än att de skulle ha svarta kanter mot en ljus bakgrund.

Den svenska regeringen såg det som ett stort framsteg i det internationella miljösamarbetet att man inom EG var beredd att märka miljöfarliga batterier och att anpassa sig till ett märkningssystem som utarbetats av de nordiska länderna. Från svensk sida förklarade vi oss beredda till nya överläggningar med EG. Eftersom våra bestämmelser grundade sig på ett nordiskt samarbete, blev EG:s förslag före överläggningarna föremål för samråd mellan de nordiska länderna.

I princip ansåg man från de andra nordiska länderna vid detta samråd, att man borde stå fast vid resultatet av det nordiska samarbetet. Det ansågs särskilt viktigt att man höll fast vid gränsen 0,025 viktprocent för märknings-skyldighetens inträde. Däremot var man från flera länder beredd att diskutera utformningen av symbolen.

Den 15 september förra året beslöt regeringen att skjuta upp ikraftträdandet av märkningsbestämmelserna med ett halvår till den 1 juli 1989. Detta hade föreslagits av naturvårdsverket – i vars styrelse Pär Granstedt för övrigt satt tills för en vecka sedan – och det framstod även av andra skäl som lämpligt att senarelägga ikraftträdandet av märkningsreglerna.

I oktober förekom sedan överläggningar mellan EG och Sverige om utformningen av den symbol som batterierna skall märkas med. En överenskommelse har diskuterats mellan Sverige och EG på den här punkten.

Jag vill dock betona att det inte varit på tal vid överläggningarna mellan Sverige och EG att Sverige skulle ändra den gräns för tungmetallinnehåll vid vilken märknings-skyldigheten inträder. Det är möjligt att EG kommer att ha en högre gräns än Sverige för denna skyldighet, men i detta avseende har vi inte sett någon anledning att ändra på det värde som man nått enighet om mellan de nordiska länderna.

En överenskommelse mellan Sverige och EG innebär att de svenska bestämmelserna om utformningen av symbolen måste ändras. Den symbol som i så fall sedan kommer att gälla blir givetvis så tydlig som behövs för insamlingen av de miljöfarliga batterierna. Några miljömassiga nackdelar kommer därför inte att uppstå om Sverige och EG har samma märkningssymbol. Tvärtom bekräftar Sveriges och EG:s gemensamma ståndpunkt i den här frågan den pådrivande roll som Sverige sedan flera år har när det gäller att komma till rätta med de miljöproblem som hänger samman med miljöfarliga batterier.

Anf. 2 PÄR GRANSTEDT (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Birgitta Dahl för svaret på min interpellation. Det var ett utförligt och redovisande svar. Om det kan bidra till att rätta ut frågetecken är det naturligtvis bra. Jag måste ändå säga att jag tycker att det fortfarande finns en del frågetecken kvar. Det är fortfarande litet svårt att förstå tankegångarna bakom denna hantering sett ur miljösynpunkt.

De nordiska länderna, inkl. EG-landet Danmark, har lyckats komma fram till en gemensam märkning, som såvitt jag kan förstå, uppfyller högt ställda krav. Det är ett tydligt och bra märke, och det är stort i förhållande till batteriet. Man har också kommit fram till att rätt så stränga krav skall vara uppfyllda för att ett batteri skall kunna betraktas som bra ur miljösynpunkt.

Inom EG utvecklades sedan ett system för märkning, som har en lägre ambitionsnivå än det nordiska. Det är aktuellt med en högre gräns för miljövänliga batterier och med en mindre tydlig märkning än den nordiska. I det läget spräcker Sverige den nordiska överenskommelsen och tar upp diskussioner med EG i stället. Det är således inte EG-landet Danmark som tar detta initiativ, vilket kanske hade varit mera begripligt, utan det är Sverige som gör det – uppenbarligen mot de övriga nordiska ländernas önskan. Det är också den bild som svaret ger här. Såvitt jag förstår var det huvudmotivet till att märkningen uppsköts. Det förefaller som om en lösning med EG kommer att innebära en del nackdelar, trots vad som sägs i svaret.

