

1981/82:102

Fredagen den 19 mars

Kl. 09.00

1 § Anmälan om kompletteringsval till utrikesnämnden

Anf. 1 TALMANNEN:

Socialdemokratiska riksdagsgruppen har som ny suppleant i utrikesnämnden efter Carl Lidbom anmält Hans Gustafsson.

Talmannen förklarade vald – för återstoden av riksdagens innevarande valperiod – till

suppleant i utrikesnämnden

Hans Gustafsson (s)

2 § Justerades protokollen för den 11 innevarande månad.

3 § Svar på interpellation 1981/82:147 om krisen inom sjöfartsnäringen

Anf. 2 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Mot bakgrund av de sjöfartspolitiska överläggningar som på mitt initiativ har förts under hösten och vintern, har Bertil Zachrisson frågat mig dels varför den av regeringen tillsatte medlaren mellan sjöfartens parter redan efter ett par veckors arbete gett upp medlingsförsöket, dels vad regeringen avser att göra för att snabbt lösa den akuta krisen på sjöfartsområdet.

Under sommaren 1981 uppvaktade sjöarbetsmarknadens parter mig om sjöfartsnäringens svåra situation. Härvid framfördes krav om statliga åtgärder för att förbättra branschens konkurrensläge. Jag efterlyste då en samlad syn från parterna på hur problemen borde lösas. Under hela hösten fördes därefter förhandlingar mellan parterna. Dessa rapporterade till mig vid tre olika tillfällen. Det senaste tillfället var den 29 januari i år, då det kunde konstateras att någon enighet fortfarande inte hade uppnåtts mellan

parterna. Parterna och jag enades då om att be generaldirektör Kaj Janérus att söka sammanjämka ståndpunkterna. Vi enades också om att generaldirektör Janérus uppdrag skulle vara tidsbegränsat och omfatta högst två veckor.

Den 15 februari överlämnade generaldirektör Janérus en rapport till mig. Han konstaterade då att det inte hade varit möjligt att samla parterna kring ett gemensamt förslag.

Den ekonomiska politiken syftar till att säkerställa att det svenska näringslivet totalt sett har en tillräcklig konkurrenskraft. Detta var det primära motivet bakom den i september 1981 genomförda devalveringen. Skattereformen och andra åtgärder för att säkerställa att den svenska ekonomins kapital-, arbets- och råvarumarknader fungerar effektivare har samma syfte.

Inom de ramar som sätts av den ekonomiska politiken ligger ansvaret för att sjöfartsnäringen återfår sin internationella konkurrenskraft i första hand på branschens företag och dess anställda. En nödvändig förutsättning är bl. a. att parterna anpassar kostnadsläget till en sådan nivå att svenskt tonnage återigen blir konkurrenskraftigt. Endast på detta sätt kan på sikt en säkrare sysselsättning för de ombordanställda uppnås. Statliga ekonomiska insatser kan enligt min mening vara motiverade övergångsvis endast under förutsättning att krav samtidigt ställs om åtgärder från parternas sida som leder till en anpassning av kostnadsnivån.

Anf. 3 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret.

Jag tror att vi alla, såväl regering och riksdag som samtliga partier, är medvetna om att den svenska sjöfarten befinner sig i en mycket svår kris. Handelsflottan har mer än halverats sedan 1975. Tonnaget har minskat från 13 miljoner till 5,5 miljoner dödvikton och antalet ombordanställda från 23 500 till 11 000. En uppenbar risk föreligger för att den svenskflaggade storsjöfarten helt försvinner, om inte kraftfulla åtgärder vidtas.

Herr talmannen visade nyligen svensk trafiknäring en mycket stor heder genom att öppna och delta i det s. k. sjöfartsmötet i Stockholm. Jag antar att ni, herr talman, då fick ta del av den situation som svensk sjöfart befinner sig i. Ni berörde den f. ö. i ert öppningstal. Det är också på sitt sätt ett tecken på både det intresse som vi hyser för svensk sjöfart och det allvar med vilket vi ser på den nuvarande situationen.

En konkurrenskraftig svensk rederinäring behövs av många skäl. Den skapar exportinkomster. Försörjningsberedskapen kräver att vi har en svensk handelsflotta av en viss omfattning. Närsjöfartsutredningen – vars resultat jag hoppas snart blir föremål för en proposition till riksdagen – säger att vi har nått en gräns, under vilken totalförsvarets behov inte längre kan tillfredsställas. Denna starka minskning av handelsflottan ger alltså upphov till diverse bekymmer, utöver det att den naturligtvis betyder stor arbetslöshet bland svenskt sjöfolk.

Sjöfartsnettot är en betydande del av vårt lands inkomster. De 4,7

miljarder kronor som sjöfartsnettot beräknas ge 1982 är mellan en tredjedel och en fjärdedel av hela bytesbalansunderskottet i år. Mätt som bruttoexport uppgår sjöfartsexporten till ca 12 miljarder kronor. Det är alltså fråga om ganska betydande belopp.

Den svenska handelsflottan är nu alltså inne i en ny, mycket allvarlig situation, där den riskerar att snabbt antingen ersättas av inchartrade båtar eller helt försvinna. Jag kan ta ett enda exempel från ett område som enligt min mening är mycket allvarligt från försörjningssynpunkt, och det gäller tanktonnaget.

Det fanns en tid då vi hade massor av tankbåtar liggande – kanske t. o. m. för många. Nu är situationen den att det bara finns åtta tankbåtar kvar. En av dem är redan såld, och det pågår förhandlingar om att sälja ytterligare en. Då är det sex kvar. Men av dessa sex äger Svenska Varv tre. Och Svenska Varv har nyligen sagt att man tänker göra sig av med sina båtar, därför att man vill avveckla sitt fartysägande. Det betyder att dessa tre båtar försvinner. Då är det bara en OK-båt och två Salénbåtar kvar. Och från Salénrederierna kommer det vittnesbörd om att de också är beredda att fatta ganska drastiska beslut när det gäller tankerflottan.

Det kan alltså inte uteslutas att vi mycket snart befinner oss i det läget att det bara finns en enda svensk tankbåt kvar. Detta är naturligtvis utomordentligt allvarligt, sett ur försörjningssynpunkt. Det är klart att det i goda tider finns andra båtar som kan frakta oljan hit. Men i en försörjningskris är det mycket bekymmersamt att befinna sig i detta trängda läge, att vi är helt beroende av andra intressenter. Det här är en av orsakerna till att de ombordanställda i skrivelse efter skrivelse till regeringen har påtalat dessa allvarliga förhållanden. Man kan ta motsvarande exempel på en del andra områden, men jag tycker att detta med tankerflottans situation i dag är det allvarligaste.

Rederierna har självfallet också en industripolitisk nyckelroll. De är sista länken i en produktionskedja mellan verkstäder, varv och transportanvändare av svenskt tonnage. Svenska rederier är alltså en viktig förutsättning för att det skapas arbetstillfällen inom varv och verkstäder. Ur försörjningssynpunkt är detta av mycket stort intresse, inte bara när det gäller handelsbalansen utan också när det gäller svenskt näringslivs situation över huvud taget.

Frågan är hur man skall komma till rätta med dessa problem. Regeringen har varit medveten om denna situation i varje fall sedan i somras – jag hoppas att medvetandet fanns innan dess. Man har satt sig ner och pratat, och då har det mycket tydligt framgått att det finns en rad olika idéer om hur man skall komma till rätta med problemet. Självfallet har redarna och de anställda olika idéer. Det är inget nytt – så är det nästan alltid när parter skall resonera, så det visste vi i stort sett förut. Redarna anser att bemanningskostnaderna i Sverige är för höga. Eftersom flera nationer använder bekvämlighetsflagg och också utvecklade länder har regler som innebär kostnader som ligger under de internationella avtalen, får de svenska redarna högre bemanningskostnader. Dessa kan i betydande omfattning kompenseras genom att

Fredagen den
19 mars 1982

*Om krisen inom
sjöfartsnäringsen*

svenska fartyg drivs med färre anställda, att man upprättar bemanningsavtal av olika slag eller att man chartrar ut fartygen, vilket är det vanligaste.

De ombordanställdas organisationer har i det här sammanhanget visat en mycket långtgående samarbetsvilja. De är beredda att diskutera en mängd olika idéer för att lösa kostnadsbekymret. Naturligtvis pekar de för sin del på att en lösning självfallet måste innebära att man samtidigt skapar garantier för att sjöfarten är kvar i Sverige – att båtarna är kvar i Sverige är ju en förutsättning för att man skall få en möjlighet att upprätthålla sysselsättningen framöver. Jag tror att också redarna – det är mitt intryck efter samtal med åtskilliga av dem – är beredda att rucka på sina en smula heliga principer om vilka vägar man skall gå. Men ingenting sker. Det brådskar emellertid med en lösning, för det är alldeles uppenbart att om ingenting sker, kommer det mycket snart – kanske inom bara något år – att bli så att handelsflottan ytterligare halveras.

Jag tyckte att det i och för sig var mycket positivt att regeringen snabbt svarade på de ombordanställdas skrivning och lät sjöfartsverkets chef Kaj Janérus få uppdraget att söka ena parterna. Men det visar sig nu att det var en ganska förhastad slutsats, för efter bara några veckor gav han upp försöket. Det är uppenbarligen så att han inte hade något ytterligare mandat – det framgår också av kommunikationsministerns svar. Det var inte tänkt annat än att Kaj Janérus skulle sätta sig ett par veckor och prata med parterna som något slags studieledare. Att man skulle göra någonting hade ingen tänkt sig. Det visar sig alltså att det var en ganska meningslös medling, för i ett sådant läge blir det naturligtvis bara så att parterna ställer upp sina resp. batterier. Och eftersom inte något konkret bidrag från regeringens sida lämnades i det sammanhanget, hade Kaj Janérus inte något att erbjuda, och då kunde man inte komma någonstans.

Enligt min mening är det fullständigt meningslöst att, som regeringen gör, skylla på parterna och säga att de får komma överens, och sedan skall man resonera om saken. Problemet är ju att de inte har någonting att komma överens om. Den tredje parten, nämligen statsmakten – vid det här tillfället regeringen – måste sätta sig ner med parterna vid bordet och försöka att ta fram en lösning.

Det är mitt alldeles bestämda intryck att det går att få fram en sådan lösning ganska snabbt. Det finns en utomordentligt bra grund för de här överläggningarna i det förslag till sysselsättningsstöd för svenskflaggade fartyg i internationell konkurrens som de ombordanställdas organisationer har utarbetat. Det stödet har den fördelen att det gör det billigt för företagen att expandera, och det stimulerar samtidigt företagen till att inte minska sin sysselsättning. Det finns också goda uppslag från redarnas sida – jag vill gärna understryka det. Jag tror alltså att det finns förutsättningar för parterna att komma överens.

I en sjöfartspolitisk uppgörelse, där löntagarna säkert är beredda att stå för en ganska återhållsam löneuppgörelse och där samhället finansierar en del av de kostnader som i dag på ett eller annat sätt måste täckas – det är inte rätta platsen att från denna talarstol ange hur det skall gå till – finns det enligt min

mening möjligheter att garantera en förnyelse av svensk handelsflotta. I varje fall borde man kunna garantera att den inte ytterligare minskar. Det finns dessutom en rad andra åtgärder som är möjliga att vidta. Men de borgerliga regeringarna har helt nyligen, trots vår protest, ytterligare urholkat förutsättningarna för sjöfartsnäringen, t. ex. genom att dra in hemresestödet för de ombordanställda. Det är klart att man kan återinföra det och säga att man gjorde fel. Det borde inte vara så konstigt att erkänna detta.

Jag tror också att det är viktigt att man satsar på sjöfartsnäringen sjöfartstekniskt genom forsknings- och utvecklingsverksamhet. Också i det hänseendet finns det en rad uppslag från parterna.

Men det viktigaste just nu, herr talman, är att regeringen handlar. Tillsätt, kommunikationsministern, omedelbart en ny förhandlare som får ett klart mandat både ekonomiskt och innehållsmässigt av regeringen! Dessa problem går att lösa om bara viljan finns.

Det enda som Claes Elmstedt nu hänvisar till är regeringens ekonomiska politik. Jag skall inte ta upp någon diskussion om denna i dag – det gör vi i ett antal andra sammanhang. Låt mig bara i all stillsamhet erinra om att jag inte tror att det är särskilt många i svenskt näringsliv i dag – och allra minst inom svensk sjöfartsnäring – som tror att regeringens ekonomiska politik på något sätt skulle göra det lättare för en bransch av detta slag att etablera sig på den svenska marknaden igen.

Anf. 4 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):

Herr talman! Vårt parti har under en följd av år med motioner och olika konkreta förslag försökt fästa regeringens och riksdagens uppmärksamhet på den minst sagt oroväckande utveckling som kännetecknar sjöfartsnäringen.

Nu har det emellertid gått så pass långt att den svenska handelsflottan riskerar att försvinna totalt om ingenting görs.

