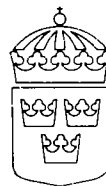


Riksdagens protokoll

1986/87:7



Protokoll
1986/87:7

15 oktober 1986

Debatter m. m.

Onsdagen den 15 oktober

Kompletteringsval till valberedningen, utskott och riksdagens krigsdelegation	3
Kommunal tjänsteexport	5
Trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m. m.	15
Trafikpolitiska frågor m. m.	34
Trädgårdsnäringen	56
Avfallshantering	69
Naturvård	84
Arbetslöshetsförsäkring	93
Meddelande om interpellationer	
1986/87:42 av Bengt Westerberg (fp) om ett internationellt samarbete om flyktingar	99
1986/87:43 av Maria Leissner (fp) om rättssäkerheten för flyktingar	100
1986/87:44 av Per Arne Aglert (fp) om flyktingpolitiken	101
1986/87:45 av Pär Granstedt (c) om de högskolestuderandes situation	103
1986/87:46 av Anne Wibble (fp) om avskaffande av löntagarfonderna	104
1986/87:47 av Jörn Svensson (vpk) om mordet på Olof Palme ..	105
Meddelande om frågor	
1986/87:79 av Oswald Söderqvist (vpk) om bilglastillverkningen i Svappavaara	106
1986/87:80 av Oswald Söderqvist (vpk) om händelseförloppet vid viss militär olyckshändelse	107
1986/87:81 av Bo Hammar (vpk) om en fastare prisbildning på bokmarknaden	107

Avgjorda ärenden

Onsdagen den 15 oktober

Val av en ledamot i valberedningen	3
Val av en suppleant i valberedningen	3
Val av en ledamot i skatteutskottet	3
Val av en ledamot i justitieutskottet	4
Val av en ledamot i utbildningsutskottet	4
Val av två suppleanter i konstitutionsutskottet	4
Val av en suppleant i skatteutskottet	4
Val av en suppleant i justitieutskottet	4
Val av två suppleanter i utrikesutskottet	4
Val av en suppleant i försvarsutskottet	4
Val av en suppleant i socialutskottet	4
Val av en suppleant i kulturutskottet	4
Val av en suppleant i utbildningsutskottet	4
Val av en suppleant i jordbruksutskottet	4
Val av en suppleant i arbetsmarknadsutskottet	4
Val av två ledamöter i riksdagens krigsdelegation	4

Konstitutionsutskottets betänkande

1986/87:1 Kommunal tjänsteexport	5
--	---

Trafikutskottets betänkanden

1986/87:1 Trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m. m.	5
1986/87:2 Vissa trafikpolitiska frågor m. m.	5

Jordbruksutskottets betänkanden

1986/87:1 Trädgårdsnäringen	56
1986/87:2 Avfallshantering	56
1986/87:3 Naturvård	56

Arbetsmarknadsutskottets betänkande

1986/87:1 Arbetslöshetsförsäkring	92
---	----

1986/87:7

Prot. 1986/87:7
15 oktober 1986

Onsdagen den 15 oktober

Kl. 10.00

*Kompletteringsval till
valberedningen,
utskott och riksdagens
krigsdelegation*

1 § Kompletteringsval till valberedningen, utskott och riksdagens krigsdelegation

Anf. 1 TALMANNEN:

På grund av uppkomna vakanser i valberedningen, vissa utskott och krigsdelegationen har socialdemokratiska riksdagsgruppen anmält följande nya representanter, nämligen som ledamot i valberedningen John Johnsson, som suppleant i valberedningen Roland Brännström, som ledamot i skatteutskottet Bruno Poromaa, som ledamot i justitieutskottet Göran Magnusson, som ledamot i utbildningsutskottet Marita Bengtsson, som suppleant i skatteutskottet Gunnar Nilsson, som suppleant i justitieutskottet Sven-Olof Nordlund, som suppleant i utbildningsutskottet Rinaldó Karlsson, som suppleant i kultur- och jordbruksutskottet Björn Ericson samt som ledamöter i krigsdelegationen anmält statsrådet Birgitta Dahl och Lars-Erik Lövdén.

Vidare har socialdemokratiska riksdagsgruppen som suppleant i konstitutions- och arbetsmarknadsutskottet under Mona Sahlins ledighet anmält hennes ersättare Christina Pettersson, som suppleant i utrikesutskottet under Karl-Erik Svartbergs ledighet anmält hans ersättare Melker Strand, som suppleant i utrikes- och försvarsutskottet under Åke Gustavssons ledighet anmält hans ersättare Sven-Erik Alkemärk samt som ersättare i socialutskottet under Åsa Strömbäck-Norrmans ledighet anmält hennes ersättare Claes Rensfeldt.

Folkpartiets partigrupp har som suppleant i konstitutionsutskottet under Börje Stenßons ledighet anmält hans ersättare Anna-Brita Hulth.

Talmannen förklarade valda till

ledamot i valberedningen

John Johnsson (s) efter Georg Andersson

suppleant i valberedningen

Roland Brännström (s) efter John Johnsson

ledamot i skatteutskottet

Bruno Poromaa (s) efter Egon Jacobsson

Prot. 1986/87:7
15 oktober 1986

*Kompletteringsval till
valberedningen,
utskott och riksdagens
krigsdelegation*

ledamot i justitieutskottet
Göran Magnusson (s) efter Arne Nygren

ledamot i utbildningsutskottet
Marita Bengtsson (s) efter Georg Andersson

suppleanter i konstitutionsutskottet
Christina Pettersson (s) under Mona Sahlins ledighet
Anna-Brita Hulth (fp) under Börje Stenssons ledighet

suppleant i skatteutskottet
Gunnar Nilsson (s) efter Bruno Poromaa

suppleant i justitieutskottet
Sven-Olof Nordlund (s) efter Göran Magnusson

suppleanter i utrikesutskottet
Melker Strand (s) under Karl-Erik Svartbergs ledighet
Sven-Erik Alkemark (s) under Åke Gustavssons ledighet

suppleant i försvarsutskottet
Sven-Erik Alkemark (s) under Åke Gustavssons ledighet

suppleant i socialutskottet
Claes Rensfeldt (s) under Åsa Strömbäck-Normans ledighet

suppleant i kulturutskottet
Björn Ericson (s) efter Ulf Lönnqvist

suppleant i utbildningsutskottet
Rinaldo Karlsson (s) efter Marita Bengtsson

suppleant i jordbruksutskottet
Björn Ericson (s) efter Ulf Lönnqvist

suppleant i arbetsmarknadsutskottet
Christina Pettersson (s) under Mona Sahlins ledighet

ledamöter i riksdagens krigsdelegation
statsrådet Birgitta Dahl efter statsrådet Svante Lundqvist
Lars-Erik Lövdén (s) efter Arne Nygren

2 § Justerades protokollen för den 7 innevarande månad.

3 § Föredrogs och hänvisades
Propositionerna
1986/87:24 till näringsutskottet
1986/87:26 till justitieutskottet
1986/87:28 till finansutskottet

4 § Föredrogs
konstitutionsutskottets betänkande
1986/87:1 om kommunal tjänsteexport (prop. 1985/86:154),
trafikutskottets betänkanden
1986/87:1 om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m. m. samt
1986/87:2 om vissa trafikpolitiska frågor m. m.

Anf. 2 TALMANNEN:

Konstitutionsutskottets betänkande 1 samt trafikutskottets betänkanden 1 och 2 kommer att debatteras i tur och ordning. Voteringarna äger rum i ett sammanhang efter avslutad debatt.

Först upptas alltså konstitutionsutskottets betänkande 1 om kommunal tjänsteexport.

Kommunal tjänsteexport

Anf. 3 HANS NYHAGE (m):

Herr talman! Regeringen har i proposition 1985/86:154 föreslagit att kommunernas och landstingskommunernas kompetens utvidgas så att de får möjlighet att tillhandahålla tjänster för export. Avsikten är enligt propositionen att ta till vara det betydande kunnande som finns inom den kommunala verksamheten och som bör vara av intresse i internationella sammanhang. Förslaget är grundat på vad en särskild utredare redovisat i betänkandet Kommunalt kunnande – ett stöd för svensk export, SOU 1983:72. Majoriteten i konstitutionsutskottet ställer sig bakom förslaget, medan moderata samlingspartiets och folkpartiets ledamöter reserverar sig mot beslutet på såväl principiella som praktiska grunder. Ställningstagandena är enahanda i näringsutskottet, som haft ärendet på remiss för yttrande.

Från moderat håll ifrågasätter vi inte att det finns ett omfattande kunnande och betydande erfarenheter inom den kommunala sektorn på ifrågavarande område. Detta gäller såväl planering och projektering av anläggningar och utrustning som drift och underhåll. Man skall emellertid vara alldeles på det klara med att den kommunala administrationen är anpassad efter svenska förhållanden. Så fullt lika självklart, som det anges i propositionen, att den låter anpassa sig efter främmande förhållanden, är det verkligen inte. Remissyttrandet från statskontoret vittnar ju också om en mycket begränsad efterfrågan på renodlade administrativa svenska tjänster.

Men frånsatt detta finns det alltså en rad invändningar att göra mot att den

kommunala kompetensen utvidgas på sätt här är fråga om. Enligt vår mening är det helt felaktigt att kommunerna skall bedriva en rent affärsmässig verksamhet. Den kommunala verksamheten är – i motsats till det privata näringslivet – till betydande delar skattefinansierad. Det torde vara nästintill ogörligt för kommunerna att dela upp kostnaderna för personal och lokaler på å ena sidan sedvanlig verksamhet, å andra exportverksamhet. Ett felaktigt konkurrensförhållande blir följden.

Utredaren själv konstaterar att det inom den kommunala sektorn inte finns någon erfarenhet av pris- och kostnadskalkyler av här ifrågasvarande slag. Risken för fel prissättning är uppenbar, vilket kan leda till såväl kostnader för skattebetalarna som svårigheter för konkurrenter på den privata sektorn.

Enligt propositionen skall förslaget inte leda till att någon ny kommunal verksamhet byggs upp. Exporten skall endast avse sådana kunskaper och erfarenheter som redan finns i den egna verksamheten, heter det. Det innebär ju inget annat än att regeringen nu erkänner att det finns en kommunal överkapacitet, dvs. att kommunerna har fler anställda än vad som krävs för att lösa de uppgifter som det enligt gällande bestämmelser ankommer på kommunerna att ägna sig åt. När vi moderater här hävdar att det förhåller sig på det sättet, har detta ständigt avvisats från socialdemokratiskt håll. Nu fastslår socialdemokraterna själva, att ett visst antal kommunalanställda saknar arbetsuppgifter och därför skall ges arbetsuppgifter i form av tjänsteexport. Att den kommunala överkapaciteten lett till ökade kostnader och därmed också till stigande kommunalskatter är uppenbart. Detta problem skall dock inte lösas genom att kommunerna skall tillåtas engagera sig i en kommersiell verksamhet, som inte är förenlig med kommunernas roll i samhället. I stället för att med konstlade medel vidga den kommunala verksamheten, bör denna givetvis minskas.

I propositionen uttalas att det primära målet för den kommunala tjänsteexporten skall vara att med hjälp av det kommunala kunnandet öka landets export. Det skall emellertid inte ske på områden, där det redan finns ett kunnande inom näringslivet. Några andra villkor än dem som gäller för näringslivet skall det inte kunna bli fråga om, hävdas det. Mot realismen i detta resonemang kan göras starka invändningar. För en framgångsrik exportverksamhet krävs en omfattande marknadsbearbetning, ett nödvändigt risktagande och en finansiell uthållighet. Med vilka medel skall detta finansieras, om inte med skattebetalarnas? Och än mer – vem drabbas om exportsatsningen misslyckas, om inte skattebetalarna? Talet om att samma villkor skall gälla som för näringslivet håller alltså inte.

Vidare är ju inte kunnandet inom näringslivet något för evigt statiskt. Ingen lär väl kunna hindra att näringslivet engagerar sig på motsvarande områden som kommunerna. Skall dessa då upphöra med sin verksamhet? Och vem skall då betala kostnaderna för denna avveckling?

Herr talman! Tjänsteexport i kommunal regi innebär alltså en affärsinriktning och ett risktagande som inte är förenligt med kommunernas roll i samhället. Den naturliga och självklara vägen att tillvarata det kommunala kunnandet i detta avseende är att låta tjänstemän vara tjänstlediga för att kunna delta i skilda exportprojekt. Genom en generös tjänstledighetspolitik

från kommunernas sida kan syftet med den kommunala tjänsteexporten uppnås på ett rätt och riktigt sätt.

Med det anförda yrkar jag bifall till reservation nr 1, bakom vilken således står moderaterna och folkpartiet. Vidare yrkar jag avslag på reservation nr 2 från vpk, enligt vilken den kommunala kompetensen ytterligare skall vidgas på ett för skattebetalare och näringsliv äventyrligt sätt.

Anf. 4 BIRGIT FRIGGEBÖ (fp):

Herr talman! Vad vi nu skall diskutera är ett förslag om att utvidga kommunernas arbetsområde. Jag vill börja med att instämma i Hans Nyhages principiella invändningar emot förslaget.

Antingen är syftet med förslaget att det skall gälla en mycket begränsad verksamhet, att det handlar om undantagsfall. I så fall behövs inte alls denna utvidgning av den kommunala kompetensen. Eller också är tankarna bakom förslaget att det skall bli fråga om ett betydande inslag i vissa kommunala nämnders och styrelser verksamhet. I så fall tycker jag att det är direkt olämpligt. Kommunerna har redan i dag betydande verksamhetsområden och viktiga uppgifter att lösa, och de bör koncentrera sig på dem.

Det är också intressant att notera att de som deltar i den här verksamheten, framför allt exportindustrin, inte alls är intresserade. De anser inte att den föreslagna lagstiftningen är nödvändig för att de skall kunna tillgodogöra sig den kompetens och kunskap som ofta finns inom vissa kommunala verksamheter. De säger att denna kompetens ofta är knuten till enskilda personer i verksamheten och att man därför kan klara av det på precis samma sätt som hittills, nämligen genom att kommunerna tillämpar en generös tjänstledighetspolitik. Bl. a. klagar SIDA över att kommunerna är alltför restriktiva när det gäller att ge sina tjänstemän tjänstledigt för deltagande i SIDA:s projekt runt om i världen. Det finns naturligtvis också andra alternativ. En person som besitter betydande kunskap och kan se en långsiktig affärsidé kan göra som alla andra, nämligen att bilda ett eget litet bolag och försöka sälja sina tjänster. Ett annat sätt är att industrin helt enkelt köper över den här personen.

Jag tycker att utrednings- och lagstiftningsarbetet klart visar att det inte finns något behov av denna lag. Förutom de principiella invändningar som finns anser jag alltså att det handlar om okynneslagstiftning, och sådant skall vi inte ägna oss åt i Sveriges riksdag.

För övrigt anser jag, herr talman, att förslag i sådana viktiga frågor som att utvidga den kommunala kompetensen bör granskas av lagrådet. Så har inte skett i det här fallet.

Jag yrkar avslag på hela förslaget.

Anf. 5 MARGÓ INGVARSSON (vpk):

Herr talman! Vänsterpartiet kommunisterna delar uppfattningen att det inom kommuner och ländsting på vissa områden finns ett oerhört stort kunnande som inte har någon motsvarighet inom det privata näringslivet. Vi anser att denna kunskap bör tas till vara för att gagna vår export. Men vi är inte överens om att kommunernas kunnande i huvudsak skall användas för att ge legitimitet åt privata företag genom att de blir underleverantörer åt

företagen. Vi förespråkar i stället att kommuner och landsting får en självständig roll vid export av sitt kunnande. Om kommuner och landsting får denna självständiga roll kan de givetvis också tillgodogöra sig hela vinsten av detta kunnande – detta är förmodligen en av stöttestenarna för de borgerliga partierna. Man ser kanske en fara i att kommunerna skulle bedriva vinstgivande verksamhet.

Mot detta anförs att kommunerna och landstingen inte får utsättas för affärsrisker som kan leda till ekonomisk förlust, vilken måste täckas med skattemedel. Självfallet är alla affärer förknippade med ett visst risktagande – det ligger så att säga i kapitalismens natur, något som jag tidigare aldrig hört några borgare kritisera. Vi kommunister är emellertid övertygade om att kommunerna känner sitt ansvar som förvaltare av medborgarnas pengar. Dessutom kan regeringen ange de villkor som behövs för att begränsa det kommunala risktagandet, på samma sätt som man har för avsikt att göra i fråga om dispens från lagen om underleverantörsställning. Det kommer ju att finnas en möjlighet för kommunerna att självständigt stå för den här verksamheten.

Vi anser att undantag skall göras för ett område, nämligen försäljning av vårdplatser i Sverige till utländska patienter. Utredningen har anfört att vi inom vissa områden av sjukvården har överkapacitet och att denna skulle kunna säljas till utlandet. Jag vet att man närmast har tänkt på hjärtkirurgiverksamheten, men man kan inte på det sättet särskilja ett bestämt område. Om man i ökad utsträckning tar in patienter för hjärtoperationer, kommer detta att belasta också omkringverksamheten på sjukhusen, t. ex. röntgen, laboratorier och blodverksamhet, och där har vi ingen överkapacitet.

Vård av utländska patienter i Sverige skall enligt vår mening grundas på humanitära skäl och på solidaritets-skäl, utan krasst vinsttänkande och sneglande på en utländsk, betalningsstark kundkrets. Det sista, herr talman, är ingen elakhet från min sida, eftersom utredningen uttryckligen hänvisar till en betalningsstark kundkrets utomlands. Om man räknar med en sådan kommer detta, med de vårdköer vi har i Sverige i dag, självfallet att leda till att en utlänning som kan betala för sig lätt kan få vård i Sverige, medan en svensk som är mindre bemedlad inte får samma möjligheter.

Det kommunala kunnandet representerar, som jag sade tidigare, ett brett område. Som den kommunala medverkan vid export av tjänster hittills har fungerat har den dock främst gällt sjukvård och trafik. Man kan därför inte direkt förutsäga inom vilka områden och i vilka situationer utlandet i framtiden kommer att efterfråga svenska tjänster. Mot den bakgrunden anser vi att det behövs särskilda regler som förhindrar att exporten av tjänster kan komma i konflikt med vår neutralitetspolitik. Dessa regler behövs även om kommunerna och landstingen bara är underleverantörer. Vi har i det sammanhanget hänvisat till vapenexportlagen, eftersom man kunnat konstatera att svenska företag inte dragit sig för att kringgå denna lag. Svårigheterna att göra bedömningar från neutralitetssynpunkt framstår som mycket svårare när det gäller tjänsteexport än när det gäller export av krigsmateriel. Vilka tjänster skall vi sälja till krigförande stater? Eller skall vi över huvud taget inte sälja några tjänster till sådana? Är vi neutrala om vi t. ex. säljer kommunikationssystem, driftkunnande och utbildning?

Jag vill erinra om det som inträffade i Telub-affären, dvs. när Sverige skulle utbilda kadetter åt Libyen. Det fallet var kanske ganska klart, men jag kan också peka på ett fall som ligger närmare i tiden, nämligen när vi i Malmö skulle utbilda tandläkare åt Iran. Den verksamheten föranledde protester och stoppades därför att man ansåg att den skulle komma i konflikt med vår neutralitet.

Om vi inte har klara gränser för vilka tjänster som får säljas och för under vilka förhållanden de får säljas, kommer vi att få många sådana fall som Telub-affären och tandläkarutbildningen i Malmö. Såvitt vi vet har det inom utredningen inte förts någon diskussion om sådana frågor, och det tycker vi är beklagligt.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 2 vid konstitutionsutskottets betänkande nr 1.

Anf. 6 WIVI-ANNE CEDERQVIST (s):

Herr talman! Ett bifall till hemställan i konstitutionsutskottets betänkande nr 1 innebär att kommuner och landstingskommuner, genom en särskild lag, ges möjligheter att via tjänsteexport främja den svenska utrikeshandeln. Denna kommunernas exportverksamhet kommer att omfatta tjänster som bygger på kunskaper och erfarenheter som redan finns i kommunernas egen verksamhet. Härigenom kan man undvika att det byggs upp kommunal verksamhet som enbart eller till sin huvuddel är inriktad på exportmarknaden.

Kommunerna och landstingen skall få medverka i exportverksamhet som underleverantörer till företag i Sverige eller åt staten under förutsättning att de inte gör andra åtaganden än att tillhandahålla tjänster åt huvudleverantören. Ett grundläggande villkor blir alltså att kommuner och landsting inte får binda sig till någon annan än exportören.

För skapande av ett tillräckligt skydd för den kommunala ekonomin uppställs villkoret att kommuner och landstingskommuner endast får tillhandahålla sina kunskaper och erfarenheter. Något engagemang i exportörens verksamhet, utöver att tillhandahålla den tjänst som skall exporteras, skall alltså inte få förekomma. Kreditgivning eller andra ekonomiska åtaganden gentemot exportören blir således inte tillåtna. Motsvarande princip skall gälla vid samverkan med staten.

Om det finns särskilda skäl till det, får regeringen för visst fall medge att kommunerna och landstingskommunerna får tillhandahålla tjänsterna även under andra förutsättningar. I sådana fall anger dock regeringen de villkor som behöver ställas upp för begränsande av det kommunala risktagandet. I samband med prövningen skall regeringen beakta det ekonomiska men också det tekniska risktagandet och, om det behövs, ställa upp villkor som skall gälla för att exporten skall få komma till stånd. Ett väsentligt inslag i regeringens tillståndsprövning bör enligt propositionen vara att begränsa de kommunala åtagandena på ett sådant sätt att man kan undvika ekonomiska risker.

Landstingens och kommunernas medverkan i export skall ske på affärsmässiga grunder. Det innebär att det kommunala engagemanget skall vara affärsmässigt motiverat och vidare att prissättningen bör ske på affärsmässiga grunder.

Kommuner och landsting får alltså inte subventionera exportföretagen, och det är inte meningen att kommuner och landsting skall konkurrera med privata företag på sådana områden där det redan finns ett kunnande inom näringslivet.

Avsikten med reformen är att svenska exportörer skall kunna komplettera sina insatser med det särskilda kunnande som finns inom kommuner och landsting.

Det är också väsentligt att kommunerna inte medverkar i export på andra villkor än de som gäller i näringslivet. Kravet på affärsmässighet vid prissättningen av de kommunala tjänsterna är också motiverat med tanke på det risktagande som exportaffärer kan innebära. Tanken bakom reformen är naturligtvis också att kommuner och landsting genom sin medverkan i exporten skall bidra till att öka vårt lands exportintäkter.

Näringsutskottet har i ett yttrande som är fogat till konstitutionsutskottets betänkande tillstyrkt propositionen och avstyrkt samtliga motioner. Jag anser att jag med detta har tillbakavisat den kritik som har riktats mot reformen i motionerna från moderaterna och folkpartiet och i reservationen som moderaterna och folkpartisterna har fogat till betänkandet liksom i Hans Nyhages och Birgit Friggebos anföranden här i kammaren.

Eftersom moderaterna och folkpartiet också har riktat kritik mot att regeringen inte har inhämtat lagrådets yttrande, vill jag fråga Hans Nyhage och Birgit Friggebö varför de i så fall inte begärde vid behandlingen i utskottet att utskottet skulle inhämta lagrådets yttrande. Enligt regeringsformens 8 kap. 18 § andra stycket finns det faktiskt ingen skyldighet för regeringen att i den typ av frågor som berör kommunernas kompetensområde inhämta lagrådets yttrande.

Till Margó Ingvardsson vill jag säga att det slås fast i propositionen och i betänkandet att den kommunala verksamheten har som främsta mål att tillgodose kommuninvånarnas behov. Därför vill jag understryka att den kompetensutvidgning som här föreslås inte på något sätt avser att förändra den kommunala verksamhetens inriktning. I stället är det fråga om att inom en alltmer utvecklad kommunal verksamhet ta till vara den kunskap som redan finns, inte att skapa en ny verksamhetsgren.

Herr talman! Med detta vill jag yrka bifall till utskottsmajoritetens hemställan, som innebär bifall till propositionen med den ändringen att lagen skall träda i kraft den 1 januari 1987, och samtidigt yrkar jag avslag på de båda reservationerna.

Anf. 7 HANS NYHAGE (m):

Herr talman! Wivi-Anne Cederqvist nonchalerar, precis som propositionen och utskottsmajoriteten, det klara risktagande som finns i en kommunal satsning av det här slaget. En exportsatsning löser sig inte av sig själv. Tron att det inte krävs finansiella insatser från kommunernas sida är helt verklighetsfrämmande.

Vad händer om satsningen misslyckas? Vem är det då som får svara för kostnaderna?

Vad händer om näringslivet självt engagerar sig på motsvarande område som kommunerna har engagerat sig? Kommunerna skall ju inte konkurrera

med näringslivet. Är avsikten att kommunerna då skall dra tillbaka sin verksamhet? Vem skall i så fall stå för de kostnader som definitivt måste uppstå i ett sådant sammanhang?

Slutligen, herr talman: Det är regeringens skyldighet, inte minst mot bakgrund av konstitutionsutskottets upprepade, enhälliga uttalanden om vikten av lagrådsgranskning, att se till att sådan sker.

Anf. 8 BIRGIT FRIGGEBO (fp):

Herr talman! Jag tycker inte att Wivi-Anne Cederqvist har lugnat oss på de mer principiella punkterna, nämligen hur man skall kunna garantera att det inte blir något risktagande från kommunernas sida och hur man kan åstadkomma en bokföring där man kan särredovisa de här kostnaderna osv.

Jag skulle vilja be Wivi-Anne Cederqvist att ändå ta upp den här frågan och kommentera om syftet är att verksamheten skall ha en begränsad omfattning eller om den skall vara ett betydande inslag i vissa kommunala nämnders verksamhet. Jag menar att det här förslaget inte behövs om det är fråga om begränsad verksamhet. Är det fråga om betydande verksamhet så är förslaget direkt olämpligt. Dessutom tycker jag att man redovisar en väldigt naiv syn på exportverksamhet. Exportverksamhet kräver långsiktighet. Det krävs en oerhörd uthållighet om man skall kunna bygga upp den här verksamheten. Då handlar det faktiskt inte om att man bara tillfälligtvis tar till vara överkapacitet och den tid som tjänstemännen har till förfogande, utan det handlar om att långsiktigt och på bred front bygga upp kontaktverksamheten för att det skall bli någonting av det hela.

Sedan till frågan om lagrådsgranskningen. Vi har från folkpartiets sida yrkat avslag på hela denna proposition, och det gör vi fortfarande. Därför anser vi att det inte fanns något behov av en lagrådsgranskning av vårt förslag. Däremot tog jag upp frågan i konstitutionsutskottet, och de partier som ville föra fram det här förslaget för riksdagens bedömning tog själva inte något initiativ till att skicka förslaget till lägrådet trots att de var uppmärksammade på frågan under behandlingen.

Anf. 9 MARGÓ INGVARDSSON (vpk):

Herr talman! Wivi-Anne Cederqvist tog inte upp ett enda ord av vad jag hade sagt i mitt anförande. Hon kommenterade bara att den här nya verksamheten inte skulle få inkräkta på kommunernas ordinarie verksamhet – ett förhållande som jag inte tagit upp i mitt anförande. Jag tycker att det verkligen är oroande att socialdemokraterna inte har några ord att säga om huruvida det finns risk för att den här formen av tjänsteexport kan komma i konflikt med vår neutralitetspolitik.

Wivi-Anne Cederqvist borde åtminstone ha gett svar på frågan om vi över huvud taget skall sälja tjänster till stater som är inblandade i en konflikt. Om man anser att vi skall sälja tjänster trots att landet i fråga är inblandat i en konflikt, måste man kunna ange vilka tjänster som inte innebär att vi bryter mot neutraliteten, vilka tjänster som inte är ett direkt eller indirekt stöd åt en krigförande stat, och det är oerhört svårt att göra dessa avvägningar. Kan man hjälpa en krigförande stat att bygga upp ett kommunikationssystem utan att komma i konflikt med vår neutralitet? Kan vi erbjuda en stat vård utav

militärer som har skadats i krig? Kommer vi då inte i konflikt med vår neutralitet? Jag tycker att Wivi-Anne Cederqvist borde ha kommenterat detta så viktiga område med åtminstone några ord i sitt anförande.

Anf. 10 WIVI-ANNE CEDERQVIST (s):

Herr talman! På något sätt verkar det förvånande att Birgit Friggebo och Hans Nyhage ifrågasätter hela propositionen. Det här är ju ett förslag som verkligen har gått den långa vägen. Jag vill påminna om att frågan aktualiserades under den borgerliga regeringstiden och att det därefter tillsattes en utredning, vars förslag till 99 % överensstämmer med den nu föreliggande propositionen. De flesta remissinstanserna var positiva till utredningsförslaget. Några hade uppfattningen att kommuner och landsting inte skall få tillhandahålla tjänster ensamma eller i samverkan med varandra, och en instans hade samma uppfattning som Hans Nyhage, att kommunal medverkan vid export skall begränsas till att företagen får tillgång till tjänstemän, som har ledigt från sina kommunala tjänster.

Jag svarade visst på Margó Ingvardssons frågor. Hon uttryckte en rädsla för att kommunmedlemmarna skulle få lida, men jag vill framhålla att den kommunala verksamheten har som främsta mål att tillgodose kommunmedlemmarnas behov.

När det gäller farhågorna beträffande neutraliteten vill jag framhålla att både näringsutskottet i sitt yttrande och konstitutionsutskottet i betänkandet har behandlat den frågan, och vi anser att skäl saknas att förorda särskilda bestämmelser.

Jag vill yrka bifall till utskottets förslag.

Anf. 11 HANS NYHAGE (m):

Herr talman! Det finns ett betydande motstånd från näringslivets sida och även från vissa kommuners sida mot de ifrågavarande åtgärderna. Några instanser har klart uttalat att denna typ av verksamhet inte hör hemma inom den kommunala kompetensen. Enligt min mening har det hittills rätt betydande politisk enighet om att kommunerna inte skall ägna sig åt rent kommersiell verksamhet med betydande risktagande, men nu frångår man alltså denna uppfattning.

Jag undrar var gränsen egentligen går. Vad blir nästa steg i riktning mot att kommunerna skall få bedriva kommersiell verksamhet? Och vem skall se till att fältet inte vidgas?

Jag har dess värre inte fått svar på de frågor som jag ställde tidigare. Det är rimligt att frågor av sådan viktig, principiell karaktär besvaras.

Anf. 12 BIRGIT FRIGGEBO (fp):

Herr talman! Det är alldeles riktigt att detta ärende har gått den långa vägen, med utredning, remiss, propositionsskrivande, behandling i konstitutionsutskottet och nu behandling här i kammaren. Just detta har visat att denna lagstiftning är totalt onödig. Bara därför att man har utrett en fråga och kommit fram till ett slutresultat behöver det inte fullföljas. Det vore bra om vi i kammaren oftare sade att vi struntar i att göra någonting när det inte behövs. Men vi lider av något slags beslutsneuros – om det ligger ett

utredningsbetänkande i en byrålåda någonstans, måste det hanteras och fullföljas med nya lagar och förordningar.

Det är intressant att notera att de som skall vara huvudentreprenörer, de mest berörda, dvs. industrin och företagen – i detta fall representerade av SAF, Industriförbundet och Svenska handelskamarförbundet – anser att de kan ta till vara erfarenheter och kunskap genom de bestämmelser som finns redan i dag, nämligen ett generöst givande av tjänstledighet från de kommunala församlingarna.

Anf. 13 MARGÓ INGVARDSSON (vpk):

Herr talman! I den utredning som har föregått detta förslag förs ingen diskussion om huruvida Sverige kan komma i konflikt med neutralitetspolitiken genom export av tjänster. Svaret i konstitutionsutskottets betänkande på vpk:s krav i motionen om särskilda regler för tjänsteexporten är faktiskt mer oroande än lugnande.

Det står i betänkandet: "I Sverige är handel med varor och tjänster i princip fri." Sedan anges följande: "För närvarande gäller förbud mot tjänsteexport i ytterst begränsade fall, nämligen i fråga om krigsmateriel. Den kommunala verksamheten ligger inom helt andra områden. Ansvaret för en exportaffär kommer enligt förslaget att ligga hos ett svenskt företag eller staten."

Det är just detta vi vänder oss emot. Vi vet ju att svenska företag t. o. m. kringgår den vapenexportlag vi har fastän den är ganska klart skriven.

När det gäller tjänster är det så mycket svårare – som jag har försökt peka på – att göra dessa bedömningar. Vad är ett direkt eller indirekt stöd åt en krigförande stat? Är det fråga om kommunikationer, är det fråga om utbildning, eller är det fråga om att serva med drift av olika anläggningar?

Vi anser att det här är så viktigt att det måste omgärdas med särskilda bestämmelser som anger under vilka förhållanden Sverige får sälja tjänster till främmande makter. Jag hänvisar än en gång till Telubaffären och till utbildningen av iranska tandläkare i Sverige som klart visar vilka gränsdragningsproblem en sådan här tjänsteexport kan medföra.

Anf. 14 WIVI-ANNE CEDERQVIST (s):

Herr talman! Jag skulle vilja rikta en uppmaning till Hans Nyhage och Birgit Friggebo: Säg klart ut varför ni inte vill främja svensk export i det här fallet och varför ni inte vill ta till vara det kunnande och den erfarenhet som finns inom kommuner och landsting?

När det gäller Margó Ingvardsson och neutraliteten vill jag helt kort säga att vi måste förlita oss på kommunernas goda omdöme i det fallet.

Anf. 15 HANS NYHAGE (m):

Herr talman! Jag måste säga att om man sätter likhetstecken mellan att inte vilja medverka till att kommunerna engagerar sig i en kommersiell verksamhet och att inta en negativ inställning till exporten, så handlar man mycket egendomligt. Dessa två saker har inte ett dugg med varandra att göra. Vi vill visst främja exporten, och vi anser självfallet att det kommunala kunnandet skall tas till vara. Men det behöver ju inte ske genom att kommunerna själva

engagerar sig i verksamheten. Om kommunerna beviljar berörda tjänstemän tjänstledighet, så kan de göra en insats som fullt ut täcker det behov som det här är fråga om och som svarar mot syftet.

Jag skulle gärna vilja veta varför inte Wivi-Anne Cederqvist kan acceptera att man i stället gör så som är naturligt när det gäller att främja den svenska exporten, att man låter näringslivet och företagen handha dessa frågor. Var skall gränsen för kommunernas kommersiella verksamhet gå någonstans?

Och återigen: Varför får jag inte svar på de frågor som jag ställt angående kostnaderna? Vem skall betala det hela i uppbyggnadsskedet? Vem skall betala det hela om det går över styr? Skall kommunerna dra sig tillbaka om näringslivet självt engagerar sig på området?

Detta är ju oerhört viktiga frågor, där det tarvas ett klart besked i all synnerhet från dem som ställer sig bakom förslaget att den kommunala kompetensen på det här sättet skall vidgas.

Anf. 16 BIRGIT FRIGGEBO (fp):

Herr talman! Wivi-Anne Cederqvists problem är att hon inte har kunnat visa att det förslag som vi skall ta ställning till i dag på något som helst sätt främjar svensk export. De som har störst erfarenhet av det här, nämligen exportföretagen, gör själva den bedömningen att om de behöver tillgodogöra sig specifik unik kommunal kompetens av vissa personer, har de möjlighet här till med dagens regler, och de är motståndare till att dessa nya bestämmelser skulle införas.

Detta tycker jag visar att folkpartiet förvisso är ett parti som vill främja svensk export.

Anf. 17 MARGO INGVARSSON (vpk):

Herr talman! Wivi-Anne Cederqvist börjar nu glida undan när det gäller neutralitetspolitiken. Först fanns det klart angivet i utskottsbetänkandet vilka regler som skulle gälla, men nu erkänner Wivi-Anne Cederqvist att det inte finns sådana regler. Hon säger precis som det är att vi är tvingade till att ha förtroende för dem som sköter dessa affärer. Och hon säger att vi får ha förtroende för kommunerna. Ja, visserligen kan vi ha förtroende för kommunerna, men det är ju inte kommunerna som skall ha huvudansvaret för exporten av tjänster. Enligt vpk:s förslag är det kommunerna som skall ha huvudansvaret, men enligt det förslag som ligger är det de privata företagen som skall ha huvudansvaret, och vi har från vpk:s sida inte fullt förtroende för det svenska näringslivet när det gäller att beakta neutralitetsbestämmelserna. Det förtroendet har vi inte, eftersom det finns exempel på att man har kringgått reglerna. Jag behöver knappast erinra kammarens ledamöter om att det nu pågår en stor polisutredning om huruvida ett svenskt företag vid exportaffärer har brutit mot neutralitetsbestämmelserna eller inte.

Anf. 18 WIVI-ANNE CEDERQVIST (s):

Herr talman! Jag vill till Birgit Friggebo säga att jag inte har några problem. Jag upptäcker däremot att både Birgit Friggebo och Hans Nyhage har problem. De säger sig vilja gynna svensk export. Javisst, men Birgit Friggebo säger att man kan bilda egna små bolag och Hans Nyhage säger –

inlindat – att han vill ha privatisering. Men de tjänster det här är fråga om finns redan i kommuner och landsting och kunnandet finns där. Det är det frågan gäller.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om trafikutskottets betänkande 2.)

Anf. 19 TALMANNEN:

Kammarén övergår nu till att debattera trafikutskottets betänkande 1 om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m. m.

Trafiksäkerhet och trafikföreskrifter m. m.

Anf. 20 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Varken herr talmannen eller jag vill väl vikta ärendena i denna lagstiftande församling, men nog är trafiksäkerhet ett viktigt ärende att tala om. Riksdagen har uttalat som klara mål att vi fortlöpande skall försöka sänka antalet döda och skadade i trafiken och särskilt inrikta våra ansträngningar mot de oskyddade trafikantgrupperna. Samtliga partier i riksdagen är också överens om medlen för att nå detta mål. Men det finns också skiljaktigheter när det gäller hur och i vilken utsträckning vi vill använda de olika medlen. Jag säger detta för att jag så småningom kommer in på hastighetsbegränsningarna och deras betydelse för trafiksäkerheten.

Dessförinnan vill jag behandla två reservationer från moderat sida som är värda ett omnämnande. Vi moderater vill att ungdomsbil skall få framföras av 16-åringar med en hastighet av 40 eller 50 km/tim. Det är av trafiksäkerhetsskal. Vi tror att det är bättre att ungdomarna sitta skyddade i bilfordon av denna typ som framföres med måttlig hastighet än att de sitter på motorcyklar som oskyddade trafikanter. Vi tror att det skulle vara trafiksäkerhetsbefrämjande om de under två år, när de genomgått prov i teori och körprov för vanligt körkort, kunde skaffa sig en erfarenhet som gör dem mindre riskfyllda som trafikanter när de som 18-åringar träder ut som bilförare i trafiken. Vi tycker alltså att förslaget i vår reservation om att man skall tillåta ungdomsbil att framföras med en hastighet av 40–50 km/tim är en trafiksäkerhetsbefrämjande åtgärd.