I svaret hänvisar Birgitta Dahl till ett förslag från naturvårdsverket. Om jag har förstått saken rätt sade man ifrån naturvårdsverket, att om man skulle införa pant på batterier, är det lämpligt att samordna tidpunkten för ikraftträdande av märkningsbestämmelserna med en sådan pant och att man i så fall skulle uppskjuta märkningen. Såvitt jag förstår tänker man dock inte införa någon pant fr.o.m. den 1 juli. Därmed blir det litet svårt att återropa naturvårdsverkets synpunkter i det här fallet. Det är dock kanske i och för sig en mindre betydelsefull fråga i sammanhanget.

Mera bekymmersamt är att det föreligger en risk för att den märkning som nu blir aktuell kommer att bli mindre iögonfallande än den som man hade kommit överens om på det nordiska planet. I svaret sägs att det blir en tillräcklig märkning. Men, herr talman, det är väl ett något diffust sätt att bestämma märkningens karaktär. Vad är egentligen tillräckligt i detta sammanhang? Den nordiska överenskommelsen innebar en bedömning. Jag har inte sett att det finns några garantier för att den EG-anpassade märkningen inte kommer att bli mindre tydlig än den nordiska.

Dessutom förefaller det som om denna märkning kommer att få olika innebörd beroende på om batterierna är svenska eller kommer från EG-länderna. Jag vet inte om man har tänkt införa någon gränskontroll vid införsel av batterier från t.ex. Tyskland eller Frankrike. Annars kommer vi att få en situation där miljömärkningen av svenskproducerade batterier betyder en sak, medan precis samma märkning kommer att betyda en annan sak för batterier i Sverige som är köpta utomlands. Det kunde vara bra att få klargjort om man kommer att tillämpa det normala EG-systemet, som innebär att vi har möjlighet att ställa krav på svenska producenter som är strängare än EG-normen, men att vi inte kan tillämpa dessa hårdare

miljökrav på varor importerade från EG-länder. Det skulle i så fall innebära att det var fritt fram att importera miljömärkta batterier från EG som inte höll den strängare svenska normen. Det vore bra med ett klargörande från statsrådet Dahls sida.

Till sist vill jag säga att det alltid är olyckligt om man spräcker en framförhandlad nordisk överenskommelse. Jag tycker att det var en styrka att man hade nått fram till en gemensam nordisk märkning. Jag tycker att det var starkt att man också hade fått Danmark att ställa upp på den nordiska lösningen, att Danmark i detta fall hade valt den högre, nordiska ambitionsnivån, trots att man arbetade med frågan också inom EG. Ur den synpunkten framstår det också som beklagligt att Sverige stjälpes denna nordiska överenskommelse.

Jag har med ljus och lykta sökt efter de miljömässiga fördelarna med den modell som regeringen nu tycks vilja välja. På vad sätt skulle den främja en mer miljövänlig hantering av batterier? På den punkten är jag fortfarande mycket osäker.

Anf. 3 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Detta är en intressant debatt. EG-normen för miljöfarliga batterier är ungefär tio gånger högre än den norm som diskuteras i Norden. I EG talar man om 0,3 viktprocent kvicksilver och kadmium mot 0,025 viktprocent, som är den gräns som diskuteras i de nordiska länderna. EG-länderna har tydligt sagt ifrån att de betraktar normen 0,025 viktprocent som ett tekniskt handelshinder. Det är underligt att höra här att det inte skulle vara något handelshinder. Statsrådet antyder dessutom att man skulle kunna ha samma märkning för olika gränser i olika länder i Europa. Det är inte konsekvent. På det sättet kan det inte fungera. Skall man ha samma utformning på märket, skall man naturligtvis ha precis samma gräns, och den gränsen kommer att sättas av EG, nämligen tio gånger högre än den gräns vi vill ha i Sverige. Det är vad det handlar om.

Det pantsystem som det talas om skulle förhoppningsvis komma i gång den 1 juli 1989. Det handlar om en pant på ungefär 2 kr. per batteri, om jag är rätt informerad. Detta system är också kopplat till halten. Det är samma sak där – man kan inte anpassa sig till EG, om man inte får hela paketet med 0,025 viktprocent, en märkning som är konsekvent och som inte betyder något annat i ett annat land.