Under perioden januari 1975 till juli 1979 såldes 160 oceangående svenska fartyg på sammanlagt 10 miljoner ton dw. År 1975 bestod den svenska handelsflottan av 600 fartyg med en kapacitet av 13 miljoner ton dw, jämfört med i dag då den omfattar 500 fartyg om 5,5 miljoner ton dw. Under perioden 1974–1981 minskade det svenska tonnaget med 55 %. Antalet ombordanställda under samma period minskade från 23 500 till 11 000. Här handlar det alltså om en katastrofal utveckling – och detta beroende på den sjöfartspolitik som stimulerar till en utveckling helt och hållet baserad på en total marknadsanpassning och redarnas kortsiktiga vinstintressen och som förmodligen, om den tillåts fortsätta, kommer att innebära en fortsatt försäljning, uthyrning och utflaggning av den svenska handelsflottan.

Den svenska handelsflottan transporterade endast 18 % av varorna i vår svenska utrikeshandel under 1960- och 1970-talen. Anledningen är att två tredjedelar av vår handel är koncentrerad till Europa, samtidigt som svenska rederier av profitskäl specialiserat sig på de s. k. tunga traderna och de långa transportavstånden.

Sålunda är 90 % av det svenska tonnaget sysselsatt uteslutande i trafik på utländska hamnar. I dag är endast 10 % av vår handelsflotta sysselsatt med att frakta svenska varor. En annan inriktning och strukturell sammansättning av den svenska handelsflottan skulle innebära att varorna i den svenska utrikeshandeln kunde transporterats på svenska fartyg.

Speciellt gäller detta närtrafiken och stycke-godstransporterna inom Västeuropa, dit också merparten av vårt handelsutbyte går. Av det här kan man konstatera att vi i dag har en handelsflotta som har en sammansättning och struktur som inte är i stånd att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer.

Regeringen har konsekvent vägrat att ingripa för att styra och påverka den här utvecklingen. Man säger att det är av stor betydelse för att den svenska sjöfartsnäringen skall kunna utvecklas i sunda former att konkurrensen inte snedvrids genom att staten engagerar sig som rederiägare. Och med det anser man uppenbarligen att en fortsatt utflaggning av svenska fartyg till bekvämlighetsflagg och en fortsatt utförsäljning av svenska fartyg är de sunda former som den svenska sjöfartsnäringen skall kunna utvecklas i. Detta är de former som ett statligt redarengagemang skulle snedvrída genom osund konkurrens. Därför har man tillåtit att sjöfartsnäringen utvecklats i dessa s. k. sunda konkurrensformer, även om det har inneburit att nära 60 % av den svenska handelsflottan har försvunnit ur landet, även om det har inneburit att 12 000 arbetstillfällen för sjömän har försvunnit sedan 1975, även om det har inneburit att handelsflottan har utvecklats så att den med nuvarande kapacitet inte kan uppfylla totalförsvarets krav på att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer.

Herr talman! Denna utveckling har inneburit stora samhällseliga kostnader, både i form av skatteförluster och i form av arbetslöshet, samtidigt som man har sagt att målet för den statliga sjöfartspolitikén är att skapa förutsättningar för att landets utrikeshandel skall kunna bedrivas på ett effektivt sätt och till lägsta samhällsekonomiska kostnader.

Och på frågan vad regeringen tänker göra för att lösa den akuta krisen på sjöfartsområdet svarar regeringen att ansvaret för att sjöfartsnäringen skall återfå sin internationella konkurrenskraft i första hand ligger på branschens företag och dess anställda.

En nödvändig förutsättning är bl. a. att parterna anpassar kostnadsläget till en sådan nivå att svenskt tonnage återigen blir konkurrenskraftigt. Dvs.: regeringen tänker inte göra någonting men förväntar sig att redarna och de fackliga organisationerna i gemensamma överläggningar skall presentera förslag till lösningar som regeringen i sin handlingsförklaring själv är oförmögen att föreslå.

Herr talman! Sjöfarten spelar en central roll i det svenska samhällets utveckling, inte minst därför att sjöfarten är sammankopplad med utomordentligt viktiga transportfunktioner, såsom hamnar, och besläktade näringar, såsom varvsindustri osv. Sjöfarten är en av landets viktigaste näringsgrenar. Men trots den kraftiga reducering som den svenska handelsflottan

genomgår förväntas det att svenska rederier under hösten och vintern 1981 och våren 1982 skall segla in tusentals miljoner i exportinkomster.

Om sjöfartens utveckling tillåts fortsätta på detta sätt, finns det stor risk för att den svenska handelsflottan försvinner helt. Jag vill fråga kommunikationsministern: Är det verkligen möjligt att regeringen inte tänker göra någonting för att påverka situationen?

Nr 102

Fredagen den
19 mars 1982

*Om krisen inom
sjöfartsnäringen*

Anf. 5 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Vi konstaterade från socialdemokratiskt håll i maj 1980, när riksdagen skulle besluta om sjöfartspolitik, att de åtgärder som då företogs inte var tillräckliga och att staten måste göra sådana åtaganden att branschen vid en ny större nedgång i sjöfartskonjunkturen inte riskerade att drabbas av en utveckling liknande den som skett under andra halvan av 1970-talet – då hade nästan hälften av handelsflottan sålts ut.

Vi sade också att åtgärder borde vidtas för att skapa möjligheter att man administrativt och praktiskt i statlig regi skulle kunna gå in i sjöfarten. Vi såg det som en handlingsberedskap inför eventuellt kommande problem. Det förslaget fick inte gehör.

Nu står vi inför en situation där läget blir alltmer akut. Skall vi i fortsättningen ha en svensk handelsflotta värd namnet eller inte?

Vi är redan till mycket stor del beroende av utländska fartyg och utländska rederier för vår import och export. Och vi förfogar inte – vare sig i en eventuell fredskris eller ännu mindre under ett eventuellt krig – över de fartyg som behövs för det svenska folkhushållet. De fartyg som i dag upprätthåller trafik på Sverige – det gäller såväl Nordsjö- och Europatrafik som trafik på fjärran länder – är flaggade med en flagga antingen från något NATO-land eller från något öststatsland. På så vis har vi ett starkt beroende till båda dessa parter. Vidare har vi de s. k. bekvämlighetsflaggade fartygen, och även i vad gäller dem har vi ett beroende.

Det är så naturligt att vi inte ens talar om det, att järnvägen som sköter frakten åt en industri i Sverige är svensk och att lastbilsföretaget är svenskt. Nu är Sverige i kommunikationshänseende att betrakta som en ö. Vi har vatten praktiskt taget runt omkring oss. Men så fort exportgodset hunnit till en hamn varifrån det skall gå vidare skall det ske med fartyg hemmahörande var som helst, dock i allt mindre utsträckning i Sverige. Vi skulle inte kunna tänka oss den utvecklingen när det gäller landtransporterna. Men i alltför stor tysthet har det fått ske med våra absolut nödvändiga sjötransporter. Nu har vi kommit till en punkt där statsmakterna måste gripa in och inte bara stoppa den fortsatta minskningen av den svenska handelsflottan utan också se till att vi åter kommer i ett läge med något så när balans.

Sjöfartens roll i den svenska trafikpolitiken kom inte med i det trafikpolitiska beslutet 1979. Riksdagen hade begärt att den skulle tas med, men det hade inte hjälpt. Frågan togs åter upp. Det tillsattes en utredning, och den var klar strax före jul förra året.

Sjöfarten är av stor betydelse för transporterna i Sverige. Det måste vara samhällsekonomiskt rationellt och riktigt att använda vattenvägen, som inte

slits och kräver underhåll och dessutom är mer energisnål. Men sjöfrakterna minskar ändå och landtransporterna tar över. Sjöfarten får klara sig bäst den kan – gods som går med järnvägen får transportstöd. Sjöfarten skall få debet och kredit att gå ihop. Järnvägen kör med underskott, och det betalas av staten.

Närsjöfartsutredningen, som utredningen kallades, innehåller en rad förslag som kan hjälpa till att få en bättre balans mellan de transporter som kan utföras med sjöfart-fartyg resp. landtransportmedel. Det är många som intensivt har väntat på regeringens förslag. Det gäller alla som har med sjöfart att göra: näringsliv, de i fartygen anställda, redare, hamnföreträdare, hamnägare-kommuner. Men nu tycks det inte bli något förslag om kustsjöfarten heller. Kommunikationsministern väntar – jag tror förgäves, om han inte själv tar initiativ – på att redare och sjöfolk skall komma överens. Regeringen måste ta initiativ.

Hamnarna fick sex veckor på sig att lämna remissvar på utredningen. De måste få besked om vad som skall hända i fortsättningen. Hamnägare och andra skall nu tydligen få vänta på besked därför att inte regeringen kan åstadkomma något förslag om svensk sjöfartsnäringens framtid. Det behövs kraftåtgärder från regeringen för sjöfartsnäringen, åtgärder som försäkrar oss om en svensk handelsflotta i framtiden. Det behövs också förslag som får rätsida på svensk trafikpolitik vad gäller förhållandet sjöfart-landtransportmedel.

Jag vill fråga: Är det verkligen kommunikationsministerns avsikt att det, för den händelse man – även om regeringen tar initiativ – inte skulle komma överens med sjöfolk och andra anställda, inte heller skall komma något förslag som berör trafikpolitiken i Sverige, dvs. kustsjöfartens roll i fortsättningen?

Anf. 6 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Jag vill först ge några synpunkter med anledning av de omdömen som fällts av ett par av talarna om handlingsförslaget i regeringen. Det kan gå troll i ord ibland.

Jag behöver inte här beskriva läget inom näringen. Hade jag inte känt till det precis lika bra som de talare som här har utvecklat sina idéer hade naturligtvis inte de initiativ som togs under fjolåret kommit till stånd. Jag hade besök både av de ombordanställdas organisationer och av redarna, och som en följd av de samtalen tog jag initiativet till en gemensam överläggning med alla. Den ägde rum i september månad. Vi var då överens om att man skulle göra ett försök att hitta någon gemensam linje, eller i varje fall en minsta gemensamma nämnare. Jag fick vid det tillfället intrycket att alla var intresserade av att hitta en konstruktion som gjorde att näringen skulle kunna stå på egna ben. När vi sedan träffades efter tre månader, hade man inte lyckats åstadkomma någonting i den vägen. Det var först den 29 januari som man lämnade var sin rapport – eller önskelista, som någon har kallat den för. Det var en förteckning över vad man ansåg borde vara rimligt att göra och där meningarna gick mycket starkt isär på de väsentliga punkterna. Det

var vid det tillfället som jag och näringens företrädare på bägge sidor kom överens om att vi skulle be generaldirektör Janérus delta i en fortsatt överläggning under en relativt begränsad tid. Materialet var nämligen framtaget, och det var bara fråga om att utröna hur mycket av det som gick att så att säga fasa ihop för att på det sättet få en mer konkret och handfast bild av hur situationen kunde te sig när det gällde att komma överens. Det var inget märkvärdigt med att det tog 14 dagar. Här klagas man över att det går för sakta och över att ingenting sker. När någonting sedan sker snabbt är det fel det också.

Meningen var ju att pröva om det fanns en gemensam linje, och en sådan fanns inte enligt generaldirektör Janérus – i varje fall inte av sådan fasthet att man på den grunden utan vidare skulle kunna bygga en proposition eller göra någon framställning till riksdagen. Detta var den 15 februari, för ungefär en månad sedan, och klagomålen över att regeringen inte har hunnit lägga något förslag till riksdagen tycker jag är litet grand överdrivna, milt sagt. Parterna hade ett halvår på sig för att sondera terrängen och söka komma fram till en tänkbar lösning – utan att lyckas. Men nu begär man plötsligt att regeringen på en månad skall ha ett förslag att förelägga riksdagen.

Jag har sagt i mitt interpellationssvar här i dag att statliga insatser kan vara motiverade övergångsvis, under förutsättning att man ställer det kravet att parterna vidtar sådana åtgärder som leder till en anpassning av kostnadsnivån.

Jag noterar att Bertil Zachrisson i sin interpellation klart uttalat att alla tre berörda parter, dvs. staten, redarna och de ombordanställda, skall medverka. Han har också påpekat att de ombordanställdas organisationer har redovisat många konstruktiva och bra förslag. Javisst, det finns en del förslag som är bra, men den fundamentala biten här är på vilket sätt statens ekonomiska medverkan i så fall skulle komma in. De ombordanställda begär i stort sett subventioner rakt upp och ner utan att tala om huruvida detta skulle gälla temporärt eller permanent. Jag lever trots allt fortfarande i den tron att vi alla är överens om att det som bäst gagnar svensk sjöfartsnäring är att den får ett stöd som innebär att näringen efter hand anpassar kostnadsläget och ökar den konkurrenskraft som ändå på sikt måste finnas, om näringen skall överleva. Och det måste den naturligtvis göra – ingen har någon annan uppfattning.

Närsjöfartsutredningen nämndes här. Remisstiden gick ut den 26 februari, dvs. för tre veckor sedan. Jag har ännu aldrig under mina 18–19 år i riksdagen varit med om att det tre veckor efter det att en remisstid gått ut legat en proposition i ärendet på riksdagens bord. Det är klart att vi håller på att bearbeta materialet på departementet, och det är inget entydigt material – det pekar i alla riktningar. Det tar naturligtvis tid att botanisera i ett sådant material för att finna om det finns någonting som är hållbart att bygga vidare på.