En annan reservation från moderat sida gäller traktorkörkort för 15-åringar. För närvarande är det jordbrukarbarn som har tillstånd att framföra traktor.

Vi har velat utvidga detta slag av tillstånd till liknande yrkesgrupper, som kan ha samma intressen. Jag tänker på åkeriägare och deras familjer, som kan ha lika stort intresse som jordbrukarfamiljer av att låta sina ungdomar hjälpa till i familjeföretaget och framföra sådana fordon som det här gäller.

Jag noterar som moderat trafikpolitiker att den nye chefen för Svensk Bilprovning nu säger att han för Svensk Bilprovning vill överväga att låta inställeseperioderna sträckas ut med ett år – att nya bilar skall besiktigas inom tre år, nästa gång inom fem år efter det att bilen tagits i bruk och därefter årligen. Det har vi moderater motionerat om i flera år – att man

skulle anpassa sig till den bättre fordonskvaliteten i landet och på det sättet bespara bilägarna stora kostnader och mycket besvär. Jag noterar med glädje att den nye chefen för Svensk Bilprovning är inne på dessa tankegångar.

I början av mitt anförande talade jag om det allvar som måste ligga bakom allt arbete för att främja trafiksäkerheten, och jag kommer därför in på frågan om hastighetsöverträdelserna. Vi moderater uttrycker inga önskemål om andra hastighetsgränser än dem vi för närvarande har. Men vi tror att det är viktigt att denna lagstiftande församling inte utfärdar andra lagar och förordningar än dem som folket kan acceptera och finna motiverade. De överträdelser som fortlöpande äger rum på hastighetsområdet visar att trafikanterna i Sverige inte tycker att hastighetsbestämmelserna är motiverade i den omfattning de nu har. Från moderat sida har vi sagt att den översyn som pågår inte bara skall öka den tillåtna farten utan också minska den allteftersom vägförhållandena medger det inom de givna gränserna.

Men det är så i vårt land att vissa frågor efter hand blir dogmatiska, och detta med hastighetsbestämmelser har blivit en sådan fråga. Ett par flagranta hastighetsöverträdanden i vintras medförde att regeringen föreslog skärpta bestämmelser i fråga om straffen vid fortkörning. Vi från moderat sida vill att man skall ha en skala som är progressiv, allteftersom hastigheten överskrids, med höga bötesstraff. Erfarenheterna från Danmark visar att detta är i högsta grad avskräckande för trafikanterna. Men man skall vara mycket restriktiv med att beröva trafikanterna deras körkort. Det är en medborgerlig både rättighet och skyldighet, och en tillgång för den enskilde innehavaren, som inte utan vidare skall kunna berövas honom. Vi från moderat sida tycker inte om att körkortet skall kunna "ryckas vid vägkanten". Det skall vara en normal juridisk process innan en så allvarlig bestraffning som indragning av körkort genomförs.

När vi säger att vi vill ha en översyn av hastighetsreglerna för att göra dem mer accepterade, för att de skall kännas mer motiverade för trafikanterna, så innebär det ändå att vi inte vill skada miljön. Mot en generösare inställning i fråga om hastighetsbestämmelserna har anförts att man då eftersätter de miljömässiga kraven.

Nu visar emellertid nya undersökningar, att det inte alls är säkert att högre hastigheter medför mer luftföroreningar. Vid Saab-Scania har gjorts en undersökning som visar att maximum ligger vid 70 km/tim – och att värdena inte maximeras vid de allra högsta hastigheterna. Just vid 70 km/tim, och lägre hastigheter, är luftförstöringen maximal. Det innebär att man inte bara skall se till hastigheten i trafiken på vägarna utan också till trängseln på vägarna. Står bilarna stilla, eller saktar farten, bromsar och accelererar, så blir det alltså en sådan rytm som medför en maximal luftförstöring. Vi vill rikta uppmärksamheten på detta, så att man inte alltför ensidigt skyller luftföroreningen, skogsdöden osv. på de för höga hastigheterna.

Jag sade att man i det här landet har en viss tendens att bli dogmatisk. Sägs en sak tillräckligt ofta, omfattas den nästan med religiös fanatism, och det har blivit så när det gäller hastighetsbestämmelserna i Sverige. Ett tragikomiskt exempel på detta hade vi i våras när Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande anställde en ny verkställande direktör, till yttermera visso en synnerligen kompetent sådan. När tidningen Expressen fann att han hade

gjort sig skyldig till en ledarartikel i en motortidning, där han pläderade för en höjning av fartgränserna på motorvägarna till 130 km., slog detta ned som en bomb i NTF:s styrelse, och ett sorgligt spel utspann sig inför öppen ridå. Han kritiserades våldsamt och i kraftiga ordalag av olika styrelseledamöter, som sade sig vara okunniga om eller över huvud taget ovetande om hans rysliga övertramp. Styrelsen extrainkallades och Gunnar Elmgren, den nye verkställande direktören, hade inget annat val än att begära avsked från den ännu icke tillträdde befattningen som verkställande direktör.

Vi moderater tycker att detta var märkligt. Regeringen torde undra om en så viktig och samhällsnyttig institution för trafiksäkerheten i Sverige som NTF är har en styrelse, som utövar sin verksamhet med det allvar och den objektivitet som en fråga av detta slag kräver. Det skall bli spännande att i den kommande budgetpropositionen se om regeringen och kommunikationsministern fortfarande har oinskränkt förtroende för NTF och beviljar de 33 milj. kr. för trafiksäkerhetsinformation som har äskats. Vi moderater kan komma att agera i denna fråga under den allmänna motionsperioden.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservationerna 3, 5 och 6.

Anf. 21 HUGO BERGDAHL (fp):

Herr talman! I trafikutskottets betänkande nr 1 behandlas närmast motioner om trafiksäkerhet och trafikföreskrifter. Det är i och för sig inte överraskande att utskottsbehandlingen resulterat i en masslakt av motioner på detta område. Detta innebär enligt min uppfattning inte att många av de ur trafiksäkerhetssynpunkt viktiga frågor som motionärerna tar upp skulle vara ointressanta och sakna betydelse.

Den gångna sommaren och denna höst har inneburit många intressanta diskussioner och debattinlägg, inte minst i massmedia, i fråga om trafiksäkerhet. Framför allt har frågor om det samband som eventuellt finns mellan höga hastigheter och hög olycksfrekvens radat upp rubriker. Uppfattningarna att hastighetsbegränsningar kan bidra till att minska antalet dödade och skadade i trafiken är säkert allmän. Därför torde hastighetsbegränsningar också i mycket stor omfattning vara accepterade hos medborgarna.

En viktig förutsättning för att hastighetsbegränsningar skall bidra till att förebygga trafikolyckor är att de efterlevs. Därför är enligt min och folkpartiets mening en intensifierad trafikövervakning från polisen en mycket viktig uppgift när det gäller att motverka överträdelser av hastighetsgränserna.

Vi kan mot den bakgrunden t. ex. ställa frågan: Har polisen i dag de resurser som är erforderliga för att bedriva den här övervakningen? För trafikövervakning finns det numera utmärkta tekniska hjälpmedel, men för att man skall nå målet behövs det ändå levande människor som utnyttjar dessa hjälpmedel. Jag tror att det är angeläget att peka på att fler människor, fler poliser, behövs i trafikövervakningsarbetet. Det får inte bli på det sättet att polisen säger att man gärna skulle arbeta med trafikövervakning i större utsträckning men att man tyvärr måste prioritera hur resurserna skall användas och att trafikövervakningen då ofta kommer i kläm.

Jag vill i det sammanhanget konstatera att det skett en snedvridning av resurserna för övervakning av trafik- och parkeringsproblemen i kommuner-

Prot. 1986/87:7
15 oktober 1986

*Trafiksäkerhet och
trafikföreskrifter m. m.*

na och på våra vägar. Parkeringsvakterna blir allt fler, inte minst i de stora tätorterna, men enligt de uppgifter jag har kunnat inhämta har det inom polisen skett en utveckling åt det motsatta hållet när det gäller fördelningen av resurser på resp. områden.

Det sägs i olika sammanhang, och jag vill ställa mig bakom det konstaterandet, att en av polisens viktigaste uppgifter är just trafikövervakning. Jag vill då peka på att vi från folkpartiets sida i januari 1986, under den allmänna motionstiden, har krävt ökade resurser för att polisen skall kunna bedriva en mer omfattande verksamhet även på det här området.

Det behövs fler elever till polisutbildningen för att man skall kunna få de resurserna. Det får inte i framtiden bli på det viset att polisen vid en prioritering konstaterar att tyvärr kan den trafikövervakning inte genomföras som man gärna skulle vilja vara med om.

Som utskottet framhåller i sin skrivning, har den under tio år nedåtgående trenden i fråga om antalet dödade och skadade i trafiken brutits under de senaste åren. 1985 miste 808 människor livet i vägtrafiken, vilket innebär att antalet dödade i trafiken ökade för tredje året i rad. Ökningen har framför allt drabbat bilförare och bilpassagerare. Antalet skadade i trafiken var 1985 hela 20 671. Även det är en ökning från föregående år.

Bristande respekt för gällande hastigheter och hastighetsbegränsningar torde vara en bidragande orsak till det ökande antalet dödade och skadade i trafiken. En ökad trafikövervakning är enligt min och folkpartiets mening den första och effektivaste insatsen som bör göras för att åter få olyckskurvan att peka nedåt.

Herr talman! Trafiksäkerhetsarbete kan bedrivas på många olika områden och på många olika sätt, inte bara i form av trafikövervakning. Den 1 januari 1975 infördes t. ex. bestämmelser med krav på användning av bilbälte i framsäte på bil. Sedan den 1 juli i år har detta krav utsträckts till att även avse baksäte. Dock omfattar kravet inte barn under 15 år. Under färd i bil utan att bilbälte används löper barn större risk än vuxna att skadas, t. ex. vid häftiga inbromsningar. Barnen är ofta mindre beredda på sådana händelser.

Folkpartimotionärerna – det gäller motionerna T228 och T387 – liksom vi reseranter i utskottet anser därför att barnen borde ha omfattats av bilbältesplikt redan från den 1 juli i år. Så blev nu inte fallet. I det riksdagsbeslut som fattades strax före årsskiftet hade man en annan uppfattning. I stället tillsatte man en arbetsgrupp för att slutgiltigt klara ut de problem och tveksamheter som hindrat att bilbältesplikten tillämpas även för barn, och man lovade att denna arbetsgrupp skulle arbeta snabbt. Min förhoppning i detta läge och mot den bakgrund jag har redovisat är att arbetsgruppen håller den utlovade tidpunkten, nämligen årsskiftet eller en bit in på 1987, för slutredovisning av sitt arbete. En lagändring som ger barnen rätt till bilbältesplikt brådskar. Varje försening innebär risker för att fler barn än nödvändigt blir trafikens offer, och det måste vi till varje pris försöka undvika.

Herr talman! Med det anförda yrkar jag bifall till reservation 4 och i övrigt till utskottets hemställan.

Herr talman! Antalet dödade i trafiken ökade under 1985 för tredje året i rad. Vid ett annat tillfälle då vi diskuterade trafikpolitik i kammaren framfördes den märkliga uppfattningen, att vi som vill förbättra de sämsta vägarna i stället för att bygga motorvägssystem saknade känsla för trafikoffren och deras anhöriga.

Det förhåller sig precis tvärtom. Det finns i dag tydligare än någonsin uppenbara gränser för vad trafiksäkerheten, människorna och miljön kan uthärda. Den ökande bilismen och den bristande trafiksäkerheten är ett enormt samhällsproblem som yttrar sig i många tiotusental människor drabbade av svåra skador, döende skog och förgiftad mark. I grunden gäller frågan inte bara trafikpolitiken, utan vilket samhälle vi vill ha.

Jag tror liksom Bo Landin, som framträdde i TV-rutan häromkvällen och talade klarspråk om sambanden mellan miljöförstöring och eftergifter åt bl. a. den svenska bilindustrin, att många politiker i dag verkligen har insett problemens vidd. Om samvetet i stället för snäva partihänsyn och underdånighet för företag som Volvo fick styra trafikpolitiken, skulle vi relativt snabbt kunna komma till rätta med både olycksfallen och miljön. Och vi skulle dessutom kunna gå från ord till handling, från ett ständigt utredande av redan klarlagda problem till konkreta förbättringar. Då skulle vi komma fram till rejäla järnvägssatsningar, färre bilar och mindre trängsel och trafikstockningar på våra vägar, sänkta hastighetsgränser, en säkrare trafikmiljö osv.

Sambandet mellan hastighet och olycksfrekvens är styrkt i ett antal undersökningar; vi tar upp detta i vpk-motionen i den här frågan. Så t. ex. innebär en sänkning av hastigheten från 110 km/tim till 90 km/tim en möjlig minskning av personskadorna med 20 %. Försommarens debatt om hastigheterna, som Rolf Clarkson tidigare hänvisade till, har visat vilka krafter som verkar i rakt motsatt riktning, och självfallet står de bilindustrin nära i de allra flesta fall. Företagen som tjänar på att tillverka och sälja bilar vill inte bara se en ökad bilism. De satsar miljonbelopp på reklam för häftiga bilmodeller, där tekniska finesser och höga farter anges som den fria människans statussymbol. De flesta av oss har inte kunnat undgå de mycket tjugiga annonser i flerfärgstryck som man har satsat på. Det hindrar inte att ett företag som Volvo nu går ut och betecknar sig självt som ett företag som verkligen slåss för miljön och trafiksäkerheten.

I den här propagandan, som man alltså satsar miljoner på för att tjäna ännu mycket mer, anses den fulländade friheten vara att ha en bil som går att köra snabbt. I förlängningen av propagandan och annonserna får vi faktiskt, om deras budskap blir verklighet, ett kaotiskt samhälle utan känsla för hur människor och miljö drabbas.

Vpk ansåg inte att beslutet om skärpning av kraven på avgasrening för personbilar var ett tillräckligt allvarligt försök att hejda ökningen av kväveoxidutsläpp. Vi har redan i det sammanhanget försökt att få majoritet för en sänkning av hastigheterna. Men vi lyckades inte. Vi vet att kväveoxidutsläppen från en bil ökar mycket snabbt vid hastigheter över 80 km/tim. En av de viktigaste och enklaste åtgärderna för att minska föroreningarna från personbilstrafiken är naturligtvis att sänka trafikens hastighet på våra vägar.

När det gäller trafikintensiteten ser vi en klar *ökning* av biltrafiken. Beslutet om katalytisk avgasrening byggde på en prognos som har visat sig inte stämma. Då räknade man med att trafiken skulle öka med ca 12 %. Men dessa prognoser är nu helt inaktuella, och utvecklingen pekar nu på en trafikökning med 20–25 % fram till 1995. Detta måste man också ta hänsyn till när man diskuterar vilken verkan de tidigare besluten om avgasrening kan ha.

Vpk:s motion i våras om sänkning av farterna för att rädda miljön avslogs. I dag är opinionen för sänkning av hastigheterna på grund av miljön mycket stark. Att man i ett slag genom en sådan åtgärd också skulle kunna minska antalet skadade och dödade i trafiken kan inte göra argumenten svagare.

I går fick riksdagsledamöterna ta del av Svenska naturskyddsföreningens skrivelse till regeringen, där man pekar på vilken avgörande betydelse en hastighetssänkning skulle ha för en minskning av kväveoxidutsläppen. Dessa utsläpp är kanske den allvarligaste boven i dramat när det gäller vår döende skog. Jag är övertygad om att Svenska naturskyddsföreningen som en av landets allra största och mest seriösa miljöorganisationer kommer att se närmare på hur ledamöterna kommer att tackla denna fråga i dag.

Det är glädjande att utskottet nu i sin skrivning klart deklarerar hastighetens betydelse för miljön. Det sorgliga är emellertid att man, trots denna klara deklARATION, hänvisar till fortsatt utredande och fortsatta överväganden.

Herr talman! Utredande och ordströmmar räddar ingen skog och förebygger inga trafikolyckor. Vi vet tillräckligt för att redan i dag fatta ett beslut om sänkning av fartgränserna. Moderaternas särskilda yttrande och plädering från talarstolen för en stund sedan tycker jag är ett slags brasklapp för friare farter, vilket är avslöjande. Ett ständigt förhalande från andra partiers sida är också avslöjande på sitt sätt, och jag vädjar till kammarens ledamöter att nu ta steget fullt ut och till en början slå fast 100 km/tim som högsta tillåtna hastighet.

Herr talman! Jag yrkar härmed bifall till vpk-reservationerna 1 och 2 i trafikutskottets betänkande nr 1.

Anf. 23 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! Under de gångna sommarmånaderna har trafiksäkerheten debatterats flitigt i massmedia. Bakgrunden till den debatten är enkel. Under en tioårsperiod har vi haft en nedåtgående trend när det gäller antalet dödade och skadade i trafiken. Den trenden har tyvärr brutits. De tre senaste åren har antalet olyckor ökat. 1984 omkom 801 personer, och 1985 omkom 808. Under första halvåret i år har antalet olyckor med personskador ökat med 6 %.

Varför har vi då fått denna negativa utveckling, som kostar samhället oerhört stora summor varje år och åstadkommer stora tragedier för de drabbade och deras anhöriga?

Teorierna är naturligtvis många, men det finns en betydelsefull faktor som har understrukits här tidigare i dag. Trafikens hastighet på våra vägar har ökat under senare år. Att hastigheten är en mycket betydelsefull faktor när det gäller olyckornas uppkomst och deras skadeföljder står utom allt tvivel.

Med stigande hastighet ökar risken för att en olycka skall inträffa, och risken för svåra och dödande skador ökar.

Detta problem har VTI dokumenterat i ett flertal rapporter. Beräkningar som VTI, väg- och trafikinstitutet, gjort visar att om man kunde minska hastighetsöverträdelserna med 10 %, skulle ca 150 människoliv sparas årligen. Ungefär hälften av dagens trafik går med hastigheter över de tillåtna. VTI har även gjort hastighetsundersökningar under en följd av år som visar att medelhastigheten årligen ökar. Mätningarna visar också att hastighets-spridningen ökat så till vida att den grupp som kör mycket fort tenderar att bli större.

Att VTI konstaterat att trafikrytmen och hastigheterna efter våra gator och vägar ökat är egentligen inga märkligheter. Det har sannolikt de flesta trafikanter också noterat. Dessutom har säkerligen bilisterna och andra trafikanter kunnat notera att resurserna för övervakning av hur parkeringsföreskrifterna följs har ökat under senare år. Det har blivit en effektivare jakt på parkeringssyndarna, medan hastighetsövervakningen på våra gator och vägar snarare synes ha minskat.

Den här utvecklingen vad beträffar hastighetsöverträdelserna måste nu stoppas och fås att vända. Trafikanterna måste respektera gällande hastighetsgränser. Trafikutskottet är helt enigt om kravet på att hastighetsövervakningen på vägarna skall förstärkas. Men den enigheten kvarstår inte när det gäller sanktionerna mot hastighetsöverträdelserna. På den punkten finns en reservation, som jag strax skall återkomma till.

För övrigt har trafikutskottet i sitt första betänkande för 1986/87 behandlat ett drygt tjugotal motioner. Utskottet är helt enigt i besluten på de flesta punkterna, bortsett från några få undantag, vilka resulterat i sex reservationer som jag nu skall kommentera något.

Den första reservationen från vpk innebär i korthet att en högre hastighet än 100 km/tim i princip inte skall vara tillåten och endast skall medges i undantagsfall.

Den modell som i dag används för att fastställa lämpliga hastighetsgränser är utarbetad i mitten på 1970-talet av TSV, trafiksäkerhetsverket, i samråd med rikspolisstyrelsen och vägverket. TSV har nu börjat en översyn av olyckskvoterna för alla vägsträckor för vilka beslut fattats om högre hastighet än 70 km/tim. Den här översynen väntas vara färdig för hela vägnätet nästa år. Dessutom har TSV börjat studera om den nuvarande metoden att sätta hastighetsgränser kan kompletteras med metoder om siktförhållanden längs vägarna.

Det pågår också en mer allmän översyn av hastighetsgränser inom TSV, som också av VTI beställt en delutredning om konsekvenserna av ändrade hastighetsgränser. Resultatet av detta översynsarbete blir färdigt 1988–1989. Vi är överens i utskottet om att den här översynen skall bedrivas skyndsamt. Eftersom det pågår ett arbete på detta område avstyrks vpk:s krav i motionen och lämnas utan åtgärd.

I reservation nr 3 av moderaterna vill man, som man säger, i möjligaste mån undvika att återkalla körkortet vid hastighetsöverträdelser. I stället vill moderaterna höja bötesbeloppen. I det sammanhanget bör man komma ihåg, att riksdagen så sent som i våras tog beslut som bl. a. innebär att körkort

skall återkallas i större utsträckning än vad som tidigare har varit fallet vid grova hastighetsöverträdelse. De här ändringarna har trätt i kraft den 1 juli i år och innebär att överskridanden av den tillåtna hastigheten med mer än 30 km/tim kan vara av den arten att återkallelse av körkort kan komma i fråga. I vissa fall vid begränsningen till låga hastigheter, t. ex. 30 km/tim utanför skolor, skall redan ett överskridande med 20 km/tim kunna anses vara av den karaktären att man kan återkalla körkortet. Det här är då ytterligare en viktig åtgärd i kampen för att nedbringa antalet trafikolyckor. Men det är också viktigt att komma ihåg att körkortsagstiftningen när det gäller en ökad användning av återkallelseinstitutet vid grova hastighetsöverträdelse allmänt förutsätter en individualiserad bedömning. Bedömningen i fråga om körkortsåterkallelse kan och bör påverkas av omständigheterna i det enskilda fallet. De regler som gäller i dag innebär i praktiken att man i möjligaste mån undviker att återkalla körkortet vid hastighetsöverträdelse. Men, och det här är mycket viktigt, om en bilist överskrider hastigheten med mer än 30 km/tim, då skall han eller hon veta att det är stor risk att körkortet blir återkallat. Alla trafikanter måste alltså ha klart för sig att den som med en hastighet av 100 km/tim där en begränsning till 70 km/tim gäller löper stor risk att förlora sitt körkort. Detsamma gäller t. ex. om man kör 50 km/tim utanför skolor där 30 km/tim gäller. Men fortfarande har vi regeln att bedömningarna i fråga om återkallelse av körkort kan och bör påverkas av omständigheterna i det enskilda fallet.

När det gäller moderaternas krav på en höjning av bötesbeloppen vill jag bara konstatera att böterna för hastighetsöverträdelse i dag är höga. Det är bara det att allt fler trafikanter i dag är medvetna om att riskerna att drabbas av de höga bötesbeloppen är ganska små, eftersom hastighetsövervakningen på vägarna är otillräcklig. De nuvarande bötesbeloppen drabbar därför mycket få av de bilister som kör för fort.

Reservation 4 handlar om bilbältesplikten för barn. Detta är en fråga som vi har diskuterat mycket i trafikutskottet i samband med att beslutet om användande av bilbälte i baksätet fattades. Redan då framhöll utskottet att det är mycket viktigt att även barn under 15 år och personer som inte har en längd av minst 150 cm omfattas av de tvingande reglerna. Men det fanns problem i sammanhanget dels när det gällde skyddsutrustning för barn, dels beträffande frågan om straffansvar för minderårigas underlåtenhet att använda skyddsutrustning. Därför förutsatte utskottet att regeringen, så snart den arbetsgrupp som sysslar med frågorna presenterat sitt förslag, skulle återkomma till riksdagen med proposition om användning av bilbälte för barn. Arbetsgruppen beräknar vara klar med sitt arbete och sin redovisning redan i början av nästa år. Eftersom det är angeläget att avvakta resultatet, bör inte folkpartiets reservation föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

I reservation 5 tar moderaterna upp förslaget om en s. k. ungdomsbil. För ungdomsbilen skulle det gälla ungefär samma principer som de som gäller för A-traktorn i dag. Ungdomsbilen skulle emellertid få framföras med en hastighet av högst 40–50 km/tim. När det gäller traktorer och motorredskap har trafiksäkerhetsverket till kommunikationsdepartementet överlämnat en promemoria, vari bl. a. föreslås att motorredskapen skall få indelas efter den

högsta hastighet som de är avsedda för, 30, 50 eller 70 km/tim.

I förslaget behandlas också frågor som berör registrering, beskaflenhet, utrustning och kontroll av trafikregler och förarbehörighet för just den här typen av fordon. Eftersom det pågår ett arbete på detta område bör man, som brukligt är, avvakta resultatet. Därför avstyrker utskottet motionsförslaget.

I reservation 6 tas kravet på traktorkort för 15-åringar upp. Utskottet har tidigare behandlat kravet. I dag finns det bestämmelser som ger 15-åringar möjlighet att få traktorkort, om särskilda skäl föreligger. Det här är en gammal bestämmelse som har sitt ursprung i 1951 års vägtrafikförordning. Bestämmelsen tillkom för att hemmavarande barn till jordbrukare skulle kunna få traktorkort något tidigare än normalt, men det framhölls att bestämmelsen skulle tillämpas restriktivt. Utskottet kan inte se att det har skett någon förändring på det här området, utan anser att de nuvarande reglerna bör gälla. Därmed avstyrks också motionskravet.

Med detta, herr talman, ber jag att få yrka bifall till trafikutskottets hemställan och avslag på reservationerna.

Anf. 24 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Trafiksäkerhet är, som jag sade tidigare, en allvarlig sak. Som jag redan framhållit här hastigheten blivit det dominerande instrumentet när det gäller trafiksäkerhet. De som talar om statistik nämner inte den i vissa avseenden positiva utvecklingen. Man säger att antalet döda har stigit hela tiden under de senaste åren, men man talar inte om att det döddes 801 personer under 1984 och 808 under 1985. Med tanke på att trafikvolymen också har ökat – vilket är påvisbart – kan man säga att det rör sig om en slumpartad ökning. Man nämner inte heller något om de allra senaste rönen, som visar att 728 personer fallit offer i trafiken under den senaste tolv månadersperioden, medan antalet omkomna under den föregående tolv månadersperioden var 762. Även detta är siffror som pekar i en annan riktning än den man hänvisar till här.

Hastigheten är betydelsefull för trafiksäkerheten. Självfallet är det så. Det tycker också vi moderater, och vi har inte föreslagit några höjda hastighetsgränser. Men det finns andra instrument i sammanhanget, t. ex. vägarna. Om vi satsar ännu mer på raka och breda vägar, minskar antalet olyckor. Vägverkets generaldirektör säger att om han får 190 miljoner, så skall han kunna sänka antalet trafikolyckor i landet med 300. Vi har vidare fått bättre bilar. Det går inte att hela tiden, som Viola Claesson gör, bara skälla på Volvo. I billtillverkarvärlden går Volvo i spetsen när det gäller säkrare bilar. Vi har också fått mer körvana bilister. Mer information till dem, rätt utformad, ger påtagliga resultat. Därom är jag övertygad. Det finns dessutom ett antal omkomna i trafiken som – det vet man – hänför sig till självmord. I de fallen hjälper inga trafiksäkerhetsmaningar.

Vi tycker som Sten-Ove Sundström, att man skall öka övervakningen på vägarna. Det för med sig en lugnare och mer bestämmelseanpassad trafikrytm. Men vi vill ha övervakningen synlig. Det skall inte vara några poliser i buskarna eller i dikena, utan de skall vara fullt synliga på vägarna. Det räcker.

Vi är positiva till motorvägar. Det är inte Viola Claessons parti, men till den saken får jag återkomma i annat sammanhang.

Anf. 25 HUGO BERGDAHL (fp) replik:

Herr talman! Jag kan i långa stycken instämma helt med Sten-Ove Sundström och tycker att han sade många bra saker i sitt anförande.

Rent allmänt sade Sten-Ove Sundström att trafikanterna på våra vägar i större omfattning måste respektera de bestämmelser och regler som gäller, och det kan man helt hålla med om. Men jag tror att det behövs något utöver detta, nämligen att få trafikanterna att känna trycket av att de är observerade. Det får inte bli så att de slentrianmässigt tänker: Jag har tidigare kört avsevärt över de tillåtna hastighetsgränserna, och det har ju gått bra.

Jag tror alltså att trycket som skapas när trafikanterna känner sig observerade har en stor betydelse när det gäller att försöka begränsa trafiköverträdelserna. Det går inte att bara vädja till trafikanternas sunda förnuft. Det skall man givetvis också göra, men jag tror att det behövs något utöver detta, och jag hänvisar till det jag sade i mitt första inlägg om vad man då lämpligen bör göra i första hand.

Jag vill upprepa att man för att få trafikanterna att känna sig observerade måste satsa ökade resurser på övervakningen. De resurserna bör, efter vad jag kan förstå, tillföras i första hand den myndighet som har det yttersta ansvaret för trafikövervakningen, nämligen polisen.

Vad beträffar Sten-Ove Sundströms synpunkter på bilbältesplikt för barn under 15 år vill jag säga att vi i utskottet var i stort sett eniga i frågan. Uppfattningarna skilde sig i fråga om tidpunkten för bestämmelsens tillämpning. Det gäller ju här att så snart som möjligt få en ordning där vi skyddar våra barn. En utredning pågår, och vi avvaktar nu med spännt intresse vad den skall komma fram till. Jag hoppas att vi ganska snart skall kunna få besked om hur utredningen ser på den här frågan.

Jag skulle också ha velat kommentera Rolf Clarksons anförande, men eftersom min replik gäller Sten-Ove Sundströms inlägg får jag framföra mina synpunkter till Rolf Clarkson på tu man hand.

Anf. 26 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Herr talman! Det var ju synd att Rolf Clarkson missade möjligheten att få en diskussionsomgång med mig efter mitt inlägg om den bredaste vägen. Det finns ganska mycket att säga om nyttan av motorvägar, som en del har så stora förhoppningar på.

Herr talman! Jag vill direkt citera ur den framställning som gjorts av SNF i ett brev till regeringen, vilket vi i går fick en kopia av. Jag är övertygad om att också Sten-Ove Sundström har läst detta brev, men kanske har inte alla ledamöter i kammarerna gjort det. Det framhålls där:

”Ett sätt att *omedelbart* minska utsläppen av kväveoxider och kolväten är en generell sänkning av fartgränserna. Framför allt utsläppen av kväveoxider är starkt beroende av fordonets hastighet och en sänkning av hastigheten från 110 km/h till 100 km/h resp. från 90 km/h till 80 km/h reducerar kväveoxidutsläppet med ca 0,5 g/km och kolväteutsläppet med nästan 0,1 g/km. Om man sänker fartgränsen på 110-vägar till 100 km/h och på 90-vägar till 80 km/h och

ser till att dessa gränser efterlevs minskar utsläppen av kväveoxider i Sverige med 15.000 ton per år!"

Egentligen skulle man inte behöva någon ytterligare argumentation, om man förstår vilka ödesdigra konsekvenser utsläppen redan har fått för bl. a. den svenska skogen. Jag var nyss inne på detta. Jag tycker att Sten-Ove Sundström på ett mycket bra sätt har gjort denna direkta sammankoppling, och den är också klart utsagd på s. 9 i utskottets betänkande nr 1. Där slås fast att höga hastigheter har ett direkt samband med farliga utsläpp. Genom att hänvisa till undersökningar som har gjorts under tidigare år slår man också fast att höga hastigheter har ett klart samband med olycksfallsfrekvensen. Likafullt är man inte beredd att gå från ord till handling.

Det är detta som många organisationer och människor i vårt land inte kan förstå. Anser man att det finns behov av ytterligare utredning av sambandet mellan olycksfallen och hastigheterna än vad man redan själv har hänvisat till, Sten-Ove Sundström? Är det inte tillräckligt med de mycket klara belägg som vi har för sambandet mellan hastigheter och skogsskador och även andra negativa och farliga konsekvenser? Inte kan det väl vara bilindustrins undersökningar, som nyss nämnts från denna talarstol, som man tar fasta på? Vi har ju i vårt land oberoende forskare och forskningsinstitut, t. ex. vid Chalmers, som arbetar på detta område, och jag tror att det är de som har tillhandahållit de siffror som ligger till grund för utskottets skrivning.

Anf. 27 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Vad först gäller Rolf Clarksons inlägg vill jag säga att man skall vara mycket försiktig med att påstå att den ökning som under senare år skett av antalet trafikolyckor och trafikdödade är helt slumpartad. Vår statistik på detta område täcker en ganska lång period. Trots ökningen av antalet bilar i vårt land hade vi under tio år en nedgång i antalet dödade och skadade i trafiken. Nu kan vi återigen se en ökningstendens.

Jag vill vidare instämma i Clarksons understrykande av att det finns många andra faktorer än hastigheterna bakom bilolyckor och dödsfall i trafiken. Vägarnas beskaffenhet har stor betydelse. Jag vill dock i det sammanhanget peka på de krav som, av besparingskäl, under en period framförts och som syftat till en minskning av anslagen till vägarna. I det sammanhanget har ju moderaterna stått i frontlinjen. Man kan alltså bli litet fundersam inför Rolf Clarksons inlägg. Både Rolf Clarkson och vi andra är dock överens om betydelsen av en skärpt hastighetsövervakning.

Jag vill också vända mig till Hugo Bergdahl. Han framhöll i sitt senaste inlägg särskilt, liksom jag gjorde i mitt första anförande, att det är viktigt att trafikanterna känner trycket av en ordentlig hastighetsövervakning på vägarna. Detta är en viktig del i ansträngningarna att lugna trafikrytmen och få ner farternas på vägarna, det kan vi vara helt överens om.

När det gäller ökade resurser håller jag med om att antalet poliser på vägarna har en viss betydelse. Men polisväsendet har under senare år fått fler områden att fördela sina resurser på, och det kan naturligtvis också ha en viss betydelse i det här sammanhanget.

Som Hugo Bergdahl mycket riktigt underströk, har vi alla sett det som mycket väsentligt att bilbältesplikten så småningom också skall gälla barn –

när man har kommit fram till resultat i det arbete som pågår med att ta fram de skyddsanordningar i bilar som är nödvändiga för att kunna bälta barn på ett tillfredsställande sätt. Detta arbete pågår alltså med skyndsamhet, och vi beräknas ha resultatet redan om ett par månader.

Viola Claesson kom in på sambandet mellan hastighet och miljöpåverkan och frågade varför det inte är tillräckligt med det vi redan vet. På många områden ser vi detta samband, men man får akta sig för att förenkla. Även om bilarna vid högre hastigheter medverkar till olika former av försämrande miljöpåverkan, skall vi komma ihåg att bilar även i mycket låga farter, t. ex. i tätortstrafik, kan förmodas åstadkomma en stor miljöpåverkan, kanske t. o. m. större än vid de höga farterna. Det är därför det är så viktigt att den arbetsgrupp som nyligen blivit tillsatt av regeringskansliet och som har till uppgift att överväga de här frågorna och se över detta samband får jobba färdigt.

Anf. 28 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! I denna sista replik från min sida konstaterar jag att vi är i stort sett överens om medlen och målen för trafiksäkerhetsarbetet här i landet. Vad vi skiljer oss i är prioriteringen av medlen. Vi moderater tycker att man alldeles för mycket koncentrerar sig på hastighetsbestämningarnas inverkan. Det vi har föreslagit är att man inom de nuvarande hastighetsgränsernas ram skall kunna göra ändringar som gör att trafikanterna upplever begränsningarna som mer motiverade.

Jag är tacksam för att Sten-Ove Sundström konstaterade, liksom jag gjort tidigare, att det finns flera faktorer – vägarna, bilarnas säkerhetsutrustning, osv. – som är betydelsefulla för trafiksäkerheten i landet.

Jag tillbakavisar dock Sten-Ove Sundströms beskyllning mot oss moderater, att vi har varit snåla med anslagen till vägarna. Vi stödde faktiskt regeringens anslag till driften av vägarna i den senaste budgetpropositionen, och när det gäller nybyggnad av vägar hade vi en symbolisk besparing – det var allt. Vi har alltså inte på detta område eftersatt trafiksäkerhetens intressen.

Anf. 29 HUGO BERGDAL (fp) replik:

Herr talman! Sten-Ove Sundström sade ungefär så här: Polisen har under senare år fått ökade resurser, men det finns många områden att sätta in dessa resurser på. Den synpunkten delar jag. Jag tror emellertid att det är viktigt att vi som från denna talarstol och i andra sammanhang talar för ökad trafiksäkerhet pekar på vikten av att just prioritera ordningsmaktens insatser när det gäller trafikövervakningen. Jag har mycket svårt att komma ifrån att det finns ett klart samband mellan hastighetsöverträdelser och olycksstatistik. Tydligt är inte alla debattörer överens om detta konstaterande, men jag har en fast övertygelse om att det ligger till på det sättet.

Vår målsättning när vi jobbar för en ökad trafiksäkerhet är ändå att se till att allt färre människoliv går till spillo och att allt färre sargade människor återfinns i vårt samhälle.

Anf. 30 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Låt mig för att det inte skall råda några missförstånd få understryka att utskottet är helt enigt när det gäller en skärpt hastighetsövervakning. Det finns, som moderaterna tidigare understrukt, saker som vi har delade meningar om. Men det råder inget tvivel om att hela utskottet är enigt om att hastighetsövervakningen ute på vägarna måste skärpas. Detta är viktigt att understryka.

Anf. 31 ELVER JONSSON (fp):

Herr talman! Trafiksäkerhet innehåller många moment. Det handlar om bilarnas konstruktion och kondition, vägarnas sträckning, standard och skyddsanordningar, förarnas utbildning och attityder men också om respekten för att uppträda i trafiken fri från droger.

Lagstiftning och regelsystem spelar här en mycket viktig roll. I den operativa delen är trafikövervakningen oerhört väsentlig för att främja säkerheten i trafiken. I trafikutskottets betänkande och i den debatt som jag med intresse här har lyssnat till redogörs för situationen i trafiken i relativt allmänna ordalag. Intresset fokuseras mycket starkt till en punkt, nämligen hastighetsöverträdelser. Självfallet, herr talman, är detta en allvarlig förseelse, men man kan lätt ges den felaktiga bilden att trafikproblemen och olyckor på våra vägar *enbart* skulle handla om för höga hastigheter.

Utskottet räknar också upp flera orsaker. Men man undviker sorgfälligt att ta upp just alkoholens roll – den kanske mest iakttagbara. Rattfylleriet ser ju ut att breda ut sig på ett sätt som gör att det förmodligen är den största enskilda faktorn när det gäller trafikdöd och svåra olyckor.

En effektiv, snabb och billig reform för ökad trafiksäkerhet skulle vara att helnykterheten på våra vägar upprätthölls. Varje år omkommer och skadas flera tusen människor helt i onödan. Vissa beräkningar gör gällande att upp emot var tredje dödsolycka i trafiken har samband med alkohol. Enligt min mening tar både trafikutskottet och regeringen alltför lätt på denna allvarliga fråga. Utöver en attitydförändring behövs det en aktiv opinionsbildning. Men det är ytterligare tre saker som jag tror måste till för att stävja trafiknykterhetsbrotten.