Allt detta gör att jag vill ställa en del följdfrågor till statsrådet Dahl. Jag undrar om den svenska regeringen anser att detta är ett tekniskt handelshinder, att ha strängare krav när det gäller tungmetallinnehållet i batterier i Sverige än man har i EG. Det anser man tydligen inom EG. Jag undrar också om regeringen anser att det nordiska samarbetet på miljöområdet är mindre viktigt än EG-samarbetet, eller EG-harmoniseringen, som det numera heter. Bedömer statsrådet att ett gemensamt miljökrav i Sverige, Norge och Danmark på 0,025 viktprocent skulle kunna få några handelspolitiska effekter gentemot EG? Om man struntar i vad EG säger, nämligen att vi bör besluta oss för 0,3 viktprocent i stället för 0,025, skulle det få några handelspolitiska effekter? Är regeringen beredd att driva denna fråga, så att vi verkligen får denna märkning och pant från den 1 juli 1989?

Anf. 4 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Jag vill gärna upprepa att jag tycker att det är bra att vi får denna debatt. Det är uppenbart att det finns en del missförstånd som behöver redas ut.

För det första vill jag säga att det inte bara är aktuellt att införa pant utan också förbud mot vissa typer av batterier. Detta ingår i de överväganden som regeringen gör.

För det andra vill jag säga alldeles klart att vi inte har sålt ut det nordiska samarbetet för EG-diskussionerna. Tvärtom har denna fråga diskuterats mellan de nordiska miljöministrarna kontinuerligt. Vi är helt överens om tillvägagångssättet. Vi diskuterade detta i Helsingör. Vi diskuterade det i Helsingfors nyligen. Jag har också per brev noggrant informerat mina kolleger steg för steg om arbetet. Vi kommer att diskutera detta i Stockholm när vi träffas i samband med Nordiska rådets möte om några veckor. Vi är helt överens om tillvägagångssättet också i detta skede, nämligen att vi behållit skall hålla fast vid våra egna riktvärden för en gräns. Det är inte fråga om att vi skall överge dem. Vi betraktar det icke som ett handelshinder. Det har inte heller i våra diskussioner med EG framställts som något handelshinder. Däremot kommer vi att i de fortsatta diskussionerna med EG försöka förmå EG att anpassa sig till våra krav. De diskussionerna är inte avslutade.

Man kan inte utesluta att det kommer att finnas ett intresse hos branschen att tillverka och sälja samma batterier på hela den marknad man har. Nu kommer man åtminstone, det har man lovat i våra diskussioner, att göra en särskild satsning på Sverige och Schweiz, som är de länder som har de strängaste reglerna. Branschen har ett intresse av att slippa hålla på med olika sorters tillverkning.

Skälet till att Sverige har tagit dessa initiativ är att vi hittills är det enda land i Norden som har fattat detta beslut för vår egen del. Då måste vi notifiera GATT. Det var vi som gjorde det. Det har t.ex. inte Danmark gjort, för där har man inte konkret på hemmaplan fattat samma beslut. EG svarade då med att inleda en diskussion. EG har under diskussionens gång ändrat sig i riktning mot det svenska beslutet också när det gäller utformningen. Den diskussionen är inte heller avslutad ännu. Vi använder denna process som en metod att försöka få så bra regler som möjligt, att driva på också inom EG. Det är skälet till att vi gör detta. Vi gör det i mycket nära samförstånd med våra nordiska grannar, och det kommer vi att fortsätta att göra. Vi tar också in i bilden möjligheten att få dessa regler utsträckta till att gälla Nordamerika och Japan och några andra viktiga marknader. Det rör sig om transnationella företag. Vi har alltså en mycket klar strategi för vårt sätt att arbeta internationellt med dessa frågor. Men i grunden finns det faktum att vi inte ger upp vår egen kravnivå. Vi betraktar den inte som ett handelshinder, och vi säljer inte ut den. Och vi bedriver detta arbete tillsammans med våra nordiska grannar.

Anf. 5 PÅR GRANSTEDT (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka för Birgitta Dahls ytterligare synpunkter. Jag tycker att det var intressant att höra dem, och jag skulle faktiskt vilja få dem ännu mer preciserade.