Jag vill alltså framhålla för det första att intresset för att lösa de här problemen är starkt uttalat i regeringen – det visar den rekapitulation som jag har gjort av vad som hänt under det år som gått – och för det andra att också

Bertil Zachrisson konstaterar att alla måste hjälpa till. Jag utgår från att vi alla är överens om att problemen på sikt måste lösas på så sätt att näringen klarar sig på egna ben utan permanent tillskott av statsmedel. Med hänsyn till att tidsutdräkten, efter det att materialet preciserats, varit relativt liten, utgår jag också från att man har förståelse för att det måste ta litet tid innan det är möjligt att ta ställning och lägga fram förslag som har förutsättningar att accepteras av dem som är involverade.

Anf. 7 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Ibland när jag lyssnar på företrädare för den nuvarande regeringen får jag en känsla av att de inte riktigt vet vad regeringsmakten är till för och att de inte riktigt förstår hur man skall använda de resurser som regeringsmakten förfogar över.

Här är alltså en situation där parterna nästan i nödropets form talar om för regeringen att branschen är i kris – så allvarlig kris att vi hotas av att förlora alltihop. Jag tycker att det skulle vara ganska bra om Claes Elmstedt ändå ville reagera på frågan om han tycker att det är sunt att vi nu står inför en situation där det möjligen kommer att finnas bara en enda svensk tankbåt kvar. Är det något som den svenska regeringen, ur försörjningssynpunkt, verkligen kan acceptera? På vilket annat sätt än genom att ha egna svenska båtar garanteras vi att i ett trängt läge kunna få den försörjning med olja som vi, såvitt jag förstår, fortfarande är helt beroende av?

Motsvarande diskussion kan föras på livsmedelssidan. Jag har bara tagit ett enda exempel.

I detta mycket allvarliga läge gör sig parterna alltså mycket stort besvär – jag tycker att både redarnas och de ombordanställdas organisationer har visat ett utomordentligt stort ansvar för sin situation. De har med all den fantasi de varit mäktiga lagt fram listor över vad som skulle kunna göras. Jag håller gärna med om att dessa naturligtvis är något slags totala önskelistor, men det har också varit meningen att tala om att det finns både långsiktiga och kortsiktiga åtgärder att vidta.

Sedan har alltså parterna satt sig ned för att diskutera. Självfallet var de inte överens i utgångsläget, och de har naturligtvis inte heller blivit överens bara för att de har suttit en samtalsledare med. Jag antar att Claes Elmstedt har så mycket erfarenhet från fackligt förhandlingsarbete att han vet att man inte, när man sitter i förhandlingar, går med på saker innan man vet alla detaljer. Och i det här sammanhanget är det alldeles nödvändigt att samhället går in i diskussionen och talar om vad samhället kan erbjuda. Det borde inte vara så förskräckligt svårt att göra det. Man behöver nämligen inte vara så särdeles kunnig i matematik för att inse, att om inte samhället träder in förlorar vi handelsflottan och staten förlorar skatteinkomster på flera hundra miljoner. Då är det väl lika bra att ta de pengarna – hur mycket vill jag inte diskutera i detta läge – för att göra en statlig insats och tillsammans med parterna rädda kvar näringen. Då stannar ändå dessa skatteinkomster i Sverige.

Ekonomiskt sett kan detta inte, enligt min uppfattning, vara något

problem för regeringen att hantera. Det är alldeles uppenbart att det finns olika uppslag, men ekonomiskt sett skulle det inte vara en förlust för det svenska samhället att träda in. Tvärtom! Om vi behåller en större del av den svenska handelsflottan – jag anser t. o. m. att den bör växa – skapar vi därmed också arbete på den svenska landbacken: åt stuvare, transportarbetare och förhoppningsvis också åt Svenska Varv, som kan få reparera båtar och annat.

Så garanterar man alltså att den svenska handelsflottan kan vara kvar i Sverige. Med hjälp av statliga insatser i det läge som råder tjänar antagligen det svenska samhället ekonomiskt på detta. Därför tycker jag att det inte utifrån ekonomiska utgångspunkter skulle vara särskilt svårt att sätta sig ner. Jag tror inte heller att budgetministern på något sätt skulle vara emot detta. I så fall behöver han undervisas. Då har han inte tänkt igenom problemet ekonomiskt, enligt min mening.

Därför är min fråga till Claes Elmstedt: Finns det några ideologiska skäl till att regeringen inte vill gå in i förhandlingar? Är det något annat som hindrar att regeringen sätter sig ner med parterna och försöker att ge och ta? Det är klart – jag håller med om att alla måste ge och ta. Parterna är beredda, men Claes Elmstedt, också regeringen måste då vara beredd att ge och ta i ett sådant läge. Jag medger gärna att det här är ingenting som man gör upp i den här talarstolen, och man gör inte upp det i den offentliga debatten, utan detta är en typisk förhandlingssituation.

Men regeringens passivitet i dag är ett hot emot näringen. Därför är det min alldeles bestämda önskan och vädjan – som jag försöker framföra i stilsamma former – att regeringen snabbt tar de här initiativen. Jag tror, tyvärr, att det är bråttom, om vi skall rädda en del av den svenska handelsflottan kvar under svensk flagg.

Anf. 8 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):

Herr talman! Kommunikationsministern protesterar mot det uttryck jag använde i mitt förra inlägg, nämligen handlingsförklamation.

Han säger: Vi har visst inte varit handlingsförklamade på något sätt, utan vi har tagit initiativ och varit energiska med en gång. De fackliga organisationerna och redarna begärde förhandlingar. Visst är det så att vi inte har hunnit komma med något förslag, annars skulle vi ha gjort det för länge sedan.

Jag uppfattar det svar som kommunikationsministern kommer med som något motsägelsefullt. Han säger att i första hand ligger ansvaret för att sjöfartsnäringen skall återfå sin internationella konkurrenskraft på branschens företag och dess anställda. "Statliga ekonomiska insatser kan enligt min mening vara motiverade övergångsvis endast under förutsättning att krav samtidigt ställs om åtgärder från parternas sida som leder till en anpassning av kostnadsnivån." Det betyder alltså att det framtida agerandet från regeringens sida är helt och hållet beroende av att parterna kan komma överens i gemensamma överläggningar.

Men frågan är inte bara ekonomisk. Frågan har betydelse även när det gäller beredskapsförsörjningen.

Jag skulle vilja fråga kommunikationsministern: Anser kommunikationsministern att den nuvarande sammansättningen och strukturen av handelsflottan, som är ett resultat av rederiernas marknadsanpassning, är i stånd att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska situationer? Om ni inte anser det, anser ni då att detta problem skall lösas i överläggningar mellan redarna och de ombordanställda och att resultatet av de överläggningarna skall vara en förutsättning för att regeringen över huvud taget skall göra någonting? Skall ni alltså överlämna ansvaret för transportförsörjningen i krissituationer till redarna och de fackliga organisationerna och låta den bli beroende av deras möjligheter att komma överens?

Det uppfattar ni som ett bevis på att ni inte är handlingsförlamade utan visst är energiska.

Anf. 9 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Jag vet inte vad man skall säga för att göra riktigt klart hur allvarligt vi ser på detta med att den svenska handelsflottan håller på att försvinna. Inte bara en exportnäring utan också de instrument som i stor utsträckning skall klara transporterna för den svenska exporten och importen håller på att försvinna. I fråga om närsjöfarten hänger alltsammans ihop – det är katten på rätten, rätten på repet osv.

Det har aviserats en proposition om hamnväsendet, om jag nu skall börja i den ändan – om det är katten eller rätten kan diskuteras. Men det aviseras alltså en proposition om hamnväsendet. Ett förslag som gäller hamnpolitiken skall emellertid kopplas till ett förslag om sjöfartens roll i den svenska trafikpolitiken. Den i sin tur skall kopplas till sjöfartspolitikerna i stort och den till sjöfartsnäringen. Men enligt kommunikationsministern är det branschens företag och dess anställda som i första hand har ansvaret för den svenska handelsflottan. Det är statens och samhällets ansvar och skyldighet att se till att det finns en svensk handelsflotta. Jag vill poängtera det, kommunikationsministern.

Situationen är akut. Praktiskt taget allt kan nu försvinna på kort tid. Ett exempel: O. T.-Rederierna, som har ROTO Line, har varit i gungning – situationen är väl inte uppklarad ännu. Om det företaget försvinner, försvinner praktiskt taget det sista väsentliga rederiet för våra sjötransporter till England och kontinenten. Rederiet har modernt tonnage med roll-on/roll-off-trafik. Om det försvinner är det endast några få fartyg som sköter hela den svenska exporten och importen till och från våra grannar i Västeuropa.

En sådan utveckling är skrämmande. Vi har försökt påtala detta ett flertal gånger i det forum som riksdagen utgör, men av någon anledning når vi inte ut. Men nu står vi inför en sådan situation att vi inom kort kan vara praktiskt taget utan en svensk handelsflotta, och det är beklagligt.

Nog finns det väl åtgärder som regeringen kan vidta på detta område. Kommer inte branschens folk överens får regeringen, däri instämmer jag med Bertil Zachrisson, gripa in och ta de krafttag som behövs. Från socialdemokratiskt håll kan vi ställa upp på en hel del i den vägen.

Anf. 10 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Det är bra att Birger Rosqvist talar om att socialdemokraterna är beredda att ställa upp och hjälpa till när det gäller att hitta konstruktiva lösningar. Jag håller också med Bertil Zachrisson om att man löser inte problemen från denna talarstol, oavsett vem som står här. Det får nog funderas på annat håll, och det sker också.

Några ideologiska skäl, som Bertil Zachrisson frågade efter, finns naturligtvis inte. Vår ambition är att se till att vi har en svensk handelsflotta också i framtiden. Att diskutera försvarsaspekten på detta stadium tror jag är fel. Den finns naturligtvis alltid med i bilden, men om vi skulle hamna i det läget att den skulle vara huvudskälet tror jag att vi är riktigt illa ute. En svensk handelsflotta är en tillgång för svensk ekonomi – det är utgångspunkten. Då är försvarsaspektsfrågan också löst. Det är därför vi arbetar med dessa frågor. Det har jag försökt säga i mitt svar och i min första replik.

När Birger Rosqvist säger att det är svårt att göra klart hur allvarlig den här frågan är, förstår jag inte vad han menar. Det är på grund av allvaret i denna fråga som jag i fjol tog vissa initiativ, vilkas resultat vi nu bearbetar. Märkvärdigare än så är det inte i ett komplicerat ämne. Därför tycker jag nog att det är litet konstiga uttryck som används när man säger – jag tror att det var Bertil Zachrisson som sade det – att det måste undervisas i det här. Ja, det är litet sent att undervisa i det som redan är gjort.

Regeringen vet säkert vad regeringsmakten innebär. Men man kan välja olika metoder och olika vägar för att nå ett viktigt mål på ett område där utövarna har delade meningar. Det är ju det som det handlar om här. Kanske vore det enkelt att lägga fram förslag som passar de ombordanställda. Men då uppfattar redarna det som felaktigt, sett från näringens synpunkt. Läger man fram ett förslag som redarna ställer upp på, tycker de ombordanställda att det inte är den rätta vägen att gå.

Varken herr Zachrisson eller någon annan av oss som deltagit i debatten har kommit med något förslag som skulle kunna likna en medelväg och något så när tillfredsställa de flesta. Jag har inte heller begärt det. Jag har bara noterat att det inte har kommit något sådant förslag, trots att man talat om att man i flera år försökt att göra regeringen uppmärksam på denna fråga. Det visar möjligen hur komplex och besvärlig frågan är. Men jag kan försäkra er att regeringen inte i den här frågan heller drar sig undan ansvaret.

Anf. 11 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Det blir allt svårare att förstå diskussionen. Läget är ju det att de anställda och redarna har lagt fram förslag. Men de är inte överens. De väntar på ett initiativ från regeringen. Nu säger Claes Elmstedt att jag inte har lagt fram något förslag här – inte heller han har gjort det. Nej, men vi är ju överens om att förslagen inte skall läggas fram här. Ändå har jag förslag.

Jag har förslag. Jag är ganska övertygad om att en socialdemokratisk regering skulle ha behövt två till tre veckors beslutsarbete här. Det är inte svårare än så, om regeringen är beredd att medverka. Det är inte fråga om att lägga fram ett förslag i riksdagen direkt, utan vad som behövs är ett

*Om krisen inom
sjöfartsnäringen*

förhandlingsarbete. Då är min fråga: Vad gör ni ur förhandlingsynpunkt? Om ni började den 15 februari, visste ni ju hur det var. Men vad har ni gjort sedan dess? På vilket sätt har ni tillsammans med redarna och de ombordanställda försökt att innan tiden går ut här i riksdagen få ett underlag för ett förslag? Vi har visserligen erfarit att regeringen ibland betar sig på det viset att man lägger fram förslag i riksdagen som inte är förankrade hos parterna. Och då går det som det går. Men här är det ju fråga om att först ge sig in i ett förhandlingsarbete med parterna och att därefter eventuellt lägga fram ett förslag i riksdagen, om det nu behövs.