- Gränserna för onykterhet och rattfylleri är i dag på tok för höga. De borde sänkas till lägsta rättssäkra gräns, vilket innebär minst en halvering av nuvarande gränsvärden.
- Problemet med s. k. eftersupning måste undanröjas i likhet med vad som tillämpas i den norska lagstiftningen.
- Trafikövervakningen måste också stärkas i avseende på att upptäcka och beivra rattonykterhet och rattfylleri.

Trafikövervakningen har ju drastiskt försämrats, främst genom indragningen av 100 poliser i trafikövervakande tjänst. Sedan detta skedde har antalet trafikdödade stigit varje år. År 1982 dödades 758 personer. Från 1983 har det gått kraftigt uppåt, och förra året var det 808 personer som dödades i trafiken. Men, Rolf Clarkson, antalet olyckor ökar kraftigt i förhållande till ökningen av antalet fordon! Detta är allvarligt. Årets siffror för antalet dödade ligger kvar på fjolårets höga nivå.

Jag är övertygad om att den minskade övervakningen av den rörliga trafiken har ett klart samband med den försämrade olycksutvecklingen. Som bl. a. Hugo Bergdahl nämnde har detta makabert nog skett samtidigt som övervakningen av stillastående fordon har fått större resurser. För många framstår ju denna ordning som om det är viktigare att prioritera övervakningen av den stillastående trafiken. De allt fler lapplisorna som inte undgår någon trafikant bekräftar ett sådant intryck. Samtidigt avrustas nästan våra vägar när det gäller övervakningen av den rörliga trafiken. Detta borde ge oss alla en tankeställare som leder till en snar förändring.

Jag tror, herr talman, att vi behöver mer patrullerande vägpolis, men inte för att i första hand sätta fast fler trafikanter. Det skulle ha en lugnande och positiv inverkan på hela trafikrytmen. Det skulle stävja det som vi har upplevt så djupt tragiskt denna sommar och höst, nämligen att så många liv skördas i trafiken, där väldigt många måste lastas på just alkoholens konto.

Ett problem som synes bli alltmer akut gäller att komma till rätta med den minoritet som uppträder och som upptäcks i samband med trafiknykterhetsbrott, oftast vid en svår olycka. Det har visat sig t. ex. i Sundsvalls polisdistrikt att trafiknykterhetsbrotten har ökat med 80 % jämfört med i fjol. från 160 till 291. I det distriktet har övervakningen skärpts, vilket siffrorna indikerar. De s. k. mörkertalen har då blivit framlyfta i ljuset, vilket inte skett på andra håll. Jag tror att man t. ex. måste överväga alkoholutandningsprov eftersom det skulle förbättra polisens möjligheter radikalt.

I mitt eget hemlän har det skett flera svåra olyckor den senaste helgen. I en av dem mötte tre ungdomar en rattfyllerist. Samtliga omkom. De problem som jag här vill aktualisera kommer fram i en kommentar efter olyckan från en tjänstgörande polis. Han säger: Vi gör så gott vi kan med våra resurser. Vi tar någon då och då. Nästa vecka är de ute och kör, rattfulla igen, och de allra flesta rattfyllerister går fria.

I alarmerande rapporter visas att alltför många bilförare någon gång kör rattonyktra varje år. Trafiksäkerhetsverket säger att det kan handla om 2 per 1 000. Det låter litet, men det innebär faktiskt 8 000 körtillfällen varje dygn, då dessa förare dramatiskt ökar risken för en olycka, just därför att han inte har respekt för helnykterhet i trafiken.

Därför menar jag, herr talman, att det behövs många åtgärder för att främja trafiksäkerheten, och vi måste ta betydligt mer allvarligt på att drogerna och främst alkoholen har en stor skuld i trafikolyckorna. Det räcker inte med att – som utskottet gör – beskriva situationen i allmänna ordalag. Det är angeläget med en aktivering vid trafiknykterhetsbrott. Då gäller det att främja opinionsbildning, förändrade gränsvärden och en sträng påföljd. Alla trafikbrott är allvarliga. Rattfylleri och rattonykterhet är särskilt allvarligt därför att det förekommer i så stor omfattning och med så många i onödan skördade människoliv.

Jag förutsätter, herr talman, att regeringen drar slutsatser av detta års erfarenheter och för sin del är beredd att vidta åtgärder som i vid mening främjar säkerheten i trafiken.

Anf. 32 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Jag måste säga att jag reagerar kraftigt på Elver Jonssons påstående att trafikutskottet på något sätt skulle ta lätt på frågorna om alkohol i trafiken. Utskottet har tvärtom med stor tillfredsställelse noterat bl. a. justitieministerns uttalanden om att det inte kommer att bli någon liberalisering på det här området. Tvärtom diskuteras möjligheterna att sänka promillegränsen och följa upp frågorna mycket noggrant. Detta är mycket allvarliga frågor för bl. a. trafiksäkerheten.

Man skall också komma ihåg – om man tycker som Elver Jonsson – att vi i dag diskuterar många frågor som rör hastighetsövervakning, och då bör man notera att det i samband med hastighetskontroller tas alkotestprov. Det sker numera automatiskt – det trodde jag Elver Jonsson kände till.

Det är alltså inte så som Elver Jonsson låter påskina, att trafikutskottet på något sätt tar lätt på de här frågorna. Vi har tvärtom många, långa och viktiga diskussioner kring dessa frågor, och vi har som sagt kunnat notera med tillfredsställelse att det pågår aktiviteter som innebär att frågorna följs upp noggrant inte minst från justitieministerns sida. Detta är mycket viktiga frågor för trafiksäkerheten.

Anf. 33 ELVER JONSSON (fp) replik:

Herr talman! Jag noterar den sista meningen i Sten-Ove Sundströms inlägg, att de frågor jag aktualiserat är mycket viktiga. Men det är naturligtvis inte konstigt att man får uppfattningen att utskottet tar lätt på dessa frågor när de får så litet utrymme i den debatt som förs här i kammaren. Det är möjligt att utskottet haft många och viktiga diskussioner kring detta, men av utskottsbetänkandet framgår det relativt måttligt. Och i den här debatten har inte någon från utskottet gått i clinch med de här frågorna, som kanske är det allra största trafikproblemet när det gäller olyckorna, nämligen drogerna i trafiken. De har saknats i debatten, och det beklagar jag.

Men jag uppfattar ändå att utskottets hållning är ett instämmande i vad jag försökt peka på, att trafikproblemen är många och att alkoholen har en stor roll.

Sedan har Sten-Ove Sundström slagit fast att regeringen har övergett sin tidigare slappa linje i de här frågorna och är beredd att komma med ett förslag som skulle kunna främja en mer trafiksäker utveckling. Det tycker jag att vi skall ta som ett löfte.

Anf. 34 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s) replik:

Herr talman! Påståendet att vi socialdemokrater skulle ta lätt på de här frågorna och att regeringen har en slapp inställning på detta område ser jag som mycket märkligt. Det har tvärtom varit en väldig debatt under sommarmånaderna just om alkoholens påverkan i trafiken. Därför är det naturligt att det sker en bättre uppföljning av dessa frågor. Man diskuterar t. ex. sänkningar av promillegränsen.

Det är möjligt att vi som sitter i trafikutskottet diskuterar de här frågorna så ofta att de kanske inte framskyntar så som de borde i debatten. Vi ser dessa synpunkter som ganska naturliga. Vi kräver ökad hastighetsövervakning, och vi vet att det i samband med de kontrollerna automatiskt tas alkotestprov.

Vi tar absolut inte lätt på dessa frågor, och vi kommer att se till att de får det utrymme som behövs för att vi skall kunna klara trafiksäkerheten i framtiden.

Anf. 35 ELVER JONSSON (fp) replik:

Herr talman! Jag beskyllde inte socialdemokraternas företrädare exklusivt för att ha en slapp syn, utan jag sade att regeringen hade haft det då man lade fram en proposition som måste uppfattas som att man såg med slapphet på trafiknykterhetsbrotten. Men som väl var drog regeringen tillbaka den propositionen. Det är i och för sig en mycket ovanlig åtgärd, men jag ser det som en mycket klok åtgärd. Jag har nu uppfattat att regeringen har en annan inställning till detta problem i trafiken, och det hälsar jag med tillfredsställelse.

Det jag saknade var att de åsikter som Sten-Ove Sundström nu för fram – och som jag upplever att vi är helt överens om – borde ha drivits starkare av trafikutskottet, både i betänkandet och i denna debatt.

Anf. 36 RUNE THORÉN (c):

Herr talman! Låt mig först beträffande vad Elver Jonsson var inne på konstatera att det väl ofta är så att vad man är enig om i utskottet inte kommer till uttryck i kammaren. Jag vill också understryka vad ordföranden i utskottet sade, att vi visst har diskuterat de här frågorna. Men eftersom ingen större oenighet förelegat kommer de, som jag sade, inte upp här i kammaren.

Jag delar, inte minst som organiserad nykterist, Elver Jonssons uppfattning att detta är frågor som måste tas på största allvar. I de trafikolyckor som redovisas finns naturligtvis detta med som en mycket allvarlig bakgrund, på samma sätt som det Rolf Clarkson tog upp om självmordsfrekvensen. Detta är frågor som ofta inte kommer fram i debatten.

Herr talman! Trafiksäkerhetsfrågorna är av utomordentligt stor betydelse. Trafikutskottet har också enligt min mening ägnat dessa frågor stor uppmärksamhet och nogsamt behandlat inkomna motioner. Från centerns sida har vi som framgår inga reservationer eller avvikande meningar i föreliggande utskottsbetänkande, men jag vill ändå kommentera några av de förslag som vi har behandlat och redogöra för hur vi ser på dessa ur centerns synpunkt. Utskottet konstaterar att hastigheten har stor betydelse såväl ur olyckssynpunkt som ur miljösynpunkt. Vidare konstaterar utskottet att nuvarande hastighetsgränser efterlevs alltför dåligt och att åtgärder måste vidtas för att komma till rätta med detta – en ståndpunkt som centern till fullo delar. En arbetsgrupp inom centern lade i somras fram en avvecklingsplan i fråga om försurning, där man kom fram till samma slutsats som i Svenska naturskyddsföreningens kampanj: Sänk farten – rädda skogen. Vi arbetar alltså aktivt med denna fråga inom centern och vill i likhet med utskottet börja med att förmå bilförarna att följa nuvarande hastighetsbestämmelser. Låt oss sedan fortsätta att få ned farten ytterligare. Vi tror mer på opinionsbildning och att således få bilförarna att själva inse vikten av att sänka hastigheten än att genom lagstiftning sänka hastighetsgränserna och sedan ha svårt att kontrollera efterlevnaden av en sådan lag.

Här finns en möjlighet för varje bilist att genom att sänka hastigheten själv

aktivt medverka till en säkrare och bättre trafikmiljö – inte genom tvång uppifrån eller genom någon form av poliskontroll utan till följd av den kunskap som var och en kommer att ha om de fördelar i form av bättre trafiksäkerhet och miljö som man vinner genom att sänka hastigheten. Låt oss alla omedelbart påbörja detta opinionsarbete genom våra partier och i våra övriga folkrörelser. Inom centern är vi beredda att prioritera detta arbete. Att spara människoliv liksom vår egen natur är två mycket viktiga uppgifter.

Herr talman! Låt mig också konstatera enigheten här i kammaren om att det för trafiksäkerheten är viktigt med bättre vägar. Då kanske centerns förslag om ytterligare 500 milj. kr. till åtgärder för att råda bot på eftersatt underhåll i fråga om bärighet, beläggningar och broar kanske så småningom kan få majoritet i kammaren. Det vore att hälsa med tillfredsställelse.

Herr talman! Med vad jag nu sagt ber jag att få yrka bifall till trafikutskottets hemställan.

Anf. 37 HANS PETERSSON i Helsingborg (s):

Herr talman! Jag skall inte särskilt mycket lägga mig i den debatt som förts här, men jag vill med ett par ord beröra det som Elver Jonsson sade. Det är riktigt att många trafikolyckor härrör från alkoholmissbruk och rattfylleri. Hur man skall stävja detta har diskuterats väldigt mycket just inom polisen och bland oss som jobbar med dessa frågor. I dag förhåller det sig på det sättet att man kan dömas för rattfylleri vid tingsrätten och gå ut och ta sin bil och köra därifrån. Vi måste på något sätt komma till rätta med detta. Man diskuterar olika förslag, och för min personliga del har jag hävdat att vi måste ha en lagstiftning enligt vilken de mordvapen som alkoholisterna använt kan förklaras förverkade. Det är en mycket svår fråga som vi inte skall diskutera nu – jag vill bara meddela detta. Debatten i kammaren kommer naturligtvis att fördjupas när de utskott som handlägger dessa frågor presenterar sina förslag. Då blir det givetvis en ingående debatt. Debatten har ju hittills mest handlat om vilka sanktioner som är bäst i förebyggande syfte, vårdsituationen för de alkoholskadade o. d.

Jag avser, herr talman, att ta upp en mycket mindre fråga i detta sammanhang; den gäller s. k. stänklappar på personbilar. 1981 slopade trafiksäkerhetsverket föreskriften om att personbilar skulle vara försedda med stänkskydd. Tre år har jag tillsammans med Bengt Silfverstrand motionerat om att föreskriften om stänkskydd skall återinföras. Tre år har trafikutskottet lämnat samma upplysande och nedslående svar. Svaret har tidigare varit detsamma som den här gången. Man stöder sig på typbesiktningens utredningens uttalande om att trafiksäkerhetseffekten skulle vara låg i förhållande till de prisökningar som det skulle leda till att förse bilarna med stänklappar.

Jag minns när man slopade stänklapparna, men jag kan inte erinra mig att bilarna blev en enda krona billigare. Vad som händer nu är att bilfirmorna skickar ut broschyrer till sina kunder med texten: Tänk på era medtrafikanter – sätt på stänklappar på era bilar! Det kostar då mellan 400 och 700 kr., beroende på vilket bilmärke man har. Bilarna blev alltså inte billigare, när man slopade stänkskydden. Det var i stället ett sätt för dem som importerar

bilar att tjäna pengar på konsumenterna. Jag tycker att det är litet konstigt att man inte har uppmärksammat det.

Sedan skyller man på internationella bestämmelser. Man säger att vi skall anpassa oss till internationella bestämmelser. Men det finns ju en hel rad bestämmelser utomlands som skiljer sig från vår trafiklagstiftning i Sverige. Man får t. ex. inte köra med dubbdäck i Tyskland, och man får inte ha varselljus på när man kör utrikes. Saltningen av vägarna är helt annorlunda i Mellaneuropa än här i Sverige. Det borde man naturligtvis också ta hänsyn till när man gör dessa bedömningar och inte skylla på internationella regler. Det är ju ändå så mycket som skiljer den svenska trafiklagstiftningen från den utländska.

Vi har inte i att-satserna i vår motion framfört några krav när det gäller saltning av vägarna, men vi har i motionstexten tagit upp olägenheterna med saltningen. Om utskottet hade sagt någonting om att man borde bringa ner saltningen både av miljöskäl och av andra skäl, så hade jag tyckt att utskottet gjort en bra insats.

Jag vet att många har intresserat sig för ett återinförande av stänklappar, vilket vi kräver. Förrre kommunikationsministern sade: Det där var en bra motion. Men detta kom tydligen inte längre, för det blev inget resultat. Många yrkesförargrupper, taxiförare exempelvis, anser att en sådan här åtgärd borde vidtas. Nya stänkskydd har konstruerats, som på ett mycket bättre sätt eliminerar stänk bakåt. Det finns alltså skäl att göra någonting.

Vi bor i ett avlångt land med mycket olika vägar och vägförhållanden. Jag kan förstå att man uppe i Sten-Ove Sundströms hemtrakter inte behöver ha några stänklappar, när snön har kommit. Men åk ner till södra Sverige under skörde- eller såddtid eller när man beroende på väderleken sprider ut salt och grus! Detta är en trafiksäkerhetsfråga av stora mått. Om jag blir omkörd av en bil utan stänklappar, en bil av ny modell med breda däck, får jag en nedstänkt bilruta som inte kan torkas ren av vindrutetorkarna. Det är ett faktum.

I utskottets skrivning står att det enligt utskottets mening inte är "styrkt att de trafiksäkerhetsmässiga effekterna av stänkskydd har sådan betydelse att avsteg från internationella bestämmelser motiverar en återgång till tidigare ordning". Jag skulle vilja fråga utskottets talesman: Vem har gjort en sådan utredning? Vem säger att det inte är styrkt osv.?

När det gäller trafiksäkerhetsverkets bestämmelser i förhållande till EG-direktiven vill jag också ställa en fråga. Ett stort överhäng bak på personbilarna skulle innebära att man inte behöver ha stänklappar. I dag är ju många bilar så att säga avhuggna på tvären precis vid bakhjulen. Inte heller de bilarna har några stänklappar. Vad har ni i det fallet gjort för bedömning av EG:s och trafiksäkerhetsverkets bestämmelser?

Anf. 38 STEN-OVE SUNDSTRÖM (s):

Herr talman! När det gäller stänkskydd på personbilar är det, vilket framgår av utskottsbetänkandet, fråga om en anpassning till internationella bestämmelser. I många sammanhang försöker vi på trafiksäkerhetsområdet åstadkomma en större anpassning just till internationella bestämmelser. Vi ser många fördelar med det.

Låt mig sedan säga att även om det inte har gjorts några stora, komplicerade och djupt detaljerade undersökningar och utredningar på detta område finns det mycket som talar för att en del av de modeller på stänkskydd som vi tidigare hade åstadkom betydligt högre bränsleförbrukning. Det är ett av motiven till att vi inte ansett det viktigt att återinföra stänkskydden. Men de internationella bestämmelsernas betydelse har som sagt haft en avgörande betydelse när utskottet tagit ställning i detta fall. I många fall strävar vi efter att anpassa oss till de internationella reglerna. Vi har inte ansett de fördelar som beskrivs i motionen vara så stora att vi nu funnit anledning att ompröva vår ståndpunkt på detta område. Det är därför vi tycker att den svenska bilparken också i fortsättningen bör bli befriad från stänkskydden.

Anf. 39 ELVER JONSSON (fp):

Herr talman! I Hans Petterssons i Helsingborg inlägg kom också några "stänk" av det meningsutbyte som jag var inblandad i tidigare. Jag noterar först Hans Petterssons allvar då han talar om trafiknykterhetsbrotten. Jag tror att det är värdefullt att vi från skilda politiska grupperingar kan slå fast att riksdagen ser mycket allvarligt på detta.

Sanktionerna vill Hans Pettersson ta upp när den frågan kommer. Jag förutsätter att han avser att de skall behandlas i de judiciella instanserna, i justitieutskottet och justitiedepartementet. Det är naturligtvis riktigt. Men jag upplever också att något av problemet kanske ligger däri, för trafiksäkerhetsfrågorna behandlas på skilda håll både i riksdagen och i regeringen. Det vi borde fundera över är om inte dessa frågor rent av skulle samordnas. Nu finns nämligen utredningarna på flera håll och med flera uppdragsgivare. Det gör att vi inte får den samordning och det samlade grepp som skulle vara nödvändigt. De frågor som rör trafiksäkerheten borde hållas ihop starkare enligt min mening.

Anf. 40 HANS PETTERSSON i Helsingborg (s):

Herr talman! Det är klart, Sten-Ove Sundström, att vi så mycket vi kan skall anpassa oss till de internationella bestämmelserna. Men vi måste också se på skillnaderna mellan vägar, hur man handskas med vägar och vilken väderlek som råder. Detta måste också tas med. Vi som har bilat i Europa har kunnat se att väderleken skiljer sig kolossalt från vår. Förhållandena kan alltså inte jämföras. Salt och annat material som kastas ut på vägarna har inte bara miljöförstörande verkan, utan de fördärvar också bilar, liksom de gör sikten omöjlig.

Jo, Elver Jonsson, jag tror att de här frågorna är så viktiga och har en sådan dignitet i vårt politiska arbete att vi verkligen måste bli sams om hur de skall lösas. Tyvärr har det nu i alltför stor utsträckning handlat om politiska finesser och finter i försök att vinna proselyter genom att göra utspel med förslag som är hart när omöjliga att genomföra. Det jag skulle vilja efterlysa är en djupgående, ärlig debatt som leder oss fram till förslag om gemensamma lösningar.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om trafikutskottets betänkande 2.)

Anf. 41 TALMANNEN:

Kammaren övergår nu till att debattera trafikutskottets betänkande 2 om vissa trafikpolitiska frågor m. m.

Trafikpolitiska frågor m. m.

Anf. 42 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Vi har nu vår årliga debatt om trafikpolitiken i stort. Jag kan glädja kammaren med att det inte har kommit till några särskilt nya omständigheter som har förändrat partiernas eller de enskilda ledamöternas ställningstagande. Jag skall därför fatta mig ganska kort och uttrycka vad vi moderater känner inför den trafikpolitik som vi lever med.

1979 års trafikpolitiska beslut har nu varit i kraft i så pass många år att en utvärdering bör kunna göras. 1979 års trafikpolitiska beslut har inte, tycker vi från moderat sida, fått den effekt som vi tänkte oss. Vi tycker också att en del av de attityder som präglade allas vårt uppträdande då beslutet fattades kanske har förändrats av verkligheten. Vi är inte heller tillfredsställda med att man på regeringkansliet undan för undan gör delbearbetningar av 1979 års trafikpolitiska beslut och sedan går till riksdagen med en färdig proposition. Då står vi – med den följsamhet som följer med parlamentarismen i det här huset i alla fall – automatiskt inför ett ställningstagande som går regeringen till mötes. Vi tycker att en utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut måste ske med parlamentarisk medverkan, om vi vill bevara enigheten på ett så viktigt område som trafikpolitikens. Med parlamentarisk medverkan får vi andra partier, som inte sitter i regeringen, tillfälle att göra invändningar och komma med förslag. Vi kan vara med om att utforma en gemensam trafikpolitik. Det är alltså kravet från moderat sida och det delas av övriga borgerliga partier.

En annan viktig del av trafikpolitiken gäller hur yrkestrafiklagstiftningen är konstruerad. Vi tycker att det är ett alldeles för tätt nätverk av bestämmelser och regleringar som styr detta viktiga område. Vi har som bassynpunkt att man bara skall ha basregleringar och inte en massa detaljbestämmelser. Vi kommer, med anledning av en proposition som redan ligger på riksdagens bord, att återkomma till den frågan. Vi är alltså emot de omfattande regleringsnät som finns inom yrkestrafiklagstiftningen.

Jag kommer nu till några käpphästar. De statliga affärsverken är, som vi alla vet, delar av svenska staten. Det innebär att de lever i en konkurrenssituation med företag inom andra sektorer. Statens järnvägar konkurrerar med sjöfart, åkerinäring, bilism osv. Det är väldigt viktigt att dessa affärsverk konkurrerar på lika villkor med sina konkurrenter. Konkurrens är bra, den driver utvecklingen framåt, den ger lägre priser och bättre servicé åt oss som använder oss av servicen och tjänsterna. Det är därför viktigt att affärsverken har samma juridiska konstruktion som konkurrenterna, nämligen aktiebolagsplattformen. Vi vill alltså att statens affärsverk skall överföras till aktiebolagsform. Det betyder att man byter styrelse, chefer osv. på samma sätt som man gör i aktiebolag, i de stora börsföretagen. Det skulle ge en ny frisk attityd i de kommersiella inrättningar som affärsverken i alla fall är.

Affärsverken har faktiska och etablerade monopol. Monopol, vare sig de är statliga eller privata, tycker vi moderater är olämpliga. Vi vill därför minimera affärsverkens monopol i så stor utsträckning som det över huvud taget går.

Affärsverken har ett stort antal dotterföretag, som i allmänhet bedrivs i aktiebolagsform, vilket är ett tillräckligt svar på vårt resonemang om att affärsverken i sig själva är en otidsenlig företagsform. Man har bildat dotterbolag i aktiebolagsform. Nåväl, det är inte mycket att säga om det i den mån de är nyttiga för affärsverkets verksamhet. Men vi anser att det finns åtskilliga dotterföretag som kommit till av orsaker som kanske för stunden varit giltiga, men som nu inte längre är relevanta. Jag erinrar kammaren om att riksdagen i 1985 års järnvägspolitiska beslut för SJ:s del mycket bestämt uttalat att dotterföretag som innebär konkurrens inom koncernen inte skulle få existera. Dessa skulle därför säljas. Nu vet jag att dotterföretaget i SJ, AB Swedcarrier, sysslar med dessa frågor, men vi vill i alla fall åter understryka vikten av att man inte har andra dotterföretag än dem som är ett naturligt komplement till affärsverkets huvudsakliga verksamhet.

Jag har med detta anförande preciserat kända förhållanden för kammaren och därför fattat mig kort. Herr talman! Nu yrkar jag bifall till reservationerna 1, 2, 3, 7, 8 och 9.

Men innan jag lämnar talarstolen skulle jag vilja säga någonting om den handikappreservation som finns.

Alla partier i Sveriges riksdag är överens om att handikappanpassningen av kollektivtrafiken skall ske i så rask takt som det är ekonomiskt och tekniskt möjligt. Viljan är lika stor hos samtliga partier.

Jag vill påstå att Sverige är ett föregångsland i dessa avseenden. Vi har t. o. m. en särskild myndighet som har regeringens uppdrag att initiera, driva på och fullständiga handikappanpassningen i kollektivtrafiken i så snabb takt som möjligt, och det är Transportrådet. Transportrådet skall om något år utvärdera vad som har hänt i fråga om kollektivtrafikpassningen för de handikappade.

Det är alltså viktigt att konstatera att reservationen på denna punkt är av kosmetisk karaktär – ingenting skulle ske snabbare om reservationen bifölls. Moderater och socialdemokrater har bildat majoritet i frågan, och det är alltså sakligt betingat. Det som skall göras kommer att göras i den takt som man mäktar, och vi är i utskottsmajoriteten lika intresserade som reservanterna av att tillfredsställa de handikappades önskemål och krav i detta avseende.

Anf. 43 OLLE GRAHN (fp):

Herr talman! Det har nu gått några år sedan riksdagen antog principerna om den statliga trafikpolitiken. Det beslut som fattades 1979 är ett bra beslut, som fortfarande i långa stycken får betraktas som en god grund för trafikpolitiken. Sedan beslutet fattades har genom en rad förslag, som har behandlats i riksdagen, både kompletteringar och konkretiseringar gjorts som varit bra för den trafikpolitiska utvecklingen, och detta har inte på något sätt varit i strid med grundtankarna i beslutet från 1979.

Det är naturligt och bra att man inom kommunikationsdepartementet

Prot. 1986/87:7
15 oktober 1986

*Trafikpolitiska frågor
m. m.*

bedriver olika översynsprojekt, men tiden är nu mogen för en uppföljning av 1979 års trafikpolitiska beslut, och detta bör ske under medverkan av parlamentariker, där även andra parlamentariker än regeringsföreträdare medverkar. Därför har vi från folkpartiet tillsammans med moderater och centerpartister i utskottet reserverat oss för att en parlamentarisk utredning tillkallas.

Med detta vill jag yrka bifall till reservation 1 i trafikutskottets betänkande 1986/87:2.

En levande marknadsekonomi bygger på principen om konkurrens och fri etableringsrätt. Rätten att starta företag – överta företag – och erbjuda marknaden varor och tjänster är för folkpartiet lika väsentlig som konsumenternas rätt att fritt välja bland det som marknaden erbjuder. Ytterst bör det således vara konsumenternas fria val som avgör innehållet i och sammansättningen av den transportservice som tillhandahålls i samhället. Därför är det viktigt att just trafiksektorn avregleras och liberaliseras, så att en fungerande marknadsekonomi skapas inom denna sektor. Det är svårt att ta bort regleringar som redan existerar, men detta får inte vara ett hinder för att en utveckling mot en avreglering och liberalisering på trafikområdet kommer till stånd.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 3 i betänkandet.

Den konflikt som ligger inbyggd i affärsverkens verksamhetsform, med blandad monopolverksamhet och verksamhet som bedrivs i konkurrens, utgör ett klart hinder för affärsverkens ledningar och styrelser att bedriva verksamheten effektivt och rationellt. För att man skall komma till rätta med detta förhållande krävs att affärsverkens affärsdrivande verksamhet byter företagsform och ombildas till aktiebolag.

Affärsverkens monopol är en nackdel som bör uppmärksammas. Monopolverksamhet leder förr eller senare till bristande kostnadsmedvetande och kan bli ett hinder för en nödvändig översyn av ett företags verksamhet. När monopolverksamhet och konkurrensutsatt verksamhet bedrivs i samma företag föreligger av naturliga skäl stor risk att den monopolskyddade delen får stödja den konkurrensutsatta verksamheten, vilket i sin tur kan leda till att andra företag inte har möjlighet att på lika villkor konkurrera på ifrågavarande marknad.

Affärsverkens konkurrenter bedriver som regel sin verksamhet i aktiebolagsform. Skilda företagsformer för de företag som uppträder på samma marknad är till hinder för båda företagsformerna och skapar skilda konkurrensvillkor. Om affärsverken ombildades till aktiebolag skulle likartade konkurrensvillkor skapas och verksamheten kunna jämföras, vilket skulle vara bra för ägaren. Aktiebolagsformen skulle minska byråkratin och de hinder som i dag finns inom affärsverken. Verksamheten skulle därigenom kunna bedrivas rationellare, något som skulle innebära större följsamhet mot den privata sektorn.

Herr talman! Med detta vill jag yrka bifall till reservationerna 7 och 8 i trafikutskottets betänkande nr 2.

Flera av affärsverkens dotterföretag har föga gemensamt med den uppgift som verken en gång startades för, och sådana dotterföretag bör enligt vår uppfattning försäljas. Nya ägare till flera av affärsverkens dotterföretag

skulle vara till gagn för utvecklingen inom aktuella marknadssektorer och konkurrensen skulle komma att bedrivas på lika villkor.

I reservation nr 9 som är fogad till utskottsbetänkandet framförs förslag om försäljning av affärsverkens dotterföretag, och jag ber att få yrka bifall till den reservationen.

Herr talman! Reservation nr 6, om handikappanpassningen av kollektivtrafiken, kommer Ingrid Hasselström Nyvall att tala om i sitt anförande, men jag vill redan nu yrka bifall även till denna reservation.

Anf. 44 RUNE THORÉN (c):

Herr talman! Jag vill från centerns sida något kommentera det betänkande vi nu behandlar. Jag avser bara att ta upp ett par av de frågor som vi där behandlat, och jag kommer inte att utnyttja den tid som jag står antecknad för.

Betänkandet behandlar bl. a. en motion angående utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut. Såvitt jag kan förstå är vi i utskottet eniga om att en sådan utvärdering skall ske. På s. 5 och 6 i utskottsbetänkandet står det att man "inom kommunikationsdepartementet avser att inom kort påbörja ett samordnat trafikpolitiskt uppföljnings- och utvecklingsarbete inför 1990-talet. En viktig frågeställning som därvid skall belysas är hur miljöaspekterna och andra övergripande samhällsmål bäst skall kunna tillgodoses inom ramen för trafikpolitiken. En annan central frågeställning är hur framtidssatsningar i transportsystemets infrastruktur skall kunna finansieras. Möjligheterna att vidareutveckla kollektivtrafiken kommer också att utgöra en viktig del i det aviserade arbetet."

Detta är viktiga frågor, och det borde vara självklart att samtliga partier i riksdagen får delta i arbetet samt att det sker via en parlamentarisk kommitté. Det förvånar mig att vpk inte vill vara med i ett så viktigt arbete.

Jag ber därmed att få yrka bifall till reservation nr 1.

Herr talman! Enligt centerns uppfattning är det viktigt att kombinera en bra regionalpolitik med vettiga trafikpolitiska satsningar. På många håll i vårt land behöver vi öka insatserna kvalitetsmässigt, dvs. förbättra vägarna, öka turtätheten och över huvud taget se till att folk får resmöjligheter. På ett antal större orter i vårt land har vi ett annat problem, nämligen trängselproblemet, som medför att vi måste öka kapaciteten på vägarna för bilar och bussar och även bygga ut den spårbundna trafiken. Det är fråga om stora satsningar som kostar mycket pengar. Därför är det viktigt att vi för en sådan politik att vi i stället kan minska trängseleffekterna, dvs. skapa större närhet mellan boende, arbete och service av olika slag. På så sätt skulle vi minska resbehovet. Det jag nu säger gäller landet som helhet och är vad vi i dagligt tal brukar kalla en sund regionalpolitik.

Men det är också viktigt att lokalisera företag, bostäder och service rätt på lokal nivå, exempelvis i Stockholm och Göteborg. På så sätt kan vi åstadkomma minskat trafikflöde och en bättre miljö. Vi får ett bättre utnyttjande av våra gemensamma resurser så att vi inte behöver investera för speciella trafiktoppar utan i stället kan lägga pengarna på standardförbättringar på andra håll i landet. Därmed ges dessa orter bättre förutsättningar för sysselsättning och hyggliga levnadsvillkor.

Inom centern anser vi att människor så långt som möjligt skall kunna erbjudas arbete och bostad där de själva önskar. För detta krävs bl. a. goda kommunikationer. Det är därför viktigt att ta regionalpolitiska hänsyn när man beslutar om investeringar inom kommunikationsområdet. Det är också detta vi föreslår att riksdagen skall besluta om under moment 4 i utskottets hemställan.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservation nr 4.

I våra storstäder har vi stora problem med luftföroreningar, som till största delen härrör från trafiken. Det är därför av mycket stor vikt att allt görs för att nedbringa luftföroreningarna. Ett bra sätt är att förbättra kollektivtrafiken och därigenom minska biltrafiken. Mycket av planeringen styrs tyvärr av hur våra statsbidrag till olika slag av trafik är utformade. Vår motion T438 föreslår en ändring av förhållandena så att stöd även kan utgå till utveckling av miljövänlig trafik. Jag yrkar därmed bifall till reservation 5.

Herr talman! Slutligen vill jag, som jag tidigare nämnt, yrka bifall till reservation 1, som moderaterna, folkpartiet och centern står för, reservationerna 4 och 5 från centern, reservation 6 från folkpartiet, centern och vpk, samt reservationerna 7 och 9 från moderaterna, folkpartiet och centern. I övrigt yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

Anf. 45 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Vpk har sedan länge krävt ett åtgärdsinriktat program, konkret formulerat, som en komplettering till 1979 års trafikbeslut. Vi är övertygade om att det går att organisera trafiken i Sverige på ett bra sätt med utgångspunkt från samhällsekonomi och samhällsnytta. Allt fler i samhället inser att detta är nödvändigt. Skälen är många och jag berörde några redan i debatten till betänkande nr 1 för en stund sedan.

Det finns ytterligare skäl för att positivt utveckla 1979 års trafikpolitiska beslut. Helt nya frågor på transportpolitikens område har följt med utvecklingen av ett allt närmare nordiskt samarbete – verkligen inte bara på gott. Den gränsöverskridande lastbilstrafiken ökar ständigt, och den alltmer omfattande inomnordiska lastbilstrafiken, som på förmånliga villkor går på svenska vägar, är ett exempel. Ett annat är att organ inom Nordiska rådet genom nordiska handlingsplaner av olika slag, som debatterats tidigare i riksdagen, tagit landsövergripande investeringsbeslut på bl. a. väg- och järnvägssidan. Jag har många gånger i den trafikpolitiska debatten här i kammaren försökt beskriva det odemokratiska tillvägagångssättet då handplockade s. k. expertgrupper med tungt inflytande från näringslivet diskuterat planer och projekt bakom kulisser som inte ens syns här från riksdagshuset. ScanLink är ett sådan okänt exempel: gång på gång uttalar regeringen att man ännu inte behandlat frågan, ja, från ministerhåll har det t. o. m. sagts att man inte ens haft anledning att diskutera saken. I själva verket har det inom regeringen funnits ScanLink-propagandister som under år 1985 agerat mycket öppet både här hemma i Sverige och utomlands. Följden blir att de trafikpolitiska besluten begränsas till att bekräfta en politik som utformats mindre av folkvalda organ och mera av stora ekonomiska intressen företrädade i expertgrupper.

I olika betänkanden från trafikutskottet och uttalanden från regeringshåll finns i dag skrivningar som visar att man upptäckt den mycket starka opinionen för en av miljöhänsyn ändrad trafik- och transportpolitik. Medvetenheten om att stora vinster på sikt kan göras för samhället börjar nu slå igenom. Det går att rädda skogen, det går att spara energi – det handlar om makten över framtiden och i vems händer den skall läggas.

Den hittillsvarande satsningen på marknadskrafterna, som här påskyndat utvecklingen av godstrafiken på landsväg på järnvägens bekostnad, har lett till en snedvriden trafikstruktur, hälso- och miljöproblem samt allvarliga negativa konsekvenser också från energipolitiska, näringspolitiska och regionalpolitiska synpunkter.

Att döma av utskottets betänkande finns det i dag en uttalad majoritet för en vidareutveckling av 1979 års trafikpolitiska beslut. Ett trafikpolitiskt utvecklingsarbete är alldeles nödvändigt. Huruvida resultatet när det så småningom presenteras verkligen kommer att ha frigjorts från krav på en omvandlad infrastruktur i exportföretagens intressen återstår att se. Jag finner det helt omöjligt att regeringen försöker hitta en kompromiss där t. ex. motorvägssystem och Öresundsbro sätts i samband med att budgetpropositionen så småningom presenteras. Jag hoppas verkligen att vi från vpk:s sida slipper att då upprepa kraven i den motion jag tidigare nämnde.

Svaret på vpk-motionen om 1979 års trafikpolitiska beslut ger vi alltså tills vidare godkänt. Men jag vill påminna om att det i det fortsatta arbetet för en annorlunda trafikpolitik fordras mer öppenhet och mindre av ledband till de mäktigaste företagen om vpk och opinionen skall låta sig nöja. Vi vill satsa mer på järnvägen, vi vill hejda bilismen. Vi vill ha en rättvis regionalpolitik, där en upprustning med miljöhänsyn prioriteras.

Så, herr talman, till sist till frågan om handikappanpassning av kollektivtrafiken. Där återstår mycket att göra. Vpk har haft ganska många kontakter som pekar på att det går mycket långsamt att verkställa tidigare beslut. Jag vet att det finns krafter på hög nivå, bl. a. inom SJ, som t. o. m. uttalat cyniska uppfattningar om "specialgruppen" handikappade. Man argumenterar som om kortsiktiga lönsamhetskriterier skall få avgöra de handikappades möjligheter att utnyttja den kollektivtrafik som för övriga samhällsmedborgare är en rättighet.

Jag vill med detta yrka bifall till den gemensamma reservationen nr 6 i utskottets betänkande.

Anf. 46 KURT HUGOSSON (s):

Herr talman! Under den allmänna motionstiden i år väcktes ett stort antal motioner i trafikpolitiska frågor, och det är dessa motioner som behandlas i det betänkande som just nu debatteras. Man kan inte säga att några stora nyheter har framförts motionsledes. De allra flesta frågorna har varit föremål för diskussion och kammarens beslut under tidigare riksmöten.