Birgitta Dahl säger att de nordiska ministrarna är överens om tagen. Jag vill gärna ha reda på vad det innebär exakt. Det enda jag hittills har fått klart för mig är nämligen, att när Sverige tog upp denna fråga, vilket också framgår av interpellationssvaret, med de övriga nordiska länderna, var de i princip för att man skulle vidhålla den nordiska märkningen. Jag har också en uppgift om att Norge har lämnat in en notifikation som bygger på den nordiska märkningen. Och det stämmer inte riktigt med bilden av att man är överens om tagen. Jag skulle därför gärna vilja att miljöministern gör en precisering. Är de nordiska miljöministrarna nu helt ense om att man skall avstå från den nordiska märkningen och ansluta sig till EG:s märkning? Det vore bra att få detta mycket tydligt redovisat från talarstolen.

Birgitta Dahl säger att Sverige inte kommer att frångå den kravnivå som den nordiska märkningen skulle innebära. Vad innebär det i praktiken? Innebär det att Sverige kommer att införa förbud mot import från EG av batterier som är miljömärkta, om kraven på denna miljömärkning inte motsvarar svenska krav? Det vore värdefullt att få också detta tydligt och entydigt markerat från talarstolen, eftersom det naturligtvis påverkar bedömningen i mycket hög grad.

En annan fråga som Birgitta Dahl inte berörde i sitt svar gäller märkets utformning. Kan Birgitta Dahl försäkra att det märke som man slutligen kommer att enas med EG om – om förhandlingarna går i lås – kommer att vara minst lika tydligt som det märke som man enades om vid den nordiska överenskommelsen? Detta tycker jag också är viktigt om man vill hävda att den med EG gemensamma modellen inte kommer att innebära några försämringar ur miljösynpunkt jämfört med den nordiska.

Anf. 6 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! EG betraktar det nordiska initiativet om att slutna torrbatterier med mer än sammanlagt 0,025 viktprocent kvicksilver och kadmium skall märkas med en särskild symbol som ett handelshinder. Detta finns det svart på vitt på framför mig i form av ett telex från EG till Norges utrikesdepartement. Därför stämmer inte det som Birgitta Dahl för fram. Man måste alltså ha samma gränsvärden och samma märkning i alla länder, om det inte skall utgöra ett handelshinder. Man kan ju inte ha samma märkning men olika gränsvärden, vilket Birgitta Dahl antydde. Skall vi hålla på gränsvärdet 0,025 viktprocent lär vi få ha ett eget märke som avviker från EG:s, eftersom EG ställer andra krav. Vi lär inte få EG att gå med på något annat inom det närmaste året. Om man skall försöka få EG att ansluta sig till strängare krav kommer det att ta lång tid, och det kommer att leda till att utsläppen av kvicksilver och kadmium i Sverige ökar eller fortsätter att vara höga. De kommer sannolikt att öka, eftersom användningen av dessa batterier ökar i takt med att fler och fler bärbara apparater med laddningsbara batterier tillkommer. Jag anser att det är mycket angeläget att vi i Sverige får till stånd detta krav på märkningen redan i år. Det bästa Sverige kan göra om Sverige vill driva på EG är alldeles säkert att gå hårt fram tillsammans med Norge och Danmark. Men framför allt måste man i Sverige göra det för att visa att det är möjligt. Då följer nog EG efter vad det lider.

Vi vet att ett av de mest effektiva sätten att förhindra en skärpning av

miljökraven är att förhandla, ifrågasätta, trassla med detaljer när det gäller märkningen. osv. Och det är precis vad tillverkarna av batterier i Europa vill. Detta är egentligen ett sätt att sabotera den skärpning av kraven som vi i Sverige vill ha och som statsrådet Dahl säger att hon också vill ha. Det här är ett exempel på hur EG försämrar miljöarbetet i Sverige. Finns det flera sådana exempel som vi ännu inte upptäckt, där den här harmoniseringen med EG innebär att vi i Sverige luckrar upp våra egna miljöambitioner? Jag vill ha ett klart besked av Birgitta Dahl. Är regeringen beredd att gå fram med kravet på 0,025 viktprocent och se till att det genomförs under 1989 alldeles oavsett om EG ansluter sig till det eller inte?

Anf. 7 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Den sista frågan var egentligen onödig eftersom jag redan i mitt svar deklarerade den svenska inställningen och upprepade den i ett annat inlägg. Regeringen kommer inte under några förhållanden att ge efter när det gäller kravnivån, och denna kravnivå skall införas under detta år.