Självfallet är vi beredda att medverka på alla möjliga sätt, därför att det här är någonting som är ytterligt angeläget. Utan att göra några jämförelser i övrigt skulle jag vilja fråga: Skulle kommunikationsministern kunna tänka sig att man överlät åt SAS och SAS anställda att bestämma om vi skall ha svenskt flyg eller inte? Skulle kommunikationsministern kunna tänka sig att överlåta åt SJ samt åt åkarna och deras anställda att bestämma om vi skall ha järnväg i det här landet och om vi skall ha åkeriverksamhet? Självfallet uppfattar vi det som ett övergripande trafikpolitiskt intresse att förutsättningar skapas för dessa näringar. Men varför skall sjöfarten behandlas annorlunda jämfört med andra näringar? Varför skall man beträffande sjöfarten säga att det struntar vi i? Det får ni klara själva. Och kommer ni inte överens – O.K., ut med båtarna då. Vi kan inget göra åt det.

Men nu säger Claes Elmstedt att regeringen gör någonting i detta avseende. Ja, men vad är det då? Ingen vet något om den saken. Varken redarna eller de anställda är såvitt jag förstår medvetna om att regeringen håller på att göra någonting. Vad är det i så fall som ni gör? Berätta det. Och berätta det framför allt för de berörda och dra in dem i den konkreta diskussion som är nödvändig. Problemet är ju att det är bråttom. Skall regeringen göra någonting som förutsätter riksdagsbeslut – det kan tänkas att det finns förslag om det – så återstår nu bara några veckor. Sedan dröjer det till hösten innan det är möjligt att göra någonting här i riksdagen.

Eftersom vi har alldeles tydliga vittnesbörd om att det inte är fråga om år utan om månader, ifall den här branschen skall kunna ha kvar sina möjligheter, är det för mig förvånande att regeringen säger: Tyvärr finns det ingenting som vi kan göra nu. Så går alltså tiden ut för den här riksdagen när det gäller att eventuellt medverka till att klara svensk sjöfart. Därför är min sista fråga: Är det verkligen så. Claes Elmstedt, att regeringen icke har tänkt sig att före den 31 mars i år lägga något förslag på riksdagens bord, som skulle skapa förutsättningar för svensk sjöfart att få de villkor som den behöver för att kunna klara sig i internationell konkurrens under svensk flagg?

Anf. 12 ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):

Herr talman! När det gäller ekonomin är det alldeles riktigt som kommunikationsministern säger, att den svenska sjöfartsnäringen har så stor betydelse för den samhällseliga utvecklingen och för samhällsekonomin, att ekonomin måste vara ett av huvudkriterierna för vårt framtida sjöfartspolitiska agerande. Men hitintills har regeringens politik präglats av att man velat

stödja och stimulera sjöfartsnäringen till en total marknadsanpassning, som i sin tur har inneburit en fortsatt utflaggning och utförsäljning av svenska fartyg och en minskning av den svenska handelsflottan med närapå 60 %.

Då vill jag fråga kommunikationsministern: Har kommunikationsministern någonsin tänkt sig eller beordrat någon utredning om de sammanlagda, samhälleliga kostnader som den här utvecklingen har inneburit? Vad har det kostat för samhället med den inriktning på marknadsanpassning som regeringen uppfattar som så helig, att regeringen inte vill ingripa och stävja den? Och till vems förmån har detta varit, vem är den som har vunnit på denna utveckling?

Om kommunikationsministern inte gjort en sådan utredning och liksom inte tagit del av de här siffrorna, anser jag att det är på tiden att man gör det.

Sedan säger kommunikationsministern att det är brist på förslag – att vi kommer med kritik men att vi inte föreslår någonting. Det är dags att göra det. Jag skall svara genom att citera från förra årets debatt, där kommunikationsministerns partikamrat Rune Torwald säger:

”Vpk-motionerna är inte så många, men de innehåller väldigt många yrkanden, varför jag inte kan fördjupa mig alltför mycket i dem allesammans.”

Rune Torwald kunde inte fördjupa sig i den mängd av förslag som vi kommit med. Jag hoppas att kommunikationsministern har tillfälle att göra det, för förslag har vi och de ligger i våra motioner, men de diskuteras inte i en interpellationsdebatt.

Anf. 13 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Ni säger alla i denna debatt att handelsflottan är en tillgång för Sverige, och det är ju bra att ni har kommit fram till den insikten. Vi tar initiativ, säger kommunikationsministern. Men vi andra har ju inte sett någonting av dessa, bara att uppgivenheten står för dörren hos både redare, ombordanställda och transportörer. Orsaken till det är att det inte händer någonting.

När det gäller kustsjöfarten vill jag säga att transporterna längs kusten håller på att i allt högre grad gå över till landtransportsidan, tvärtemot vad som sagts i riksdagen. Vi har uttalat att en strävan bör vara att transporterna skall gå över från lastbil till järnväg och från järnväg till fartyg. I stället blir det tvärtom. Nu har det förts förhandlingar om övergång från transport med fartyg till järnväg av stora mängder av skogsprodukter. Järnvägarna har alltså tagit över en hel del. Samtidigt vet vi att de går med brakande förluster på godssidan. För fartygen skall däremot debet och kredit gå ihop.

Men samtidigt som detta sker säger kommunikationsministern – så sent som i en frågedebatt i tisdags – att han ser positivt på utbyggnad av ytterligare järnvägsspår i Norrland för 150 milj. kr. Det skulle innebära att ytterligare 1/2–1 miljon ton varor skulle flyttas över från sjöfart till järnväg. Ser man kortsiktigt ekonomiskt på saken och menar att järnvägen också i fortsätt-

ningen skall ha subventioner, är det här kanske riktigt, men det är såvitt jag kan förstå fel att göra på det sättet.

Om alla dessa skogsprodukter som uppgår till 1/2–1 miljon ton om året skulle försvinna som sjöfrakt, förlorar kustsjöfarten på Norrland också sitt basunderlag. Kustfartygen lastar inte fullt vid utgångshamnen utan går förmodligen också på andra ställen för komplettering av lasten. Men om de inte får basunderlaget för sina transporter, kommer kusttrafiken att försvinna helt. Under sådana förhållanden kommer också ett flertal andra hamnar att försvinna, och då står vi om några år utan hamnar och med enbart en järnväg, som inte ens behöver konkurrera med sjöfarten. Det är en skrämmande utveckling.

Jag blev litet förvånad när jag läste kommunikationsministerns frågesvar i tisdags, då kommunikationsministern mitt under det att remissomgång och prövning – som han nu säger – av närsjöfartsutredningens betänkande äger rum också tog upp frågan om utbyggnad av järnvägen och överflyttning av en stor mängd gods från sjöfart till järnväg.

Anf. 14 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Vi skall kanske inte börja en diskussion om skogsprodukternas hantering. Det svar som jag lämnade i tisdags byggde i hög grad på behovet av att från inlandet på ett rationellt sätt få ut skogsprodukterna till industrin. Men det får vi kanske lämna därhän. Jag vill bara peka på något som jag glömde att ta upp tidigare och som gäller herr Zachrissons ett par gånger upprepade påstående om tanktonnaget. Herr Zachrisson säger att det snart är slut med detta, men då håller han sig enbart till de allra största tankrarna – det finns mängder av mindre tankrar kvar i trafik. Jag understryker detta bara för att herr Zachrissons påstående inte skall stå oemotsagt.

Jag vill avslutningsvis helt kort säga att man gör det enkelt för sig om man utan vidare skulle bestämma sig för att subventionera trafiken. Jag trodde att vi var överens om att finna en långsiktig lösning, och i det perspektivet är subventioner inte någon intressant lösning, eller knappast någon lösning alls. Det är på det sättet man skall tolka mitt svar att det kan finnas skäl för oss att övergångsvis sätta in statliga åtgärder, under förutsättning att parterna inom näringen ställer upp på ett konstruktivt sätt. Jag tycker att detta besked visar vilka regeringens avsikter är. Man kan naturligtvis alltid diskutera tempot i handläggningen, men det viktigaste måste väl ändå vara att regeringen har redovisat sin ambition, och så har skett genom det svar som jag har givit och genom de kommentarer som jag därefter har lämnat till de inlägg som har gjorts.

Anf. 15 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Helt kortfattat om tankbåtarna: de stora behövs för att ta hit olja – att det sedan också finns en mängd småbåtar som far runt med den i våra egna vatten är en annan sak. Vad det egentligen handlar om är ju det stora tonnaget som behövs för att frakta hit oljan från fjärran länder.

Sedan tillbaka till frågan om de åtgärder som regeringen enligt min mening måste vidta, och måste vidta snabbt. Vi är överens om att subventioner, skall vi säga i klassisk mening, inte är intressanta i detta fall. Sådana är inte heller näringen intresserad av – varken redarna eller de anställda. Men vad jag inte håller med om är att vi skall söka sådana kortsiktiga lösningar som kommunikationsministerns svar andas. Jag tror att det också finns långsiktiga lösningar av ekonomisk typ som skulle kunna användas av statsmakterna men som inte behöver ha subventionskaraktär. Detta gäller desto mer som man vet att om ingenting görs här, förlorar samhället mera skattepengar än vad som motsvarar kostnaden för en statlig insats på området. Därför anser jag det anmärkningsvärt att regeringen inte tar ett sådant initiativ.

Det finns dessutom kortsiktiga åtgärder som behöver vidtas – det håller jag gärna med om – beroende på att man snabbt måste komma till skott. Men det är inte de som löser branschens problem, utan det gör långsiktiga insatser, av både ekonomisk och institutionell karaktär. Därför måste förhandlingsarbetet komma i gång, och det snabbt.

Jag skulle gärna vilja ha ett besked om huruvida regeringen avser att före den 31 mars ta initiativ som kräver riksdagens medverkan. Om så inte sker, kan det finnas anledning att fundera på om man inte måste välja andra vägar.

Anf. 16 BIRGER ROSQVIST (s):

Herr talman! Jag tog upp ett konkret exempel som kommunikationsministern diskuterade här i kammaren för några dagar sedan. Det gällde frakt från en utskeppningshamn till kontinenten i systemtransport med järnväg. Vad frågan gällde var att överföra en halv å en miljon ton gods från sjötransport till landtransport. Investeringen i spår, som kommunikationsministern talade så välvilligt om, gällde 150 milj. kr., och därtill skulle komma vagnmateriel.

Detta är en åtgärd som direkt inverkar på sjöfartens möjligheter att trafikera Norrlandshamnarna och även på dem som är verksamma i hamnarna. Det påverkar också andra fartygstransporter som kunderna kommer att få svårigheter med i framtiden, om de här bastransporterna försvinner.

Jag kan inte tolka detta på annat sätt än att det nu gäller ett område där man har glömt bort sjöfarten – i det här läget finns sjöfarten inte nämnd på något sätt. När man nu plötsligt flyttar över en last på en halv å en miljon ton, måste vi ändå fråga, vilka det är som blir lidande på att denna last flyttas från det ena området till det andra. Det ena området var i det här fallet sjöfarten, och det är den som åtgärden kommer att beröra.

Anf. 17 Kommunikationsministern CLAES ELMSTEDT:

Herr talman! Helt kort med anledning av Bertil Zachrissons senaste inlägg.

Jag tror att vi nu börjar närma oss varandra. Nu erkänner Bertil Zachrisson att det säkert finns andra långsiktiga lösningar än subventionering och att

sådana åtgärder är de bästa, eftersom ingen vill ha subventioner. Detta har jag försökt förklara hela tiden. Å andra sidan måste han väl då hålla med om att det kan ta litet tid innan man hittar sådana lösningar och får dem accepterade.

Jag återkommer slutligen till mitt tidigare svar. Jag har inte bestritt att det kan vara rimligt att gå in med temporära statliga åtgärder i ett visst läge.

Anf. 18 BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Hade vi lång tid på oss skulle jag gärna acceptera det svaret, eftersom det naturligtvis skulle bli bättre då – det medger jag gärna. Men vi har inte den tiden – tyvärr, Claes Elmstedt! Redan i dagens läge finns förslag framtagna som är av den karaktären att de medverkar till en långsiktig lösning. Men de förutsätter att regeringen tar initiativ tillsammans med parterna och att regeringen gör detta omedelbart.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 1981/82:150 om hushållningen med energi

Anf. 19 Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBO:

Herr talman! Birgitta Dahl har i en interpellation frågat mig vilka åtgärder regeringen är beredd att vidta för att förbättra insatserna för hushållningen med energi och övergång från olja till andra energikällor.

I de riktlinjer för energipolitiken som regeringen lade fram för riksdagen förra våren presenterades ett program för energihushållning under 1980-talet. Som styrmedel för att genomföra detta program betonades priser samt rådgivning, utbildning och information. Härtill kommer naturligtvis det statliga energisparstödet. Två utredningar som gäller energipriserna som styrmedel har nyligen överlämnats till regeringen: dels ett betänkande från utredningen om principerna för taxe- och prissättning på energiområdet, dels ett betänkande från energiskatteutredningen. Förslagen bereds f. n. inom regeringskansliet.

Ett av de viktigaste medlen för att få ett effektivt energisparande är en väl utbyggd kommunal besiktnings- och rådgivningsverksamhet. Därför har jag i årets budgetproposition förordat en ökning av anslaget för denna verksamhet från nuvarande 130 till 148 milj. kr. under nästa budgetår.