Jag skall, herr talman, börja mitt anförande med att säga något om de allmänna riktlinjer som ligger till grund för vår trafikpolitik och de övergripande mål som lagts fast av riksdagen. I det trafikpolitiska beslutet

1979 heter det "att erbjuda medborgarna och näringslivet i landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader". Det är alltså själva grunden för 1979 års trafikpolitiska beslut.

Detta beslut innebär emellertid inte att vi till vilket pris som helst eller med vilka medel som helst kan styra transporter till olika trafikmedel allteftersom det ena eller det andra är fördelaktigt ur *en* aspekt. Det betyder vidare att vi inte bara skall ta hänsyn till vad som lönar sig kortsiktigt företagsekonomiskt, utan också till att trafiken skall utformas så att resurserna utnyttjas effektivt i samhället som helhet och samtidigt bidra till att målen för bl. a. energi- och miljöpolitiken kan uppnås.

Det har nu gått några år sedan 1979, när riksdagen senast fattade ett större principbeslut om trafikpolitikens inriktning. Visserligen har arbetet inom såväl regeringarna som riksdagen haft detta beslut som riktpunkt när det gällt att tillämpa principerna i praktiken. Ett exempel är det viktiga järnvägspolitiska beslutet som fattades förra året. Trafikutskottets vice ordförande erinrade också om detta. Men det finns fortfarande inom skilda trafikgrenar ett antal konkreta problem som kräver en relativt snar lösning. En fråga som måste besvaras är t. ex.: Hur skall vi lösa finansieringen av stora investeringar på väg- och järnvägsområdet samt *inom* luftfartens och sjöfartens infrastruktur i framtiden? En annan fråga är hur miljöaspekterna skall vävas in i sammanhanget. Jag anser att de i framtiden måste beaktas i större utsträckning än hittills inom trafikpolitiken – på den punkten ger jag gärna Viola Claesson rätt. Hur skall vidare andra övergripande samhällsmål bäst kunna tillgodoses inom ramen för trafikpolitiken? En tredje fråga är: Hur skall kollektivtrafiken kunna vidareutvecklas, och vilken rollfördelning skall vi ha på detta område? Vilket ansvar skall staten resp. kommunerna ha osv.? Detta är exempel på viktiga frågor som vi måste ställa oss i fråga om den framtida trafikpolitiken. Jag skulle kunna ge exempel på många fler frågor.

Trafikpolitiken måste naturligtvis i sig förena en rad olika mål för transportsystemets utveckling, mål som delvis står i konflikt med varandra. Man kommer alltid att vara hänvisad till att utforma trafikpolitiken som en avvägning mellan delvis motstridiga intressen. Kraven på trafiksäkerhet, en regionalt balanserad utveckling och miljömässigt acceptabla trafiklösningar medför alltså att man ibland får göra avsteg från strävandena att uppnå bästa möjliga transportekonomi. Det innebär också att det är helt naturligt att de trafikpolitiska målsättningarna förändras med ändrade värderingar och nya erfarenheter. Det innebär självfallet också enligt mitt förmenande att en sådan omprövning och förnyelse i första hand bör ta sin utgångspunkt i de trafikpolitiska problem som kan få betydelse på längre sikt. Med en alltför stark fixering vid de dagsaktuella frågorna och problemen finns en risk för att det trafikpolitiska reformarbetet bara legitimerar förändringar som redan har inträffat. Det finns en risk att det trafikpolitiska beslutet blir ett instrument mera för förvaltning än förnyelse.

En trafikpolitik som syftar till att vara ett styrinstrument och en yttre ram för konkreta åtgärder måste alltså enligt mitt förmenande bättre än 1963 års och 1979 års trafikpolitiska beslut ta sikte på de problem och utvecklingsmöjligheter som vi står inför i framtiden. Detta kräver en precisering av de trafikpolitiska målen.

Med det här vill jag inte ha sagt att det är dags att tillsätta någon ny gigantisk trafikpolitisk utredning. Däremot menar jag att vi nu bör få till stånd ett samordnat trafikpolitiskt uppföljnings- och utvecklingsarbete.

Herr talman! Det är därför med tillfredsställelse utskottsmajoriteten konstaterar att man i kommunikationsdepartementet inom kort avser att påbörja ett samordnat trafikpolitiskt uppföljnings- och utvecklingsarbete inför 90-talet. Man kommer i det arbetet att ägna speciell uppmärksamhet åt miljöaspekterna – ett arbete som för resten redan har satts i gång med en arbetsgrupp med människor från olika departement – och hur andra övergripande samhällsmål bäst skall tillgodoses inom trafikpolitiken.

En annan central frågeställning blir hur vi skall finansiera en framtids-satsning i transportsystemets infrastruktur och hur kollektivtrafiken skall vidareutvecklas. Avvägning mellan konkurrens, styrning och samordning kommer att tas upp till behandling, liksom frågan om hur man skall få till stånd mera likartade konkurrensförutsättningar mellan olika trafikgrenar.

Herr talman! Inte minst miljöaspekterna gör att arbetet måste bedrivas skyndsamt och i effektiva former. En stor parlamentarisk utredning skulle säkerligen hålla på i många år. Erfarenheterna av utredningsarbetet inför 1963 och 1979 års trafikpolitiska beslut talar här sitt tydliga språk. Man höll på i en herrans massa år.

Därmed inte sagt – och det vill jag gärna understryka i den här debatten – att arbetet skall ske i några slutna rum på kommunikationsdepartementet. Berörda intressenter skall hållas informerade och få möjlighet att ge sina synpunkter till känna. Jag tycker att offentliga seminarier bör anordnas.

När jag talar om intressenterna, menar jag inte bara företrädarna för de olika trafikgrenarna, utan till intressenterna räknar jag givetvis i allra högsta grad oss politiker, som på riksplanet eller regional- och lokalplanet sysslar med trafikpolitiken. Vi skall hållas informerade om arbetets bedrivande. Jag räknar också med att departementet i den kommande budgetpropositionen skall ge en fyllig redovisning av hur arbetet skall läggas upp och på vilket sätt det skall bedrivas.

Mot den här bakgrunden, herr talman, yrkar jag avslag på reservationerna 1 och 2, i vilka det talas om att arbetet skall bedrivas i parlamentariska utredningar.

Jag skall något kommentera reservation 3, som handlar om avreglering och liberalisering på trafikområdet. I den reservationen sägs klart att marknadsekonomin helt skall styra och att reglering av trafiksektorn inte bör komma till stånd.

Jag vill då erinra om att väldigt många av de regler som gäller beror på att vi vill följa intentionerna i 1979 års trafikpolitiska beslut och se till att landets olika delar får en tillfredsställande trafik- och transportförsörjning. Därför menar vi att det är nödvändigt att i viss utsträckning ha regler som styr verksamheten. Det gäller inte minst på säkerhetsområdet, så att vi vet att de transportmedel vi använder uppfyller de säkerhetskrav som människor har anledning att ställa.

Självfallet anser utskottsmajoriteten att vi inte skall ha mer regler än vad som är nödvändigt. Alla möjligheter till förenklingar och avbyråkratisering skall självfallet tas till vara. Steg i den riktningen har också tagits. Jag vill

Prot. 1986/87:7
15 oktober 1986

Trafikpolitiska frågor
m. m.

erinra om normgruppen som tillsattes 1983 och som har lagt fram en del förslag.

Det finns en proposition på riksdagens bord som presenterades i somras och går i den här riktningen. Men ett slopande av tillståndsbyråkratin är inte detsamma som att säga ja till en fullständig avreglering och en privatisering av hela verksamheten.

Jag var för ett par veckor sedan i England och studerade kollektivtrafiken. Där fick jag livfulla skildringar av hur systemskiftet hade genomförts och påverkat kollektivtrafiken. Man hade tagit bort all reglering. Nu får i princip vem som helst köra buss var som helst och när som helst i Storbritannien, och det har sina komiska effekter. Bl. a. lär det finnas bussar som kappkör mellan hållplatserna för att ta hand om resenärerna, och man är inte angelägen om att köra till ändhållplatserna, för det lönar sig inte med de få passagerare som skall dit. Det lär t. o. m. ha förekommit slagsmål mellan chaufförerna om passagerarnas gunst. Den typen av avreglering vill självfallet inte vi vara med om, och vi tycker att reservanterna från folkpartiet och moderaterna skall tänka sig för, när de talar om marknadsekonomi.

Även om jag alltså säger nej till en total avreglering och anarki, finns det som sagt mycket man kan göra för att åstadkomma en friare och mera marknadsmässig utveckling. På kollektivtrafikens område är länshuvudmannareformen ett bra exempel på hur önskemålet om marknadsmässighet och kravet på samhälleligt inflytande kan sammanföras till en fruktbar lösning utan reglering. I kommunikationsdepartementet har man börjat titta på detta och försöka avreglera när det gäller yrkestrafiken. Starten har skett med den trafikreform som berör vad många med mig kanske betraktar som en relik från ett utdömt skråväsende, nämligen taxi. I den yrkestrafikproposition som presenterades för riksdagen i somras ges också en klar vägvisning för det framtida reformarbete som går mot avreglering och kundinriktning. Ännu ett område som kan nämnas och som kommer att prövas är regleringarna kring den långväga busstrafiken. Transportrådet har regeringens uppdrag att förbättra, effektivisera och avbyråkratisera busstrafiken.

Herr talman! Utskottsmajoriteten vill alltså klart markera att onödiga regler och onödig byråkrati skall bort, men vi måste ha ett regelsystem som garanterar säkerheten i våra transporter och vår trafik, vi måste ha ett regelsystem som garanterar människorna i olika delar av landet en fullgod transport- och trafikservice. Med dessa ord yrkar jag bifall till utskottets hemställan under 3, vilket innebär avslag på reservation 3.

I reservation 4 tar centern upp frågan om regionalpolitikens samband med trafik- och kommunikationsområdet. Reservanter och motionärer menar att man måste ta mera hänsyn till regionalpolitiken inom trafikpolitikens område. Jag delar den uppfattning som framförts av motionärerna, att trafikpolitiken och den kommunikationsmässiga infrastrukturen är av utomordentligt stor regionalpolitisk betydelse. En satsning på trafik- och transportområdet är kanske en av de viktigaste regionalpolitiska åtgärder vi kan vidta. Det är precis vad som är regeringens och socialdemokratins målsättning. Den sammanhållna treåriga investeringsplanering som nu förbereds av myndigheterna och verken på detta område kommer att i ökad utsträckning

kunna ta dessa regionalpolitiska hänsyn. Jag vill erinra om vad statsministern sade i sin regeringsförklaring i denna talarstol för någon vecka sedan, nämligen att just kommunikationerna måste tillmätas ökad betydelse ur regionalpolitisk synpunkt. Vi tycker därför inte att riksdagen behöver göra något speciellt uttalande. Jag yrkar bifall till utskottets hemställan under 4, vilket innebär avslag på reservation 4.

I reservation 5 tar centern upp frågan om de miljömässiga konsekvenserna av trafiken i våra storstäder och föreslår att det skall inrättas speciella statsbidrag för att utveckla miljövänliga transporter i storstäderna. Jag vill då erinra, om att riksdagen redan 1984 beslutade om ett treårsprogram för statens stöd till forskning och utveckling inom energiområdet.

När det just gäller våra transporter i storstadsområdena och utvecklingen av energivänliga fordonslag har styrelsen för teknisk utveckling ett särskilt uppdrag att utveckla och samordna den här verksamheten. Vi tycker inte att det nu finns anledning att ändra på de beslut som riksdagen tidigare har fattat på detta område. Det är ett viktigt område, det medger jag, och jag hoppas att styrelsen för teknisk utveckling verkligen ägnar dessa frågor stor uppmärksamhet. Miljöfrågorna är viktiga, inte minst på trafikområdet och i våra större städer. Men vi tycker icke att det finns anledning att ändra på den ordning som i dag gäller. Därför yrkar jag avslag på reservation 5.

I reservation 6 tar man upp frågan om handikappanpassningen av kollektivtrafiken. I denna reservation, som är baserad på en motion från folkpartiet, menar man att de framsteg som hittills har gjorts i fråga om handikappanpassningen är otillräckliga.

Jag vill gärna ansluta till vad vice ordföranden sade tidigare i talarstolen om denna reservation. Jag tycker att det nästan är litet förmåtet att i motioner och i reservationer angripa handikappanpassningen i det svenska samhället. Vi har arbetat med denna i tio år. Jag tror att Sverige är det land i världen som har kommit längst. Transportrådet har utfärdat ett regelsystem som gäller i stort sett hela transportområdet för hur handikappanpassningen skall ske. Transportrådet har till uppgift att följa denna utveckling, och det sker en handikappanpassning av våra transportmedel i den takt som vi har de ekonomiska möjligheterna. Det är viktigt, och jag tror inte, herr talman, att det finns en enda politiker i denna kammare som har en negativ inställning till detta. Jag beklagar att man har skrivit en reservation med anledning av denna fråga. Jag tror nämligen att vi alla är överens. Det är väl antagligen fråga om en politisk profilering. Men denna reservation har föga eller ingen anknytning till den verklighet som vi lever i.

Slutligen, herr talman, har vi den gamla kära följetongen som vi alltid brukar diskutera i samband med de trafikpolitiska motionerna, nämligen affärsverkens monopol, affärsverkens omvandling till bolag och utförsäljning av statliga bolag.

Herr talman! Jag skulle kunna göra den här debatten kort och bara erinra om vad jag tidigare har sagt. Jag skall emellertid inte göra det men vara mycket kortfattad.

När det gäller affärsverkens monopol har vi mycket få i författning styrda monopol. Vi har vissa faktiska monopol som en följd av en del verks verksamhet. Det är t. ex. inte så lätt att bygga upp ett särskilt privat

telefonnät över detta land. Därför kan man säga att televerket har ett faktiskt monopol när det gäller telefonverksamheten i detta land. Men varför har vi då byggt upp dessa monopol, och varför finns det monopol? Ja, självfallet är det inte för att skydda affärsverken utan för att se till att medborgarna i detta land, oavsett var de bor, tillförsäkras samma service och samma standard. Trafikutskottet har i 15 år fört diskussioner om att vidta olika åtgärder för att försöka göra landet rundare, så att det inte skall kosta särskilt mycket mer att ringa ett samtal från den nordligaste delen av landet, eller installera en telefon långt ute i fjällvärlden. Det skall vara samma kostnad som inne i storstaden. Dessa monopol utgör ett skydd för medborgarna. Därför menar jag att det finns all anledning att slå vakt om de få monopol vi har kvar. De är till skydd för medborgarna och för att se till att alla tillförsäkras samma standard oavsett var de bor i detta avlånga land. Därför är det med viss förvåning som jag noterar att centerpartiet har anslutit sig till denna reservation. Om centerpartiet, som säger sig föra glesbygdens talan och företräda de människor som bor i perifera delar av landet, verkligen tänker sig in i vad reservation 7 innebär, tror jag inte att man kommer att stödja den. Jag yrkar alltså avslag på den reservationen.

När det gäller affärsverkens omvandling till aktiebolag kan jag gärna medge att aktiebolagsformen i många fall är effektivare ur affärssynpunkt. Verksledningskommittén har också framhållit att det effektivaste sättet att åstadkomma de rätta betingelserna för kommersiell verksamhet och konkurrens ofta är att förlägga verksamheter i bolag. Men även affärsverksformen har vi försökt effektivisera och utveckla. Jag behöver inte här erinra utskottets ledamöter – det är ju huvudsakligen utskottets ledamöter som befinner sig i plenisalen – om vad som skett på detta område under de senare åren. Vi bör sträva efter och se till att affärsverksformen blir en effektiv form för bedrivande av affärsverksamhet. Självfallet, det vill jag gärna understryka, skall konkurrensen bedrivas på lika villkor mellan affärsverken och det privata näringslivet.

Slutligen när det gäller att sälja ut delar av affärsverkens bolag till privata intressenter tycker jag inte det är riksdagens uppgift att peka ut vilka eventuella hel- eller delägda bolag som de statliga affärsverken har som skall säljas ut. Vice ordföranden i trafikutskottet erinrade om det järnvägspolitiska beslutet, där det sades att man skall se till att verksamheten bedrivs på ett sådant sätt att man inte konkurrerar med sig själv. Rolf Clarkson har som ledamot i SJ:s styrelse möjlighet att fullfölja detta riksdagens beslut när SJ lägger fast sin koncernpolitik, baserad på detta riksdagsbeslut. Jag tycker det skulle vara fel om riksdagen uttalade sig i den ena eller den andra riktningen och talade om vilka företag som skulle säljas ut, osv. Det sägs dessutom i reservationen att det skulle hälsas med tillfredsställelse av personalen om man fick till stånd en bolagisering och privatisering. Jag skulle vilja be dem som skrivit reservationen att ringa till dem som arbetar på Teli i t. ex. Sundsvall och Vänersborg och fråga vad de tycker om det beslut som vi fattade i våras om bolagisering. Det är inte så enkelt att skriva motioner och reservationer, men jag tycker att man bör tänka sig in i situationen. Jag tror att de som bäst kan hantera frågan och avgöra vilka verksamheter som skall bedrivas inom resp. affärsverkskoncern är affärsverken själva och de

förtroendemannastyrelser som står till verksledningarnas förfogande. Därför yrkar jag avslag på reservationerna 7, 8 och 9. I övrigt, herr talman, yrkar jag bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

Under detta anförande övertog andre vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 47 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Kurt Hugosson sade förut att det inte skulle bli någon större debatt om trafikpolitiken, för det hade inte tillkommit några nyheter. Jag väntade mig inte ett tillägg av den karaktär som utskottets ordförande här gjort. Nu kommer det alltså att bli en debatt om trafikpolitiken. Jag får be mina kolleger på den borgerliga sidan som med mig stöder reservationen att hjälpa mig att inom de snåluppmätta tiderna bemöta ordföranden.

Jag konstaterar alltså att socialdemokraterna nu tycker att det är så stora, viktiga och långsiktiga frågor i trafikpolitiken att de inte får förfuskas bort i små arbetsgrupper och delutredningar utan här måste man se långsiktigt på problemen. Det håller jag med om. Det är mycket viktigt med trafikpolitiken i landet. Men det är också viktigt att trafikpolitik inte bedrivs i slutna socialdemokratiska arbetsgrupper, som vinner regeringens öra så att regeringen lägger en proposition på riksdagens bord och vi står inför ett fait accompli. Då har vi, Viola Claessons parti, Rune Thoréns, Olle Grahns och mitt parti, inte haft något annat inflytande än det som reservanterna kan ha. Det är för viktiga och för stora saker, som Kurt Hugosson sade, för att de skall "snålbehandlas" på detta sätt. Vi skall alltså inte tillsätta någon gigantisk 1990 års trafikpolitiska utredning. Det behöver vi inte. Men vi behöver när det gäller vissa viktiga ting få göra våra stämmor hörda, få framlägga våra synpunkter, så att det till allas bättnad kan åstadkommas en gemensam trafikpolitik i likhet med 1979 års.

Det finns många problem – konkurrens och styrning. Viola Claesson vill styra, men jag vill låta marknadsekonomin fungera i så stor utsträckning som möjligt, dvs. där jag tror att den är lämplig. Här måste det bli kompromisser.

Det är alltså viktigt att vi inte får socialdemokratiska delbeslut, som vi andra inte kan påverka mer än från talarstolen här i riksdagen. Vi bör arbeta gemensamt. Det bör bli ett parlamentariskt inslag. Sedan får varje parti knyta till sig önskade kontakter.

England och avregleringen. Jag skall inte ta upp detta i dag. Kanske kan någon av mina borgerliga kolleger göra det. I England har det inte misslyckats på annat sätt än att den nationella carriern på busstrafikområdet fick skärpa sig. Den lämnar i dag en betydligt bättre service än den gjorde tidigare när den hade monopolställning. Det har blivit en förbättring. Framför allt har priserna inom kollektivtrafiken i England sänkts, vilket är tilltalande för konsumenterna-passagerarna.

Monopolen behövs i stort sett inte för de ändamål som Kurt Hugosson nämnde. Jag tror inte heller att centern behöver vara rädd för att regionalpolitiken brakar ihop bara för att monopolen tas bort. Det finns bättre vägar än monopol för att tillfredsställa allas intressen.

Herr talman! Jag slutar med detta.

Prot. 1986/87:7
15 oktober 1986

Trafikpolitiska frågor
m. m.

Anf. 48 OLLE GRAHN (fp) replik:

Herr talman! Jag lyssnade med stort intresse på början av trafikutskottsordförandens inlägg och började t. o. m. fundera över om han hade ändrat sig sedan vi diskuterade frågorna i utskottet. Jag trodde faktiskt att det hela skulle utmynna i att Kurt Hugosson ville ställa upp på en översyn av 1979 års trafikpolitiska beslut, varvid representanter för samtliga partier fick delta. Men jag blev besviken. Kurt Hugosson kom fram till att han närmast ville se det hela som en informationsplikt i en medbestämmandefråga. Han ville inte alls att oppositionspartierna skulle få delta i arbetet och få ordentlig insyn. Jag är mycket besviken, Kurt Hugosson, men vi vidhåller vår reservation och återkommer.

När utskottsordföranden tog upp frågan om avreglering exemplifierade han med slagsmål i England. Det var verkligen intressant. Naturligtvis skulle inget av de partier som har reservation på denna punkt vilja se den typen av slagsmål. Vi vill gärna se konkurrens, men jag tror inte att någon av oss tycker om handgripligheter, så Kurt Hugosson behöver nog inte oroas sig.

Ingrid Hasselström Nyvall återkommer när det gäller handikappfrågorna, eftersom både utskottets ordförande och utskottets vice ordförande har ondgjort sig över reservationen. Jag överlåter alltså på henne att handla dessa frågor.

Herr talman! Monopolets försvarare brukar alltid finna motiv för sitt försvar, och det har också skett här i dag. För vår del hyllar vi absolut fri konkurrens och kommer inte att vika på den punkten.

Anf. 49 VIOLA CLAEISSON (vpk) replik:

Herr talman! Det blev ju en riktigt intressant trafikpolitisk debatt till sist.

Jag tycker det är mycket märkligt att de borgerliga nu gör parlamentarikers inflytande när det gäller en utveckling av 1979 års trafikpolitiska beslut till en stor fråga. Det jag försökt föra fram till debatt här är nämligen just möjligheten till parlamentariskt inflytande på den utveckling som pågått och som på riksnivå och tidigare på lokal och regional nivå har styrts av krafter utanför parlamentet. Jag upprepar att vi i den utvecklingen bl. a. har sett hur expertgrupper – med hänvisning till planerade motorvägssystem som Scan-Link, Öresundsbro-satsningar osv. – suttit och jobbat helt utanför vår kontroll. Jag har också tidigare pläderat för en öppen insyn och ett inflytande från riksdagens sida och försökt pressa regeringsföreträdare och trafikutskottsledamöter för att få veta var de egentligen står i den här frågan, när utvecklingen bara rullar förbi och det snart är "kört" både när det gäller att rädda miljön och när man vill anlägga en mängd andra viktiga aspekter på detta. Då, när vi velat ha en öppenhet som ger möjlighet till insyn och inflytande från riksdagen, har ni inte stått på vår sida.

Men, herr talman, att vi inte fått stöd för detta kan möjligen bero på att det bland de krafter som hittills har styrts har funnits de mäktigaste inom bilindustrin i det här landet. Utvecklingen är precis densamma i de övriga västeuropeiska länderna. Trafikutskottet har varit på resa och kunnat konstatera att man i ett land som Italien, där det finns många spännande ting att studera på trafik- och transportpolitikens område, kan få verkligt klara besked från politiker i ansvarig ställning när det gäller de här frågorna. När

man t. ex. frågar dem om var gränsen går för biltätheten i deras land, exempelvis med utgångspunkt i förhållandena i Palermo på Sicilien, där det råder fullständigt kaos på grund av den utveckling som skett, får man till svar: Men vi har ju Fiat här i landet. Hur skulle vi kunna diskutera en fråga som handlar om att sätta gränser för hur många bilar varje familj får ha?

Så, herr talman, säger ingen i Sverige, men precis samma aspekter ligger bakom resonemangen här.

Anf. 50 ANDRE VICE TALMANNEN:

Jag vill erinra om att repliken gäller Kurt Hugossons anförande.

Anf. 51 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! Jag blev i likhet med både Rolf Clarkson och Olle Grahn förvånad över den mängd frågor Kurt Hugosson tog upp i sitt anförande. Naturligtvis blir det debatt om dessa frågor.

Jag vill fråga Kurt Hugosson vad det är som gör att han inte kan tänka sig en parlamentarisk kommitté. Från centern har vi ställt oss bakom kravet på en sådan. Tyvärr stöder inte vpk det kravet, vilket hade gjort att vi fått majoritet för det här i kammaren. Det går bra att stå här i talarstolen och i vackra ordalag framföra i stort sett samma åsikt som den vi har inom oppositionen, men när det gäller att verkställa det hela, då handlar det om att vi enbart skall vara något slags referensgrupp, vilket ju är något annat.

Vad beträffar vår reservation 4 säger trafikutskottets ordförande att han är välvilligt inställd till vad centern anför när det gäller regionalpolitiken. Han anser att både statsministern och partiet i övrigt har agerat på ett sätt som ungefär står i överensstämmelse med det vi anfört. Jag tycker inte det. När man ute bland folk diskuterar trafikfrågor och bl. a. tar upp det krav på ytterligare satsning på de mindre och medelstora vägarna som vi i centern har drivit, möter man en mängd företrädare för kommuner och landsting som tycker exakt som vi, medan däremot företrädarna för de centrala instanserna på löpande band förklarar att det viktiga är motorvägstrianglarna och de stora vägarna. Intresset för dem finns alltså inte på samma sätt bland folk ute i landet. Socialdemokraterna har här en chans att visa att de vill föra en aktiv regionalpolitik genom att stödja kravet från centern.

Med den korta tid som står mig till buds vill jag när det gäller reservation 5 bara be utskottets ordförande att fråga sina partivänner nere i Göteborg och i Stockholm vad de tycker om möjligheterna att med nuvarande statsbidragsbestämmelser satsa på en miljövänlig trafik. Han kommer att finna att det inte är så lätt att göra det.

Vad gäller reservation 7 försöker trafikutskottets ordförande skrämja oss i centern med att vi har hamnat i dåligt sällskap och framhåller att den skulle få negativa konsekvenser för folket ute i landet. Nej, vi vill att en utredning görs på detta område. Man bör på många punkter kunna ta upp affärsverkens monopolställning till granskning. Tiden medger det inte, men jag skulle kunna redovisa verksamheter inom affärsverken som skulle bli betydligt bättre skötta, om man i stället lade ut dem på privata företag.

Prot. 1986/87:7
15 oktober 1986

Trafikpolitiska frågor
m. m.

Anf. 52 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Först några ord om affärsverken och monopolen, främst riktade till utskottets vice ordförande och till Olle Grahn.

Jag sade att vi har mycket få författningsreglerade monopol i vårt land. Att vi i vissa sammanhang har ett faktiskt monopol, till följd av omfattningen av den verksamhet som affärsverken bedriver, kan dock ingen bestrida. Även i de motioner som ni har väckt sägs emellertid att den verksamhet som där bedrivs är bra. Jag förstår inte varför man angriper televerket och posten därför att de drivs i affärsverksform. Finns det något annat land i världen som har en högre telefontäthet, lägre telefonkostnader och fler dataanknytningar till teledatanätet än vårt land? Finns det vidare något annat land i världen med ett lika effektivt postverk som vårt? Jag tror inte att någon av utskottets värderade ledamöter kan anföra några sådana exempel.

Vi tycker att det är viktigt att slå vakt om denna effektivt fungerande verksamhet. Självfallet delar jag uppfattningen att det inom affärsverken inte skall bedrivs verksamhet på ett icke konkurrensneutralt sätt och även att myndighetsutövning inte skall blandas samman med affärsverksamhet. I den mån så skett är det felaktigt. Vi vet också att myndighetsutövningen kommer att skiljas från övrig verksamhet. Jag tycker att man kan angripa systemet om det ger dåliga resultat och effektiviteten inte är god, men några exempel på detta kan man inte peka på.

Utskottets vice ordförande begärde hjälp i debatten, och det må vara honom tillåtet, men jag vill peka på att det som jag sade i mitt inlägg i princip är detsamma som det som återfinns i majoritetens skrivning. Jag säger nej till en stor parlamentarisk utredning av följande skäl. När man fattade 1963 års trafikpolitiska beslut hade man bedrivit utredningsarbete i tio år. År 1979 fattade vi ett nytt trafikpolitiskt beslut efter utredningsarbete som bedrivits under hela 70-talet. Jag tycker inte att vi har tid att vänta ytterligare åtta till tio år på förändringar i vår trafikpolitik. Det är ytterst angeläget att vi snabbt kan ta ökad hänsyn till miljöaspekterna i trafikpolitiken, och det är viktigt att energiaspekterna får ökad tyngd i denna. Jag skulle kunna peka på flera sådana områden som vi behöver satsa på.

Jag har dock tidigare sagt från denna talarstol, och jag upprepar det nu, att man skall bedriva arbetet i effektiva former och att det icke skall ske i några slutna rum på kommunikationsdepartementet. Jag menar också vad jag säger. Utskottets majoritet skriver att intressenterna skall vara informerade och medverka i arbetet, och jag anser att i detta arbete skall ingå också politiker av andra politiska kulörer än socialdemokrater.

Anf. 53 ROLF CLARKSON (m) replik:

Herr talman! Jag bad mina borgerliga kolleger om hjälp av tidsnödsskäl, inte på grund av argumentnöd.

Utskottets ordförande har nu hållit ett viktigt anförande. Han har sedan upptäckt att han fått det hett om örönen. Jag vet inte om han nu har is i magen eller har fått kalla fötter – eller hurdan hans personliga kondition i övrigt nu är – men han höll ut en hand och sade att man skulle vilja gå oss till mötes och visa god vilja.

I följd satt en socialdemokratisk arbetsgrupp, låt vara med hjälp av duktiga

tjänstemän på departementet, och utformade förslaget till den stora järnvägspolitiska proposition som sedan lades fram. Följden blev ett beslut i kammaren som var en halvmesyr. Risken med halvmesyrer är ju att resultatet blir dåligt. Då kommer man tillbaka och säger: Nej, den väg som vi beträdde kan vi inte fortsätta på. Om vi från den andra sidan hade varit med, hade det kanske blivit ett beslut som varit med avancerat och blivit mer accepterat, och resultatet hade då kunnat bli en framgång. Nu kan vi redan se att förhoppningarna om SJ:s framtid kommer att grusas. Det kommer att bli stora förluster även i framtiden, om inte radikala saker händer.

Ordföranden sade också att vi har monopol som är nyttiga. Rent principiellt sagt är monopol aldrig nyttiga. Vi har världens bästa postverk, sade han vidare. Jag vet inte vilken mätare han har på det området. Vi har t. ex. ingen lördagsutdelning. Ibland betalar man för lördagsutdelning men får den inte. Det finns kritik mot postverket också, ehuru den är marginell. Också jag tycker att postverket är bra skött, men det finns ingen anledning att säga att det är världens bästa postverk.

För att så komma in på teleområdet, herr ordförande, kunde vi för några år sedan från båda håll här i kammaren skryta med vårt förnämliga televerk. I dag får man vara glad om man kommer fram när man slår numret på telefonen. Televerket är alltså på efterkälken i utvecklingen, och Sverige är ett av de sämsta teleländerna i Europa. Här krävs stora tag!

Min vädjan till socialdemokraterna är: Gör de övriga partierna delaktiga i utformningen av de viktiga, långsiktiga trafikpolitiska besluten! Inte några långa utredningar med tjugotalet underavdelningar, utan en liten parlamentarisk församling, som kan koncentrera sitt arbete.

Anf. 54 VIOLA CLAEISSON (vpk) replik:

Herr talman! Det är i själva verket en ideologisk diskussion vi för här. Det är kanske därför som sinnena rinner över och debatten blivit mer långdragen – när den väl kom i gång. Det är nämligen mycket sällsynt att få i gång en debatt med ideologisk infallsvinkel när det gäller trafikpolitiken.

Det jag egentligen ville göra förra gången jag var uppe i talarstolen var att ställa några frågor till Kurt Hugosson.

Om man utgår från att vi när budgetpropositionen presenteras och genom vissa offentliga seminarier och annat får ta del av vad som är på gång i de här frågorna för att så småningom kunna se om löftena när det gäller t. ex. miljöpolitiken kopplad till trafikpolitiken verkligen hålls av regeringen och av de olika grupper som arbetar, måste man ändå innan dess ha vissa saker klara. Det kan t. ex. vara stört omöjligt att få reda på hur det kommer att gå med ScanLink-projektet. Jag skall ställa en rak fråga till Kurt Hugosson.

En person som heter Peter Larsson, vilken som bekant i dag arbetar nära Birgitta Dahl med just miljöpolitiska frågor, sitter i kommunfullmäktige i Alingsås i mitt eget hemlän Älvsborgs län. Han har sagt som svar på en motion som bl. a. vpk hade undertecknat och som var inspirerad av Motlänkens medlemmar: Det är ingen idé att diskutera det här längre, för regeringen har totalt avfört alla planer som har med ScanLink att göra. Han borde ju veta, som arbetar så nära Birgitta Dahl. Med tanke på det arbete som nu är på gång och som skulle ta så många miljöhänsyn skulle jag vilja

veta, Kurt Hugosson: Är det så att alla ScanLink-planer och delar av ScanLink-projektet är avförda från regeringens bord? Var står Kurt Hugosson själv i den frågan?

Anf. 55 OLLE GRAHN (fp) replik:

Herr talman! Kurt Hugosson fortsätter att försvara monopolen och hävdar att vi i Sverige bara har faktiska monopol på grund av olika omständigheter. Det är inte riktigt så, Kurt Hugosson! Det faktum att ett monopolföretag, för att nämna ett exempel, tar mera betalt för ett brev till Australien än man där tar för ett brev som skickas hit tyder på att det finns litet grand av monopolistiska tendenser i de svenska monopolföretagen. Det är beklagligt att Kurt Hugosson inte vill gå oss till mötes i fråga om att låta parlamentariker från alla partier få insyn när det gäller den fortsatta trafikpolitiska utvecklingen i landet. Jag hade hoppats att företrädaren för regeringspartiet – regeringen är trots allt en minoritetsregering, herr Hugosson! – skulle kunna ta hänsyn till att samtliga oppositionspartier kräver att få delta i det arbete som sker på trafikpolitikens område.

Anf. 56 RUNE THORÉN (c) replik:

Herr talman! Jag vill fråga Kurt Hugosson om det är rätt uppfattat av mig att det är av effektivitetsskäl som man tycker att kommunikationsdepartementet borde titta på dessa saker. Den slutsats som i varje fall jag drar av ett sådant uttalande är att det i så fall skulle vara ineffektivt att tillsätta en parlamentarisk kommitté. Det tycker jag låter mycket illa, särskilt som uttalandet kommer från en sådan framstående parlamentariker som Kurt Hugosson. Det är inte så underligt om vi – som det sägs på olika håll – kanske får ett ökat politikerförakt när man kan göra sådana uttalanden.

Anf. 57 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Vice ordföranden i trafikutskottet sade att 1979 års trafikpolitiska beslut var en halvmesyr. Jag håller inte med om det – även om det var en borgerlig regering som lade fram det trafikpolitiska förslaget. Jag vill alltså inte kalla beslutet för en halvmesyr.

Men verkligheten och omvärlden förändras. Inför 1990-talet kan det finnas anledning att vidareutveckla principerna från 1979 års trafikpolitiska beslut. Jag vill minnas att socialdemokrater och moderater hade ett ganska intimt samarbete när 1979 års trafikpolitiska proposition behandlades. Vi fick igenom stora ändringar i det förslag som den dåvarande folkpartiregeringen lade fram. Men att kalla beslutet för en halvmesyr tycker jag, som sagt, är fel.

Jag har inte sagt att det i princip är fel att ha parlamentariska utredningar och att det här skulle vara ett uttryck för politikerförakt. Man kan uppenbarligen hårdra varje uttalande som görs i denna kammare. Vad jag däremot har sagt är att detta arbete bör bedrivas i effektiva former. Ett antal arbetsgrupper kan sätta sig ned och jobba med frågorna ur olika aspekter. När det gäller miljöaspekterna har man redan kommit i gång. Representanter från olika departement är involverade i arbetet. Jag har också sagt, och det vidhåller jag, att det här arbetet inte skall ske i slutna rum. I stället skall man visa öppenhet. Jag tror att man även på kommunikationsdepartementet

lyssnar på det jag säger här i kammaren. Jag tror att man i arbetet kommer att visa nämnda öppenhet även gentemot oppositionen. Vad jag eftersträvar är att vi inom en snar framtid kan åstadkomma viktiga förändringar i vår trafikpolitiska målsättning, och då åsnytt jag i allra högsta grad miljö- och energiaspekterna.

Jag har inte här försvarat monopolen – det finns ytterligt få sådana. Det jag har försvarat är affärsverken inom kommunikationsområdet, vilka jag tycker bedriver en effektiv och bra verksamhet – en verksamhet som är till medborgarnas fromma. I och med att affärsverksprincipen gäller måste man behandla medborgarna lika oavsett var i landet de bor. Jag vill med skärpa framhålla att jag slår vakt om principerna när det gäller affärsverken. Det är också viktigt att vidareutveckla affärsverken i framtiden. Under värriksdagen väntas en proposition baserad på den utredning som affärsverkskommittén nyligen har genomfört.

De direkta frågor som Viola Claesson ställde med anledning av vad någon person har yttrat sig om i Alingsås kommunfullmäktige har jag ingen möjlighet att svara på, därför att jag inte känner till det.

Andre vice talmannen anmälde att Rolf Clarkson, Viola Claesson och Rune Thorén anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

Anf. 58 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp):

Herr talman! 800 000 människor i Sverige kan i dag inte gå i trappor. Om denna uppgift från handikapporganisationerna är riktig, vilket man måste förmoda, betyder det att var tionde svensk inte heller kan åka tåg eller buss där instegen är lika höga eller – som ofta fallet är – ännu högre än trappsteg.

Detta är en del av verkligheten bakom att folkpartiet i partimotion 1985/86:T330 har begärt en översyn av handikappanpassning av kollektivtrafiken och att jag i motion T283 begärt att man skall påskynda en sådan anpassning. Det skulle alltså inte bara beröra de handikappade – även om det är behjärtansvärt nog – utan också vara till mycken hjälp för det stora antal människor, främst äldre, som är alltför rörelsehindrade för att kunna använda vanliga trafikmedel.

Ett av målen i 1979 års trafikpolitiska beslut var att den kollektiva trafiken skulle anpassas till handikappades behov. Arbetet med detta har letts av transportrådet, som under de senaste åren har meddelat föreskrifter för olika slag av färdmedel. Under detta budgetår räknar man med att samtliga färdmedel skall omfattas av föreskrifterna. Omkring 1989 räknar transportrådet med att göra en utvärdering av den gångna tioårsperioden. En sådan utvärdering tar förmodligen också några år.

Allt detta låter bra, och även om vi internationellt sett ligger väl framme går det enligt många handikappades mening alltför långsamt och har gett för litet resultat i praktiken. Ett uttryck för detta är att Handikappförbundets centralkommitté, HCK, i förra veckan beslöt att lämna transportrådets rådgivande delegation och sin plats som adjungerad i transportrådets styrelse, i protest mot rådets sätt att bevaka de handikappades intressen.