EG har inte till oss sagt att detta innebär ett handelshinder, men även om EG gjorde det skulle vi i Sverige hålla fast vid denna kravnivå. Vi har faktiskt stöd för detta i Romfördraget, där det sägs att om vi anser att något är nödvändigt av hänsyn till hälsan och miljön har vi rätt att ha särregler. Vi kommer inte att falla undan.

Det är alldeles riktigt att Norge tidigare har notifierat på samma sätt som Sverige. När denna diskussion sedan togs upp uppstod ett missförstånd. Och jag vet att en tjänsteman vid den norska miljöstyrelsen uttalade sig i ett Ekoinslag på den grunden att han trodde att vi var på väg att förändra kravnivån. Det missförståndet har retts ut i de diskussioner som har förts mellan miljöministrarna i Helsingör och Helsingfors. Vi är alltså överens om att det är en fördel att kunna påverka EG i riktning mot bättre system. Vi har redan påverkat EG i fråga om den märkning som EG nu är beredd att diskutera, vilket innebär att EG arbetar för ett märkningssystem inom EG som är bättre än det som EG själv från början var inställd på. Dessa diskussioner är inte slutförda. Självfallet skall det som vi kommer fram till vara tillräckligt tydligt för att tjäna syftet.

På den svenska marknaden kommer inga andra batterier med miljömärkning att få förekomma än de som uppfyller våra krav. Vi har också ingått en överenskommelse med branschen om att det är dessa batterier som kommer att säljas i Sverige. Självfallet kommer vi med uppmärksamhet att följa utvecklingen om Sverige och EG kommer att hamna på olika nivåer. Det vet vi ännu inte säkert. Vi har dock uppmärksamheten riktad på risken för missbruk och andra bekymmer. Men jag delar inte alls Roy Ottossons bedömning att det här skulle vara ett exempel på att EG lyckas sabotera. EG har nämligen inte lyckats få oss att ändra vår inställning, däremot har vi lyckats flytta på den där kolossen en bra bit i riktning mot vad vi tycker är bättre än tidigare. Vi kommer inte att försumma något tillfälle i samarbetet med EG och resten av världen att försöka påverka dem som vill mindre än vi. Det sämsta vi kunde göra för miljön vore att isolera oss från omvärlden och sitta heliga och ensamma här hemma. Vi skall gå hårt fram här hemma och vara föregångare, men vi skall också ge oss i kast med uppgiften att försöka påverka omvärlden.

Andre vice talmannen anmälde att Roy Ottosson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Anf. 8 PÄR GRANSTEDT (c):

Herr talman! När det gäller märkningen upprepar Birgitta Dahl formuleringen "tillräckligt tydligt". Det oroar mig litet grand, eftersom det är något mycket subjektivt. Det kan ju hända att det blir ett märke som Birgitta Dahl tycker är tillräckligt tydligt men som exempelvis jag och andra inte tycker är tillräckligt tydligt.

Den fråga jag ställde gällde om Birgitta Dahl här kunde försäkra att den märkning vi kommer att få efter försöket till EG-harmonisering blir minst lika tydlig som den i den nordiska överenskommelsen. Jag fick inte svar på den frågan, men jag kanske kan få det.

Det som Birgitta Dahl säger om att det inte kommer att få förekomma batterier som har miljömärkning men som inte fyller de svenska kraven på den svenska marknaden är mycket viktigt. Om vi nu skall ha harmonisering i denna fråga, är detta en mycket viktig ståndpunkt. Tyvärr går det kanske inte riktigt att få det stöd i Romfördraget som Birgitta Dahl åberopade. Tillämpningen av Romfördraget är att ett enskilt land inom EG visst får ställa högre krav på producenterna i det egna landet, men får inte åberopa de högre kraven för att vägra import av varor från andra EG-länder som fyller de krav som EG allmänt sett har accepterat. Det är därför som det är så viktigt att en högre svensk kravnivå verkligen tillämpas så att det blir förbud att importera batterier som är märkta med detta miljömärke och som inte fyller de svenska kraven – då får vi inte denna förvirring. Risken är annars stor att på den svenska marknaden en stor del av batterierna med miljömärkning bara kommer att fylla EG-kraven, vilka kan visa sig vara betydligt svagare än de svenska. Om det går att ytterligare bekräfta att den svenska regeringen inte skall vika på denna punkt, tycker jag att denna interpellationsdebatt verkligen har tjänat ett konstruktivt syfte – även om det kvarstår en del farhågor framför allt när det gäller märkets utformning.