När det gäller utbildning har jag erfarit att energihushållningsdelegationen, EHD, f. n. arbetar med frågan om vilken utbildning av yrkesverksamma som krävs för att energisparplanen skall kunna genomföras.

Som jag tidigare har informerat om har regeringen vidare anslagit medel för en informationskampanj till ägare och förvaltare av flerbostadshus. Kampanjen, som har temat "Att spara energi med ekonomi", genomförs av energisparkommittén och de stora bostadsorganisationerna SABO, HSB, Riksbyggen och Sveriges Fastighetsägareförbund. Jag har också erfarit att

bostadsstyrelsen under våren kommer att genomföra en informationskampanj som riktar sig till småhusägare.

I budgetpropositionen har jag också föreslagit förbättrade lånevillkor för övergång till nya och förnybara energikällor i bostäder m. m. Bostadsstyrelsen har på regeringens uppdrag just presenterat ett förslag till detaljutformning av dessa villkor.

Regeringen har vidare beviljat medel för studier av förutsättningarna för att genom driftkontroll av mindre värmeanläggningar höja verkningsgraden hos dessa och därmed spara olja.

Planverket har på regeringens uppdrag utarbetat modeller för att med utgångspunkt från det nationella energisparmålet ställa upp delmål för kommunerna. Resultatet kommer inom kort att redovisas till regeringen.

Birgitta Dahl framhåller att det finns uppgifter som pekar på att de hittills uppnådda sparresultaten ligger långt under den nivå som krävs för att sparmålet skall nås. Jag vill betona att statistik från flera olika källor – bl. a. statens industriverk – pekar på att sparandet går bra och att vi ligger väl till i förhållande till sparmålet. Men den tillgängliga statistiken är osäker. Det finns i dag inte underlag för att hävda någon alldeles bestämd uppfattning om hur mycket energi vi har sparat. Inom regeringskansliet och inom EHD pågår ett arbete med att få fram en klarare bild av läget och ett bättre statistiskt underlag.

Jag vill understryka att regeringen genom EHD noga bevakar utvecklingen inom energihushållningsområdet. Delegationen skall enligt sina direktiv följa utvecklingen och vid behov föreslå regeringen insatser för att åstadkomma en effektivare verksamhet.

Anf. 20 BIRGITTA DAHL (s):

Herr talman! Jag vill tacka bostadsministern för svaret på min interpellation.

Bakgrunden till interpellationen är de många oroande tecknen på att det program för hushållning med energi och för övergång från olja till andra energislag som riksdagen fastställde förra året inte går så bra att vi kan vara säkra på att uppnå målet i tid. Om det förhåller sig på det sättet äventyras både kärnkraftens avveckling, minskningen av oljeberoendet och samhälls-ekonomi, och det vore utomordentligt allvarligt.

Det svar som jag nu har fått kan lika litet som kända fakta om dagssituationen inge någon trygghet för att vi skall kunna nå målet i tid och för att regeringen arbetar med tillräcklig kraft och målmedvetenhet.

När vi för tio månader sedan fattade dessa beslut, uppfattade vi det som att vi satte punkt för en lång period av strider, famlande och handlingsförlamning på detta område. Uppslutningen kring folkomröstningsresultatet och konstruktivt samarbete i bl. a. energihushållningsdelegationen hade, hoppades vi, skapat en stabil grund för ett fortsatt bra arbete. Och ett sådant behövs. Det mål som fastställdes var *mycket* ambitiöst. Det är svårt men möjligt att nå, men bara med en rätt ovanlig kombination av tur, skicklighet och mycket envist och intensivt arbete.

Fredagen den
19 mars 1982

*Om hushållningen
med energi*

Vi hade långt ifrån klart för oss hur vi skulle gå till väga. Mycket utvecklingsarbete återstod. Många konkreta förslag, från linje 2, energihushållningsdelegationen, forskare, myndigheter och oss socialdemokrater, lämnades åt sidan. Regeringen och riksdagsmajoriteten var inte beredda att gå så långt som bl. a. vi ville, utan man sköt en del åtgärder på framtiden. De skulle, sade man, tas i anspråk om det visade sig att fullföljandet inte blev tillräckligt effektivt.

Jag vill citera några uttalanden som gjordes i samband med riksdagsbeslutet och som belyser situationen. Civilutskottet betonade allvaret i att det verkligen blev fråga om åtgärder och sade:

”Utskottet delar --- meningen att viljan att uppnå ett mycket ambitiöst sparmål måste omsättas i konkreta beslut. ---

Utskottet erinrar --- om att det mycket ambitiösa målet för energisparandet accepteras i syfte att även reellt uppnås. Detta innebär att ett väsentligt ansvar --- läggs på --- i sista hand regeringen när det gäller att möta tendenser som visar på att måluppfyllelsen framstår som osäker. Det innebär också ett konstaterande av att --- bedömningar bör göras fortlöpande så att ytterligare åtgärder snarast kan initieras vid behov.”

Propositionen innehöll på många ställen utfästelser om ytterligare åtgärder, om det skulle visa sig nödvändigt. Och bostadsministern sade i debatten om regeringens förslag att ”starkare styrmedel aviseras om ett vikande energisparande ger anledning till det”.

Bostadsministern avslutade sitt anförande med följande ord:

”Landet behöver mobiliseras i ett nationellt krig mot vårt oljeberoende. Framgång förutsätter mobilisering av alla krafter och fortsatta intensiva och massiva insatser över hela fältet – på alla nivåer. Det är min förhoppning att höstens energispar kampanj skall få karaktär av en sådan allmän mönstring och uppslutning för att nå ett viktigt samhällsmål.”

Herr talman! Detta krigiska språkbruk är i och för sig litet främmande för mig, och jag tycker faktiskt inte att det passar bostadsministern särskilt väl heller, men jag tog det som intäkt för att det fanns en mycket bestämd vilja att se till att någonting skulle hända.

Vi var naturligtvis inte nöjda med alla beslut – och det talade vi om. Men vi var beredda att ställa upp och ta till vara den goda vilja som demonstrerades från alla håll. Det talade vi också om. Vi upplevde att vi gemensamt lade fast målen och gemensamt tog ansvar för att de skulle uppnås.

Men efter dessa beslut verkar det som om luften har gått ur verksamheten, och en egendomlig stiltje har brett ut sig. Visst finns det mycket positivt att peka på och enstaka exempel på mycket bra resultat. Men det allmänna intrycket är att det går för trögt och för långsamt, att det görs för litet och att vi igen är på väg in i famlandet och de ständiga förseningarna.

Den kampanj som man nu planerar att dra i gång är, efter vad jag förstår, den kampanj som bostadsministern förra våren sade att man skulle genomföra i höstas. Denna kampanj täcker inte heller in en mycket stor del av bostadsbeståndet. Den omfattar t. ex. inte de privata hyresvärdar som inte är medlemmar av Fastighetsägareförbundet, privata bostadsrättsför-

eningar – vilkas antal bostadsministern nu vill öka – eller hela det privata beståndet av lokaler.

Redan i höstas började det komma rapporter som tydde på att resultaten var otillräckliga och takten för långsam. Energisparkkommittén rapporterade att resultaten bara var en femtedel av vad som krävs. Det är många som har ifrågasatt den undersökningen, det erkänner jag. En del tror sig kunna säga att verkligheten är bättre, men ingen kan säga någonting säkert. Och ingen påstår att situationen är så bra att vi kan känna oss säkra om att nå målen.

Bostadsstyrelsen har tvärtom funnit sig föranlåten att skriva till regeringen och slå larm, för det första om att antalet ansökningar om lån nu går ner mycket kraftigt, för det andra om att det är särskilt allvarligt att detta i synnerhet gäller flerbostadshusen. Bostadsstyrelsen begär ytterligare åtgärder från regeringens sida.

Vid energihushållningsdelegationens senaste sammanträde redovisades en rad undersökningar. Det sammanfattande omdömet var osäkerhet och oro. Det kom från bl. a. statistiska centralbyrån, planverket, bostadsstyrelsen och energisparkkommittén.

En representant för departementet redovisade att vi troligen har sparat mellan 7 och 8 terawattimmar, mot erforderliga 12–13. Han redovisade också en mycket intressant sammanställning i fråga om hur det står till ute i kommunerna. Enligt den har 130 kommuner, relativt små och med 25 % av befolkningen, ingen verksamhet alls. Ca 100 kommuner, medelstora och med 35 % av befolkningen, har en ganska hygglig verksamhet. 50 kommuner, de största med 40 % av befolkningen, har en bra verksamhet. Departementets bedömning var att sparmålet kan nås endast under förutsättning att antalet ansökningar om lån och åtgärderna ökar – dvs. en motsatt tendens mot den man nu kan konstatera – och att alla kommuner engageras i arbetet.

Statens industriverk, som bostadsministern refererar till, redovisade muntligt ett preliminärt resultat. Det finns inget skriftligt slutligt resultat och ingen färdig statistik av det slag som bostadsministern talar om. Enligt industriverket ligger resultatsiffran sannolikt högre än vad energisparkkommittén har räknat med, men inte tillräckligt högt.

Vad som är viktigare är att SIND sade att det resultat som hittills har uppnåtts inte ger någon som helst vägledning för framtiden. SIND tror att de hittills vidtagna åtgärderna är de enkla och billiga och att de som återstår är de svåra och dyra. Vi kan inte med någon säkerhet veta om de svåra och dyra åtgärderna kommer till stånd, anser SIND. Vi kan ännu mindre veta om vi klarar den upptrappning av verksamheten som är nödvändig. SIND:s bedömning är att en förutsättning för att så sker är att vi får ett omfattande investeringsprogram för ombyggnad, förtätning och konvertering av energisystemen i bebyggelsen samt en satsning på utbyggnad av de nya energikällorna och t. ex. kommunernas fjärrvärme- och spillvärmesystem. Det är precis det som vi har föreslagit i motioner år efter år, senast i år.

Det enda som skulle tyda på att vi har en framgång på något område är att

Fredagen den
19 mars 1982

*Om hushållningen
med energi*

man kan redovisa en minskning av oljeförbrukningen i slutet av 1981. Men man är överens om att det sannolikt huvudsakligen rörde sig om en lagertömning. Redovisningen från överstyrelsen för ekonomiskt försvar om nuvarande lagerhållning tyder på det.

Den sammanfattande slutsatsen är alltså att vi inte har någon som helst säkerhet för att vi skall lyckas med energisparmålet. I stället för att det sker en upptrappning, som är nödvändig för detta, är det stor risk för att verksamheten går ner. Sett mot den bakgrunden är bostadsministrernas uttalande oroande av två skäl.

Det innehåller för det första felaktigheter på flera punkter. Jag har t. ex., efter det att jag fick tillgång till svaret på min interpellation, särskilt kontrollerat med SIND vad de anser. SIND har bekräftat att den redovisning jag här har lämnat är riktig och att den som finns i svaret är felaktig.

För det andra är tendensen att släta över och lägga till rätta, att till varje pris bevisa att allt är bra i stället för att ta itu med verkligheten, oroande. Bostadsministern väljer att vara någon sorts ursäktande faktor i stället för en pådrivande kraft. Det är oroande.

Det här är inte det enda exemplet. För någon tid sedan höll bostadsministern ett tal där hon sade att det vid kontakter med kommunerna hade framgått att de på flera håll har uppnått ett energisparande på 10-20 % mellan 1978 och 1980. Jag har tagit reda på att det här rör sig om enstaka fall inte bland kommunerna utan i kommunala byggnader. När man undersöker detta finner man att ingen kan tala om någon kommun som i sitt bostadsbestånd som helhet har uppnått ett sådant resultat. Jag skulle vilja att bostadsministern talar om vad hon grundar det här påståendet på, och jag skulle vara glad om hon hade rätt och jag fel.

Bostadsministern sade också att det är flerfamiljshusen som i dag får det största stödet. Men det stämmer inte med bostadsstyrelsens redovisning. Bostadsministern gav i det här talet över huvud taget en överslätande och överoptimistisk skildring i stället för att mana till handling. Den attityd som demonstreras på detta sätt är enligt min mening farlig.

Det är riktigt som det sägs, att vi inte med statistik kan bevisa något alldeles säkert. Jag skulle på förekommen anledning t. o. m. vilja varna för att man som nu sker gömmer sig bakom statistiska beräkningar. Vi vet tillräckligt för att känna så stor oro att vi nu går till handling. Nu behövs kraftfulla åtgärder av det slag som vi och utskottet krävde och som regeringen ställde i utsikt, om det skulle visa sig nödvändigt. Nu måste vi äntligen vidta några av de åtgärder som vi var överens om i linje 2, Birgit Friggebo, som energihushållningsdelegationen förde fram inför omprövningen förra året och som vi socialdemokrater har fört fram år efter år. Jag söker inte strid, utan jag skulle vilja få positiva svar på ett antal frågor som jag nu vill ställa till bostadsministern.

Anser bostadsministern att situationen nu är så bra, att ytterligare åtgärder inte behövs? Om så är fallet, vilken statistik och vilka övriga uppgifter förfogar bostadsministern över som bevisar det? Jag upprepar också min fråga beträffande resultatet i kommunerna.