Genom de kollektiva trafikmedlens otillgänglighet har kraven på färd-

tjänst ökat. På många håll är man oroad över den snabba ökningen av kostnaderna för denna. I den översyn som folkpartiet kräver vore det väsentligt att man försökte finna mer kombinationer av handikappanpassning av kollektiva trafikmedel och möjligheter till färdtjänst. Detta skulle ge den rörelsehindrade eller handikappade god service och samtidigt skapa ett samhällsekonomiskt större utrymme för att fler skall få möjlighet till transporter.

Det är bra att SJ bl. a. i sin intercity-trafik har satt in vagnar som passar rullstolsburna. Men hur är det med sidobanorna? Och hur är det med de bussar som i dag trafikrar de linjer där järnvägen lagts ned eller aldrig funnits?

Herr talman! Jag vill sluta med att upprepa vad jag tidigare sagt i denna fråga: Praktiskt taget allt vi gör för rörelsehindrade i trafiken är också till nytta för barnfamiljerna. Ramper, direktinsteg och större utrymmen underlättar lika mycket för en barnvagn som för en rullstol. Det är alltså för ytterligare några hundratusentals människor som transporterna kan underlättas för om vi skyndar på med handikappanpassningen. På så vis kan kollektivtrafiken göras mer attraktiv för flera grupper. Vi vill göra den attraktiv med verkliga åtgärder, inte med kosmetika. "En trafik för alla" bör vara något som både socialdemokraterna och moderaterna skulle kunna stödja.

Med detta yrkar jag bifall till reservation 6 och till reservationerna 1, 3, 7, 8 och 9 i trafikutskottets betänkande 2.

Anf. 59 KURT HUGOSSON (s) replik:

Herr talman! Jag vill på utskottsmajoritetens vägnar understryka att det är ytterst angeläget att handikappanpassningen av våra transportmedel sker i den takt som är möjlig. Låt mig bara erinra om vad som står i utskottets betänkande, att vi nu har fått föreskrifter om hur handikappanpassningen skall ske för samtliga färdmedel som finns. Dessa föreskrifter är nu sammanförda i ett dokument som Transportrådet har utgivit. Föreskrifterna skall gälla med omedelbar verkan för nya fordon som levereras, och i den takt som vi har ekonomiska möjligheter att hålla skall de tillämpas för de färdmedel av olika slag som redan finns. Transportrådet har till uppgift att se till att föreskrifterna följs.

Jag tycker att det är beklagligt ifall HCK, som nyss sades, har lämnat Transportrådets rådgivande kommitté. Det brukar ju faktiskt vara mycket bättre att sitta kvar i ett organ och försöka påverka utvecklingen än att i protest lämna verksamheten. Men jag känner inte närmare till bakgrunden härvidlag.

Jag vill emellertid understryka att vi i trafikutskottet har den bestämda uppfattningen att detta med handikappanpassningen är något ytterst angeläget. Självfallet är det dock också en kostnadsfråga. Vi kan fatta ett beslut om att alla bussar, alla spårvagnar, alla tunnelbanetåg och vad det nu är i morgondag skall vara handikappanpassade. Men i praktiken kan beslutet inte genomföras därför att huvudmännen inte har de ekonomiska resurserna. När vi säger att det är ytterst angeläget att man arbetar i enlighet med de nya intentionerna utövar emellertid detta ett tryck på dem som har ansvaret för

saken, och det är min förhoppning att de handikappades situation inom kommunikationsområdet och när det gäller de olika färdmedlen successivt skall förbättras.

Prot. 1986/87:7
15 oktober 1986

Trafikpolitiska frågor
m. m.

Anf. 60 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp) replik:

Herr talman! Vi är inom folkpartiet helt medvetna om att, som Kurt Hugosson säger, allt inte kan komma på en gång. Det har vi inte heller begärt, men vi anser att man skulle kunna sätta upp delmål.

Jag tror att man hela tiden har velat ta för stora grepp. Lika väl som man i ett tåg har en vagn som t. ex. är anpassad för småbarn, så att där finns skötbord, skulle man väl kunna ha *en* vagn som är anpassad så att en rullstolsburen person kan benytta sig av den. Och kunde man inte i länstrafikens bussar på långlinjerna åtminstone ha någon förbindelse om dagen för vilken man annonserar att det är möjligt för handikappade att åka med den?

Vidare anser jag att SJ närmare skulle kunna se över hur man har det med perronger för tågen, inbeges osv., så att människor känner sig säkra om att kunna komma av och på tågen. Det gör folk inte i dag – många äldre säger detta.

Anf. 61 MARGARETA PERSSON (s):

Herr talman! Det står många bra ord i betänkandet om att det är viktigt att handikappanpassningen av kollektivtrafiken följs upp med kraft. Jag tror också att det är som Kurt Hugosson sade, nämligen att detta är samtliga partiers uppfattning. Man hänvisar i betänkandet till att det är transportrådets uppgift att vara den myndighet som skall initiera, planera och följa upp anpassningen. Om nu verkligheten såg ut som det skrivs i betänkandet skulle det vara ganska bra. Det är bara det att den myndighet som skall sköta ärendet, transportrådet, tycks ha svårt att klara sin uppgift i enlighet med riksdagens önskemål. Det står uttryckligen att transportrådet skall initiera, planera och följa upp. Hur det är med initiativkraften kan nog diskuteras.

På transportrådets initiativ har nu Gotlandsbolaget börjat köra lastbåtar vissa dagar i stället för båtar för persontrafik. För den som är vig och kan klättra är det kanske uthärdligt att åka lastbåt, men för den som har det minsta problem med rörelseförmågan är det totalt omöjligt. Det betyder att många inte kan åka till och från Gotland på samma villkor som tidigare. Här har alltså en försämring skett och detta genom den myndighet som skall ligga på och pressa fram att andra myndigheter skall skärpa sin handikappanpassning. Det är sådant som kan kallas för dubbla budskap. Det vet väl alla som har barn att om barnet skall kunna lita på vad man säger måste man uppträda trovärdigt. Man kan inte säga: "Det är farligt att äta godis, sluta med det", och samtidigt ha munnen full med karameller. Men ungefär så uppträder transportrådet i det här sammanhanget.

I går fick jag se det brev daterat den 10 oktober och undertecknat av HCK och DHR, som Ingrid Hasselström Nyvall nyss talade om. I brevet begär HCK och DHR att med omedelbar verkan få lämna sina platser i transportrådets rådgivande delegation för handikappfrågor jämte sin plats som adjungerad i transportrådets styrelse. Och varför? Jo, man motiverar

det med att transportrådet har en så ringa insikt och förståelse för handikappfrågor och inte svarat mot det av riksdagen antagna handikappolitiska programmet att det känns omöjligt för handikapprörelsen att stanna kvar. Handikapprörelsen upplever sig "som en gisslan i ett samhällsorgan som saknar vilja att agera utifrån våra behov", skriver man. Som exempel nämns svårigheterna med riksfärdtjänsten och de senaste händelserna kring Gotlandsbolaget. Det kan nog tolkas som droppen som kom bägaren att rinna över så att man inte längre kan delta i arbetet.

Naturligtvis kan man invända, vilket Kurt Hugosson också gjorde, och säga att det väl är bättre att stanna och försöka påverka, och så brukar handikapprörelsen agera. Denna åtgärd är såvitt jag vet tämligen unik. Handikapprörelsen är oerhört mån om att få föra fram sina åsikter och försöker att i alla sammanhang vara samarbetsvillig. Den kan knappast beskyllas för att vara en rörelse som inte accepterar de demokratiska spelreglerna. När man därför från HCK och DIIR säger att man inte längre kan vara en gisslan är det ett uttryck för och en mycket stark markering av att man uppfattar att en myndighet inte klarar sina uppgifter. Jag tror därför att utskottet framöver måste tränga något djupare in i vad transportrådet i praktiken sysslar med på handikappområdet.

Jag har med tillfredsställelse noterat att Kurt Hugosson mycket hårt markerat vikten av handikappanpassning. Men det känns ändå otillfredsställande om vi här i stor enighet beslutar om bra saker och den verkställande myndigheten inte förmår leva upp till våra beslut. Då fungerar det i alla fall inte i praktiken.

Anf. 62 ROLF CLARKSON (m):

Herr talman! Jag känner mig som ledamot av transportrådets styrelse manad att gå i svaromål när Margareta Persson här i kammaren lämnar upplysning om att DHR lämnar den rådgivande delegationen i transportrådet och den adjungerade plats i dess styrelse som organisationen har. Det är i så fall mycket beklagligt. Jag kan, säkerligen med instämmande av andra styrelseledamöter i transportrådet, intyga att vi i transportrådets styrelse har tagit synnerligen allvarligt på handikappanpassningen av kollektivtrafiken. Det kan inte begäras av transportrådet att det skall driva handikappanpassningen i en takt som går utöver de ekonomiska och tekniska ramar som finns och som vi är ställda inför. Jag kan bara än en gång försäkra – jag har gjort det tidigare i dag – att vi är helt och hållet positivt inställda till all möjlig anpassning av kollektivtrafiken till de handikappades krav och behov.

Vad som har skett när det gäller färjan Gute mellan Gotland och fastlandet är beklagligt. Här har ett kollektivtrafikmedel råkat i kollision med de ekonomiska villkor som riksdagen i dess helhet har bestämt, Margareta Persson. Jag kan bara beklaga att det är så och peka på att det trots allt finns högmoderna färjor som går mellan Gotland och fastlandet och som de handikappade kan använda sig av.

Herr talman! Låt mig till sist säga att de handikappade utgör ca 500 000 av den svenska befolkningen. Det är självfallet en så stor andel av landets befolkning att den kan lägga stor tyngd bakom alla sina krav och att vi alla är

lyhörda för att människor som har drabbats av handikapp i görligaste mån och i så snabb takt som möjligt skall få sina intressen tillgodosedda.

Prot. 1986/87:7
15 oktober 1986

Överläggningen var härmed avslutad.

Trafikpolitiska frågor
m. m.

Konstitutionsutskottets betänkande 1

Först biträdades reservation 1 av Anders Björck m. fl. – som ställdes mot reservation 2 av Nils Berndtson – med acklamation.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 198 röster mot 110 för reservation 1 av Anders Björck m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Trafikutskottets betänkande 1

Mom. 2 (100 km/tim som högsta tillåtna hastighet)

Utskottets hemställan bifölls med 289 röster mot 17 för reservation 1 av Viola Claesson. 3 ledamöter avstod från att rösta.

Mom. 5 (åtgärder mot hastighetsöverträdelser)

Utskottets hemställan bifölls med 234 röster mot 72 för reservation 3 av Rolf Clarkson m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 7 (bilbältesplikt för barn, m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 261 röster mot 44 för reservation 4 av Olle Grahn och Hugo Bergdahl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 8 (förslag om en "ungdomsbil")

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 18 (traktorkort för 15-åringar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Trafikutskottets betänkande 2

Mom. 1 (utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut)

Utskottets hemställan bifölls med 158 röster mot 149 för reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl.

Mom. 2 (viss styrning av utvecklingen)

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering bifölls med 237 röster mot 71 för utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 2 av Rolf Clarkson m. fl. anförda motiveringen.

Mom. 3 (avreglering och liberalisering på trafikområdet)

Utskottets hemställan bifölls med 198 röster mot 111 för reservation 3 av Rolf Clarkson m. fl.

Mom. 4 (regionalpolitiska hänsyn vid investeringar inom kommunikationsområdet)

Utskottets hemställan bifölls med 268 röster mot 39 för reservation 4 av Gösta Andersson och Rune Thorén.

Mom. 7 (visst stöd till utveckling av miljövänlig trafik)

Utskottets hemställan bifölls med 269 röster mot 39 för reservation 5 av Gösta Andersson och Rune Thorén.

Mom. 8 (fullföljande av handikappanpassningen av kollektivtrafiken)

Utskottets hemställan bifölls med 210 röster mot 97 för reservation 6 av Olle Grahn m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

Mom. 11 (minskning av affärsverkens monopol)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 12 (förändring av affärsverken till aktiebolag)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 8 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 14 (försäljning av affärsverkens dotterföretag)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

5 § Föredrogs

jordbruksutskottets betänkanden
1986/87:1 om trädgårdsnäringen,
1986/87:2 om avfallshantering och
1986/87:3 om naturvård.

Anf. 63 ANDRE VICE TALMANNEN:

Jordbruksutskottets betänkanden 1, 2 och 3 kommer att debatteras i tur och ordning. Voteringarna äger rum i ett sammanhang efter avslutad debatt.

Först upptas alltså jordbruksutskottets betänkande 1 om trädgårdsnäringen.

Trädgårdsnäringen

Anf. 64 INGVAR ERIKSSON (m):

Herr talman! I jordbruksutskottets betänkande 1986/87:1 om trädgårdsnäringen behandlas ett antal motioner väckta under allmänna motionstiden. Bl. a. behandlas motion nr 260 som Bertil Danielsson och jag väckt angående

skördeskadeskydd inom trädgårdsnäringen. Det är inte första gången denna fråga tas upp. Även denna gång är utskottet avvaktande, och man avstyrker motionen. Majoriteten i utskottet anser att riksdagen för närvarande inte skall vidta någon åtgärd. Man hänvisar till att vissa överläggningar pågår mellan regeringen och jordbruksnäringens företrädare om ett nytt skördeskadeskydd för jordbruksgrödorna. Därför vill man avbida resultatet av dessa överläggningar innan vidare åtgärder på trädgårdsnäringsidan vidtas.

Hänvisning ges också till proposition 1983/84:6 angående skador till följd av naturolyckor. Det speciella bidraget härför upphörde i och med utgången av 1983. Enligt samma proposition bibehålls ändå tills vidare möjligheten att erhålla ersättning av statsmedel vid skada på trädgårdsgrödor.

Mot bakgrund av att utskottet anser sig böra avvakta vad som sker på jordbruksområdet med skördeskadeskyddet finns det anledning att påpeka vad som hittills hänt i det avseendet. Det är faktiskt inte mycket.

Herr talman! Jag tog till orda i denna fråga redan 1979 med dåvarande jordbruksministern. Jag har senare vid flera tillfällen tagit upp frågan om nytt skördeskadeskydd inom jordbruksnäringen. Vi har dessutom en moderat kommittémotion i ärendet under innevarande år.

För närvarande håller skördeskadefonden på att urholkas, och oron över vad som skall ske på området ökar. Ett ställningstagande hastar, och jag vill därför till regeringssidan ställa frågan: När kan riksdagen förväntas få möjlighet att ta ställning till förslag om enlösning på dessa frågor?

Orsaken till att vi envisas med att ta upp frågan om skördeskadeskydd inom trädgårdsnäringen är att ett enda års misslyckad skörd slår kolossalt hårt och kan äventyra ett företags ekonomi helt och hållet. Inträffar en stor skördeskada och inget skydd finns, får det till följd att behovet av stöd från staten i enlighet med vad som tidigare framhållits om denna möjlighet kan bli stort.

Näringen har ojämna resultat och skulle, om man t. ex. införde något slag av trädgårdskonto, kunna jämna ut goda och dåliga år och därigenom bli mindre sårbar. Då skulle anspråken på statlig hjälp kunna minimeras.

Herr talman! Det finns starka skäl till att påskynda ärendet och därigenom göra det möjligt att uppnå större trygghet ute bland odlarna. När jordbruksutskottet i går var på besök hos statens jordbruksnämnd i Jönköping, underströk man också där vikten av att något snart händer på detta område. I reservation 2 till betänkandet, som tillkommit i anledning av vår motion, framhålls vikten av att det snarast kommer förslag. Vår reservation stöds även av centerledamöterna. Vi hade hoppats på ett ännu bredare stöd.

Jag yrkar bifall till reservation 2 i betänkandet.

Anf. 65 LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! I detta betänkande om trädgårdsnäringen, som är jordbruksutskottets första betänkande för detta riksdagsår, behandlar vi ett antal motioner som tar upp trädgårdsnäringens bekymmer och problem. Detta är inte något nytt ärende utan en fråga som behandlats vid flera tillfällen. Från centerpartiets sida har vi under flera år försökt få regeringen att komma med förslag, dock utan något större resultat.

Utskottet skriver i sitt betänkande:

”Utskottet har vid flera tillfällen under de senaste åren understrukit vikten av att åtgärder vidtas som vidmakthåller den svenska trädgårdsnäringen och stärker dess internationella konkurrenskraft.” Det här lever inte trädgårdsnäringen särskilt länge på. Ord är naturligtvis bra, men det måste komma något annat än ord också för att det skall ge något resultat. Den svenska trädgårdsnäringen lever under mycket stark konkurrens från utlandet och har ganska olikartade villkor i förhållande till trädgårdsnäringen i andra länder. 1974 års trädgårdsnäringens utredning, som 1982 avgav ett betänkande, hade en rad tankar och idéer om hur problemen skulle kunna lösas på ett vettigt sätt. Vad som då framhölls har därefter inte gett mycket resultat.

Jag sade att den svenska trädgårdsnäringen lever under litet hårdare förhållanden än trädgårdsnäringen i andra länder. Vi har betydligt lägre tullar än inom EG. Dessutom subventioneras inom EG export av trädgårdsprodukter till Sverige, något som också är till nackdel för den svenska trädgårdsnäringen. Man tillåter användning av en rad preparat som inte tillåts i Sverige, vilket också försvårar den svenska trädgårdsnäringens konkurrensförhållanden. Jag menar inte att vi skall tillåta dessa preparat, men vi måste ställa samma krav på alla livsmedel, även dem som importeras.

Om det här kommer Ingbritt Irhammar att tala litet senare. Utskottet framhåller att det har gjorts ändringar i tulltaxorna, senast i våras, men enligt centerpartiets uppfattning är detta för blygsamt. Det innebär inte den likabehandling av svensk trädgårdsnäring som man skulle önska. Vi behöver en sammanhållen trädgårdsnäringenspolitik, som skapar bättre förutsättningar på olika områden. Den ekonomiska situationen för de svenska trädgårdsföretagen är ganska pressad. Framför allt gäller detta de nystartade företagen, som har stora lån. Skall det vara möjligt att driva en verksamhet, det må gälla trädgårdsnäringen eller vad som helst, måste det till en ständig förnyelse. Ekonomin måste skapa förutsättningar för förbättring av vad man har och för uppförande av nya anläggningar, osv. Vi har ju hoppats på – och vi har också fått löften av den förre jordbruksministern – att det skulle komma ett förslag med anledning av den utredning som jag talat om. Men det har stannat vid löften. Vi får hoppas att den nye jordbruksministern kommer att göra någonting. I det avseendet ställer vi vissa förhoppningar på honom.

Den svenska trädgårdsnäringen ligger ju både produktionstekniskt och kunskapsmässigt mycket väl framme. Härvidlag är den fullt konkurrenskraftig. Därför är det synd om den skulle slås ut på grund av utländsk konkurrens. Vi säger ju ofta att vi vill ha mer trädgårdsprodukter i Sverige, både av näringsfysiologiska och av regionalpolitiska skäl. Utredningen pekar på att det kunde bli sysselsättningstillfällen genom bl. a. bärodling i norra Sverige. Men då måste det skapas förutsättningar för detta. Vi talar mycket ofta om att för produktion av trädgårdsprodukter använda en del av den åkermark som vi inte behöver för jordbruksändamål. Även här blir det ju bara ord utan värde, om vi inte skapar förutsättningar för odling av produkterna.

Det krävs alltså en ny politik. Vidare krävs det forskning och utveckling för att man skall kunna tillvarata de möjligheter som faktiskt finns. Vi kan förbättra de sorter som vi har – genom resistensförädling och annat – och genom att forska fram alternativ till sådant som vi i dag importerar, därför att vi i dag inte kan odla det här i landet. På detta område finns mycket att göra.

Om det skall kunna bli ett genomslag måste vi ha en rådgivning för trädgårdsnäringen, så att de som arbetar med den här produktionen kan få hjälp, impulser och stöd. De besparingsåtgärder som regeringen har vidtagit när det gäller statlig verksamhet – som ibland i och för sig kan vara motiverade – har ju lett till att rådgivningsverksamheten även på detta område minskat i omfattning. Dessutom avgiftsbelägger man rådgivningsverksamheten, vilket motverkar vad man säger sig vilja gagna. Inom trädgårdsnäringen finns det ett stort behov av rådgivning, och jag tror att det är viktigt att vi på alla sätt försöker att tillgodose detta.

Ingvar Eriksson talade om skördeskadeskydd. Jag skall inte närmare gå in på detta, men mycket talar för att vi behöver ett skördeskadeskydd och det mycket snart. Väntan har blivit lång även när det gäller den här saken. Det är uppenbart att regeringen inte alltför mycket tänker på att hjälpa den svenska trädgårdsnäringen. Egentligen finns det utomordentliga möjligheter att öka produktionen av trädgårdsprodukter, eftersom vi importerar oerhört mycket varor av det här slaget, varor som skulle kunna ersättas med svenskproducerade produkter.

Jag yrkar bifall till våra reservationer i detta betänkande.

Herr talman! Innan jag slutar skulle jag också vilja säga någonting om de särskilda yttranden som är fogade till betänkandet.

Vpk talar i sitt yttrande i princip om samma sak som den vi från centerpartiet har tagit upp i vår reservation, men man vill inte gå så långt som till att ge trädgårdsnäringen det ökade stöd vi förespråkar. Vpk nöjer sig med ett resonemang om att åtgärder inom tullväsendets område borde ha föreslagits.

Folkpartiet går rakt motsatt väg och säger att tullar på trädgårdsnäringens produkter egentligen är ett elände och något som borde tas bort. Det resonemanget begriper jag inte. Att ta bort tullarna innebär att vi förstör våra möjligheter att ha en trädgårdsnäring. Folkpartiet talar om att konsumenternas önskemål om färska trädgårdsprodukter motiverar att tullarna tas bort. Jag tror snarare att det skulle bli tvärtom. Utan ett tullskydd slås ju den svenska trädgårdsnäringen ut, och då får vi ett ännu mindre mått av färska trädgårdsprodukter.

Herr talman! Jag yrkar än en gång bifall till våra reservationer.

Anf. 66 HÅKAN STRÖMBERG (s):

Herr talman! Med anledning av vad som här har framförts och yrkandena om bifall till reservationerna i jordbruksutskottets betänkande finns det kanske skäl att påpeka att svensk trädgårdsnäring internationellt sett har en mycket framstående position. Med den svenske odlarens yrkesskicklighet men även med odlingstekniken intar vi förmodligen tätpositionen bland världens trädgårdsodlare. När man så sent som på 1960-talet diskuterade tomatodlingar var målsättningen att man skulle uppnå en produktion av 20 kilo per kvadratmeter. I dag finns det odlingar som ger över 40 kilo, med samma odlare och samma växthus. Så har tekniken gått framåt. Det stöd i olika former som samhället bistått trädgårdsnäringen med har inte varit oväsentligt när det gäller dess möjligheter att inta denna tätposition.

När det sedan gäller reservation nr 1 vill jag påstå att man där slår in öppna

dörrar. Jag kan, herr talman, i detta fall fatta mig mycket kort – och det är inte något som jordbruksutskottets ledamöter brukar vara kända för i denna kammare – ty de insatser som man pekar på i reservationen har redan aktualiserats. Så sent som den 11 mars i år yttrade sig jordbruksutskottet till skatteutskottet över ett förslag om förstärkt tullskydd just för att stärka den svenska trädgårdsnäringen. Att vi sedan inte tillhör de länder som har det starkaste tullskyddet för konkurrerande import tror jag att vi skall se enbart positivt på. Egentligen borde tullar i högre grad avskaffas, för det skulle innebära att konsumenterna får billigare livsmedel och likaså att man får en internationell konkurrens, vilket ju stimulerar också de svenska odlarna. Tyvärr kan vi inte ensamma avskaffa ett tullskydd, utan det måste vi göra i samverkan med andra länder, men jag hävdar bestämt att vi inte behöver ligga i topp på tullskyddstabellen. Det har ju visat sig att den svenska trädgårdsnäringen fått en betydligt starkare position.

Samhället ställer också upp i fråga om de finansiella förutsättningarna för bedrivande av trädgårdsodlingar. Det finns i dag en optimism och en framtidstro inom trädgårdsnäringen på grund av att de svenska trädgårdsodlarna ökat sin hemmamarknad, i första hand på bekostnad av importen men också genom ökad konsumtion. Därför har också intresset för nyinvesteringar ökat. När det gäller det statliga stödet och kreditgarantierna till näringen är trenden att den andel som går till investeringar har ökat, medan andelen till driftslån har minskat. Detta kan vara ett tecken på att verksamheten så att säga går runt, utan att man behöver uppta driftslån. Genom gödselmedelsavgiften fick även trädgårdsodlingen nya pengar till ökade forskningsinsatser. Också detta krav i reservationen är alltså tillgodosett.

Trädgårdsnäringen lever under mycket svåra förhållanden, säger Lennart Brunander. Ja, det har den gjort. I 1982 års trädgårdsnäringens utredning pekade vi på insatser som måste till för skyddande av den svenska trädgårdsnäringens framtid, men dessa håller nu på att genomföras. Det var de sex olyckliga åren som var bekymmersamma för trädgårdsnäringen, Brunander. Ju längre vi kommer bort från dessa år, desto mer stärks trädgårdsnäringens positioner, också genom de övriga insatser som görs från samhällets sida i form av räntesänkningar, tack vare en stabilare prisutveckling och även genom att konsumenterna har fått en viss reallönförbättring. Dessutom har tillkommit inte obetydliga oljeprissänkningar, som varit till gagn för trädgårdsnäringen.

Reservanterna återkommer vidare till frågan om införande av ett skördeskadeskydd för trädgårdsnäringen. Vi har inget emot att man skapar ett effektivt, administrativt enkelt och billigt skördeskadeskydd. Till Ingvar Eriksson, som efterlyste ett förslag från regeringens sida, vill jag dock säga att det är två parter som förhandlar. Bör egentligen inte sådana här förslag komma fram på initiativ från näringen själv?

Såvitt jag förstår är detta dock icke någon högt prioriterad fråga inom trädgårdsnäringen. Självfallet tycker många odlare att det skulle vara bra att ha ett skydd mot skördeskador inom näringen, men det finns trots allt ett katastrofskydd, som samhället också har ställt sig bakom. Jag ifrågasätter starkt om detta i första hand är en fråga för riksdagen. Näringen bör åtminstone lägga fram ett förslag till hur ett sådant här skydd skall utformas.

Därefter kan vi studera detta och undersöka vilka insatser som kanske måste till från samhällets sida.

Mot denna bakgrund finner jag inte att det finns någon anledning att tillstyrka reservation 2. Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Anf. 67 LENNART BRUNANDER (c) replik:

Herr talman! Håkan Strömberg säger att vi har en trädgårdsnäring som är internationellt framstående och att dess utövare är yrkesskickliga och kunniga. Också jag framhöll i mitt inledningsanförande att så är fallet. Därför är vi också angelägna om att slå vakt om vår trädgårdsnäring.

Håkan Strömberg sade också att krav på förbättringar av tullskyddet eller på förbättringar över huvud taget är detsamma som att slå in öppna dörrar. I nästa andetag säger Håkan Strömberg dock att den utredning som gjorts lade fram förslag till förbättringar, och det är dessa, Håkan Strömberg, som vi väntar på. Regeringen har varit mycket sparsam med sådana förbättringar och har inte lagt fram något heltäckande förslag med utgångspunkt i utredningens resultat. Kan vi få ett besked från Håkan Strömberg om när något sådant förslag kommer, skulle vi vara mycket tacksamma.

Vad gäller det tullskydd som Håkan Strömberg nämnde och som jordbruksutskottet yttrade sig över den 11 mars i år sade jag tidigare att det inte var särskilt mycket och inte var särskilt effektivt. På den punkten är vi alltså inte nöjda.

Håkan Strömberg förde vidare resonemanget att om vi tog bort tullarna skulle konsumenterna få billigare livsmedel. Det är en fundering som man kan föra fram, och inledningsvis blir effekten kanske också denna, men på litet sikt blir det inte så. Produktionskostnaderna måste ju under alla omständigheter täckas, även hos odlare i andra länder. När de väl har konkurrerat ut de svenska odlarna behöver de inte sälja vare sig livsmedel eller trädgårdsprodukter billigt till oss.

Vi har alltså all anledning att slå vakt om den trädgårdsnäring som vi har, utveckla den och skapa bättre förutsättningar för den.

Anf. 68 INGVAR ERIKSSON (m) replik:

Herr talman! Håkan Strömberg säger att svensk trädgårdsnäring är framstående, och förvisso är den det, men man kan ändå hävda att den lever ganska farligt. Det gäller inte minst de odlare som bedriver fältmässig odling, och det är dem som jag talar om när det gäller behovet av ett skördeskadeskydd för grönsaksodlarna. Utan tvivel slår en misslyckad skörd där oerhört hårt och gör ofta att man inte kan komma igen. För att klara detta problem krävs ett kraftigt statligt stöd.

Vi menar att om man hade valt vår linje och kunnat tänka sig t. ex. ett skydd i form av ett konto där man kunde jämma ut mellan goda och dåliga år, skulle odlarna bli mindre beroende av staten om olyckan är framme. Vi tycker att detta är ett sunt tänkande, och det borde även Håkan Strömberg och hans partikamrater kunna ställa upp på.

Håkan Strömberg påpekar att det är två parter som förhandlar om detta skydd, och det är ju riktigt. Han säger vidare att detta inte är någon högprioriterad fråga inom trädgårdsnäringen. Men då vill jag fråga: Tycker

Håkan Strömberg att det är rimligt att man gör ett eventuellt skördeskadeskydd inom trädgårdsnäringen helt beroende av vad som sker inom jordbruket?

Anf. 69 HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Herr talman! Ja, visst skall vi slå vakt om den svenska trädgårdsnäringen – det tror jag alla är överens om som har sysslat något med den frågan och sett hur värdefullt det är att kunna ge de svenska konsumenterna trädgårdsprodukter som uppfyller högt ställda krav. Sverige skulle vara fattigt om vi inte hade egna trädgårdsprodukter.

Men, Lennart Brunander, jag satt med i trädgårdsnäringens utredningen under de sex besvärliga åren, då många förespråkare sade: Svensk trädgårdsnäring har ingen framtid. Så dåligt var det då, Lennart Brunander!

Ingvar Eriksson säger att svensk trädgårdsnäring lever farligt. Herr talman! Jag vet att Lennart Brunander aldrig lyssnar och aldrig går att övertyga, men jag hoppas att Ingvar Eriksson lyssnar nu. Jag sade nämligen att de driftslån som man har haft tillgång till inom trädgårdsnäringen har minskat under senare år, och i stället har andelen investeringslån ökat. Detta kan tyda på att man får det att gå runt under säsongen utan att behöva lyfta av driftslån. Det kan vara ett tecken på att näringen håller på att stabiliseras. Det finns även andra sådana tecken. Man har tagit marknadsandelar på grund av den minskande importen och på grund av förbättrad kvalitet. Det finns i dag en investeringsberedskap i trädgårdsnäringen, men självfallet tar det några år innan dessa investeringar ger produktion.

Sedan till det här med tullar. Vi är helt medvetna om att den svenska trädgårdsnäringen måste ha ett tullskydd, men vi är också medvetna om att höga tullar inte gynnar konsumenterna. Man kan diskutera på vilken nivå tullarna skall ligga för att konsumenterna skall få låga priser, men jag hävdar bestämt att vi inte skall verka för att ligga på den högsta tabellen i fråga om tullskydd. Det är andra åtgärder som skall till.

1982 års trädgårdsnäringens utredning pekade på vissa händelser som hade inträffat under den tid som gått, de svårigheter man hade och de investeringar som måste till på grund av oljeprishöjningen – som jag för övrigt inte ger någon skulden för utan som vi helt enkelt drabbades av. Men nu här det här stabiliserats. Räntorna har kunnat sänkas vid ett flertal tillfällen, och prisutvecklingen har blivit gynnsammare. Och det var ju detta som låg bakom de åtgärder vi föreslog i 1982 års trädgårdsnäringens utredning. Detta håller på att införas utan att man skriver fast det på varje punkt.

Anf. 70 LENNART BRUNANDER (c) replik:

Herr talman! Det är bra att Håkan Strömberg slår fast att vi skall slå vakt om den svenska trädgårdsnäringen, men det gör man ju inte bara med ord utan det måste också finnas ett innehåll bakom orden.

Håkan Strömberg säger vidare: Visst skall vi ha tullarna, men vi behöver inte ha de högsta tullarna i världen. Det kan jag ställa upp på, men vi skall ha sådana tullar att de skyddar den verksamhet som vi vill behålla. I annat fall kan vi snart mista den.

Håkan Strömberg återkommer till ett par saker som han gärna tar till när

argumenten tryter. En sak som han återkommer till är de sex åren då vi hade borgerlig regering och då allt ont skulle ha inträffat. Den diskussionen skulle vi i och för sig kunna ta upp nu, eller någon annan gång. Vi skulle kunna diskutera vad det var som inverkade. Vad som inträffade var den stora prisstegringen i mitten av 1970-talet. Men det var ju den regering vi hade före de sex borgerliga åren som bar skulden därtill, och det var grundorsaken till de problem som vi upplevde under de aktuella åren.

Sedan säger Håkan Strömberg att jag inte lyssnar, men visst gör jag det. Jag lyssnar till och värderar de argument som framförs. Är argumenten av den arten att jag anser att jag behöver ändra åsikt, så gör jag det – i annat fall gör jag inte det.

Anf. 71 INGVAR ERIKSSON (m) replik:

Herr talman! Håkan Strömberg svarade egentligen inte på den fråga jag ställt. I stället gick han in på andra frågor som gällde trädgårdsnäringens position. Jag håller med om att denna har förbättrats. Vi har ju i dag bättre förutsättningar – inte minst beroende på den ekonomiska situationen utanför vårt lands gränser. Vi skall vara tacksamma för att läget är något gynnsammare i dag. Men det gäller att slå vakt om nämnda position.

Vad jag menade med mitt uttalande om att vi lever farligt är främst att de som odlar fältmässigt kan drabbas i och med att de är så beroende av vädrets makter. De kan t. ex. drabbas av stora skördebeskador och ojämn inkomst. Det var vad jag syftade på, och det var därför som jag frågade om Håkan Strömberg ansåg det vara rimligt att frågan om ett eventuellt trädgårdsnäringsskydd behandlades först sedan man klarat av frågan om jordbrukskyddet. Men att tala om det sambandet är väl ganska onödigt. Det vore väl bättre att gå rakt på sak och klara den här biten.

Anf. 72 HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Herr talman! Jag talade inte om borgerliga regeringar. Jag talade om sex fasansfulla år. Lennart Brunander säger att vi då hade borgerlig regering. Såvitt jag förstår är det riktigt.

Sedan säger Lennart Brunander en gång till: Det räcker inte med ord. Men vi ser ju att svensk trädgårdsnäring har tagit marknadsandelar i fråga om produktionen och att det har varit en tillgång för bl. a. de svenska konsumenterna. Det är dock inte orden utan det är det praktiska utvecklingsarbetet och ambitionerna – även från samhällets sida har man gått in med rådgivning, kanske framför allt energirådgivning men också rådgivning när det gäller den tekniska utvecklingen – som har bidragit till utvecklingen.

Jag har åkt omkring i landet i sommar och har då sett en del tomatodlingar som sträckt sig över 6 000 kvadratmeter och som man har planer på att utöka till 20 000 kvadratmeter. Det är en tredubbling. Lennart Brunander! Sådant gör man inte bara därför att man har hört några vackra ord utan det gör man därför att man ser möjligheter till en utveckling på området och därför att man har en framtidstro – man kan sälja svenska produkter. Samma svar kan jag ge till Ingvar Eriksson.

Samhällets insatser har varit värdefulla. Jag har här en rapport där det talas om just rådgivning och om hur olika instanser har gått in och hjälpt till. Man

kan visa på mycket bra resultat. Men all rådgivning och service är inte kostnadsfri. Det åberopades här vad vi hade för oss i går. Då kom det fram att av de 80 miljoner som avsätts för rådgivningsinsatser får man in 33 miljoner via avgifter. Ännu är alltså en betydande del av rådgivningen från samhällets sida kostnadsfri. Det gäller icke minst trädgårdsnäringen.

Anf. 73 PAUL LESTANDER (vpk):

Herr talman! Utskottet har skrivit positivt om min motion om ökade insatser för Tornedalens trädgårdsnäring. Tyvärr tar utskottet inte upp frågan i hela dess vidd. Kopplingen mellan ökad odling och förädlingsindustri berörs inte alls i betänkandet. Några idéer om minskad sårbarhet eller försök till att minska de monopolistiska tendenser som finns inom livsmedelsindustrin berörs inte i utskottsbetänkandet. Jag inser att det är meningslöst att ha en votering i denna fråga när utskottet är enhälligt. Det finns dock skäl att återkomma i denna fråga under den allmänna motionstiden.

Anf. 74 HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Herr talman! Jag vill kort säga till Paul Lestander: Vi har inte de ambitionerna i utskottet att peka ut någon speciell ort när det gäller att etablera viss näring eller ge visst stöd. Det får vara ett allmänt stöd som vi från utskottets sida ställer oss bakom, och sedan får man ute i de olika regionerna, utifrån sina olika förutsättningar, jobba med de möjligheterna.

När det gäller Tornedalsatsningen tycker jag som Paul Lestander – och det har också utskottet gett uttryck för – att det är värdefullt att kunna få i gång en odling här uppe eftersom man har förutsättningarna. En stor del av samhällets övriga stöd går också till etablering i de här bygderna.

Anf. 75 PAUL LESTANDER (vpk) replik:

Herr talman! Den svenska livsmedelsindustrin är starkt koncentrerad till sydligare regioner. Förslaget i motionen tar upp såväl frågan om odlingen som kopplingen till en bär- och konservindustri i norr. Den delen av motionen har inte alls berörts i utskottsbetänkandet, lika litet som utskottet tar upp frågan om vår sårbarhet med en så starkt koncentrerad och regionaliserad livsmedelsproduktion och livsmedelsförädling som vi har i landet. I de delarna är utskottsbetänkandet mycket torftigt och andefattigt.

Jag skall återkomma och utveckla den här frågan, och då, Håkan Strömberg, kan vi ta en debatt om frågan i hela dess vidd.

Anf. 76 HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Herr talman! Vi arbetar inte så i riksdagen att vi pekar ut var saftfabrikerna skall ligga i landet, utan vi ger den allmänna inriktningen för verksamheten. Sedan får det ankomma på de regionala och lokala intressena att ta till vara de möjligheter som samhället kan bistå med och utveckla näringsgrenarna efter de förutsättningar som finns i de olika regionerna.

Anf. 77 PAUL LESTANDER (vpk) replik:

Herr talman! Håkan Strömberg hänvisar till hur vi gör här i riksdagen. Men faktum är att mitt förslag var formulerat på ett bestämt sätt.