Birgitta Dahl hävdar fortfarande att man nu är enig i Norden. Det tycker jag också är viktigt. I svaret står att "i princip ansåg man från de andra nordiska länderna vid detta samråd, att man borde stå fast vid resultatet av det nordiska samarbetet". Får jag förstå det Birgitta Dahl nu säger så, att de övriga nordiska länderna har frångått den ståndpunkt man hade vid samrådet och anslutit sig till den svenska linjen att man inte skall tillämpa den nordiska överenskommelsen och i stället harmonisera med EG?

Anf. 9 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Vi alla här i Sverige tyckte att vårt ursprungliga förslag var allra bäst. Det är vad jag menar med formuleringen "i princip". Vi vägde detta mot fördelen av att kunna påverka EG i positiv riktning, och vi tyckte att vi inte kunde frångå kravnivån, men vi kan diskutera utformningen av symbolen. Det är vår gemensamma ståndpunkt.

Vi är beredda att löpa linan ut, Pär Granstedt. I så fall, liksom Danmark nyligen gjorde i ett annat ärende, prövar vi vad det till slut leder till. Danmark vann i sitt ärende. Jag har goda förhoppningar om att vi skulle kunna vinna

den här tvisten. Jag utgår från att vi får de andra riksdagspartiernas helhjärtade stöd i den matchen.

Prot. 1988/89:56
27 januari 1989

Om skärpta restriktioner för användning av terrängfordon

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 1988/89:93 om skärpta restriktioner för användning av terrängfordon

Anf. 10 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Roy Ottosson har frågat mig om regeringen avser dels att vidta åtgärder mot det ökande bruket av terrängfordon för barmark, dels skärpa regleringen av snöskotertrafik i relativt orörda naturområden.

Jag kan inte hålla med Roy Ottosson när han säger att terrängfordon får användas praktiskt taget helt fritt. Den i interpellationen nämnda användningen av sådana fordon för nöjesjakt på bl.a. lodjur samt för körning på gran- och tallplanteringar, är exempel på terrängkörning som är förbjuden enligt gällande lagstiftning.

Terrängkörningslagen sågs över senast år 1985 då regeringen för riksdagen redovisade en översyn av hela lagstiftningen om terrängkörning. Redovisningen föranledde ingen åtgärd från riksdagens sida.

Terrängkörning regleras i terrängkörningslagen från år 1975. Enligt lagen är i princip körning i terräng med terrängfordon och motorfordon förbjuden i hela landet på barmark samt på snötäckt skogsmark med plant- och ungskog. Tillåten är endast körning som uppenbart inte kan skada skogen. Vidare är terrängkörning förbjuden även på snötäckt mark inom tolv större fjällområden som regeringen har beslutat om. Med stöd av terrängkörningslagstiftningen har även flera länsstyrelser begränsat eller förbjudit terrängkörning inom vissa andra områden. Terrängkörning kan också regleras i natur som skyddas med stöd av naturvårdslagen. Enligt jaktlagen får jakt, förföljelse eller spårning av vilda djur inte ske med hjälp av motordrivna fordon.

Terrängkörning är, som jag nu har redovisat, redan omgärdad av en rad restriktioner. Det är således inte tillåtet att fara fram med snöskoter på det sätt Roy Ottosson beskrivit. Jag finner emellertid den nuvarande situationen otillfredsställande. Den lagstiftning vi har för att skydda vår miljö och natur måste efterlevas. Det är därför viktigt att tillsynen av terrängkörningen skärps. Den nu arbetande utredningen som ser över naturvårdslagen har också i uppdrag att pröva om möjligheterna till bevakning och tillsyn av terrängkörningen behöver förbättras. Jag förutsätter att utredningen kommer att föreslå de åtgärder som bedöms nödvändiga för att förhindra onödiga störningar av vår naturmiljö.

I miljö- och energidepartementet bereds nu ett förslag från naturvårdsverket om ändring i terrängkörningslagstiftningen. Syftet är att utvidga lagens tillämpningsområde till att omfatta samtliga motordrivna fordon och att kunna lägga ett sådant lagförslag för riksdagen under våren.