Skulle inte bostadsministern nu kunna tänka sig att äntligen glädja mig och många andra, som är angelägna om att folkomröstningsresultatet och riksdagsbesluten fullföljs, med beskedet att regeringen är beredd att ta till mer konkreta och kraftfulla åtgärder?

Är regeringen t. ex. beredd att nu ge kommunerna starkare styrmedel och större ansvar?

När kommer regeringen att för riksdagen redovisa ett förslag, baserat på planverkets utredning om hur de nationella sparmålen skall kunna omsättas i kommunala delmål eller sparplaner?

Vilka åtgärder tänker regeringen vidta med anledning av bostadsstyrelsens skrivelse?

Är regeringen beredd att nu ta upp frågan om en energihushållningslag, som vi var överens om i linje 2 och som energihushållningsdelegationen föreslog?

Är regeringen beredd att satsa på ett omfattande investeringsprogram för ombyggnad, förtätning, energisparande, nya energikällor och utbyggnad av kommunernas fjärrvärme? Det skulle skapa många jobb samtidigt som det skulle hjälpa oss att fullfölja energipolitiken.

Jag hoppas verkligen att bostadsministern skall svara på ett sätt som visar på kunskap om verkligheten och på god vilja.

Anf. 21 Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBÖ:

Herr talman! Birgitta Dahl har som utgångspunkt för den här interpellationen att det är viktigt att vi skall klara de uppställda målen för energipolitiken. Där spelar ju sparandet en mycket stor roll. En förstahandsfråga är också att snabbt få ned oljeberoendet. Här har ju alla partier i kammaren samma målsättning. Det är en styrka för oss att det har blivit en så trots allt relativt stor enighet om energipolitiken, och när det gäller sparandet tycker jag den enigheten är påtaglig.

Utgångspunkten för frågan är också: Hur har verksamheten lyckats? Jag har i mitt svar redovisat att vi har ett för bristfälligt underlag för att kunna med absolut säkerhet veta exakt hur det ligger till. Men det är ju ändå ganska många som tittar på de här frågorna, och det finns ingen statistik som klart säger att vi har klarat verksamheten så dåligt att målsättningarna inte kommer att uppfyllas.

Vi har statistik från energisparkommittén, som uppenbarligen inte någon ställer sig bakom och som skulle peka på att det var ett förfärligt dåligt resultat. Det har exempelvis på statens industriverk gjorts en utvärdering av denna statistik, som tyder på ett väsentligt bättre resultat. Vi har på departementet gjort vissa stickprovsundersökningar, som inte har någon vetenskaplig karaktär men som tyder på att en del kommuner har varit framgångsrika och sparat 10–15 %. Det rör sig framför allt om kommuner som har en centraliserad värmeförsörjning, där det är lätt att se förändringarna.

Jag har förvisso inte redovisat någon överoptimism, som Birgitta Dahl ville göra gällande genom att referera olika tal som jag skulle ha hållit. Men jag

tycker att man också kan peka på de kommuner och den verksamhet som lyckats, för att låta dem utgöra exempel för dem som varit mindre lyckade. Förvisso finns det fortfarande mycket att göra för att nå målsättningen när det gäller energisparplanen. Den rullar inte av sig själv på några i förväg utlagda skenor.

Statens långivning är ju inte den enda mätaren på den aktivitet som pågår i samhället. Vi vet att många åtgärder vidtas helt frivilligt och utan statligt stöd. Den exakta omfattningen av dessa åtgärder känner vi inte till, men det finns olika undersökningar som visar att verksamheten har stor omfattning.

Nedgången i antalet ansökningar hos bostadsstyrelsen kan vara säsongmässig. Vi har vid den här tiden på året haft regelmässiga nedgångar i antalet ansökningar. Jag tror för min del att diskussionen om skattereformen under förra året och den upphetsade debatten om vad den skulle innebära för människor som lånar pengar hade en viss betydelse för rädslan att vidta åtgärder och att skaffa sig en finansiering för att kunna vidta de åtgärderna. Jag tror att det hindret numera är undanröjt, när folk fått bättre klart för sig vad som faktiskt kommer att hända.

Birgitta Dahl säger att det är stiltje i verksamheten, sedan väl de stora debatterna och folkomröstningen har varit. Ja, det kan kanske synas så, därför att vi inte har någon stor och omfattande offentlig debatt. Jag tror att det är en felbedömning som vi ofta gör i Sverige, att pågår det inte en stor strid eller en stor debatt, så pågår det ingenting.

Vad som händer nu är att vi är inne i vardagen, det mödosamma slitet att genomföra målsättningarna. Och det pågår tusentals aktiviteter i det tysta runt om i vårt land för att uppnå målen.

En sådan aktivitet är den informations- och utbildningskampanj som pågår för de stora bostadsorganisationerna och deras medlemsföretag, i energisparkommitténs regi. Den planerades intensivt under hösten mellan energisparkommittén, riksorganisationerna och bostadsdepartementet. Målsättningen var att den skulle sättas i sjön under våren, och den har planerligt satts i sjön och pågår med full kraft runt om i landet. Hundratal människor sätter sig ner varje vecka och diskuterar vad man skall göra för att spara energi. Jag hoppas mycket på den kampanjen.

Vad det nu är fråga om är egentligen att föra ut och ge kunskap om vilka åtgärder som skall vidtas. Det är viktigt att vi har kunniga och skickliga människor som kan hantera verksamheten. Det är inte bara en fråga om att skaffa sig administrativa styrmedel av typen förbud och ålägganden – de är värdelösa om det inte finns kunskap hos dem som skall handlägga verksamheten. Därför är rådgivnings-, besiktnings- och utbildningsverksamheten mycket central, och den pågår med full kraft.

Förvisso finns det fortfarande brister, och det är därför som jag i mitt svar har redovisat ytterligare åtgärder som är på gång för att effektivisera verksamheten. Det är ett mödosamt arbete, och det gäller inte bara att – som jag tycker att Birgitta Dahls inlägg litet grand gav uttryck för skulle vara det viktigaste – fatta en mängd beslut i Sveriges riksdag.

Dessutom tycker jag att vi har en annan framgång som vi bör ta vara på: konverteringen från olja till el tycks gå planenligt och t. o. m. något bättre än vad elanvändningskommitténs program förutsatt. Det tycker jag också att vi skall notera.

Det finns enligt min mening stora brister i en sektor av verksamheten. Det gäller kommunernas rådgivnings- och besiktningssverksamhet. Den har varierande kvalitet. Därför är det vår avsikt att skapa en effektivare fördelning och ställa villkor när vi skall fördela de medel som vi har till vårt förfogande för den här verksamheten.

Men jag tror att det allra viktigaste är att vi får en ordentlig politisk förankring ute i kommunerna för den här verksamheten. Där har vi på central nivå i alla politiska partier en oerhört viktig uppgift att se till att våra lokala kommunpolitiker tar tag i de här frågorna, så att verksamheten styrs in i den reguljära verksamheten.

Exempel på sådan verksamhet är naturligtvis, som Birgitta Dahl pekade på, ombyggnadsverksamheten och kopplingen mellan energibesparingen och ombyggnad. Det är en viktig verksamhet. Jag vet att den fungerar delvis redan i dag, men det finns ytterligare insatser att göra, och där spelar naturligtvis stadsförnyelsekommitténs förslag en viktig roll – då de kan göra att vi får större omfattning på ombyggnadsverksamheten.

Inte minst: Energisparverksamheten är viktig när det gäller sysselsättningen. Här har kommunerna – framför allt de kommuner som har stor arbetslöshet på byggområdet – getts ett ordentligt instrument för att kunna gå ut och kraftfullt engagera fastighetsägarna, informera dem om fastigheternas energistatus och även föreslå åtgärder som kan vidtas. Det skapar sysselsättning, det minskar boendekostnaderna, och det minskar oljeförbrukningen. Därmed har det en positiv inverkan på vår bytes- och handelsbalans.

Anf. 22 BIRGITTA DAHL (s):

Herr talman! Jag är ledsen, men jag har inte fått svar på en enda av mina frågor. Jag har heller inte i bostadsministerns senaste inlägg funnit något övertygande bevis för att regeringen är beredd att gå till handling.

Bostadsministern sade att ingenting bevisar att det är så dåligt som somliga påstår. Det är sant, men det är mycket viktigare att konstatera att det inte finns någonting som bevisar att det är bra nog. Jag skulle vilja veta – jag upprepar den frågan: Vilka kommuner har totalt uppnått ett så högt energisparande som bostadsministern påstår? Jag frågar av vetgirighet, för jag har frågat myndigheterna, och där finns det ingen som kan ge besked.

Bostadsministern har här återkommit till att det kanske vidtas många åtgärder på frivillig väg utan anlitande av statligt stöd. Det kan hända. Men min uppmaning till bostadsministern och regeringen är: Sluta att anstränga er med detta uppehållande försvar och gå till handling i stället! Det är mycket viktigare. Jag begär inte av er att ni till punkt och pricka skall bevisa hur varenda detalj förhåller sig. Jag begär att ni skall handla.

*Om hushållningen
med energi*

Fredagen den
19 mars 1982

*Om hushållningen
med energi*

Det har faktiskt gått fyra år nu av de tio som energisparprogrammet omfattar. Vi borde ha sparat inemot hälften av de nästan 50 TWh det är fråga om. Dessutom borde vi befinna oss i en period av uppgång. Det var så det var sagt. Man kan inte räkna med att alldeles i början ha en så hög takt, utan det kommer att bli ungefär som med miljonprogrammet för bostadsbyggandet, nämligen en kurva som visar några år med intensiv verksamhet, och så får vi en startpunkt och en bromsperiod. Men vi ser ingenting som tyder på att det är på det sättet just nu. Den redovisning – jag upprepar det – som departementets representant lämnade i energihushållningsdelegationen visade att vi kanske har sparat 7–8 TWh.

Bostadsministern sade att det inte är så viktigt att fatta beslut i riksdagen. Jo, det är det. Det är viktigt i regeringen också att fatta beslut som ger vägledning för den verksamhet som skall äga rum ute i kommunerna. Vi har år från år upprepat förslag till konkreta åtgärder som kan vidtas för att ge kommunerna större ansvar och större befogenheter. Vi tror på att det är ute i kommunerna – där man känner verkligheten, där planeringen av bostadsbyggandet, värmeförsörjningen och ombyggnadsverksamheten skall ske – som arbetet skall göras. Då behöver kommunerna befogenheter. Regeringen, som inte ville medverka till dessa åtgärder förra året, ställde i utsikt att de skulle komma till stånd om det behövdes. Vi menar att de uppgifter vi har nu är tillräckligt allvarliga för att vi skulle ta till sådana medel, om ni verkligen menade allvar med det ni sade.

Vid utskottsbehandlingen av dessa förslag – de skall behandlas i kammaren nästa vecka – har alla avstyrkts, som vanligt. Majoriteten i utskottet liksom bostadsministern hänvisar till utredningsarbete och förberedelsearbete. Men nu är inte tiden för det, nu är tiden för arbete. Jag håller med bostadsministern om att nu är tiden för det mödosamma konkreta arbetet. Därför vill jag uppmana bostadsministern en gång till att svara på mina frågor. Är ni beredda att göra någonting av allt detta? Kan ni kanske ompröva er ställning och stödja några av våra förslag, t. ex. när det gäller att ge kommunerna resurser, exempelvis när det gäller att ställa medel till förfogande för investeringsprogrammet? Stadsförnyelsekommittén kan väl inte genomföra det. Det måste väl till pengar till investeringsprogrammet, så att kommunerna och fastighetsägarna får möjligheter att genomföra de åtgärder som behövs.

Vårt investeringsprogram i sin helhet, som vi har redovisat för riksdagen, kostar 2 miljarder kronor. Det motsvarar kostnaderna för två månaders arbetslöshet, och en stor del av det investeringsprogrammet avser sådana åtgärder som skall vidtas på det här området. Skulle ni inte kunna överväga att stödja det och se till att det satsas litet resurser på det arbetet?

Stadsförnyelsekommittén behövs av andra skäl, men jag tror inte alls att kommuner, fastighetsägare, bostadskooperationen och de allmännyttiga bostadsföretagen är betjänta av dess arbete för att få till stånd åtgärder nu. De är betjänta av pengar och beslut i regeringen och riksdagen. Jag vill alltså att bostadsministern svarar på min fråga: Vad tänker ni göra konkret?

Anf. 23 Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBØ:

Herr talman! Jag ber Birgitta Dahl om ursäkt för att jag inte mer systematiskt svarade på hennes frågor. Den lappen låg skymd under en annan som jag hade antecknat en del saker på.

Birgitta Dahl kräver handling – att det måste fattas beslut. Men det har ju fattats en mängd beslut som ger resurser och möjligheter att vidta åtgärder. Det är också sådana åtgärder som nu vidtas runt om i landet. På vissa håll är naturligtvis effektiviteten inte fullgod. Det finns fortfarande brister på utbildningsområdet. Vi har en särskild person som på departementet ägnar sig åt just den frågan för att undersöka: Var finns bristerna? Hur kan samordning ske för den utbildning som finns?