Jag har tagit upp frågan om offertstöd till Statsföretag och om att ta till vara de regionala förutsättningarna. Men utskottet har inte behandlat frågan på det sättet, utan skriver positivt om odlande av trädgårdsprodukter och ekologiprojektet i Tornedalen.

Därför tar jag mig friheten att säga hur jag tycker att utskottet borde ha behandlat frågan, och det får faktiskt Håkan Strömberg finna sig i.

Andre vice talmannen anmälde att Håkan Strömberg anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Anf. 78 INGBRITT IRHAMMAR (c):

Herr talman! I tidigare inlägg har påtalats att svensk yrkesmässig trädgårdsodling i dag verkar under mycket stark konkurrens från importen. Det gäller såväl grönsaker, frukt och bär som prydnadsväxter. I jämförelse med övriga länder i Europa har Sverige t. ex. det lägsta importskyddet för dessa trädgårdsprodukter.

Att det i dagens betänkande framhålls att näringen bör stödjas inte bara finansiellt utan också genom andra åtgärder, bl. a. forskning och rådgivning, är positivt. Ändå är det flera problem på trädgårdsnäringens område som måste bli föremål för ytterligare åtgärder enligt centerens mening. Detta framgår av reservationerna 1 och 2. Det gäller näringens konkurrenssituation. Här har talats om tullskyddet. Jag skall tala om kemisk bekämpning, trädgårdsnäringens ekonomiska situation m. m.

Svensk trädgårdsnäring är mycket viktig från försörjnings- och sysselsättningsynpunkt – inte minst i Nordvästskåne, som jag själv kommer ifrån. Där står man nämligen för 55 % av utbudet av svenskodlade trädgårdsprodukter. Ser man till hela Skåne, ja hela landet, finner man att trädgårdsnäringen är ett mycket viktigt sysselsättningsområde.

Det huvudsakliga kravet från näringens sida är som sagt att få konkurrera på lika villkor – ett rimligt, modest krav enligt vår mening i centerpartiet. Därför skall jag, herr talman, som jag sade tidigare, särskilt uppehålla mig vid centerens krav på likvärdiga konkurrensförhållanden, lika behandling av svenskodlade och importerade produkter.

Utöver det förhållandet att svensk trädgårdsproduktion har att konkurrera med importpriser när det gäller olika tullbestämmelser finns det andra begränsningar som fördyrar produktionen. I Sverige har vi en mycket sträng kemikaliekontroll, och för svensk trädgårdsproduktion gäller mycket stränga regler för användning av kemikalier. Motivet är att skydda konsumenten, och målsättningen är att kunna tillhandahålla produkter av hög kvalitet. Hög matkvalitet vill vi i centern värna om.

Hur är det då i de länder som svensk trädgårdsnäring konkurrerar med? I flertalet länder är kontroll och lagstiftning på detta område inte lika långtgående och därmed inte heller så begränsande för ländernas trädgårdsprodukters konkurrenskraft.

Trädgårdsnäringens riksförbund, TRF, har vid ett flertal tillfällen försökt fästa regeringens uppmärksamhet på de konsekvenser ur produktions-, konkurrens- och lönsamhetssynpunkt som en sådan mildare tillämpning i andra länder leder till för svensk yrkesmässig trädgårdsodling. Man hävdar –

med rätta, vill jag påstå – att man har en orättvis konkurrenssituation. Det föreligger alltså olika behandling av produkter, odlade i Sverige, och de produkter som importerats. I många fall är det så att preparat, som är förbjudna att användas i Sverige på produkter som skall ätas, får användas – och används – i de länder som importen kommer ifrån. Livsmedelsverkets provtagning av livsmedlens eventuella innehåll av giftsubstanser visar klart att det är på det viset. Det är i de importerade produkterna som nästan alla prov med giftrester hittas.

En undersökning som gjordes av livsmedelsverket i mars förra året visar inte bara att man fann högre halter av rester av växtskyddsmedel i importerade produkter jämfört med de svenskodlade utan också att man enbart i de importerade produkterna fann en otillåtet hög halt av restprodukter. Från konsumentsynpunkt är detta inte tillfredsställande, särskilt inte som provtagningen sker genom stickprov, och konsumenten, när det sedan konstateras att halterna är otillåtet höga, redan har fått giftet i sig. Oftast är det så.

Enligt centrens uppfattning skall samma krav ställas på produktionen i exportlandet som de krav vi ställer på de svenskodlade produkterna. Det innebär att någon import inte bör få förekomma från länder där preparat som är förbjudna i Sverige används. Dessutom bör utökad kontroll ske såväl vid provtagningen som på odlingsplatsen i exportlandet. Först då kan man säga att svensk trädgårdsnäring konkurrerar på lika villkor. Det är ett rättvisekrav gentemot de svenska trädgårdsodlarna. Risken är dessutom överhängande att svenska odlare slås ut, om ingenting görs. Kvar att köpa finns då mer besprutade importerade produkter. Som konsument har vi alla rätt att ställa samma hårda krav på importerade varor som på svenskodlade. Ännars kan inte någon vara säker på att den vara man köper har den rätta kvaliteten.

Jag yrkar avslutningsvis bifall till reservationerna 1 och 2 i betänkandet.

Anf. 79 KERSTIN GELLERMAN (fp):

Herr talman! Folkpartiet har ingen reservation till detta betänkande utan endast ett särskilt yttrande. Eftersom frågan om tull eller inte tull på trädgårdsprodukter har kommit upp, finner jag mig föranlåten att säga några ord. Vi hade ju en avvikande mening i den här frågan då den behandlades i utskottet i våras. Den togs då även upp av skatteutskottet, som är det utskott som gör det slutliga ställningstagandet.

Det är väl känt att liberaler i alla tider varit för frihandel. När det gäller svensk trädgårdsnäring ställs krav med jämna mellanrum på utökad tullskydd för att ge den svenska näringen bättre konkurrenskraft. Det som i vissa fall kan vara bra för en producent kan resultera i att konsumenternas fria val beskärs av kostnadsskäl.

Frågan om höjning av tullen på tomater behandlades i våras av riksdagen. Redan då ställde vi oss i folkpartiet avvisande till den föreslagna höjningen från 70 öre per kilo till 1 kr. per kilo. Denna höjning infördes vid en tidpunkt då man hade facit från sommaren 1985. Då ökade visserligen importen av tomater, men konsumtionen av de svenska tomaterna ökade mångdubbelt mer. Resultatet av en tullhöjning ger därför endast ett ökat utrymme för högre pris på svenska tomater, vilket ej gynnar de svenska konsumenterna.

Gränsskyddet för trädgårdsprodukter begränsar alltså den valfrihet som konsumenterna bör ha. Det är viktigt att en översyn görs med syfte att tillgodose konsumenternas behov av och önskemål om färska trädgårdsprodukter året om till rimliga priser. Detta kan ske genom att fördyrande tullar och andra importrestriktioner på trädgårdsområdet slopas.

Jag delar Ingbritt Irhammars synpunkt att livsmedelskontrollen av de importerade varorna är mycket viktig. Konsumenterna måste kunna räkna med att även de importerade varorna utsätts för samma goda kontroll som de svenska produkterna. Livsmedelsverket gör stickprovskontroller. Till skillnad från Ingbritt Irhammar litar jag på att de, om de hittar restsubstanser av förbjudna kemiska ämnen, beslutar om skingringsförbud på varan. Senare får dessa kontroller upprepas gång efter annan tills man verkligen ser att det absolut inte finns några kemiska substanser i dessa importerade trädgårdsprodukter.

Det är också viktigt att forskning bedrivs inom trädgårdsnäringen. Vi fattade beslut i våras som skulle öka både forskning och rådgivning inom trädgårdsnäringen.

Jag tror att det finns stor förståelse bland svenska konsumenter och en vilja att köpa svenska trädgårdsprodukter. Därför är det en angelägenhet för trädgårdsnäringen själv att på ett bättre och flitigare sätt än i dag sälja sitt budskap: Köp svenskt!

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till utskottets hemställan i det betänkande som behandlas i dag.

Anf. 80 INGBRITT IRHAMMAR (c) replik:

Herr talman! Kerstin Gellerman delar min uppfattning att det är viktigt med en ökad kontroll. Då vill jag bara betona att när stickprovskontrollen görs har oftast dessa livsmedel redan hamnat hos konsumenterna. Vi har så att säga redan ätit upp produkterna när det konstateras att de har för höga halter.

Om man verkligen värnar om konsumenterna skall inte något land få lov att använda medel som vi inte använder i Sverige. På det sättet kan man utesluta dessa risker.

Anf. 81 KERSTIN GELLERMAN (fp) replik:

Herr talman! Ja, visst kan det finnas problem när det gäller livsmedelskontrollen, men det är viktigt att den fungerar. Reglerna för den är sådana att de svenska konsumenterna inte skall få produkter som innehåller kemiska restsubstanser från bekämpningsmedel m. m. som är förbjudna i Sverige.

Anf. 82 INGBRITT IRHAMMAR (c) replik:

Herr talman! Då borde Kerstin Gellerman gå med på kravet att varor inte skall köpas från länder där kemiska medel används som inte är tillåtna i Sverige.

Anf. 83 KERSTIN GELLERMAN (fp) replik:

Herr talman! Jag vidhåller min uppfattning att kontrollen bör ske vid den svenska gränsen. Viss kontroll sker också i de länder som vi importerar från, men det är omöjligt att från svensk sida kontrollera allt.

Anf. 84 HÅKAN STRÖMBERG (s):

Herr talman! Det var betydligt mera intressant att lyssna på Ingbritt Irhammar än på Lennart Brunander, därför att hennes anförande präglades av saklighet och innehöll mycket som jag kan ställa mig bakom.

Det har förts en diskussion om importen av produkter från länder som använder bekämpningsmedel som vi har förbjudit i Sverige. Det finns olika skäl för att förbjuda bekämpningsmedel. I andra länder kan man ha stora besvär med angrepp som är okända för oss i Sverige, och vi kan klassa bort sådana bekämpningsmedel som vi inte behöver använda. Det viktiga är då att inte tillåta att de medlen finns i de importerade produkterna. Det görs därför betydligt fler kontroller av importerade produkter, eftersom de kan innehålla rests substanser av olika slag som är okända i Sverige. Redan innan ett parti får lossas görs det kontroller, och om det visar sig att produkterna innehåller för höga värden av kemiska rests substanser får de inte tas in.

Att fatta beslut om att andra länder inte får använda andra medel än dem som finns i Sverige är mycket svårt, Ingbritt Irhammar. Vissa länder har alltså problem som är okända för oss, och vi måste ta hänsyn till det. Det viktiga är att produkterna inte innehåller några rests substanser.

Anf. 85 INGBRITT IRHAMMAR (c) replik:

Herr talman! Det gläder mig att Håkan Strömberg njuter av att lyssna på mina inlägg. Det hade varit bra om vi också kunnat vara överens om att konkurrensvillkoren skall vara lika. Visst kan det behövas olika bekämpningsmedel beroende på vad som odlas, men för att konkurrensvillkoren skall vara lika måste samma bestämmelser gälla för de medel som används i de produkter vi äter.

Det sker en hård kontroll, men jag anser inte att den är hård nog, när det i stor omfattning kommer in varor i Sverige från vilka vi får i oss gifter från bekämpningsmedel som inte är tillåtna här. Konsumenten skyddas inte tillräckligt om köp tillåts från länder där det odlas på ett sätt som inte är godkänt i vårt land.

Anf. 86 GRETHE LUNDBLAD (s):

Herr talman! Eftersom jag kommer från den stad där de flesta importerade grönsakerna förs in i Sverige och eftersom jag i livsmedelsverkets styrelse haft kontakt med dessa frågor, skulle jag gärna vilja säga ett par saker.

Det är naturligtvis riktigt att man bara kan ta stickprov, därför att det rör sig om så stora partier, ibland hela skeppslaster. Jag kan tala om att det är mycket få prov som är negativa på det sättet att produkterna innehåller för mycket bekämpningsmedel – de är inte många i förhållande till den stora mängd prover som tas. Livsmedelsverket har, när verket upptäckt att det förekommit för höga bekämpningsmedelsrester, besökt odlare i Holland och på annat håll. Man har också stoppat importörer när det gällt framtida import till Sverige. Mera kan man knappast göra i detta fall. Jag anser alltså att det är en överdriven beskrivning, då man säger att sådana här rester finns i så gott som allt som importeras. Det stämmer inte.

Livsmedelskontrollutredningen har ju också nyligen konstaterat detta, och utredningen har inte framfört någon avgörande kritik mot systemet utan

ansett att det bör byggas ut ytterligare. Vi får också komma ihåg att en stor mängd av den frukt och de grönsaker som kommer in i landet på detta sätt är tropiska produkter, alltså produkter som vi inte själva kan producera. Det blir då inte fråga om en konkurrenssituation i förhållande till de svenska varorna.

Men jag skulle vilja rekommendera Ingbritt Irhammar att gå till trädgårdsbranschen och be dess företrädare att utnyttja dessa omständigheter i sin marknadsföring. Skapa gärna en slogan på lådorna: "Inga bekämpningsmedel här".

Jag tycker att vi skall försöka få bort gnället kring detta med bekämpningsmedel när det gäller varor som kommer från utlandet. Fram för en glad sundhet och fram för fina livsmedel, men försök få bort gnället!

Anf. 87 INGBRITT IRHAMMAR (c):

Herr talman! Jag håller med Grethe Lundblad så långt att jag tycker att vi skall skapa en positiv debatt om detta.

Jag tycker att det är positivt att de svenska odlarna inte kräver någonting mer än likvärdiga konkurrensförhållanden jämfört med de utländska odlarna. Vi kan väl skapa en slogan som lyder: "Ät svenskt!" Vi har ju haft en slogan när det gäller kläder som lyder: "Köp svenskt!"

Men det har faktiskt gjorts en kontroll genom livsmedelsverket när det gäller vilka varor som har mest restprodukter, och det visade sig att det främst gällde de importerade varorna. Jag har studerat en undersökning som gäller tiden mars-maj förra året. De enda varor som hade för hög halt, alltså en förbjuden halt, var de importerade varorna. Detta tycker jag att vi skall använda i informationssyfte när det gäller våra svenska konsumenter. På det sättet kanske de äter mer svenskt.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om jordbruksutskottets betänkande 3.)

Anf. 88 ANDRE VICE TALMANNEN:

Kammaren övergår nu till att debattera jordbruksutskottets betänkande 2 om avfallshantering.

Avfallshantering

Anf. 89 LARS ERNESTAM (fp):

Herr talman! I det här betänkandet om avfallshanteringen behandlas inte mindre än åtta yrkanden i folkpartiets miljömotion. Dessutom finns en rad enskilda motioner från folkpartister i frågor som hör samman med avfallshantering, återvinning och hanteringen av batterier.

Utskottet hänvisar till en under hösten aviserad proposition om avfallsfrågorna. När propositionsförteckningen nu har kommit finner vi att den väntade propositionen fått beteckningen "Om batterier m. m.". Batterierna är en allvarlig miljöfråga. Flera folkpartister har tagit upp den, och vi har en reservation i det här betänkandet. Avfallsfrågorna och återvinningsfrågorna

är dock så angelägna att jag är mycket tveksam till om den kommande propositionen kommer att innehålla de genomarbetade förslag som vi förväntar oss. Vi får vänta och se. I betänkandet tas upp en rad konkreta förslag från folkpartiet, och jag inriktar mig i mitt anförande på att belysa de frågeställningar där folkpartiet vill gå längre än utskottets majoritet.

Först vill jag kommentera reservation nr.1 som centerpartisterna ensamma avgivit. Reservationen kräver en grundlig genomgång av problematiken kring avfalls- och återvinningsfrågorna syftande till en återvinningslag.

Från folkpartiet har vi i vår motion likartade yrkanden. Vi har kommenterat dessa i vårt särskilda yttrande där vi hänvisar till kommande propositionen. Mot bakgrund av vad jag sagt i inledningen till det här anförandet förefaller det mig som om regeringen inte avsett att göra den grundläggande genomlysning av dessa frågor i den kommande propositionen om avfallsfrågorna som vi förväntat oss. Eftersom våra yrkanden till stor del sammanfaller med centerns reservation vill jag som röstförklaring meddela att folkpartisterna vid omröstningen kommer att stödja reservation 1. Den reservationen innefattar dessutom vårt motionsyrkande.

I reservation 3 tas frågeställningarna kring miljöfarliga småbatterier upp än en gång. Från folkpartiet anser vi att de åtgärder som regeringen aviserar är otillräckliga. Vi anser inte att kommunerna ensamma bör ta ansvaret för insamlingen. Staten har också ett ansvar. Ett pantsystem erfordras, och dessutom bör miljöavgifter användas för att stimulera övergång till miljövänligare material. Jag vill också betona att såvitt jag förstår kommer förslagen endast att gälla batterier som innehåller kvicksilver. Kadmiumbatterierna lämnas utanför, och de är förvisso också en viktig del i problematiken. Jag yrkar bifall till reservation 3.

Vpk har ibland stött det här ställningstagandet i riksdagen – vi har behandlat denna fråga många gånger. Jag vet inte varför man inte ställer upp i år. Är man möjligen rädd för att också moderaterna skall stödja förslaget och att det i så fall blir ett majoritetsbeslut i riksdagen?

Herr talman! Återvinningsföretagen är en viktig grupp i samhället. Det finns många seriösa företag som arbetar med återvinning. Det är viktigt att de inte hindras av att kommunerna fått monopol på miljöfarligt avfall och att SAKAB också har sitt monopol. Det ställningstagande som folkpartiet tidigare gjort i riksdagen om andra företags möjligheter att få arbeta tillsammans med SAKAB på lika villkor gäller alltså och har fått ökad aktualitet. Jag yrkar bifall till reservation 5. Återvinning är många gånger en bättre metod än förbränning.

PCB är ett miljögift som har aktualiserats många gånger, inte minst i samband med sälarnas situation i Östersjön. Ett bestånd av hundratusentals djur har reducerats till något tusental. Många av de sälar som finns kvar är sjuka. Det är angeläget att få fram en avvecklingsplan för PCB även om det kostar pengar. PCB-utsläpp kan inte tolereras. Jag yrkar bifall till reservation 6.

Herr talman! Jag avvaktar med intresse vad Grethe Lundblad kommer att säga i den här debatten. Är det inte angeläget, Grethe Lundblad, att vi på allvar tar itu med avfalls- och återvinningsfrågorna? Behöver vi inte få en särskild återvinningslag som motverkar resursslöseri och förbättrar återvinningen?

Herr talman! När det gäller hanteringen av mera traditionella naturresurser som skog, skogsmark och åkermark har vi särskilda lagar. Det finns alltså en skogsvårdslag som reglerar hur vi skall hantera skogen, det finns en skötsellag som reglerar hur vi skall hantera jordbruksmarken. Dessutom finns en miljölagstiftning som åtminstone försöker se till att det vid olika aktiviteter i samhället inte uppstår för stora miljöproblem. Men det finns ingen lag som reglerar hur vi skall hantera och handskas med andra naturresurser, t. ex. ändliga naturresurser som metaller, eller giftiga ämnen som i många sammanhang också är resurser. Det är bakgrunden till vårt krav på att införa en återvinningslag.

I industrisamhället har hela tiden syftet varit att i ökande takt omvandla naturresurser till nyttigheter för människan. Målet har alltså varit att skapa nyttigheter, men efter hand har allt fler nyttigheter blivit skadligheter och efter hand uppkommer skadligheter när man producerar nyttigheter. I och med en fortsatt utveckling av industrisamhället och ett koncentrerat samhälle har också det återbruk och den återvinning som i århundraden har varit en naturlig del av vardagen för de flesta hushåll blivit omöjliga. De stora systemen undandrar hushållen möjligheten att hantera vissa avfallstyper. Ett exempel är det vanliga organiska avfallet i hushållsavloppen, som efter förorening med kadmium blir olämpligt att återföra till åkrarna som röt slam. Långt fram på 1900-talet dominerades avfallet av organiskt material, men i ökande takt har det kommit att alltmer omfatta produkter som blir sammansatta och svåra att föra tillbaka i naturens kretslopp eller till ett tekniskt kretslopp för återanvändning av t. ex. metaller.

I 1975 års riksdagsbeslut slogs det fast att avfall är en resurs som i största möjliga utsträckning skall användas på nytt. Man kan också säga att avfall är för mycket av någonting på fel ställe.

Det har naturligtvis gjorts en del ansträngningar för att förbättra situationen, men man kan inte påstå att problemen är lösta. I stället är det nog så att tiden i dag måste anses vara mogen för att grundligt gå igenom problematiken. En sådan genomgång skulle syfta till att lägga grunden för en avfallspolitik där avfallet kan minimeras och där det avfall som ändå uppkommer skall kunna återanvändas.

Avfall kan man undvika om man ökar styrningen av produktionsprocesser och även av konsumtionsmönster, som utgör själva källan till problemen. Samhället måste då mer än hittills hävda producentens ansvar för avfallet och att avfallet är ett resultat av själva produktionsprocessen. Man skall komma ihåg att det inte bära är det som i första omgången kastas som blir avfall – det är faktiskt så att allt som vi köper, allt som blir producerat, förr eller senare blir avfall, hamnar på soptippen och förstör miljön. "Soptippen" är då luften, vattnet och marken.

Tyngdpunkten för en fortsatt forskning och utveckling inom avfallsområdet bör därför nu förskjutas från den traditionella filter- och återvinningstekniken mot förebyggande lösningar på verksamhets- och produktionsnivå. Det skulle innebära en prioriteringsförskjutning som man internationellt talar om och som då kallas för låg- eller icke-avfallsteknik eller ren teknik. Genom detta skulle det bli möjligt att spara råvaror eller att använda mindre

förorenande råvaror. Man skulle kunna minska mängden restprodukter eller göra dem mindre förorenande. Det skulle möjliggöra återvinning eller återanvändning genom t. ex. ändrad produktdesign, där man inte blandar sådana saker som inte bör blandas i en och samma produkt.

I utskottsbetänkandet som vi nu behandlar tar man upp olika utredningar, t. ex. ENA-utredningen, där naturvårdsverket och statens energiverk föreslår att avfallet i fortsättningen skall tas om hand antingen för energiproduktion genom bränning eller för deponering. Tyvärr måste man konstatera att detta är den gamla modellen. Utskottet påtalar dock också att man fortfarande håller fast vid principen att avfall skall betraktas som en resurs som i största möjliga mån skall återanvändas, och man understryker – vilket jag tycker är positivt – att avfallsförbränning i många fall kan innebära slöseri med naturresurser.

Däremot är slutsatsen i majoritetsskrivningen i utskottsbetänkandet inte till fyllest. Man förlitar sig på att en proposition från regeringen skall lösa de här problemen. Vi tror inte det. Vi tror i stället att det är nödvändigt att göra en grundlig genomgång av problematiken och att denna genomgång skall syfta till en avfallspolitik där man minimerar avfallet och där det återstående avfallet kan användas på nytt. För att klara detta bör det utarbetas en återvinningslag. Vi förordar därför att riksdagen i dag beslutar att beställa en utredning hos regeringen om resurseffektivisering och avfallshantering.

Herr talman, med detta yrkar jag bifall till reservation 1 och även till reservation 3 om miljöfarliga batterier.

Anf. 91 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Det är egentligen ganska livsavgörande frågor som vi diskuterar här, även om det inte ser så ut när man blickar ut över kammaren. Det finns inte många ögonpar att fästa sin egen blick på när man diskuterar här.

Vpk har faktiskt under flera år tagit upp frågan om ett resursbevarande samhälle till diskussion. Vi har väckt olika motioner i vilka vi har beskrivit hur kemisamhället fungerar, och vi har också ställt förslag om hur detta samhälle skall kunna förändras. Precis som när vi tidigare här diskuterade trafik- och transportpolitik anser jag att det också i dessa frågor handlar om ideologisk inriktning. Det är ganska anmärkningsvärt att det är så svårt att få socialdemokraterna och regeringen att komma till skott i mer än ord. Det behövs också handling i dessa frågor.

Läser man en rad tal och uttalanden, högtidliga eller mindre högtidliga, bl. a. det tal som Birgitta Dahl höll på Renhållningsverkets årsmöte nyligen, ett tal som också har sänts ut till jordbruksutskottets ledamöter, finner man att språkbruket totalt har förändrats under de senaste åren. Även om det många gånger kan kännas hopplöst att få till stånd beslut här i kammaren som verkligen skulle kunna förändra kemisamhällets och industrisamhällets inriktning, finns det i alla fall i språkbruket något som kan tolkas positivt. De senaste årens mycket kraftiga opinion mot bl. a. sopförbränningsanläggningar och utsläpp av dioxin, frågor som har lett till en mycket vidare debatt, bådär ju gott. Karl-Erik Olsson var också inne på den saken. Men nöjda kan vi inte vara förrän regeringen visar att den verkligen menar allvar.

Man skulle kunna kalla detta samhälle för ett kemisamhälle och prylsamhälle där man med mått av BNP – en mycket gammal modell, för att använda samma uttryck som Karl-Erik Olsson nyss gjorde – låtsas tro att en ständig tillväxt på precis samma villkor som hittills skulle kunna göra att levnadsstandarden för människor ökade. Men när man samtidigt som Birgitta Dahl och andra regeringsföreträdare i dag använder ordet "livskvalitet" i dessa högtidliga tal, tycker jag att det är litet komiskt.

När vi inom miljörelsen för ett femtontal år sedan började använda ordet livskvalitet förhånades vi många gånger därför att vi ville ha en djupare diskussion än den som tidigare hade förts, dvs. något som var raka motsatsen till BNP-optimismen och tillväxtfanatismen, som jag tycker har präglat alltför många grupper och politiker i detta samhälle. Vi skulle vilja förändra detta samhälle till ett ekologiskt inriktat industrisamhälle. Men samtidigt måste man, när man börjar diskutera dessa frågor, ha klart för sig att det också handlar om maktpolitiska problem. När man då börjar i rätt ända, som allt fler tycks vilja göra i debatten, och pekar på hur produktionen skall se ut, vilka varor som vi behöver osv., då börjar man röra vid denna maktpolitiska kärna. Det är intressant att även centern är inne på sådana tongångar. I många andra sammanhang talar ju centern om de fria marknadskrafterna. Det är i varje fall så att beslut som har fattats här i kammaren och ordalydelseerna där pekar åt rätt håll – om man vill göra en välvillig tolkning.

Beslutet från 1975 har nämnts, och det nämns också i betänkandetexten. Men även i budgetbeskrivningar som har funnits de senaste åren har det kunnat uttryckas så här – och ordalydelseerna återkommer: "Att trygga alla människors rätt till en god livsmiljö är målet för miljöpolitiken. Miljöförstörrelse måste hejdas och förstörd miljö så långt möjligt återställas. En rättvis fördelning av naturresurserna kräver en planmässig, långsiktig hushållning med begränsade tillgångar. Hänsyn och omtanke om miljön måste vara vägledande för den långsiktiga planeringen."

Många vill naturligtvis stödja det här uppsatta målet, för det låter väldigt bra. De vill ställa sig bakom de deklarerade allmänna principerna, men de politiskt betingade skiljaktigheterna kommer att framgå när det gäller att omsätta de allmänna uttalandena i praktisk konkret miljöpolitik. Då kan det komma att visa sig att en kapitalistisk marknadshushållning med vinsten som drivkraft ofta representerar ett intresse som är motstående och motstridigt till de uttalade miljöintressena.

Statsmakten brukar då komma in som en medlare mellan dessa motstående intressen och söker göra en avvägning. Tänk på, ledamöter som lyssnar här, hur ofta just orden "avvägning mellan motstridiga intressen" finns med i debatten. Vi menar att folkhälsa och goda livsbetingelser för kommande generationer tillsammans med ett samhällsekonomiskt sätt att räkna, där man ser till samhällsnyttan, måste väga tyngre än förhållandevis kortsiktiga företagsekonomiska lönsamhetsintressen och där den fanatiska tillväxtoptimismen oavvisligen måste komma till korta.

Vpk är också företrädare för en socialistisk miljöpolitik, och vi vill tala öppet i sådana termer. Det är mycket glädjande att vistas bland miljövänner, miljökamper och miljöengagerade människor i dag, för allt fler kommer till insikt om att det är här problemets kärna ligger. Man måste alltså börja

diskutera vilket slags samhälle vi egentligen vill ha, vem som skall få styra utvecklingen och hur man tolkar begrepp som samhällsnytta osv.

En sådan politik innebär att en planerad ekonomi steg för steg införs och att miljöpolitiken integreras i det totala planeringssystemet. Först då, menar vi, kan den långsiktiga planering som regeringen talar om, bl. a. i citatet jag läste upp för en stund sedan, få genomslag inom hela samhällsutvecklingen.

De olika uttalandena skulle kunna tolkas som att man vill ha en styrning av produktionen och att det är nödvändigt av miljöskäl. Det skulle ligga i linje med en rad uttalanden där man också har använt ord som ekologisk grundsyn, etc. Men om riksdagens ställningstaganden och principiella uttalanden skall kunna tas på allvar och betraktas som seriösa, måste också beslut om omfattande industriella strukturförändringar och långsiktig planering komma till stånd. Hur många här ställer upp på det?

Samtliga myndigheter måste ges direktiv att vid tillståndsgivning för all produktion av varor ta hänsyn till hälsa, miljö och samhällsekonomi i första hand. Ett sådant grepp beträffande industriella verksamheter innebär att bolagens frihet minskar till förmån för folkflertalets behov, såsom vi brukar beskriva problematiken.

De här livsavgörande frågorna har dock i praktiken minimal plats i dagens svenska industripolitik. Också med en socialdemokratisk regering framställs problemen ofta som maktpolitiskt neutrala. Man talar om utveckling och förnyelse men utan att analysera begreppen eller ändamålet. Man talar om framsteg och tillväxt men underlåter att diskutera frågan om tillväxt, framsteg och teknologi egentligen skall tjäna. Politiken innebär då en fortsatt rovdrift på människor och naturresurser.

Det finns en del konkreta frågeställningar som jag tycker att var och en borde fundera på och sedan inse att principiella uttalanden alltså inte räcker. Hur skall samhället på ett rationellt sätt få en total överblick över riskfaktorerna i kemi-, plast- och prylsamhället vad gäller farliga ämnen och produkter, miljöskadliga produktionsprocesser, utsläpp till luft och vatten, risker i arbetsmiljön, i bostadsområdena osv.? Berikas samhället och medborgarnas liv av dagens oerhörda mängd prylar, kemikalier och plastprodukter? Om antalet onyttiga och resursslukande ämnen måste nedbringas därför att vi vill minska riskerna för människors hälsa och för miljön, vilka typer av material och produkter bör i första hand avvecklas osv.? Detta är konkreta frågeställningar som vi inte kan undgå i längden. Jag hoppas också att det i den kommande regeringspropositionen finns litet av de här tankegångarna; annars kommer vi inte att ta regeringens vackra tal på allvar.

Vpk har fogat några reservationer till betänkandet, bl. a. om de här frågorna. Jag vill först ta upp sopförbränningsproblematiken. Alla känner till vilken enorm opinion det blev när man fick veta att dioxin släpptes ut från sopförbränningsanläggningarna. Forskare och myndigheter har sedan konstaterat att det finns ännu fler utsläppskällor för dioxin, det kanske allra farligaste ämne som människan någonsin har framställt och som kan komma som en icke avsedd biprodukt. Detta måste åtgärdas, och där kommer man in på problemet vad som egentligen skall tillverkas. Detta släppte loss en oerhört viktig diskussion i samhället, men när så ENA-utredningen och andra börjar tala om att man tekniskt kan lösa problemet med utsläppen är

man fortfarande inne på precis samma sätt att resonera som tidigare. Med teknik som man tidigare inte har haft men som man snabbt skall försöka åstadkomma skall man rena utsläppen. I stället borde man diskutera om vi skall ha sopförbränning över huvud taget.

På ett sätt går det att vinna framgångar på de här områdena. För ungefär ett och ett halvt år sedan fick vpk här i kammaren visserligen inte igenom ett motionsförslag eller yrkande, men det dröjde bara en månad tills de högsta myndigheterna på området lade sopförbränningsanläggningarna i malpåse. Detta var att öppet inför svenska folket gå till reträtt i dessa viktiga frågor, och vi tyckte att det var väldigt bra. Man hade gjort ett medgivande som skulle kunna få konsekvenser framöver. Men när man nu, trots att det finns risker för dioxinutsläpp, säger att man vill fortsätta att bränna sopor för att slippa ett sopberg som kväver oss, har ju ingenting nytt hänt.

Vad handlar det om egentligen när man säger att man kommer till rätta med dioxinutsläppen? Man låtsas att de med dagens främsta teknik minsta mätbara mängderna av dioxin skulle vara försumbara. Men man kan faktiskt jämföra dioxin, som är ett väldigt giftigt ämne, med radioaktiva utsläpp. Det finns ingen lägsta nivå som inte är farlig. Det har vi tagit fasta på och anser att sopförbränningsanläggningarna, som de i dag fungerar, måste kunna avvecklas inom en femårsperiod. Detta krav har vi också ställt i många kommuner.

Vi har också tagit upp kvicksilverproblematiken och nöjer oss inte med det förslag som utskottet här har i sin skrivning och som regeringen har aviserat. Vi tror att det skall till ett program på det här området, eftersom utsläppskällorna är många fler än bara batterier. Det handlar också om t. ex. krematorier, vilket man inte har diskuterat särskilt mycket.

Herr talman! Jag hinner inte gå in på alla de argument som skulle behöva användas i den här debatten, och jag vill därför sluta med att yrka bifall till reservation 2 om sopförbränning, reservation 4 om kvicksilverhantering och det program vi vill ha och reservation 6 om PCB.

Anf. 92 LARS ERNESTAM (fp) replik:

Herr talman! Jag ställde en indirekt fråga till Viola Claesson om varför vpk inte ställer upp bakom reservationen om batterier. Man kan tydligen tala om de här frågorna i allmänna ordalag, men här finns det en rad konkreta reservationer som vpk inte ställer upp på.

Sedan sade Viola Claesson att det hela beror på vilken idelogisk inriktning man har. Jag hade förmånen att få vara med på Nordiska rådets miljökonferens om luftföroreningar i somras. Jag har kanske aldrig tidigare så starkt känt hur värdefullt det är att få leva i ett land med en öppen marknadsekonomi. Det visar sig nämligen att det är de länder som har ett öppet samhälle och en öppen marknadsekonomi som har möjligheter att komma till rätta med de problem som vi diskuterar i dag. Det är viktigt att komma ihåg detta i en sådan här debatt.

Anf. 93 VIOLA CLAESSION (vpk) replik:

Herr talman! Det är alldeles riktigt att vpk under flera år – även som inslag i de större motionerna, partimotionerna, som jag talade om – har krävt ett pantsystem. Jag tror att det tryck på regeringen som dessa krav innebär –

krav som många fler än vi ställt här i riksdagen – har inneburit att man faktiskt har tagit ytterligare steg.

Jag har också läst de propåer som Birgitta Dahl hade med i sitt högtidstal, som jag nämnde tidigare. Detta innebär att man kommer att ta ett steg vidare i fråga om batterier. Och har man ännu inte gått på linjen att man skall införa ett pantsystem, kommer vi att återkomma till detta när den proposition man nu talar om läggs fram. Vi vill se närmare på hela det program som Birgitta Dahl talar om. Det finns möjligheter att återkomma till detta.

Apropå talet om en ideologisk debatt får man åtskilja dessa olika saker. Jag har tyvärr ingen som helst möjlighet att som svensk riksdagsledamot eller miljöengagerad påverka miljöpolitiken särskilt mycket i de socialistiska länderna. Men för vår del har vi haft miljödelegationer i vilka vi har diskuterat just dessa problem med företrädare för några socialistiska stater.

En ideologisk inriktning av debatten handlar om vilka förutsättningar man vill skapa för att kunna lösa problemen. Det är min bestämda uppfattning att de socialistiska länderna hittills – jag vill inte skylla deras problem eller brist på lösningar när det gäller livsavgörande frågor på att de har haft det ekonomiskt besvärligt eller varit inblandade i krig, osv. – inte har utnyttjat de förutsättningar som en planhushållning kan ge. Man får skilja på dessa saker, Lars Ernestam, om man skall föra en riktig debatt.

Under detta anförande övertog förste vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Anf. 94 GRETHE LUNDBLAD (s):

Fru talman! Hanteringen av vår ständigt ökande mängd avfall, varav en del är miljöriskabelt, är ett område där ständigt nya miljöhot tonar fram. Under det senaste året har vi mötts av nya risker vid sopförbränning, vid användning av rötslam, osv. Det är också ett område av miljöpolitiken där det är svårt att finna samlande och verk samma lösningar. Men samtidigt tycker jag att det är glädjande att det är ett område där vi redan 1975 här i riksdagen lade fast mål och riktlinjer som stöds allmänt i fråga om återanvändning, sparsamhet, hushållning, producentansvar och kommunernas skyldighet att insamla avfall. Vi kan bara konstatera och beklaga att de praktiska resultaten ofta har låtit vänta på sig och att det kanske när det gäller återanvändning endast är pappersinsamlingen som har börjat fungera på ett riktigt sätt.

Som det har sagts här har vi sedan valet 1985 börjat att ta nya tag på detta område. Vår miljöminister sade nyligen i ett tal vid Renhållningsföreningens årsmöte att vi behöver en omställningsplan, som bl. a. bygger på följande konstateranden.

För det första är grunden för ett riktigt utnyttjande av avfallet att mängden avfall kan minskas.

För det andra är det mycket viktigt att avfallet utnyttjas optimalt, dvs. att det avfall som vi fraktionerat och så småningom måste tillvarata är så rent som möjligt. Det är naturligtvis riktigt att många kommuner samlar in avfall i större utsträckning än tidigare och källsorterar det.

För det tredje måste vi se oss om efter nya metoder att behandla avfallet inför 2000-talet. Vid den tidpunkten är de flesta av de förbränningsanlägg-

ningar som vi har helt uttjanta – kanske har vi redan dessförinnan förklarat dem olämpliga.

För det fjärde måste vi se till att miljöfarliga produkter och ämnen försvinner från marknaden. Miljöministern menar att vi på många områden behöver omställningsplaner för avfallshanteringen. Beträffande insamling och återvinning av miljöfarliga batterier har hon redan aviserat ett förslag till innevarande riksmöte, vilket bl. a. går ut på att man skall ha en informationskampanj för insamling, att det skall vara ett kommunalt ansvar så att insamling av miljöfarliga batterier sker överallt, att destruktion sker via SAKAB och att batteribranschen skall åläggas att bekosta denna informationskampanj samt slutdestruktionen. Meningen var också att vi skulle få en övergång till mindre miljöfarliga batterier genom att man minskar kvicksilverhalten i de alkaliska batterierna. Man skulle märka de miljöfarliga batterierna. På detta område har vi alltså redan fått skisserat hur en omställningsplan skulle kunna se ut.