Prot. 1988/89:56
27 januari 1989

Om skärpta restriktioner för användning av terrängfordon

Anf. 11 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! För två år sedan, den 14 januari 1987, överlämnade naturvårdsverket ett förslag till ändring av terrängtrafiklagstiftningen till regeringen. Sedan dess har ingenting hänt, och man kan fråga sig varför. Det är två år där man har underlåtit att göra något. Under tiden har det skapats en växande marknad i Sverige för terrängfordon.

Det går att registrera många terrängfordon antingen som arbetsredskap eller som traktorer. Då är det fritt fram, eftersom terränglagstiftningen inte gäller i dessa fall. Det är detta som delvis har föranlett frågan.

Vi har sett vad som hände när det gäller snöskotrarna. Inte heller beträffande dem ville regeringen ta något initiativ, och man ville inte lagstifta när de kom ut på marknaden. Man ville vänta och se. Det som hände var att man fick en explosionsartad tillväxt på snöskotermarknaden, och marknaden blev etablerad. Snart hade var man i glesbygden en snöskoter, och man körde den friskt. Därefter kom inskränkningarna. Men det blev mycket svårt att tillämpa dem, eftersom marknaden var etablerad.

Vill man förhindra sådant måste man stämma i bäcken, och man måste stämma i tid. Man kan ju inte ställa en polis i varje buske, utan man måste se till att fordonen inte finns ute och kan användas fritt. Exempelvis snöskotrar används ganska friskt för att jaga eller spåra vilda djur. Det är inget märkvärdigt med det. Så är det i Sverige. Det finns ingen möjlighet att kontrollera detta. I inlandet är det ett känt problem att man kör med snöskotrar på vägar. Det är olagligt naturligtvis. Ibland kör man fort, över 100. Det händer även olyckor. Men det går inte att kontrollera sådant, eftersom det inte går att ha poliser överallt.

Felet är naturligtvis att man bokstavligen har släppt lös sådana här fordon över hela landet. Nu gör man det också beträffande terrängkörningsfordon för barmark, även om fordonen är registrerade som traktorer eller arbetsredskap. Detta är att beklaga.

En annan aspekt handlar om fjällområdena. Där är marken mycket känslig. Det är hedmark, som mycket lätt skadas av de här fordonen. I de områdena har användningen av dessa fordon ökat markant. Den ökningen har också kommit efter det att terrängkörningslagstiftningen infördes. Den har dessutom i hög grad kommit efter det att diskussionen om dessa barmarksfordon kom i gång.

Att denna kraftiga ökning varit möjlig beror dels på vad jag sagt, att man kan registrera fordonet som arbetsredskap eller traktor, dels på att det finns en lucka i terrängkörningslagen. Det gjordes en ändring eftersom det var problem med att man uppe i fjällen på vårvintern kan behöva köra med snöskoter även över barmarksfläckar för att kunna klara av renskötseln. Men den lucka som då uppstod har utnyttjats så att man nu kör med en rad fordon under hela sommaren och långt in på hösten. På detta sätt kör man sönder marken uppe i fjällområdena. Det är också denna lucka som naturvårdsverket vill tappa till genom sitt förslag.

Nu har Birgitta Dahl i sitt svar lovat att vi skall få en ändring i år. Bättre sent än aldrig, men beträffande att skärpa tillsynen av terrängkörningslagen ställer man sig litet frågande inför hur det egentligen skall kunna gå till. Jag tror att man måste lagstifta om vilka som får ha sådana här fordon. Det skall

enbart handla om ren nyttoanvändning – dessa fordon skall inte släppas lös för nöjeskörning, eftersom det helt enkelt inte går att kontrollera.

Jag måste också fråga statsrådet: Varför har det dröjt två år? Det lagförslag som kom från naturvårdsverket var väl genomarbetat. Man hade arbetat med det i ungefär fem års tid. Remissinstanserna var också mycket nöjda med det. Nu har vi två förlorade år bakom oss då vi fått många problem i landet.

Jag vill också fråga om en annan detalj. Visst kan man i naturvårdsområden och nationalparker inskränka snöskoterkörningen. Men det gör man inte alltid, utan man har snöskoterleder. Naturvårdsområdena och nationalparkerna representerar några få promille av landets yta, och man tycker att det skulle kunna få råda frid någonstans, så att man där slapp höra snöskotrar som far fram.