Det finns, som sagt, brister ute i kommunerna. Jag brukar alltid när jag åker runt i landet ta upp en diskussion om hur man sköter besiktning- och rådgivningsverksamheten. Det är viktigt att få en politisk förankring och en ordentlig styrka och styrsel i den här verksamheten. Det är inte i första hand ytterligare kommunala befogenheter som efterfrågas ute i kommunerna för att skapa förbud eller ålägganden gentemot fastighetsägarna. Kommunerna har förvisso en mängd befogenheter, och det skall de ha, därför att kommunernas insats är en viktig del i genomförandet. Kommunerna skall göra energiplaner och oljeersättningsprogram. De har befogenheter att förhindra att felaktiga energisparåtgärder genomförs osv.

Man kan naturligtvis diskutera ganska länge var vi befinner oss inom det tioåriga sparprogrammet. Det har gått litet mer än tre år. Vi vet inte alldeles exakt på kommatecknen hur mycket som har sparats. Mycket tyder på att vi har kommit en ganska bra bit på väg. Men då skall man naturligtvis också ta med i beräkningen att ett sådant här stort program har sina initialsvårigheter. Jag tror inte att man skall kräva att man uppnår den exakta andelen under vart och ett av de olika åren under tioårsperioden. Det finns nämligen introduktionssvårigheter. Av de många samtal som jag och många andra på departementet har med företrädare för avnämarna upplever vi att det här börjar fungera väldigt smidigt på många håll.

Birgitta Dahl frågade: Är situationen på energihushållningsområdet bra? Jag har här försökt göra en redovisning. Den är bra, och den uppvisar vissa brister. Det gäller att höja effektiviteten där brister finns.

Birgitta Dahl frågade vidare: Är regeringen beredd till kraftfulla åtgärder för att skaffa kommunerna ytterligare styrmedel och ge dem ett större ansvar? Jag bedömer inte situationen så att det är den viktigaste frågan. Om Birgitta Dahl menar att kommunerna skall ha ytterligare administrativa styrmedel, vill jag säga att jag inte anser att tiden är mogen för det ännu. Jag tycker inte att det finns tecken som tyder på det, men vi ger dem ytterligare befogenheter i andra avseenden. Vi ökar anslagen till rådgivning och besiktning med inte mindre än 18 milj. kr., i rena bidrag. När vi i andra sammanhang gör åtstramningar gentemot kommunerna späder vi på för att ge kommunerna resurser på det området.

Vidare frågade Birgitta Dahl om planverkets delmål. Vi har ännu inte fått förslaget från planverket. Vi har gett verket möjligheter att plocka ned det

Nr 102

Fredagen den
19 mars 1982

*Om hushållningen
med energi*

Fredagen den
19 mars 1982

*Om hushållningen
med energi*

nationella målet i delmål, och vi kommer självfallet att ta itu med den frågan så snart planverket kommer in med sina förslag.

När det gäller bostadsstyrelsens skrivelse finns det, som jag sade, säsongvariationer. Och det är mycket troligt att det som hänt beträffande ansökningsverksamheten är av samma karaktär.

Frågan om energihushållningslag när det gäller industrin tas upp i ett utredningsförslag, som går ut på att en sådan lag skall införas.

Vad sedan gäller ombyggnadsprogrammet säger Birgitta Dahl att stadsförnyelsekommittén inte kan göra något därvidlag. Det är riktigt. Den är inte något verkställande organ. Det är regeringen, och sedermera också riksdagen, som fattar beslut i de frågorna. Vad som är viktigt är ombyggnadsvolymen och de åtgärder som i samband med ombyggnader kan vidtas i energispar syfte. Det är här fråga om pengar, som Birgitta Dahl säger, det är fråga om olika genomförandeled. Vi är beredda att satsa på den punkten. Vi har satt i gång ett omfattande arbete för att skaffa oss kunskaper om vad som behövs. Men man skall också komma ihåg att ombyggnadsverksamheten över huvud taget har ökat kraftigt i volym under de senaste åren.

Anf. 24 BIRGITTA DAHL (s):

Herr talman! Jag konstaterar att det tar tid för Birgit Friggebo att befria sig från försvarspositionen. Snälla Birgit Friggebo, kasta loss från det där neurotiska försvaret och börja jobba expansivt i stället! Det vore mycket bättre.

Birgit Friggebo säger att vi ännu är i början av sparprogrammet, att det bara har löpt under tre år. Men det har faktiskt gått fyra år. Sparprogrammet antogs på våren 1978, och det är nu våren 1982. Förslaget lades fram hösten 1977. Programmet har reviderats 1979 och 1981. Det sägs mycket klart i riksdagsbeslutet förra året att programmet till övervägande del bör slutföras före 1988. Nästan halva tiden har alltså gått, och då kan man inte stå och försvara sig med att vi ännu är i början och att vi skall utreda och undersöka.

Jag beklagar verkligen att jag fick ett negativt svar på min fråga om regeringen nu är beredd att ta till de ytterligare åtgärder som ställdes i utsikt förra året, om de skulle behövas. Jag och många med mig anser nämligen att vi har tillräckligt starka indikationer på att verksamheten inte har sådan fart att den kommer att fungera utan ytterligare åtgärder. Det är inte fråga om byråkratiska medel, Birgit Friggebo, utan om att se till att kommunerna kan få styrfart i sin verksamhet och se till att saker händer.

Jag tror också att sådana åtgärder skulle medverka till det som Birgit Friggebo med all rätt hävdar, nämligen att det är viktigt att åstadkomma en politisk förankring i kommunerna, så att det här arbetet upplevs som betydelsefullt.

Inom parentes är det en förutsättning för att få fart på en sådan här ny verksamhet att vi får en regering som inte befinner sig i konstant krig med kommunerna, därför att den stjäl pengar från dem. Jag tror att det har spelat

en mycket starkt negativ roll på det här området, liksom när det gäller barnomsorgen, att regeringen har fört en mot kommunernas verksamhet fientlig politik. Det är svårt att då få till stånd förtroendefullt samarbete och att få kommunerna att engagera sig i nya uppgifter.

Om Birgit Friggebo inte vet det, kan jag tala om att planverket är i det närmaste färdigt med sin sammanställning. Jag hoppas att vi snabbt får en redovisning till riksdagen med förslag till åtgärder.

Birgit Friggebo avvisar bostadsstyrelsens skrivelse med att säga att det sannolikt rör sig om säsongmässiga variationer. Då vill jag citera från skrivelsen. Där står: "Även jämfört med tidigare års siffror ligger ärendetillströmningen f. n. på en klart lägre nivå." Det är riktigt att i början av året är det ofta en lägre nivå än vid andra tidpunkter. Men årets nivå underskrider alla tidigare års, särskilt när det gäller flerfamiljshusen. Den positiva utveckling som hade kommit i gång beträffande flerfamiljshusen har brutits. Därför nöjer jag mig inte med det svar jag nyss fick av Birgit Friggebo om åtgärder med anledning av bostadsstyrelsens skrivelse.

Jag fick heller inte något svar på min fråga om energihushållningslagen. Det som vi talade om i linje 2. Birgit Friggebo, och det som energihushållningsdelegationen föreslog var ju inte en energihushållningslag som endast skulle gälla industrin.

Sedan är det så när det gäller ombyggnadsprogrammet, att man behöver inte utreda situationen i månader för att skaffa sig underlag för att sätta i gång. Man behöver bara t. ex. stödja de förslag som vi socialdemokrater har lagt fram här i riksdagen om ett investeringsprogram på det här området. Vi menar att de pengar det kostar – som bara motsvarar någon eller ett par månaders kostnader för arbetslösheten – mer än väl skulle återbetala sig. Det skulle vara god samhällsekonomi, det skulle vara att visa omsorg om de arbetslösa och det skulle vara att visa omsorg om energipolitiken att ha modet att söka samarbete med oss i den frågan. En så liten regering som den som nu sitter har inte råd att låta bli att söka samarbete med den största politiska kraften i Sverige.

Anf. 25 Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBO:

Herr talman! Jag tyckte det var upplysande och bra, det Birgitta Dahl nu sade, för nu började hon tala om litet grand vad det handlade om. Och det var någonting helt annat än vad jag hade föreställt mig.

Hon säger att jag skall sluta att neurotiskt försvara verksamheten. Ja, men det är ju vad vi tvingas till, när vi skall svara på interpellationer där det krävs ytterligare åtgärder, att tala om vad som faktiskt finns. Annars verkar det ju litet tunt, och man tror kanske inte att det händer någonting.

Debatterna här i kammaren blir ofta litet annorlunda än de diskussioner som man har när man åker ut och träffar folk på fältet, där intresset är väldigt stort och där framför allt frågan är vad det finns för möjligheter och resurser. Okunskapen är ganska stor. Därför blir det viktigt att tala om vad som faktiskt finns.

Det är ett stort hot mot verksamheten om människor säger att ingenting

*Om hushållningen
med energi*

görs och det finns inga resurser. Egentligen är denna pessimism det största hotet över huvud taget mot positiv och framåtsyftande verksamhet i Sverige i dag.

Birgitta Dahl säger att tiden nu inte är inne att utreda och undersöka saken. Nej, det är riktigt. De frågorna har vi delvis lämnat bakom oss. Men vad det handlar om är att effektivisera verksamheten. Birgitta Dahl säger att kommunerna bör få styrfart. Ja, det är just precis detta som pågår. Då är vi alltså överens om vad det handlar om. Av och till kan det naturligtvis krävas ytterligare beslut och resurser från Sveriges riksdag.

Socialdemokraternas förslag i ombyggnadsfrågorna handlar uppenbarligen om att förlänga de stimulanser som vi gav under den gångna vintern, och jag tycker att det finns stor anledning att överväga om man inte skall använda de metoderna också nästa vinter. Som jag ser det är det inte fråga om några stora och avgörande hinder.

Jag beklagar det tonläge i vilket vi har fört debatten. Det kanske delvis beror på mig, eftersom jag utgick från att det var helt andra saker som Birgitta Dahl var ute efter. Det tycks emellertid nu råda en total samstämmighet mellan oss om vad frågan gäller.

Anf. 26 BIRGITTA DAHL (s):

Herr talman! Jag hoppas att det senaste inlägget från bostadsministern är upptakten till någonting nytt från regeringens och riksdagsmajoritetens sida. Hittills har vi fått nej på våra konkreta förslag. Ett sådant stort ärende skall behandlas nästa vecka. Näringsutskottet liksom flera andra utskott håller, såvitt jag vet, på och överväger våra förslag om investeringsprogrammet Bygga för framtiden, som till stor del berör detta område. Då hoppas jag att vi får stöd för våra förslag. Det skulle t. ex. kräva att regeringspartierna ändrade sig i förhållande till sin uppfattning i civilutskottet när vi behandlade energihushållningsfrågorna där. Det skulle glädja mig mycket om så skedde.

Jag kritiserade bostadsministern och andra som talar för regeringen för en alltför glättad och tillrättaläggande beskrivning. Bostadsministern säger att man måste ge människor litet hopp om framtiden. Jag håller med om det. Men jag tror att det rätta sättet att tackla situationen är att först tala om hur illa det faktiskt står till för att människor skall begripa att det krävs åtgärder. Sedan skall man tala om vad som kan göras och ställa resurser till förfogande för det. Ingen är betjänt av att man förskönar verkligheten och säger att allt är bra. Vi måste tala allvar och gemensamt ta ansvar för det. Vi skall tala om sanningen men också ge människor framtidstro, ge dem exempel på vad som kan göras och ställa resurser härför till förfogande.

Anf. 27 Bostadsministern BIRGIT FRIGGEBÖ:

Herr talman! Birgitta Dahl började sitt inlägg med att säga att hon tyckte att jag gick väl långt när jag utlyste ett nationellt krig mot oljan. Nu sluter sig ringen, och Birgitta Dahl förenar sig med mig i åsikten att det behövs ett

nationellt krig mot oljan – för den är en avgörande fråga för hela vårt land.

Nr 102

Fredagen den
19 mars 1982

Anf. 28 BIRGITTA DAIL (s):

Herr talman! Mera marginellt: Jag är fortfarande alltför stor pacifist för att vilja använda ordet krig. Men låt oss vara överens om att gå till kamp mot oljeslöseriet och energislöseriet och försöka klara de energipolitiska målen.

*Om hanteringen
av vissa förbrukade
batterier*

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 1981/82:154 om hanteringen av vissa förbrukade batterier

Anf. 29 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Bonnie Bernström har frågat mig om jag är beredd att verka för att man skall kunna få till stånd en effektiv avfallshantering vad gäller miljöfarliga batterier.

Jag delar Bonnie Bernströms uppfattning att det är viktigt att spridning av kvicksilver och kadmium till miljön begränsas. En stor del av utsläppen av dessa tungmetaller kommer från batterier. Insamling och återvinning av batterier är därför en viktig del i strävandena att minska utsläppen av kvicksilver och kadmium till miljön. En hel del har redan gjorts för insamling av vissa typer av batterier. En överenskommelse har träffats mellan naturvårdsverket och företrädare för batteribranschen om återtagande av vissa kvicksilverbatterier och nickelkadmiumbatterier.