Naturvårdsverket har nyligen gjort en studie beträffande avfallsbehandling och återvinning av avfall. Den visar att det är mycket svårt att återvinna när man blandat avfall. Därför fungerar förbränning i och för sig bra, men nu har vi alltså ifrågasatt utsläppen från sopförbränningsanläggningarna. För närvarande remissbehandlas en rapport om energi och avfall, vilken skall ligga till grund för regeringens ställningstagande i ärendet. Man kan förmoda att alla olika synpunkter kommer att tas med i detta ställningstagande.

Som tidigare här sagts har redan under innevarande riksmöte från regeringshåll aviserats en proposition, som skall innehålla en samlad bedömning av hela avfallshanteringen.

Det betänkande vi i dag behandlar innehåller 18 förslag, och det föreligger sex reservationer. Den första reservationen, från centern, handlar om återvinning och där krävs en utredning. Eftersom miljöministern redan har lovat en proposition om avfallshanteringen, anser jag att man måste avstyrka denna reservation. En utredning skulle ytterligare försena möjligheten att göra någonting.

I vpk:s reservation 2 är man inne på tanken att avveckla befintliga sopförbränningsstationer, som Viola Claesson här nämnde, under en femårsperiod. Där har vi alltså en utredning som nu remissbehandlas. Regeringen har tänkt sig att ta in ett förslag i sin avfallsproposition. Därför tycker jag att man inte skall införa direkt förbud utan skall avvakta ökade kunskaper på detta område som kan ligga till grund för ställningstagande.

I reservation 3 kräver mittenpartierna ett pantsystem för batterier och ett insamlingsprogram. Jag vill bara hänvisa till vad jag nyss sade om det program som vi så småningom får ta ställning till i riksdagen. Jag tycker faktiskt också att mittenpartierna skall tänka på att det kanske är bättre att förebygga än att gå ut och hjälpa till att återvinna. Därför är det viktigt att vi går denna väg att försöka övergå till ett system med icke miljöfarliga batterier. Där är just information och märkning viktiga delar, som jag tycker att mittenpartierna mera skulle ta fasta på.

I reservation 4 om kvicksilverhanteringen vill jag gärna säga att i programmet med åtgärder mot en dåligt och ständigt försämrad havsmiljö och om avfallshantering torde man också komma att ta upp frågor som i stor

utsträckning har med kvicksilverhantering att göra.

I reservation 5 säger sig folkpartiet vilja upphäva SAKAB:s monopol på omhändertagandet av miljöfarligt avfall, framför allt när det gäller transporterna. Vi socialdemokrater anser emellertid att det är viktigt att samla denna svåra hantering. Det är viktigt att SAKAB har insyn också när det gäller transporten till behandlingsföretagen. För övrigt vill jag påminna om att det var en borgerlig regering, i vilken folkpartiet ingick, som fattade beslutet om SAKAB. Då förelåg alltså inte samma tvëksamhet som i dag. Jag tror att SAKAB, där riksdagen har insyn genom styrelsemedverkan, säkert skall kunna ta upp samarbetsfrågorna med privata företag.

Beträffande reservation 6, som handlar om PCB, tycker jag att vi kan vara helt överens om att vi måste ha en bättre kontroll över de ställen där PCB används. PCB får i dag inte importeras och hanteras utan tillstånd av naturvårdsverket. På naturvårdsverket har man också förstått problemen och utreder nu hur man skall kunna avskaffa PCB och ersätta det med mer miljövänligt material. Jag tror inte att ett genomförande av reservationsförslaget, med dess förbudstankar, skulle påskynda en lösning av problemet. Naturvårdsverket kommer säkert att ta itu med problemen med allvar, eftersom man är på det klara med hur PCB-utsläppen försämrar våra hav.

Över huvud taget skulle jag vilja säga att jag tycker att vissa av reservationerna är onödiga. Egentligen skulle de kunna besvaras med de särskilda yttranden som fogats till betänkandet. Där talas det om att det under innevarande riksmöte kommer förslag om avfallspolitiken och om batterihanteringen.

På samma sätt skulle man också kunna besvara Lars Ernestams fråga. Han frågade om vi inte behöver en särskild återvinningslag. Jo, jag tror att vi behöver flytta fram positionerna. Det kan naturligtvis diskuteras om det skall vara en avfallshanteringslag, ett program eller något liknande, men jag tror att det är mycket viktigt att ett regeringsförslag bygger på hushållning och inte bara på system om återvinning. Jag tror nämligen att det är viktigt att vi också tar itu med mängden av avfall. Både producenterna och vi konsumenter som producerar avfall – och ibland farligt sådant – måste ta vår del av ansvaret för att hitta praktiska lösningar.

Viola Claesson talade mycket om att det sägs många stora ord om vikten av miljöpolitik och om vad man skall göra. Hon sade att vi har svårt för att komma till skott. För min del vill jag gärna framhålla att just det som hon har sagt här i talarstolen väl om något är många och stora ord utan konkreta förslag. Jag tror att det är mycket viktigt att vi tillsammans flyttar fram positionerna. Inte bara Birgitta Dahl har gjort detta utan också Ingvar Carlsson under den tid då han var miljöminister, även om det var en alleles för kort tid. Jag tror att det är viktigt att vi så småningom kan samsas om att skapa bättre program för avfallshanteringen både på den statliga sidan, ute i kommunerna och i de svenska hushållen. Det måste bli en kraftsamling, så att alla hjälps åt att minska mängden av avfall. Vi måste se till att vi får en bättre sortering, en bättre återvinning samt kontroll över det farliga avfallet.

Fru talman! Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag och avslag på reservationerna.

Anf. 95 VIOLA CLAESSION (vpk):

Fru talman! Jag försökte komma in på det som jag anser vara kärnfrågan, utan att vi här diskuterar en motion om övergång till ett socialistiskt planhushållningssamhälle – det är ju faktiskt inte något vi kan rösta om i det här sammanhanget. Men om vi inte kan diskutera produktionens inriktning – eftersom det kan anses vara att ta till alltför stora ord – vilka som skall ha makten, vad i vår produktion som skall betraktas som samhällsnytta, osv., då skulle jag vilja fråga Grethe Lundblad: Tror Grethe Lundblad verkligen att det bara är teknik det handlar om? Jag tänker t. ex. på argumentet att vi måste få en bättre reningsteknik. Jag är den första att säga ja till en bättre reningsteknik, men ibland är inte sådana åtgärder den bästa lösningen på sikt. Om man menar allvar med att man vill tänka om i de här stora och viktiga miljöpolitiska frågorna, skulle man med de kunskaper som finns i dag direkt kunna säga att t. ex. sopförbränning är ett väldigt dåligt alternativ och en följd av hur samhället fungerar.

Tror Grethe Lundblad t. ex. att de mängder av dioxin som finns är försumbara, när man kan mäta upp dem i bl. a. modersmjölk och djurkroppar av olika slag?

Om så inte är fallet, hur hänger det ihop med det faktum att det finns starka krafter som verkar för och en avisering om att sopförbränningen skall öka framöver i stället för att man tar fasta på de tidigare besluten om att se till vad som produceras och hur återvinningen skall kunna organiseras?

Hur tror Grethe Lundblad att kommunerna skall kunna klara en källsortering och en organisering av återvinningen av olika produkter utan att statsmakterna hjälper till? Hittills har det ju inte fungerat så som vi önskar.

Det var konkreta frågor, som jag gärna skulle vilja ha svar på.

Anf. 96 LARS ERNESTAM (fp):

Fru talman! Jag vill säga att det alltid är trevligt att diskutera med Grethe Lundblad. Debatten blir lugn och samlad.

Jag kan i stor utsträckning instämma i det Grethe Lundblad säger, så länge hon håller sig till den allmänna delen av sina synpunkter. Men det blir självfallet litet svårare att göra det när Grethe Lundblad sedan går över till att försvara regeringens handläggning av miljöfrågorna.

Grethe Lundblad började med att ta upp batterifrågan. Hon sade bl. a. att vi från folkpartiet ägnar oss åt slutändan av hanteringen och inte ser det som händer i början av den som så angeläget. Hon pekade bl. a. på att informationen är viktig. Visst är den viktig, Grethe Lundblad. Det tycker också vi. Jag tror – det är Grethe Lundblad och jag säkert överens om – att man med det ekonomiska system som tillämpas i det här landet, där vi har en stark marknadsekonomi, också kan använda styrmedel i form av miljöavgifter och annat i sådana här ärenden. Man kan lägga kostnader på produkter som innehåller farliga ämnen som kvicksilver o. d. På det sättet klarar en marknadsekonomi en omställning till miljövänligare produkter.

Grethe Lundblad tog inte upp frågan om kadmiumbatterierna. Den har nu nästan blivit bortglömd. I tidigare års debatter talade vi mycket om kadmiumets skadeverkningar, men kadmiumbatterierna är såvitt jag vet inte diskuterade i de förslag som skall läggas fram.

Däremot tog Grethe Lundblad upp frågeställningarna kring PCB och sade att vi ville avveckla PCB-användningen omedelbart. Vi har begärt en avvecklingsplan för PCB. Vi bör inte ha kvar ett miljögift som är så allvarligt som PCB, utan vi bör utreda möjligheterna att få bort det – det förekommer ju i olika elektriska anläggningar och annat. Det är mycket angeläget att vi snabbt kommer fram till ett ställningstagande. Hänvisningen till att frågan utreds är ju ett svar som vi fått under flera års debatt om PCB-användningen. Jag tror att det är tid att handla nu.

Slutligen kommenterade Grethe Lundblad de synpunkter på en återvinningslag som vi framfört tillsammans med centern och sade att det är viktigt att flytta fram positionerna. Men det blir ganska vagt när man i allmänna ordalag talar om att flytta fram positionerna. Jag tror att vi måste gå till konkreta åtgärder, och till sådana hör en grundlig genomlysning av dessa problem. Vi har i dag redovisat skälen till att en sådan behövs. I slutändan behöver vi enligt min mening en återvinningslag.

Det är väl inte rimligt att man, som i dag, i stor utsträckning förbränner t. ex. lösningsmedel som kan återvinnas. Man förbränner också – fastän det är förbjudet – orena eldningsolja. Även en stor andel av de kasserade bilbatterierna förbränns. Också frågan om kylskåpen och freonet, där vi har reserverat oss för skärpningar, kan tjäna som ett exempel i detta sammanhang.

Jag har nämnt allt detta bara som konkreta fall. Man kan diskutera resurshantering hur mycket som helst i allmänna termer, men det är också viktigt att man för in debatten på att gälla konkreta frågor.

Grethe Lundblad! Är det inte nu angeläget att ta itu med dessa frågor? Det räcker kanske inte med att bara flytta fram positionerna några steg. Vi måste ta dessa frågor på allvar.

Anf. 97 KARL ERIK OLSSON (c):

Fru talman! Grethe Lundblad säger att reservationerna inte behövs, och jag förstod av hennes inlägg att hon egentligen tycker att inte heller oppositionen behövs – regeringen klarar det här så bra själv. Men faktum är att 1975 års riksdagsbeslut, som man här hänvisade till, inte har lett utvecklingen särskilt mycket framåt. Man fortsätter i ungefär samma trall, fortsätter att förbränna sopor etc. Det hela går mycket långsamt framåt. När man talar om produktionsansvaret diskuterar man fortfarande de problem som förorsakas av det avfall som uppkommer i produktionen, inte restanvändningen av det producerade materialet.

Grethe Lundblad redovisar vad miljöministern har sagt på några punkter i sitt tal: att man skall minska avfallsmängden, åstadkomma en optimal användning av avfallet och utnyttja ny teknik. Det är bra, och på de punkterna är vi fullständigt överens. Det skulle här egentligen ligga närmast för Grethe Lundblad att ansluta sig till reservationen, även om jag vet att det är otänkbart.

Jag vill ställa några frågor med anledning av det som vi i reservationen anfört om en återvinningslag. Hur ser Grethe Lundblad på tanken om en lag som reglerar återvinningsfrågorna? Jag tror att vi är överens om att vi i en marknadsekonomi kan införa hårda bestämmelser. Det krävs inte en

planeekonomi för en tvingande lagstiftning i sådana här fall. Vi för fram kravet att man skulle studera möjligheterna till uttagande av en miljöavgift för att skapa ett ekonomiskt incitament i detta sammanhang och även överväga möjligheterna till andra ekonomiska incitament. Hur ser Grethe Lundblad och socialdemokraterna i övrigt på den frågan?

Vi tar vidare upp frågor som gäller utbildningen. Vi framhåller att den tekniska utbildningen bör inriktas så, att unga ingenjörer inte lär sig bara att producera varor utan också att ta hand om det avfall som skapas. Man får inte förvänta sig att vi som är engagerade nöjer oss med fluffiga uttalanden. Vi måste också ha besked på de konkreta punkterna.

Anf. 98 GRETHE LUNDBLAD (s):

Fru talman! När Viola Claesson nu inte själv vill ge några konkreta besked avkräver hon i stället sådana av mig. Jag skall gärna försöka svara på några av de frågor som hon tog upp, men jag vill också framhålla att dessa var mycket stora. Jag vill inte stå här i riksdagen och uttala mig som något slags orakel, utan jag tycker att vi skall lyssna på vad forskarna säger i sina rapporter och utforma vår politik med utgångspunkt i detta.

Som det ser ut i dag är sopförbränning ett dåligt alternativ, men det tyckte vi inte för fem år sedan, eftersom vi då inte kände till faran med dioxinutsläppen. Samtidigt är forskarna i dag inte helt överens om att dioxinutsläppen främst kommer från sopförbränningen.

Jag håller med om att det är mycket allvarligt att man funnit dioxin i modersmjölken, speciellt därför att det drabbar de minsta i vårt samhälle, dem som är särskilt känsliga och dem som vi speciellt skall ta hand om. Det är inte säkert att utsläpp av dioxin från sopförbränningsstationer är en omedelbar fara för vuxna, men vi skall ändå ta itu med det. Det är därför man har stoppat utbyggnaden av nya stationer, och det är därför en utredning har tillsatts för att ta upp frågan om hur man skall göra i fortsättningen. Man kan ju inte omedelbart stoppa sopförbränningsstationerna, för var skall vi då göra av avfallet? Det har precis kommit rapporter om att gamla sopstationer läcker farliga gifter, så man kan inte bara lägga soporna på hög. Vi måste omedelbart ta reda på vad vi skall göra i stället. Det är inte Viola Claesson beredd att säga, och jag själv kan inte heller göra det, för då behöver man tillgång till helt andra kunskaper.

Till Lars Ernestam vill jag säga att miljöpolitiken naturligtvis måste innehålla styrmedel. Vad jag ibland kan finna otillfredsställande med folkpartiets miljöpolitik, som jag annars tycker är mycket progressiv, är att den i så stor utsträckning lutar på systemet med avgifter. Jag tror att man måste ha styrmedel både i form av lagar och bestämmelser och i form av avgifter, men att man även måste få människorna med sig genom rådgivning och information.

Ett typiskt exempel på hur besvärligt det kan vara med ekonomiska styrmedel kunde vi i går läsa om i tidningarna. Batteribranschen, som består av bara några få företag, försöker nu kullkasta en del av planerna på ett program för att ta bort en del av de miljöfarliga batterierna. Man vill inte medverka till att de miljövänliga batterierna blir billigare och de miljöfarliga dyrare, utan man vill bara ta ut en extra avgift för kostnader för återvinning.

Det var ju inte riktigt meningen. Ibland kan det alltså vara svårt att i en marknadsekonomi lita på att producenterna tar sitt ansvar – och det vi hela tiden har hävdad är just att producenten måste ta sitt ansvar.

När det gäller PCB skall jag gärna hålla med om att det är ett farligt gift. Jag tror dock inte vi skall slå till med ett snabbt förbud, för då kan vi hamna i samma situation som när det gällde de kadmiumförbud som den borgerliga regeringen föreslog men som aldrig kunde genomföras. Det är bättre att vi lugnar oss och ser till att få ett ordentligt system för att få bort PCB från vårt samhälle.

Till Karl Erik Olsson, som jag tyvärr inte hann svara i första omgången, skulle jag vilja säga att jag tror det är mycket viktigt att vi ser över hela avfallshanteringen, från sortering och insamling till slutlig användning och resthantering.

För både Karl Erik Olsson och Lars Ernestam skulle jag vilja läsa upp ytterligare en bit ur ett anförande av Birgitta Dahl: "Särskilt viktigt var det att slå fast principen att den som med sin verksamhet orsakar miljöskador skall ta det fulla ansvaret och kostnaderna för de åtgärder som krävs för att komma till rätta med problemen." Om herrarna ställer upp på det, kanske vi snart i rätt stor enighet kan få en bättre miljöpolitik här i landet.

Anf. 99 VIOLA CLAESSION (vpk):

Fru talman! Grethe Lundblad tog, kanske utan att hon själv tänkte på det, upp några av de knäckfrågor som jag har försökt få en diskussion om.

Grethe Lundblad säger att hon vill att fler skall ställa upp på att producenten skall ta sitt ansvar och att fler skall ställa upp på att den som orsakat problemen, bl. a. när det gäller det sista ledet i avfallskedjan, också skall svara för att åtgärder blir vidtagna. Detta är verkligen att tro på att t. ex. de stora kemibolagen alldeles utan styråtgärder från statsmakternas sida skulle åstadkomma detta därför att man vädjar till dem. Jag har ett lustigt exempel. På senare tid har ett företag – Volvo – insett att miljöopinionen är så stark att man måste börja flirta med den, precis som många politiker har gjort. Då säger man: "Om regeringen bara vill stifta en lag om att metallicfärger inte skall få användas så ställer Volvo upp." Man gör det alltså inte frivilligt. Det har man klart sagt. Det är vinsten som kommer i första hand. Det vet nog Grethe Lundblad lika väl som jag.

Jag har blivit anklagad för att inte ha tagit upp några konkreta förslag. Men här finns ju bl. a. tre reservationer från vpk, som jag här tidigare har yrkat bifall till. Av de frågor som tas upp vill jag framför allt diskutera sopförbränningsfrågan, eftersom jag anser den vara en "knäckfråga" när det gäller att visa hur långt man från regeringens sida är beredd att gå.

De positiva åtgärder som vi vill vidta – typ källsortering och återvinning – kan man inte, Grethe Lundblad, låta kommunerna själva helt stå för, om det nu skall bli något resultat. Det behövs en organisation och, tror jag, även en fast hand för att få till stånd en återvinningsproduktion och ett samarbete mellan kommunerna. Den uppgiften kan kommunerna inte klara på egen hand dels därför att man har bristande ekonomiska resurser, dels därför att ett sådant här övergripande arbete blir en ganska komplicerad uppgift om det hela skall fungera fullt ut.

Anf. 100 LARS ERNESTAM (fp):

Fru talman! I slutet av debatten är vi åter inne på anföranden. Men jag vill meddela att jag räknar detta inlägg som min andra replik till Grethe Lundblad.

Jag är tacksam för Grethe Lundblads synpunkter. Hon tycker att vi i folkpartiet har ett ambitiöst miljöprogram. Såvitt jag förstår – om jag nu hörde rätt – ansåg Grethe Lundblad att vi i tre avseenden ändå inte nått upp till de mål som hon vill ställa upp. Det gällde dels producenternas ansvar, dels vikten av miljövarðsinformation, dels lagstiftningen.

Om Grethe Lundblad läser vår miljömotion, upptäcker hon att vi där talar om producenternas ansvar. Vi menar att miljökostnaden så långt det är möjligt skall ingå i varans pris och att styrmedel skall användas i detta sammanhang. Vi tror också, till skillnad från en del andra, att marknadsekonomi är det enda system som klarar en sådan utveckling.

Så något om informationen. Grethe Lundblad har kanske glömt bort att vi har diskuterat anslagen till miljövarðsinformation. Då reserverade sig faktiskt vi i folkpartiet till förmån för ett betydligt högre anslag än det anslag som socialdemokraterna förespråkade. Vi vill alltså satsa mer på miljövarðsinformation.

Sedan till talet om att vi skulle vara något mindre intresserade av lagstiftning. Ja, men just i dag – det framgår väl ändå – talar folkpartiet och centern om behovet av en återvinningslag.

Anf. 101 KARL ERIK OLSSON (c):

Fru talman! Grethe Lundblad frågade om vi ansluter oss till det som miljöministern har sagt när det gäller principen att den som förorsakar en miljöskada också skall ta ekonomiskt ansvar. Men bl. a. det har vi tagit med i vår motion, och det finns också med i det förslag som vi lägger fram i dag. Grethe Lundblads fråga är alltså redan besvarad.

Jag skulle emellertid vilja gå litet längre i resonemanget och säga att det inte är tillräckligt att endast tala om miljöskador. Man måste också ha en helhetssyn, en ekologisk grundsyn. Man måste alltså ta hänsyn till hela problemet med att hushålla med naturresurserna.

När det gäller de frågor som jag här har tagit upp har – Lars Ernestam sade det alldeles nyss – centern och även folkpartiet föreslagit en lagstiftning avseende återvinningen. Vi föreslår ekonomiska styrmedel.

När vi frågar Grethe Lundblad hur hon och regeringen i övrigt ställer sig till detta, får vi egentligen inte något besked. Vi får avvakta den proposition som så småningom kommer.

Anf. 102 GRETHE LUNDBLAD (s):

Fru talman! Jag vill inte förlänga debatten i onödan. Vi står där vi står. Alla hoppas vi väl att vi skall komma framåt i arbetet när det gäller avfallshanteringen och att förslag skall läggas fram detta år, så att vi kan gå vidare med den här debatten.

Men jag skulle åtminstone till Viola Claesson vilja säga att hon inte bara skall komma med krav på förbud när det gäller sopförbränningen. Kom i stället med alternativ! Tala om hur vi skall ändra på processer och teknik, för

det är den vägen vi vill gå. Det gäller att försöka att hitta alternativ i fråga om sopförbränningen. När vi har funnit ett alternativ, kan vi komma med förbud. Men så länge det inte finns några klara alternativ som innebär att sopförbränningen snabbt kan ersättas med någonting annat, kan vi inte bara förbjuda denna.

I övrigt hoppas jag att alla ställer upp för ett mycket strikt producentansvar när det gäller avfallshanteringen. Det kommer att kosta pengar så småningom att utöka källsorteringen och återvinningen av avfall i kommunerna.

Miljöavgifter är också ett medel bland andra som socialdemokraterna vill använda – vi kan också tänka oss förbud. Men ibland blir det som med batterifrågan, att vi tyvärr inte kan lita på att producenterna tar det ansvar som är önskvärt när det gäller miljöfarliga ämnen, t. ex. i batterier. Vi socialdemokrater möter inte alltid ett gensvar från borgerligt håll, när det är nödvändigt att lägga fram mycket övergripande förslag i fråga om produktionen.

När det under detta riksmöte kommer ytterligare förslag om avfallshantering hoppas jag att den positiva uppfattning som redovisas i reservationerna och i anförandena här återfinns och att vi i stor enighet kan anta det förslag från regeringen som kommer att förbättra problemen med det farliga avfallet i Sverige.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten av jordbruksutskottets betänkande 3.)

Anf. 103 FÖRSTE VICE TALMANNEN:

Kammaren övergår nu till att debattera jordbruksutskottets betänkande 3 om naturvård.

Naturvård

Anf. 104 LARS ERNESTAM (fp):

Fru talman! I TV har vi ett antal kvällar fått information om det utomordenligt svåra läge som naturvården för närvarande befinner sig i. Jag hoppas att fru talmannen och de ledamöter som lyssnar har tagit del av något av programmen om naturvården.

Senast i går kväll, när jag förberedde detta anförande, lyssnade jag på kvällsprogrammet, och jag har några minnesbilder: Det räcker inte med temporära åtgärder, det räcker inte med sopmajor i skärgården – nu är det tid att göra insatser för naturvården. Växt- och djurarter är hotade, urskogsresterna försvinner, och fjällvärlden har inte tillräckligt skydd. Enligt min och folkpartiets uppfattning är oerhört mycket av det som kommit fram i de här programmen en angelägen och nödvändig samhällsinformation. Naturvården har otillräckliga resurser, och den får inte det stöd som är nödvändigt för att klara de mest oundgängliga behoven.

I detta betänkande om naturvården behandlas bl. a. flera motionsyrkanden från folkpartiet. Vi återkommer med vårt krav att fjällvärlden skall få bättre skydd och att de urskogsrester som finns i övriga landet skall

utvärderas och också få ett bättre skydd.

Hur ställer sig riksdagen till naturvården? Jag måste säga att betänkandet tyvärr är magert, och det skall bli intressant att notera Ove Karlssons kommentarer när han skall försvara utskottsmajoriteten och betänkandet.

Det allra bästa skydd ett område kan få är att nationalparker inrättas. Det gäller Sjaunja, som visserligen till en del blir naturreservat, det gäller Taavavuoma och det gäller Rogen. Det gäller nu att få fram en plan för skydd av fjällvärlden.

Utskottet hänvisar liksom tidigare år till det fortsatta arbetet med en naturvårdsplan för fjällen och att det har föreslagits att en nationalpark skall inrättas för Rogenområdet. Detta är inte tillräckligt. Fjällutredningen är slutförd, och nu erfordras ställningstagande till inrättandet av parkerna. Det behövs en naturvårdsstrategi som syftar till att skydda hotade arter och unika naturområden med representativ natur som kan tjäna som underlag för en prioritering av nödvändiga skyddsinsatser. Det finns över hela landet urskogsrester och rester av gammal skog. Arealmässigt utgör de här skogarna endast några promille av det samlade skogsbeståndet. Många av dessa områden är nu hotade av exploatering. En plan bör upprättas över de skyddsvärda områden som behöver bevaras. Utskottet hänvisar huvudsakligen till de 52 områden som har avsatts i de fjällnära skogarna och till att det "höga" anslagsbeloppet 40 miljoner för markinköp bör vara bestående ett antal år. Samtidigt hänvisas till att skyddsbehovet enligt urskogsinventeringen kan uppskattas till 400–500 miljoner. Nu delar jag, fru talman, inte uppfattningen att anslagsramen för markinköp är hög – tvärtom är den otillräcklig. Dessutom skall en stor del av det befintliga anslaget användas för att möjliggöra för staten att betala sig själv. Domänverket skall exempelvis få 8 milj. kr. av pengarna i minst fem år. Detta anser vi inom folkpartiet inte vara rätt väg att gå. Domänverksmarken bör överföras till naturvårdsfonden utan ersättning.

Statlig mark måste vidare ställas till förfogande för att möjliggöra markbyten med enskilda markägare. Staten får inte släppa sin del av kostnadsansvaret för naturvården.

Insatserna för naturvården är en prioriteringsfråga, och jag kan tyvärr – jag måste säga tyvärr – inte få någon annan uppfattning än att socialdemokraterna anser att naturvården är ett område som inte behöver prioriteras.

I hela komplexet kring naturvården finns i folkpartiets samlade program en rad frågeställningar som delvis rör dagens problem men även sådana som har behandlats i annat sammanhang. Det gäller bl. a. flora- och faunavården. Det hänger också samman med frågorna om både urskogar och nationalparker, det gäller naturvårdslagstiftningen, det gäller underhållet av nationalparker och naturreservat samt mycket annat.

I det här betänkandet behandlas fjällen och gammelskogen. Jag yrkar bifall till reservationerna 1 och 2.

Vidare vill jag göra några kommentarer om Antarktis.

Centerpartiets representanter i utskottet har ställt upp bakom socialdemokraternas syn på naturvården i det här betänkandet. Det tycker jag är beklagligt, särskilt som centern i någon mån också varit beredd att tillsammans med oss ställa större resurser till förfogande. I stället för att

stödja skyddet av fjällvärlden i Sverige och skyddet av urskogarna reserverar sig centerpartisterna till förmån för en nationalpark i Antarktis. Också jag tror att det är angeläget att Antarktis får skydd, men vi måste också klara de naturvårdsproblem som gäller vårt eget land, och där hade jag kanske väntat mig att centern skulle ställa upp.

Men Antarktis bör som sagt också ägnas uppmärksamhet. Vi har alla oroat oss för det beskrivna hålet i ozonlagret och hotet om exploatering som det nu talas mycket om. Freonerna anses bl. a. vara ett hot mot ozonlagret. Folkpartiet har tidigare reserverat sig mot förbränningen av kylskåp som innehåller freoner. Vi vill ha ett bättre omhändertagande av freonerna. – Våra utsläpp medverkar kanske till de problem som finns i Antarktis.

Fru talman! Jag yrkar än en gång bifall till de reservationer som folkpartiet fogat till detta betänkande, dvs. reservationerna 1, 3 och 4.

Anf. 105 LENNART BRUNANDER (c):

Fru talman! I det här betänkandet behandlas bl. a. en motion från centerpartiet, där vi föreslår att Antarktis skall inrättas såsom en internationell nationalpark, vilken skall vara öppen för forskare från alla länder. Vi framhåller också att man skall se till att det inte blir någon kommersiell exploatering av Antarktis. Det finns ju för närvarande planer på en sådan exploatering.

Vi har framfört vårt förslag därför att Antarktis behöver ett starkt skydd. Området är av stor betydelse för jordens ekologiska system. Vad som händer i Antarktis påverkar klimatet, och det påverkar strömmarna i oceanerna. På det sättet påverkas också saker och ting långt från Antarktis.

Antarktis är kanske det enda område i världen av denna storleksordning som fortfarande är orört – det har alltså inte varit föremål för mänskliga ingripanden. Det finns således anledning att göra någonting innan det är för sent.

Som jag antydde har det visat sig att det blivit ett ökat intresse för att utvinna mineral i Antarktis. Olika stater har försökt att få överhöghet över vissa områden för att på det sättet komma åt de mineral som finns där. Det skulle på ett drastiskt sätt föröda de tillgångar som finns i Antarktis, och det är mot den bakgrunden vi har ställt våra förslag. Utskottet har vid sin behandling av motionen varit mycket välvilligt i sin skrivning. Man har i stort sätt ställt upp på de idéer och synpunkter som vi har framfört med den skillnaden att utskottet tycker att det med det goda rykte som Sverige har i miljösammanhang borde räcka, att vi bara talar om vad vi tycker. Vi från centerpartiet anser ändå att det finns anledning att riksdagen uppmanar regeringen att på olika sätt verka för att Antarktis blir en internationell nationalpark och att de fördrag som nu finns inte räcker i sammanhanget. Med dessa ord yrkar jag bifall till reservation 5, där vi framställer dessa förslag.

Vi fick en larmrapport för inte så länge sedan om att ozonskiktet över Antarktis håller på att tunnas ut. Att detta är en stor fara vet vi sedan gammalt, men att uttunnningen skulle gå så snabbt hade kanske inte någon räknat med. Lars Ernestam tog upp detta när han sade att folkpartiet i olika sammanhang har reserverat sig för att vi skulle minska användningen av

freoner. Det är riktigt att centerpartiet och folkpartiet har haft gemensamma krav på detta. Drivgasen har vi ju förbjudit, men det används mycket freoner i skumplaster, i kylskåp och till andra ting. Dessa måste tas om hand på något sätt så att de inte kommer ut i naturen. Då förstör de ozonlagret inte bara över Antarktis utan också över hela vår jord. Detta är bara en varning.

Lars Ernestam var förvånad över att inte centerpartiet har stött folkpartiets reservationer. Det har vi gjort mot den bakgrunden att riksdagen, när det gäller fjällvärlden och naturvården, enats om uttalanden om att vi skall vara försiktiga med verksamheter i de fjällnära skogarna. I avvaktan på vad som nu händer menar vi att ytterligare åtgärder inte behövs. Andra hithörande frågor som gäller resurstilldelning och annat behandlas inte denna gång. När det gäller dessa har vi reserverat oss tidigare i anslutning till budgetbehandlingen så det behöver vi inte upprepa nu.

Anf. 106 OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Fru talman! Jag ber att få yrka bifall till reservation 2 och samtidigt påpeka att det finns ett fel i vad gäller motionernas numrering i slutet av reservationen i utskottsbetänkandet där det står motion Jo738, som är folkpartiets motion. Det skall vara Jo308 som är vår motion.

Jag vill också yrka bifall till motion Jo310 som berör dessa frågor. Det gäller alltså urskogar, och många har talat om det tidigare i dag. I stort sett är de som vill slå vakt om dessa områden överens. Det kan finnas litet olika anslag om hur man vill sätta i gång bevarandearbetet. Vi från vår sida anser att det är viktigt att man snabbt försöker fastslå vilka områden det rör sig om. Det har visat sig, tyvärr inte minst av den statliga myndighetens – domänverket – härjningar i Jokkmokk och på andra ställen, att det behövs en inventering för att bestämma vilka områden som verkligen skall sparas och som skall ges ett ordentligt skydd. Som flera talare före mig har sagt finns det ett tryck mot dessa områden. Vi har inte särskilt mycket att berömma oss av i Sverige när det gäller andel av den totala skogsmarken som är bevarad i jämförelse med många andra länder, där det finns mycket mer långtgående bevarandebestämmelser än vad vi har i vårt land. Det börjar nu bli kris i den här frågan – kraven från skogsindustrin på råvara ökar, och vi har, som jag sade, tidigare sett rätt otäcka konsekvenser av det. Vi kommer att få uppleva mera av det slaget om vi inte snabbt kan enas om att införa bestämmelser som stoppar härjningarna i de här skogarna. Om nu detta är de sista kvarvarande stora sammanhängande vildmarksområdena i vårt land, har vi ett ansvar för att de inte angrips och delas upp, så att det förr eller senare bara blir små lappar kvar av dem. Då kan man ju inte tala om sammanhängande vildmarksområden. Där måste man ta en kamp med de intressen som vill exploatera dessa områden ekonomiskt. Vi måste väga för och emot, och då blir det en fråga om vad man anser att en oförstörd natur är värd och vad man är villig att betala för det.

Jag skall inte tala längre om detta – alla vet vad det rör sig om och vilka intressen det är som står emot varandra. Jag hoppas att vi i den här församlingen kan fatta sådana beslut att trycket mot de här områdena minskar, så att avhuggningen av dem stoppas och att vi fortfarande kan framstå som en nation som är rädd om sådana här tillgångar, som är unika.

Anf. 107 OVE KARLSSON (s):

Fru talman! Det hittillsvarande miljö- och naturvårdsarbetet i Sverige har i många avseenden varit framgångsrikt. Naturvård är en del av det miljöarbete som engagerar många människor här i landet. Jag är glad över den debatt som nu förs och den information som skett bl. a. via TV. Engagemanget bottnar alltmer i den kunskap som många börjar få om miljöförstöringen som det överlevnadsproblem det är.

Vatten, jord och luft förorenas och förgiftas. Skogsskövling leder till ökenbildning, jordflykt och ödesdigra klimatförändringar. Tusentals växt- och djurarter står inför en utrotning – vi vet att många försvinner årligen – och de ekologiska systemen förändras.

På många håll i världen skövlas miljön på ett helt oförsvarbart sätt. Det enda som gäller är kapitalets intresse att på kortaste möjliga tid få största möjliga avkastning.

I Sverige klassas miljöfrågan mycket högt och måste nog sägas vara en av 1980-talets viktigaste frågor. Det arbetet måste fortsätta om möjligt än intensivare de närmaste åren. Människor i Sverige inser att miljön inte är en marginalfråga i skuggan av ekonomi, skatter och socialpolitik, utan denna fråga har högt centralt egenvärde.

För oss socialdemokrater handlar miljöpolitiken om att bygga ett samhälle, grundat på uthållig hushållning med naturresurserna. Detta kan inte ske med marknadsekonomins hjälp. Vi måste skapa lagar, regler, föreskrifter och allmänna råd för att hindra en ohämdad och oönskad exploatering av vårt land och vår jord.

Som politiker har vi en stor och svår uppgift framför oss när det gäller att skapa allmän förståelse för ett miljövårdsarbete som ger alla människor en god miljö, där man på ett skonsamt sätt utnyttjar världens naturresurser.

Det är inget enkelt arbete som vi politiker tar på oss. Ju mer vi engagerar oss för miljö- och naturvård, desto större tycks intressekonflikterna bli.

Jag är övertygad om att den opinion som finns alltmer kommer att medföra att vi på område efter område kan arbeta med förebyggande naturresurshushållning i stället för att städa upp i efterhand.

Detta betänkande behandlar ett antal motioner från den allmänna motionstiden i januari i år. Utskottets ställningstagande har stor majoritet bakom sig.

Ett framgångsrikt miljövårdsarbete förutsätter en inriktning mot förebyggande åtgärder, där miljövårdsaspekten på ett tidigt stadium måste vägas in i skilda delar av samhällsplaneringen.

Jag skall nu göra några kommentarer till de fem reservationer som är fogade till betänkandet.

Reservation 1 från folkpartiet tar upp frågan om skyddet av fjällvärlden, och att i ett första steg tre nya nationalparker bör inrättas – Sjaunja, Taavavuoma och Rogen.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har i mars i år förklarat Sjaunja som naturreservat. I övrigt kan nämnas att när liknande motioner tidigare behandlats av riksdagen har man hänvisat till naturvårdsverkets fjällutredning, som då pågick. Den är nu slutförd och redovisad i mars 1986. Där redovisas inte bara dessa tre områden, utan hela 92 fjällområden som är av

intresse ur naturvårdssynpunkt, alltså 89 fler än vad reservanterna aktualiserar.

Den här utredningen skall ligga till grund för ett fortsatt arbete från resp. länsstyrelse och naturvårdsverket med att upprätta en naturvårdsplan för fjällen.

Riksdagen bör avvakta det pågående arbetet med en naturvårdsplan. Därmed yrkar jag avslag på reservation 1 och bifall till utskottets hemställan.

I reservationerna 2 och 3 från vänsterpartiet kommunisterna och folkpartiet tas frågan upp om åtgärder för att stärka skyddet av våra urskogar. Naturvårdsverket har träffat överenskommelse med domänverket om skydd av stora områden urskog. Som framgår av utskottets betänkande avser naturvårdsverket att försöka träffa liknande överenskommelser med bolag även om naturvårdsreservat. Eftersom naturvårdsverket mycket aktivt arbetar med frågan, finns inte anledning för riksdagen att nu vidta några åtgärder, och därför yrkar jag avslag på reservationerna 2 och 3 och bifall till utskottets hemställan.

I reservation 4 aktualiserar folkpartiet en översyn och ändring av naturvårdslagen. Här pågår flera arbeten som riksdagen snart får ta ställning till, bl. a. den nya naturresurslagen samt plan- och bygglagen, som vi skall besluta om redan nästa månad. Därför finns det för dagen inte anledning till någon större debatt. Jag yrkar bifall till utskottets förslag och avslag på reservation 4.

Reservation nr 5 från centern behandlar frågan om skyddet av Antarktis. Självfallet är det mycket angeläget att slå vakt om den känsliga miljö som finns i Antarktis. Men det finns ett fungerande Antarktisfördrag – en internationell överenskommelse – som Sverige godkänt. Det är enligt min uppfattning inom ramen av det avtalet som ett fortsatt arbete bör ske. Förhandlingar pågår också för att reglera utvinningen av mineraler i Antarktis. Vi bör avvakta resultatet av dessa överläggningar.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag och avslag på reservation nr 5. Jag yrkar således bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter och avslag på de till utskottsbetänkandet fogade reservationerna.