Dessa fordon bullrar mycket kraftigt och hörs långt, framför allt i fjällområdena. Där hörs bullret mildt. I skogsområden handlar det om kilometer. Det räcker egentligen med att en enda snöskoter är ute och vrålar för att friden skall brytas för alla de andra som är ute och vill rekreera sig.

Jag tycker det vore motiverat att säga att de få promille av landets yta som nationalparkerna utgör borde fredas helt och hållet från den här typen av fordon. Jag vill fråga Birgitta Dahl om hon är beredd att verka i den riktningen.

Anf. 12 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Jag tror att Roy Ottosson kan påminna sig från den debatt som vi hade nyligen om helikoptertrafiken att jag har den uppfattningen att vi i naturen bör freda oss själva och de djur och växter som finns där så mycket som möjligt från buller, oväsen och annat som inte hör hemma där. Det gäller också att göra det i tid.

Jag kan berätta att jag i början av 70-talet som riksdagsledamot motionerade om stränga regler för snöskoteranvändning, liksom för övrigt för båttrafiken. Precis lika trist som att bli störd av dessa terrängfordon är det att gå upp en tidig sommarmorgon då friden bryts av en vrålände racerbåt som stör både människor och djur.

Vi behöver en skärpt reglering på det här området, och det kommer också en sådan. Frågan om hur fort det går nu i vår beror på om vi behöver en lagrådsremiss eller inte – det kan påverka med några veckor.

Vi behöver också ett större ansvarstagande och bättre moral hos enskilda människor. Vi behöver bättre kunskaper och bättre hänsynstagande. Detta bör vi gemensamt verka för. Nu finns dessutom framtaget en sorts utbildnings- och opinionspåverkanspaket, den s.k. snöskoterboken med en studiehandledning. Det är ett försök från samhällets och myndigheternas sida att påverka dem som använder sådana här fordon.

Vi måste använda oss av alla dessa vägar. Det handlar om lagstiftning och påverkan på människors attityder – där man kan tala om att det finns ett ansvar som en del av allemansrätten. Det handlar också om att kommun, länsstyrelse, polis och andra skärper sin tillsyn av verksamheten.

Prot. 1988/89:56
27 januari 1989

Om skärpta restriktioner för användning av terrängfordon

Anf. 13 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jag fick inte svar på frågan varför det har dröjt. Jag frågar mig fortfarande vad det är i förslaget från naturvårdsverket som är kontroversiellt och som gör att det har dröjt två år från det att regeringen fick ett färdigt förslag till lagändring, som faktiskt är ganska modest. Jag har förslaget framför mig här. Det handlar inte om några stora saker, utan det borde vara ganska enkelt att snabbt få igenom det. Men det har alltså dröjt två år. Nu utlovas en ändring detta år. Men man frågar sig fortfarande vad som är så kontroversiellt.

Det är klart att man kan moralisera över människors beteende. Men när man släpper in snöskotrar och nu också barmarksfordon, då kan man säga att man tillåter en ny kommersiell kultur att etablera sig. Det finns en aktiv marknadsföring från dem som tillverkar dessa fordon. Det hela blir populärt och sprider sig, och vi får problem.

Detta kan man moralisera över, men jag tycker det är fel att göra det. Vi skall stämma i bäcken och inte släppa igenom sådant här, när man vet att det bara blir problem och att det är svårt att strypa åt verksamheten efteråt.

Den lilla del som verkligen är nyttoanvändning kan man mycket väl låta finnas och utvecklas på ett bra sätt. Vad det gäller är den rena nöjesåkningen, som egentligen inte är till någon nytta.

Jag ställer mig litet frågande inför Birgitta Dahls engagemang, att först engagera sig mot etableringen av barmarksfordon men sedan tillåta dem att etablera sig starkt i landet och inte göra någonting åt det hela utan vänta så länge som möjligt. Det är helt fel metod om man vill komma fram till något.

Jag vill därför upprepa frågan: Varför dröjer det? Jag vill också gärna veta hur långt man är beredd att gå i det lagförslag som tydligt skall komma under året. Går man längre än naturvårdsverket, eller blir det precis samma förslag?

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Föredrogs och hänvisades

Motion

1988/89:Fi37 till finansutskottet

6 § Kammaren åtskildes kl. 10.48.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

/Gunborg Apelgren