Avsikten är att det arbete som påbörjats av naturvårdsverket skall utvidgas till att gälla även andra typer av batterier, t. ex. alkaliska brunstensbatterier. I anslutning härtil kommer att behandlas frågor t. ex. om information till berörda parter, om hur återvinning av kvicksilver och kadmium skall ske, om hur en utökad insamlings- och återvinningsverksamhet skall finansieras samt om hur märkningen av batterier skall utformas. En utredning pågår om utformningen av ett pantsystem för batterier.

Det är angeläget att insamlingen av batterier som innehåller tungmetaller blir effektivare och att en större andel av de batterier som innebär risker för miljön kan återvinnas.

Bonnie Bernström har i interpellationen föreslagit att lagregler införs som tvingar detaljhandel och leverantörer att ta emot och vidarehantera miljöfarliga batterier. Innan en heltäckande återvinning av batterier kan ordnas måste dock bl. a. vissa tekniskt besvärliga frågor lösas. Dessa och andra frågor som gäller insamling av batterier behandlas f. n. av naturvårdsverket. Jag ser positivt på det pågående arbetet och anser att förutsättningar bör finnas att inom ramen för nuvarande lagstiftning åstadkomma ett fungerande insamlings- och återvinningssystem. Enligt min mening bör man i första hand försöka att genom överenskommelser med den berörda

*Om hanteringen
av vissa förbrukade
batterier*

branschen få till stånd tillfredsställande återvinning innan några tvingande regler införs.

Anf. 30 BONNIE BERNSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag tackar jordbruksministern för svaret, som jag tycker var mycket positivt. Arbetet med att få till stånd en insamling av andra miljöfarliga batterier än s. k. knappbatterier och nickelkadmiumbatterier har uppenbarligen nu inletts. Det är ett viktigt steg, även om det bara är ett första trevande steg.

Det är främst angeläget att insamlingen av alkaliska brunstensbatterier kommer till stånd. De innehåller i och för sig inte särskilt mycket kvicksilver, bara 1 %. Men genom att de har tre gånger så lång livslängd som andra batterier ökar försäljningen kraftigt. Det är ju hushållen som använder batterierna, och hushållen har ingen annanstans att göra av dem än att slänga dem i soptunnan. Därmed förbränns batterierna, och vi får kvicksilvret i den luft som vi andas in.

Användningen av alkaliska brunstensbatterier har kraftigt ökat. 1976 innehöll alkaliska batterier som såldes i Sverige 900 kg kvicksilver. 1981 var mängden 3,4 ton per år. Den totala mängden kvicksilver i avfall från hushåll och kontor samt från handel och industri har beräknats till 10 ton per år. Hälften kommer från batterier, av vilka de alkaliska batterierna nu står för ca 34 % totalt. Det är med andra ord viktigt att vi snarast får i gång en insamling.

Jordbruksministern har i sitt svar omnämnt den befintliga batteriinsamlingen. Det är bra att den finns och att den har kommit till stånd på frivillig väg. Men tyvärr förslår inte detta. Den hittills uppnådda effekten av insamlingen uppskattas av branschen till 50 % för kvicksilveroxidbatterierna. Inte heller informationen till konsumenterna är till fyllest. Fler incitament behövs, och insamlingen måste underlättas och utvidgas till att omfatta fler insamlingsställen än vissa detaljister och apotek.

Postanstalterna vore utmärkta uppsamlingsplatser. Produkterna är inte särskilt utrymmeskrävande. De är ju redan förpackade – giftet är redan förpackat – och de kan utan större svårigheter transporteras till en central uppsamlingsplats. Informationen till konsumenterna om insamling av batterier och om batteriernas miljöfarlighet har i vissa fall ombesörjts av kommunerna – som exempelvis i Uppsala i form av foldrar till hushållen. Men foldrarna slänger man ju så småningom i papperskorgen.

Jag har i min interpellation tagit upp kravet på märkning av batterierna. Det kan knappast vara en besvärlig procedur för tillverkarna/importörerna att förse batterierna med en text av ungefär följande innehåll: Farligt. Innehåller kvicksilver eller kadmium. Återlämnas till detaljisten och får ej slängas bland soporna.

Jag tycker att det är ett berättigat konsumentkrav att få veta vilka batterier som kan slängas och vad man skall göra med de andra. Åtskilliga konsumenter vet att en del batterier är miljöfarliga, men inte vilka. Självfallet borde tillverkarna/importörerna själva ha tagit initiativ till

märkning, men så har inte skett. Jag tycker att jordbruksministern borde utfärda en förordning där det ställs krav på märkning av nytillverkade batterier, kanske redan från den 1 juli. Batterifrågan är inte det största miljöproblemet vi har, men det är ett av de större kvicksilver- och kadmiumproblemen. Om inte initiativ till begränsningar av kvicksilverutsläppen hade tagits på 1960-talet, hade det i dag varit ett mycket allvarligt problem med sannolika skador på åtskilliga människor samt på djur och natur. I slutet av 1960-talet släpptes det ut 50 ton kvicksilver. Nu är vi nere i 10 ton. Men om vi inte nu tar tag i batterifrågan, hotar mängden att öka med flera ton. Konsumtionen av batterier ökar starkt.

Herr talman! Vi räknar inte längre i huvudet, utan vi räknar med räknedosor proppade med batterier. Våra barn skruvar inte längre upp sina gådockor eller leksaksbilar. De körs på batterier. Vi kantklipper inte gräset för hand utan med sladdlösa batteridrivna saxar. Vi lockar inte håret med gamla stickiga papiljotter utan med batteridriven locktång. Antalet prylar som drivs med batterier ökar kraftigt, samtidigt som batterierna blir allt miljöfarligare.

Naturvårdsverket förväntas vara klart med sitt förberedande arbete för ökad insamling under 1982. Men det kan därefter dröja ytterligare år innan vi slipper slänga batterierna i soptunnan. Varför inte börja i liten skala redan nu?

Jag vill fråga jordbruksministern: Är jordbruksministern beredd att ta initiativ till märkning av miljöfarliga batterier redan nu?

Är jordbruksministern beredd att ta initiativ till en provisorisk lösning av uppsamling av batterier t. ex. genom postens försorg redan nu?

Är jordbruksministern beredd att ta initiativ till ytterligare stimulanser för att de pågående insamlingarna skall fungera bättre?

Anf. 31 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Jag konstaterar att vi i den stora principiella frågan är överens. Svaret på Bonnie Bernströms frågor är nej. Jag menar att utredningsarbetet är så långt framme och kommer, när det gäller pantsystemet, att redovisas före sommaren. Hela utredningsarbetet kommer att vara färdigt under hösten. Därför finns det, även om det är brådskande, ingen anledning att gå in med provisoriska åtgärder, utan i stället kan man så att säga sätta i sjön ett system som fungerar från början.

När det gäller märkningen av batterierna har produktkontrollnämnden en sådan möjlighet redan i dag. Men jag betonar att det här är en viktig fråga, och vi tar tag i den nu allteftersom utredningsarbetet redovisas.

Anf. 32 BONNIE BERNSTRÖM (fp):

Herr talman! Om produktkontrollnämnden redan i dag har möjlighet att se till att batterierna märks så att man kan veta vilka batterier som är miljöfarliga, är det ledsamt att få höra att man inte har utnyttjat den möjligheten. Jag hoppas att jordbruksministern är beredd att trycka på, så att

*Om hanteringen
av vissa förbrukade batterier*

en sådan märkning kommer till stånd. Det är inte heller särskilt kostsamt att åstadkomma något sådant.

Vad gäller en totallösning för uppsamlingen är det naturligtvis viktigt att vi får en bra lösning. För de importörer som finns på den svenska marknaden utgör Sverige endast 5 % av deras totala försäljning. Med andra ord finns det samma problem i många andra länder. Det är bra om vi får en lösning som vi också kan exportera, för kvicksilvret som släpps ut i Västtyskland kommer ju så småningom till Sverige.

Om nu naturvårdsverket har kommit så pass långt i sitt utredningsarbete, kanske det kan accepteras att man inte stannar för en provisorisk lösning. Men då måste vi ha garantier för att det under 1983 kommer i gång en insamling.

Jag skulle vilja ha besked från jordbruksministern: Är jordbruksministern beredd att säga att det 1983 skall göras en insamling ute bland konsumenterna?

Anf. 33 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Under förutsättning att det förslag som man kommer att lägga fram är sådant att det är möjligt att omsätta det i praktiken, är mitt svar ja.

Anf. 34 BONNIE BERNSTRÖM (fp):

Herr talman! Det var mycket glädjande att höra detta. Jag vill då bara säga något om den förvaring som kan ske genom postens försorg. Om posten fick detta uppdrag, skulle det på sikt innebära en vinst för verket, åtminstone om det också fick ta hand om de s. k. knappbatterierna, eftersom dessa innehåller metaller som kan ge intäkter.

Med tanke på att Batteriföreningen nu inte har tagit det totala ansvaret för insamlingen av de miljöfarliga batterierna utan bara plockat russinen ur kakan, tycker jag att man skall försöka utnyttja andra organisationer som finns, av postens typ. Om det inte kommer till stånd en bra ordning genom insatser från naturvårdsverket, är jordbruksministern då beredd att genomföra en provisorisk lösning?

Anf. 35 Jordbruksministern ANDERS DAHLGREN:

Herr talman! Svaret är ja.

Anf. 36 BONNIE BERNSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag är mycket nöjd med jordbruksministerns svar.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Föredrogs och hänvisades
Propositionerna
1981/82:92 till konstitutionsutskottet
1981/82:156 till lagutskottet

Nr 102

Fredagen den
19 mars 1982

7 § Föredrogs och hänvisades
Motionerna
1981/82:2199–2202 till försvarsutskottet
1981/82:2203 till utbildningsutskottet
1981/82:2204 till näringsutskottet
1981/82:2205 till konstitutionsutskottet
1981/82:2206 till jordbruksutskottet
1981/82:2207 och 2208 till skatteutskottet
1981/82:2209 till socialförsäkringsutskottet

8 § Anmäldes och bordlades
Proposition
1981/82:160 Ändring i skatteregisterlagen (1980:343) m. m.

9 § Anmäldes och bordlades
Motionerna
1981/82:2210 av *Sven Aspling m. fl.*
1981/82:2211 av *Gunnar Biörck* i Värmdö och *Hans Lindblad*
1981/82:2212 av *Roland Brännström*
1981/82:2213 av *Kerstin Ekman m. fl.*
Säkerhets- och försvarspolitikerna samt totalförsvarets fortsatta utveckling
(prop. 1981/82:102)

1981/82:2214 av *Lars Werner m. fl.*
Statens provningsanstalts organisation, m. m. (prop. 1981/82:121)

1981/82:2215 av *Lars Werner m. fl.*
Stöd till kvinnoorganisationernas centrala verksamhet (prop. 1981/82:155)

10 § Anmäldes och bordlades
Skatteutskottets betänkanden
1981/82:31 Skogsvårdsavgiften (prop. 1981/82:100)
1981/82:38 Preskription av skattefordringar m. m. (prop. 1981/82:96)
1981/82:39 Fastighetsbeskattningen m. m.
1981/82:40 Taxeringsfrågor m. m.
1981/82:41 Reklamskatt m. m.
1981/82:42 Beskattningen av uppfinningar m. m.

Justitieutskottets betänkanden
1981/82:28 Handläggningen av skattebrottmål och skattemål
1981/82:34 Försvararjäv m. m. (prop. 1981/82:57)

Nr 102

Fredagen den
19 mars 1982

Lagutskottets betänkanden

- 1981/82:21 Uthyrning av fonogram
- 1981/82:22 Rätt till fotografisk bild
- 1981/82:23 Arvsrätten för barn till ogifta föräldrar
- 1981/82:29 Anslag till fideikommissnämnden (prop. 1981/82:100)
- 1981/82:30 Anslag till bokföringsnämnden (prop. 1981/82:100)

Socialförsäkringsutskottets betänkanden

- 1981/82:8 Studiestöd (prop. 1981/82:100)
- 1981/82:9 Föräldraförsäkringen (prop. 1981/82:100)

Socialutskottets betänkanden

- 1981/82:31 Förbud i vissa fall mot verksamhet på hälso- och sjukvårdens område (prop. 1981/82:60, delvis)
- 1981/82:32 Anslag m. m. till Socialdepartementet m. m. och till Internationell samverkan (prop. 1981/82:100)
- 1981/82:33 Vissa åtgärder för handikappade, m. m. (prop. 1981/82:100)

Utbildningsutskottets betänkanden

- 1981/82:12 Anslag till driften av folkhögskolor, m. m. (prop. 1981/82:100)
- 1981/82:13 Vissa för skolväsendet gemensamma frågor (prop. 1981/82:100)
- 1981/82:14 Anslag till skolöverstyrelsen, m. m. (prop. 1981/82:100)
- 1981/82:15 Fortbildning m. m. (prop. 1981/82:100)

Trafikutskottets betänkande

- 1981/82:17 Anslag till Sjöfart (prop. 1981/82:100)

Jordbruksutskottets betänkande

- 1981/82:21 Statsbudgeten för budgetåret 1982/83 såvitt avser jordbruksdepartementets verksamhetsområde (prop. 1981/82:100)

Civilutskottets betänkande

- 1981/82:17 Fritidsboende

11 § Kammaren åtskildes kl. 11.17.

In fidem

TOM T:SON THYBLAD

/Solveig Gemert