Anf. 108 LARS ERNESTAM (fp):

Fru talman! Ove Karlsson upprepade de synpunkter som framförs i utskottets betänkande, och jag skall därför inte kommentera dem närmare. Mitt partis synpunkter redogjorde jag för i mitt inledningsanförande, och de finns dessutom redovisade i reservationerna.

Men Ove Karlsson tog upp några synpunkter som ligger litet grand utanför det som står att läsa i betänkandet. Bl. a. sade han att vi här i Sverige klarar miljövården och naturvården betydligt bättre än man gör i nästan alla andra länder. Det stämmer inte riktigt, för faktiskt är det så. Ove Karlsson, att vi har skyddat betydligt mindre skogsareal än många många andra länder. Det finns statistik på det.

Ove Karlsson upprepar det som vi har fått höra år efter år när det gäller skyddet för fjällvärlden: Vi skall vänta. Det kommer förslag. Med envishet upprepar utskottet det varje år, men det händer ingenting. Nu när inventeringarna är slutförda, tycker vi att det är dags att komma med förslag

om skydd för fjällvärlden. Då erfordras det naturligtvis också resurser.

Jag skall slutligen, fru talman, också säga några ord om naturvårdslagstiftningen. Jag tog inte upp den i mitt inledningsanförande.

Ove Karlsson hänvisar till att vi nu får naturresurslagen, och han anser att den lagstiftning vi har är tillfredsställande och bra. Jag vet inte om jag kan hålla med om det. Den miljölagstiftning som vi har här i Sverige är i stor utsträckning ett lappverk. Det finns ingen genomgående röd tråd och någonting som håller samman miljölagstiftningen. Naturvårdshänsynen ligger ofta utanför, och också delar av miljöfrågorna ligger utanför lagstiftningen.

Svenska naturskyddsföreningen har alldeles nyligen aktualiserat detta och kommit med ett eget förslag till ny naturvårdslag. Jag vill inte kommentera det förslaget, men jag tror att väldigt mycket av det föreningen säger där är riktigt.

Vi behöver en samlad översyn av naturvårdslagstiftningen och miljölagstiftningen. Det råder stor splittring på det området. Mängder med ämbetsverk arbetar skilda från varandra. Vi har över huvud taget olika tillämpning av regler och miljöavgifter. Det behövs alltså en översyn här, och det är detta som vi har tagit upp i reservation 4.

Anf. 109 OVE KARLSSON (s):

Fru talman! Som Lars Ernestam mycket riktigt säger, har frågan om skyddet av fjällvärlden diskuterats i riksdagen vid flera tillfällen. Nu finns de överväganden och utredningar framme som vi tidigare har efterlyst, och de omfattar mer än vad Lars Ernestam säger. Det handlar, som jag redan har sagt, om hela 92 områden och inte bara om de tre som folktopiledamöterna hänvisar till i sin reservation.

De 52 områden som har avsatts genom överenskommelse med domänverket omfattar en kvarts miljon hektar, så det är inget dåligt skogsområde. Om nu arbetet fortsätter, lär det ändå vara något som vi bör vara glada över har kommit till stånd.

Sedan vill jag då fråga Lars Ernestam, om han är helt ointresserad av att låta lokala opinioner komma till tals när man skall skydda de områden som här är aktualiserade ur naturvårdssynpunkt.

När det gäller det Lars Ernestam sade om översyn av naturvårdslagen vill jag bara påpeka att det som tas upp i reservation 4 ju aktualiseras i direktiven till den översyn av miljöorganisationen som miljöministern har tagit initiativ till och också tillsatt utredare för att verkställa.

Mycket är alltså på gång, och jag tror att det bästa vi kan göra i dag är att följa utskottets förslag i dess helhet.

Anf. 110 LARS ERNESTAM (fp):

Fru talman! Jag vill säga till Ove Karlsson att det är klart att vi menar att lokala opinioner skall komma till tals. Det finns älvräddare, det finns naturskyddsföreningar och det finns lokalbefolkning – det är självklart att de skall komma till tals i de här diskussionerna.

Sedan är jag litet tveksam när det gäller om Ove Karlsson har trängt in riktigt i den här problematiken, när han börjar tala om antalet områden etc.

Han talar här om tre områden, men det gäller ju våra nationalparker. Det finns en rad områden som skall få skydd på annat sätt; jag tror att Ove Karlsson kom fram till 89 områden. Vi har begärt en inventering av hela urskogsdelen, av alla de urskogar som finns i hela landet, och det kanske rent av blir fler än de 89 eller 90 som vi inom folkpartiet har ansett skall bevaras. Det vet jag inte i dag, men att det är betydligt fler än de tre är klart. Det är ett täckande program som innebär att man skall utvärdera alla de skogar av urskogskaraktär som finns kvar och bland dem välja ut dem som skall vara skyddsvärda, och det kan vara ganska många.

Anf. 111 OVE KARLSSON (s):

Fru talman! Till Lars Ernestam vill jag som avslutning bara säga att länsstyrelserna i berörda län väl får göra de inventeringar som behövs och komma med förslag om vilka områden som skall skyddas. Vi har också sagt både i betänkandet och i andra sammanhang att länsstyrelserna i berörda län skall följa upp arbetet. Därefter får väl också riksdagen tillfälle att ta ställning.

Överläggningen var härmed avslutad.

Jordbruksutskottets betänkande 1

Mom. 1 och 2 (åtgärder för att stärka svensk trädgårdsnäring m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 269 röster mot 37 för reservation 1 av Karl Erik Olsson och Lennart Brunander.

Mom. 3-5

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 6 (skörde-skadeskydd för trädgårdsnäringen)

Utskottets hemställan bifölls med 200 röster mot 107 för reservation 2 av Karl Erik Olsson m. fl.

Jordbruksutskottets betänkande 2

Mom. 1 (återvinning och resurseffektivisering)

Utskottets hemställan bifölls med 228 röster mot 78 för reservation 1 av Karl Erik Olsson och Lennart Brunander.

Mom. 3 b (utsläpp vid sopförbränning)

Utskottets hemställan bifölls med 292 röster mot 14 för reservation 2 av John Andersson.

Mom. 9 (miljöfarliga batterier)

Utskottets hemställan bifölls med 229 röster mot 78 för reservation 3 av Karl Erik Olsson m. fl.

Mom. 11 (program för kvicksilverhantering)

Utskottets hemställan bifölls med 292 röster mot 14 för reservation 4 av John Andersson.

Mom. 14 b (SAKAB:s monopol)

Utskottets hemställan bifölls med 264 röster mot 42 för reservation 5 av Lars Ernestam m. fl.

Mom. 15 (avvecklingsplan för PCB)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 6 av Lars Ernestam m. fl. – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

Jordbruksutskottets betänkande 3

Mom. 3 (skyddet av fjällvärlden)

Utskottets hemställan bifölls med 264 röster mot 41 för reservation 1 av Lars Ernestam m. fl.

Mom. 7 a (framtida skydd för naturområden)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av John Andersson – bifölls med acklamation.

Mom. 7 b (varaktigt skydd för skogsområden)

Utskottets hemställan bifölls med 292 röster mot 14 för motion 1985/86:Jo310 av John Andersson.

Mom. 7 c (bevarande av återstående urskogar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Lars Ernestam m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 8 (översyn av naturvårdslagen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 4 av Lars Ernestam m. fl. – bifölls med acklamation.

Mom. 9 (skyddet av Antarktis)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Karl Erik Olsson och Lennart Brunander – bifölls med acklamation.

Övriga moment

Utskottets hemställan bifölls.

6 § Föredrogs

arbetsmarknadsutskottets betänkande
1986/87:1 om arbetslöshetsförsäkring

Anf. 112 ERIK HOLMKVIST (m):

Fru talman! Utskottsmajoriteten säger i sin skrivning: "Utskottet kan inte se att några nya omständigheter har tillkommit som skulle motivera en annan slutsats nu."

Men just omständigheten att inget hänt beträffande behandlingen av ansökningsärenden från icke fackligt anslutna motiverar ett agerande från riksdagens sida. Det kan inte vara rimligt att personer som av något skäl enbart vill tillhöra arbetslöshetskassan – utan att tillhöra facket – skall mötas av svårigheter i samband med att de inger sin inträdesansökan. Exempel på sådana svårigheter kan vara att blankett måste hämtas hos kassan, att handläggningstiden är orimligt lång, att man kräver administrationsavgifter av dem som inte betalar kollektivt, dvs. icke är fackligt anslutna, etc.

Av bestämmelserna i 55 § lagen om arbetslöshetsförsäkring framgår att envar som arbetar inom en kassas verksamhetsområde har rätt att bli medlem utan något fackligt veto. I dag begagnar sig ca 55 000 personer av denna möjlighet. Rimligt är då att begära en korrekt och tillmötesgående behandling av dessa ansökningar och därutöver att samma service ges till denna stora grupp som till de fackligt anslutna. Friheten att stå utanför en intresseorganisation får inte inskränkas på det sätt som jag beskrivit.

Arbetslöshetskassorna finansieras i huvudsak med statens pengar. Även detta är ett skäl att vidta åtgärder som eliminerar de svårigheter som möter icke fackligt anslutna personer när de lämnar sin inträdesansökan.

I den pågående utredningen bör det jag här pekat på tas med, och nödvändiga åtgärder bör ges genomslag i det fortsatta arbetet.

I avvaktan på utredningen bör regeringen ge AMS i uppdrag att genom tillhandahållandet av en enkel blankett för kassornas verksamhet eliminera de påtalade problemen.

Jag yrkar bifall till reservation nr 2.

Anf. 113 BÖRJE HÖRNLUND (c):

Fru talman! Som framgår av betänkandet har centern, folkpartiet och moderaterna i annat sammanhang reserverat sig för en allmän obligatorisk arbetslöshetsförsäkring. Centerpartiet anser att en sådan grundtrygghet bör komma alla till del. Den obligatoriska arbetslöshetsförsäkringen kan sedan byggas ut med avtalsenliga eller enskilt tecknade försäkringar.

På kort sikt har vi emellertid den arbetslöshetsförsäkring som vi har i dag. Den kännetecknas av att allmänna medel betalar i det närmaste hela försäkringen. Enligt bestämmelserna skall enskild arbetstagare ha rätt att bli medlem i arbetslöshetskassa utan att samtidigt vara fackligt ansluten. Tyvärr har det visat sig krångligt och besvärligt för många enskilda arbetstagare att bli ansluten enbart till arbetslöshetsförsäkringen. I reservation 2 har centern, folkpartiet och moderaterna gemensamt pekat på hur dessa svårigheter för enskild kan avhjälpas i avvaktan på det större grepp som en allmän obligatorisk arbetslöshetsförsäkring för alla skulle utgöra.

Fru talman! Jag ber att få yrka bifall till reservation nr 2.

Anf. 114 LARS-OVE HAGBERG (vpk):

Fru talman! I detta betänkande behandlas två viktiga motionsyrkanden från vpk. Det första är att karensdagarna i arbetslöshetsförsäkringen skall slopas. Det andra är att de som hotas av utförsäkring skall erbjudas ett beredskapsarbete och att, om sådant inte står till buds, ersättning från A-kassan skall utbetalas.

Ett slopande av karensdagarna i arbetslöshetsförsäkringen behövs för att ett fullgott försäkringsskydd skall kunna åstadkommas mot det inkomstbortfall som uppstår när man drabbas av arbetslöshet. I dagens hårda verklighet med reallönesänkningar är det en stor ekonomisk påfrestning på den som blir arbetslös att avstå från inkomsten under karensdagarna. Därför bör enligt min mening karensdagarna slopas.

Även på LO-kongressen i september ställdes kravet att man skall skynda på med slopande av karensdagarna. Naturligtvis vet man inom LO-kollektivet att dessa slår mycket hårt mot de egna medlemmarna när dessa drabbas av arbetslöshet. Dessutom blir karensdagarna ett straff för den som redan har drabbats av arbetslöshet. Man kan också i förlängningen av detta säga att karensdagar strider mot principen om allas rätt till arbete och försörjning. Utskottsmajoriteten säger nu att en tillkallad utredare har fått direktiv av regeringen att ta upp frågan om karensdagarna och redovisa hur ett slopande skall kunna finansieras inom ramen för de nuvarande kostnaderna av arbetslöshetsersättningen. Jag vill i detta sammanhang ställa en fråga till Lahja Exner. Utskottet hänvisar till att denna finansiering skall ske inom de nuvarande ramarna. Vilka andra arbetslösa skall då betala för detta? Finansieringen skall ske inom arbetslöshetsförsäkringens nuvarande ram, och jag misstänker att man inte genom nedskärningar inom byråkratin kan få fram de pengar det gäller. Eller skall man höja egenavgifterna? Menar man över huvud taget allvar med utredningen om borttagande av karensdagarna?

Har man t. ex. haft någon kontakt med dem som drev denna fråga på LO-kongressen? När utskottets majoritet formulerar sig som den gjort, och socialdemokraterna skriver under, undrar man hur ombuden vid LO-kongressen ställer sig. Några dagar efter LO-kongressen går socialdemokraterna alltså passivt med på att frågan skall utredas på ett sätt som såvitt jag förstår av direktiven inte kan leda till någon tillfredsställande lösning.

Den andra frågan som vpk tycker är angelägen är frågan om utförsäkring, som sker även i dag. Vi tycker att villkoren för dem som utförsäkras måste förbättras. Detta löser man inte förrän alla har rätten till ett arbete, och vi är ju inte där än. Dagens läge är att den som hotas av utförsäkring, som utskottsbetänkandet och AMS direktiv säger, kan begära att få ett beredskapsarbete. En bättre ordning menar vi skulle vara att arbetsförmedlingen skall erbjuda den som hotas av utförsäkring ett arbete. Detta är en offensiv åtgärd för att förhindra utförsäkringar. Dessutom menar vi att om det inte finns något beredskapsarbete eller någon arbetsmarknadsutbildning skall arbetslöshetsersättningen fortsätta att utgå.

Med det här yrkar jag bifall till reservationerna 1 och 3 till detta betänkande.

Anf. 115 LAHJA EXNER (s):

Fru talman! Jag vill börja mitt anförande med anledning av arbetsmarknadsutskottets första betänkande under 1986/87 års riksmöte med att uttrycka tillfredsställelse över den enighet som har präglat utskottets inställning, att inte acceptera arbetslösheten som något ödesbestämt och att hålla den som trots allt drabbas av arbetslöshet i möjligaste utsträckning skadeslös.

Utskottet har i det nu aktuella betänkandet behandlat yrkanden i åtta motioner från den allmänna motionstiden rörande arbetslöshetsförsäkring m. m. I frågor som har tagits upp i fem av motionerna är utskottet helt enigt i sina bedömningar och förslag till beslut. Men i fråga om förslag i tre motioner har bedömningarna gått isär och resulterat i en gemensam borgerlig reservation om inträde i arbetslöshetskassa och två reservationer från vpk, gällande slopande av karensdagarna vid arbetslöshetsersättning och åtgärder mot utförsäkring. Samtliga tre motioner som inte har vunnit utskottsmajoritetens stöd är egentligen gamla bekanta, och yrkandena har tidigare behandlats av kammaren. Men jag vill ändå ta några minuter i anspråk för att kommentera yrkandena i dessa.

I yrkande 6 i motion 1985/86:A206 av vpk med Lars Werner som första namn begärs att karensdagarna i arbetslöshetsförsäkringen slopas. Utskottet hänvisar till det pågående utredningsarbetet, där bl. a. karensvillkoren skall prövas. Utredningen skall enligt direktiven arbeta skyndsamt och vara avslutad senast den 1 maj 1987. Även om kammaren har förståelse för de arbetslösa som i varierande grad drabbas av karensdagarna, föreslår utskottsmajoriteten att utredaren får behandla frågan i sedvanlig ordning samt redovisa hur ett slopande av karensdagarna skulle kunna finansieras. Lars-Ove Hagberg undrar hur det skall vara möjligt att finansiera detta inom de befintliga ramarna. Jag kan inte lämna något besked på den punkten, utan den arbetande utredningen bör få komma med sina förslag. Så småningom kommer även LO att kunna ta ställning till dem. Jag yrkar därför avslag på reservation 1.

Även yrkandet i motion 1985/86:A233 och i den borgerliga reservationen 2 är en gammal bekant. Utskottsmajoriteten har inte kunnat finna några nya omständigheter som skulle motivera ett annat ställningstagande än förra året. Den som är missnöjd med A-kassornas behandling av ansökan om inträde i A-kassa kan påtala detta hos tillsynsmyndigheten AMS, vars anvisningar kassorna har att följa. AMS har också bevisligen ingripit i de fall som kommit till verkets kännedom. Mot denna bakgrund yrkar jag avslag på reservation nr 2.

Vpk följer upp sina yrkanden i motion 1985/86:A207 med reservation nr 3 och kräver ytterligare åtgärder mot utförsäkring. Utskottsmajoriteten avvisar yrkandena med hänvisning till de nya bestämmelser som har kommit till som stöd för de långtidsarbetslösa och de arbetslösa som riskerar utförsäkring och som innebär att dessa grupper *skall* anvisas beredskapsarbete om de begär sådant. AMS har alldeles nyligen gjort en uppföljning av riktlinjerna för arbetsförmedlingens insatser för att förhindra långtidsarbetslöshet. Målgruppen för de speciella insatserna är t. o. m. vidare än som framgår av motionen. Jag vill citera ur skrivelsen från AMS:

”Som målgrupp för särskilda åtgärder mot långtidsarbetslöshet betraktas dels de som riskerar lång sammanhängande arbetslöshet, dels de som har upprepade arbetslöshetsperioder mellan kortvariga arbeten samt de som arbetar deltid och uppbär kassaersättning. Speciell uppmärksamhet ägnas åt utförsäkringshotade med hänsyn till bl a den lagstadgade rätten till beredskapsarbete.”

Utan att redovisa hela uppföljningsrapporten bör vi kunna enas om att det lokala arbetet med att förhindra och motverka långtidsarbetslöshet och utförsäkring har börjat ge resultat, men det måste naturligtvis följas upp även i fortsättningen.

Fru talman! Med hänvisning till det anförda yrkar jag avslag även på reservation nr 3 samt bifall till utskottets hemställan i dess helhet.

Anf. 116 ERIK HOLMKVIST (m):

Fru talman! Lahja Exner säger att de ingripanden som AMS gör sker efter det att svårigheter har uppdragats. Jag tycker att det är en felaktig hantering. Man måste ju i tid kunna förhindra att svårigheter uppstår när personer ansöker om medlemskap i en arbetslöshetskassa. Man skall inte i efterhand göra korrigeringar när fel begåtts. Det tycker jag borde vara rätt väg att gå.

Vidare tycker jag att rättvisa och generositet skall få gälla även i fråga om ansökningar från människor som vill stå utanför facket. Det är ju statens pengar som i huvudsak bekostar den här försäkringen. Det finns alltså alla skäl att behandla frågan på det sätt som de borgerliga partierna har föreslagit.

Varför skall en stor del av en grupp om 55 000 personer kanske årligen tvingas känna sig illa till mods och illa behandlade just på grund av det förfaringsätt som Lahja Exner här förespråkade? Jag tycker att de åtgärder som vi föreslår är rimliga i nuvarande läge.

Anf. 117 LARS-OVE HAGBERG (vpk):

Fru talman! Visst rör det sig om gamla bekanta motionskrav. Lahja Exners tacksamhet över att utskottet inte tyckte att arbetslösheten var ödesbestämmd är väl ändå något som ingen av de arbetslösa i dag kan känna någon glädje över. Runt om i världen ökar arbetslösheten. När den här lilla högkonjunkturen är över ökar arbetslösheten även i vårt land, inte minst bland ungdomen.

När det gäller arbetslösheten och karensdagarna vill jag säga att det ändå är märkligt att Lahja Exner – här sitter ju socialdemokrater och dessutom har det varit LO-kongress – inte känner till direktiven till utredningen, nämligen att man inom de ekonomiska ramarna som i dag gäller för försäkringen skall utreda om man kan ta bort karensdagarna, som naturligtvis kostar pengar. Utredarens arbete skall inte föregripas, sägs det.

Den fråga jag vill ställa är: Vilka andra arbetslösa skall få sämre arbetsvillkor om karensdagarna tas bort? Lahja Exner borde vara helt klar över effekten – om det inte finns en stor byråkrati att ösa ur. Det gäller alltså att vidga möjligheterna att redan nu se till att regeringen lägger fram detta förslag – annars är det ett direkt svek mot förslagen och kraven på LO-kongressen.

Sedan till utförsäkringen. Vi som sysslar med arbetsmarknadspolitik i detta hus och på annat håll har fått klart för oss att AMS har en

serviceinriktning – AMS skall serva på alla håll och kanter. Vpk har sagt att denna serviceinriktning tydligen är mest avsedd för företagen, därför att de verkar vara mycket nöjda. När vpk kräver att arbetsförmedlingen aktivt hjälper dem som hotas av utförsäkring är det stopp – då finns inte serviceinriktningen. Det är talande för den arbetsmarknadspolitik som nu byggs upp och som utskottet i dess helhet tydligen ställer sig bakom.

Prot. 1986/87:7
15 oktober 1986

Arbetslöshets-
försäkring

Anf. 118 LAHJA EXNER (s):

Fru talman! Kollegan Holmkvist talade om ansökningsförfarandet för medlemskap i A-kassan. På de svenska arbetsplatserna fungerar det i praktiken så att när människor nyanställs söks de upp av fackligt förtroendevalda, kontaktombud, klubbordföranden, sektionsordföranden m. fl. som har ansökningsblanketter med sig. Detta fungerar smidigt för dem som vill ansluta sig både till den fackliga organisationen och till arbetslöshetskassan. Riksdagen kan näppeligen ålägga kontaktombuden ett myndighetsansvar eller förvaltningsansvar. Den som väljer att stå utanför den fackliga organisationen måste göra sig besväret att söka upp avdelningsexpeditionen, få sin blankett ifyllt och få medlemskap direkt i arbetslöshetskassan. Om inte det fungerar finns tillsynsmyndigheten, som man skall vända sig till.

Jag förstod inte riktigt Holmkvists påstående att de 55 000 personerna årligen skulle behöva ha dessa besvär. Jag inbillar mig att man inte åker ut ur och in i arbetslöshetskassan hur som helst.

Följsamheten till löneutvecklingen finns inskriven som förslag från riksdagen till de tilläggsdirektiv som har lämnats till den sittande utredaren av arbetslöshetsförsäkringen. Vi får ha tålamod och vänta på de förslag som kommer från honom inom ett halvår, och då ges det möjlighet att ta ställning till dem.

Antalet långtidsarbetslösa har glädjande nog minskat, och även antalet utförsäkrade kassamedlemmar har minskat ganska kraftigt från första halvåret 1985 till 1986, nämligen med 1 711 personer. Vi kan naturligtvis inte slå oss till ro med detta, utan arbetet måste fortsätta, men inte enbart på arbetsförmedlingarna. Det finns en ypperlig rapport om vad som har gjorts under det senaste halvåret på den fronten. Men jag vill också hänvisa till det arbete som fackliga organisationer – det gäller bl. a. Metall, Byggnads, Kommunal – bedriver tillsammans med arbetsförmedlingarna och arbetslöshetskassorna och som syftar just till att stötta upp de arbetslösa och snabbt få dem tillbaka till arbetslivet.

Anf. 119 ERIK HOLMKVIST (m):

Fru talman! Nej, Lahja Exner, det är inte på alla håll ett så smidigt förfarande som görs gällande. Jag säger inte att 55 000 medlemmar i arbetslöshetskassa som ansluts på det här sättet möts av svårigheter, men en mycket stor del av dem möts av svårigheter som innebär en orimligt lång handläggningstid, för att ta ett exempel, och de tvingas hämta sina blanketter. Dessa medlemmar får inte blanketterna sig tillsända eller på arbetsplatsen utan tvingas som sagt hämta dem.

Att AMS skall vara tillsynsmyndighet är i och för sig rimligt, men jag

tycker att då skall man gå före med de besked som AMS behöver för att undvika misstag.

Orsaken till den nuvarande socialdemokratiska inställningen i denna fråga är ingen annan än den att socialdemokraterna har svårt för att acceptera friheten att stå utanför en intresseorganisation. Friheten att stå utanför facket har socialdemokraterna alltid haft svårt med, och så är det fortfarande. Detta är analogt med de stora svårigheter som socialdemokraterna har att acceptera att fackliga medlemmar skall få stå utanför det socialdemokratiska partiet. Därvidlag skall man kollektivt anslutas. Dessa båda saker ligger i linje med varandra.

Lahja Exners inlägg förvånar egentligen inte mig. Men samtidigt är det att beklaga, för det saknar totalt frihetstanke och generositet.

Anf. 120 LARS-OVE HAGBERG (vpk):

Fru talman! De tilläggsdirektiv som riksdagen i våras skickade till utredaren har ju inte med karensdagarna att göra. Dessa direktiv gäller följsamheten mot nivån i A-kassan.

Vad det här handlar om är att vi föreslår att karensdagarna skall slopas. Då svarar utskottet med anledning av vårt krav att det har tillkallats en utredare, som enligt sina direktiv skall beräkna kostnaderna för ett avskaffande av karenstiden i fråga om både arbetslöshetsförsäkringen och KAS samt redovisa hur en sådan reform skall kunna finansieras inom ramen för nuvarande kostnader för arbetslöshetsersättning, Lahja Exner.

Jag frågar: Är inte socialdemokraterna medvetna om att det inte blir något borttagande av karensdagarna om inte ersättningen till vissa arbetslösa drabbas av det? Kan ni inte rakt och öppet erkänna att ni inte vill ha någon utredning om borttagande av karensdagarna? Det är detta det handlar om. Ni vill inte gå ett enda steg på vägen mot vad LO-kongressen förordade, nämligen att karensdagarna skall bort. Månaden efter kongressen lämnar ni ingen öppning, utan denna utredare skall komma med sitt förslag enligt de snäva direktiv som ni i oktober ställer er bakom.

Detta tycker jag inte är särskilt arbetarvänligt av ett arbetarparti i detta läge, och framför allt tycker jag att ni skall erkänna att ni inte *vill* ge dessa människor några pengar, när ni skriver på det här viset.

Anf. 121 LAIJA EXNER (s):

Fru talman! Jag föreslår Lars-Ove Hagberg att vänta med sina omdömen tills utredaren har kommit med sina förslag.

Överläggningen var härmed avslutad.

Mom. 1 (slopande av karensdagarna vid arbetslöshetsersättning)

Utskottets hemställan bifölls med 288 röster mot 15 för reservation 1 av Lars-Ove Hagberg.

Mom. 2-5

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 6 (inträde i arbetslöshetskassa)

Utskottets hemställan bifölls med 158 röster mot 146 för reservation 2 av Elver Jonsson m. fl.

Mom. 7 (ytterligare åtgärder mot utförsäkring)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Lars-Ove Hagberg – bifölls med acklamation.

7 § Anmäldes och bordlades

Propositionerna

1986/87:27 Fortsatt kreditpolitisk lagstiftning

1986/87:29 Fortsatt giltighet av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg

1986/87:40 Beskattningen vid avyttring av andelar i avkastningsfonder

8 § Meddelande om interpellationer

Meddelades att följande interpellationer framställts

den 14 oktober

1986/87:42 av *Bengt Westerberg* (fp) till statsministern om ett internationellt samarbete om flyktingar:

Förra året flydde 5 miljoner människor världen över från sina hem. Av dessa sökte endast 165 000 människor asyl i Västeuropa, varav 14 500 kom till Sverige. Världens flyktingbörda är mycket ojämnt fördelad. Det allra tyngsta lasset dras av de allra fattigaste länderna. 3 miljoner afghaner har flytt till Pakistan. I de fattiga länderna i Östafrika lever 4 miljoner flyktingar. Sudan, ett land som hårt har drabbats av torka och ekonomiska problem, hyser 1 miljon flyktingar från Etiopien, Tchad och Uganda. Enbart 3 % av världens flyktingar finns i dag i de rika länderna.

Oftast löses flyktingproblemen temporärt så, att flyktingarna stannar i ett grannland tills det är möjligt för dem att återvända hem. Men i vissa konflikter saknas naturliga tillflyktsorter i närheten av hemlandet där flyktingarna kan få säkerhet och skydd. Båtflyktingarna var ett exempel på detta. Där gick västvärlden in i en samfällid aktion för att gemensamt ta ansvar för de förföljda sinovietnameserna.

Merparten av flyktingarna till Västeuropa kommer från Mellanöstern. Djupa inrikespolitiska stridigheter, tvångsanslutning av barn till armén i Iran, hets mot vissa religioner och förföljelser av politiskt oliktankande är några skäl till att många människor flyr från Mellanöstern. Mellanösterns olika flyktingar befinner sig på sätt och vis i en liknande situation som båtflyktingarna. Det saknas naturliga tillflyktsorter i grannländerna för iranier, en orimligt stor del av flyktingarna från Mellanöstern. Västtyskland bär också en orimligt stor börda: hälften av Västeuropas flyktingar bereds

Prot. 1986/87:7
15 oktober 1986

*Meddelande om
interpellationer*

plats i Västtyskland. Av flera skäl är Europa den naturliga tillflyktsorten för dem som flyr ur kaoset i Mellanöstern.

Utvecklingen i Europa är oroväckande: Det pågår en kapprustning mot flyktingar där land efter land söker stänga sina gränser. Men ansvaret för flyktingar är globalt. Den insikten delar Sverige med de flesta andra länder som skrivit under Genèvekonventionen och som medverkat till FN-deklarationen om de mänskliga rättigheterna. Sverige kan aldrig frånsvara sig sin del i det ansvaret. Inte minst kampanjen "Flykting 86" har visat på hur starkt förankrad idén om vårt gemensamma ansvar för världens flyktingar är hos många människor.

Länge nog har de europeiska regeringarna mött flyktingproblemet med en destruktiv attityd. Det är nu hög tid att i stället gemensamt söka efter konstruktiva lösningar. Det är absolut nödvändigt med europeiska förhandlingar om hur ansvaret framför allt för Mellanösternflyktingarna skall fördelas mellan länderna. Hittills verkar mycket litet ha inträffat på den nivån.

Världens 15 miljoner flyktingar är ett internationellt problem som kräver internationella lösningar och samarbete.

Jag vill därför fråga statsministern:

Vilka initiativ planerar statsministern för att åstadkomma konstruktiva förhandlingar mellan de europeiska regeringarna om hur ansvaret för flyktingarna skall fördelas?

1986/87:43 av *Maria Leissner* (fp) till statsrådet Georg Andersson om rättssäkerheten för flyktingar:

Regeringens agerande på flera punkter i flyktingpolitiken har skapat osäkerhet om asylsökande till Sverige verkligen åtnjuter den rättssäkerhet som lagen garanterar dem.

I december trädde den s.k. DDR-överenskommelsen i kraft. Enligt östeuropeiska källor tillkom den på svenskt initiativ. Sverige sade sig inte kunna klara en "okontrollerad flyktingström". Vidare, enligt samma källor, var det först sedan Sverige lovat underrätta berörda flyktingproducerande länder om att "begränsningen nu rådde ifråga om asyl" som DDR ansåg sig kunna rättsligt försvara en vägran att ge transitvisum för asylsökande. Detta villkor från Östtyskland lär Sverige enligt uppgift ha uppfyllt.

Regeringen måste därför nu klarlägga för riksdagen om det är riktigt att man har underrättat vissa flyktingproducerande länder om att begränsningar nu råder i fråga om asyl, samt hur detta i så fall har skett. Det måste också klarläggas vilka "begränsningar" det i så fall handlar om.

Något som det också råder oklarhet om, är hur regeringen ser på frågan om visum för asylsökande. DDR-överenskommelsen bygger på att samtliga människor som önskar resa till Sverige genom DDR måste uppvisa visum till Sverige för att kunna beviljas transitvisum genom DDR. Så löd det svenska kravet på DDR under förhandlingarna. Man var från svensk sida medveten om att de människor det var fråga om i de allra flesta fall var asylsökande.

Det vore därför välgörande med ett klart uttalande från invandrarministern huruvida det finns något tillfälle då en asylsökande, med svenska

myndigheters samtycke, avkrävs visum för att söka politisk asyl i Sverige.

Regeringen har kritiserats för att regelmässigt vägra asyl åt vissa grupper, däribland statslösa palestinier, statslösa kurder, medborgare från Libanon, Bangladesh och medlemmar av den s. k. Ahmadiyya-sekten. I sitt bemötande av kritiken har regeringen hävdat att man inte kan behandla en hel grupp generellt. Frågan är om det inte är just detta som regeringen ägnar sig åt.

Med motiveringen att det t. ex. råder demokrati i Bangladesh avvisas asylsökande från dessa länder, utan att deras fall synes ha undergått någon mera noggrann individuell prövning. När regeringen hade fattat beslut i några pilotfall beträffande asylsökande från Ahmadiyya-sekten i Pakistan etablerades en praxis för hela denna grupp, en praxis som fungerade som en klar signal för invandrarverkets vidare handläggning. Det har fått till effekt att polisen redan vid gränsen rekommenderade avvisning av dessa asylsökande, med motiveringen att de var Ahmadiyya-muslimer som angav de vanliga skälen för asyl. Statens invandrarverk avstod också från att ta över prövningen med den av regeringen etablerade praxisen som stöd för sitt handlande. Samma princip förefaller gälla också beträffande de statslösa kurderna och palestinierna.

Det förefaller som om regeringen har åsidosatt principen om individuell bedömning till förmån för en generell behandling av medlemmar i de nämnda flyktinggrupperna. Därför vill jag be invandrarministern klargöra om han vill verka för att återinföra en individuell prövning för asylsökande från dessa grupper. Ett klart uttalande på denna punkt skulle vara mycket betydelsefullt för invandrarverkets fortsatta praxis.

Jag vill därför fråga invandrarministern:

1. Är det riktigt att regeringen underrättat vissa länder om att begränsningar nu råder i fråga om asyl? Vilka begränsningar rör det sig om i så fall?
2. Kan invandrarministern klart deklarerat att ingen asylsökande skall behöva visum för att komma in i Sverige och att detta även gäller de som reser via DDR?
3. Har invandrarministern för avsikt att verka för en återgång till individuell prövning för asylsökande från de i interpellationen nämnda grupperna?

1986/87:44 av *Per Arne Aglert* (fp) till statsrådet *Georg Andersson* om flyktingpolitiken:

Samma dag som Flykting 86-kampanjen kulminerade uttalade sig generaldirektören för statens invandrarverk i en tidningsintervju om flyktingsituationen i Sverige. Det budskap som framfördes var att Sverige inte klarar så många asylsökande som kommer i dag. Därmed skulle vi i praktiken ha nått ett slags flyktingtak.

Därefter gick generaldirektörens närmaste man ut i massmedia för att försvara och förklara uttalandet. Hans kommentar kom snarast att förstärka den bild tidningsintervjun med verkschefen hade förmedlat: att vi inte skulle kunna ta emot fler flyktingar nu.

Man kan med mycket god vilja möjligen tolka dessa uttalanden som en markering av att SIV för närvarande saknar förutsättningar och resurser att ta emot fler flyktingar och ge dem ett mottagande av det slag som regering

och riksdag har beslutat. Om detta är riktigt hade jag kunnat ha förståelse för en framställning till regeringen om utökade resurser.

Nu upplevde många av de tusentals frivilligarbetarna och bidragsgivarna uttalandena om stopp för den s. k. flyktingströmmen som ett slag i ansiktet. Den känslan förstärktes ytterligare av det alltför bryska svaret till prinsessan Christina efter hennes påpekande om den olämpliga tidpunkten för dessa uttalanden.

Kan Sverige verkligen sätta ett tak för "flyktingströmmen" till vårt land? Är det inte förhållandena i världen och i de länder som människor flyr ifrån som bestämmer "takets"? Vår rätt och skyldighet är att pröva hållbarheten i deras flyktingskäl och att bevilja dem asyl som har flyktingskäl. Vilka dessa är beskrivs i de konventioner som vi undertecknat och i de lagar som vi i riksdagen stiftat.

Hur skulle vår regering och riksdag reagera om t. ex. Pakistan, Sudan och andra fattiga länder skulle säga: "Nu har vi fått nog med flyktingar. Vi har inte råd med fler flyende från Afghanistan, Eritrea, Etiopien eller Tchad. Ni får ta er till Sverige eller vart som helst men inte till vårt utarmade land. Med våra miljoner flyktingar har vi för länge sedan nått gränsen för vår förmåga."?

Vi behöver dess bättre inte riskera några sådana uttalanden från vare sig Pakistan, Sudan eller andra u-länder. Vad de begär är hjälp av UNHCR och därmed också från Sverige.

Sverige bidrar i betydande utsträckning till sådan hjälp både med statligt bistånd och med bistånd från frivilliginsatser genom Flykting 86 och de organisationer som står bakom denna aktion: Diakonia, Lutherhjälpen, Rädda barnen och Röda korset samt en rad andra frivilligorganisationer med u-hjälp och mission på programmet. Men denna hjälp innebär inte att vi kan avsvära oss ansvaret för de flyktingar som söker sig till Sverige. Om vi för ögonblicket inte har resurser att ta emot fler asylsökande så måste vi skjuta till mer.

Vi måste helt enkelt dela med oss av de resurser vi har till de människor som varken har land att vistas i eller resurser för en ny start efter flykten.

Mot bakgrund av det anförda vill jag fråga invandrarministern:

1. Är invandrarministern beredd att ta avstånd från den uppfattning chefen för invandrarverket framfört att Sverige har nått taket för möjligheterna att nu ta emot fler flyktingar?
2. Kan Sverige med nuvarande lagstiftning stoppa "strömmen" av asylsökande utan att bryta mot de konventioner som vi undertecknat?
3. Vilka åtgärder är statsrådet beredd att vidta för att bidra till ett förbättrat flyktingklimat i kretsar som ännu visar likgiltighet eller fiendtlighet mot asylsökande och flyktingar?
4. Vilka åtgärder avser statsrådet att vidta för att förbättra Sveriges möjligheter att ta emot asylsökande och flyktingar?
5. Avser statsrådet att vidta några åtgärder för att de ovan refererade uttalandena från invandrarverkets ledning förbyts i en positiv medverkan i arbetet på att förbättra förhållandena och klimatet för asylsökande och flyktingar?

Den studiesociala utredningen tillsattes 1959. Att samhället skulle vara med och finansiera de studerandes uppehälle var då något självklart. Staten skulle parallellt med en fri undervisning också erbjuda återbetalningsfria bidrag som i huvudsak täckte studenternas utgifter under studietiden. Utredningen upptäckte ett samband mellan skuldsättning under studietiden och social bakgrund. Studerande från arbetarhem var i mycket högre grad skuldsatta än studerande från direktörshem. Ett generöst studiemedelssystem var helt enkelt en jämlikhetsfråga.

Det förslag som antogs innebar ett generellt bidrag till de studerande kompletterat med ett inflationsskyddat lån. Bidragsdelen presenterades av utredningen som ett första steg mot en studielön till alla universitetsstudierande. Utredningens ordförande hette Olof Palme.

De förbättrade ekonomiska villkoren och den utbyggda högskolan öppnade dörrarna till högre utbildning för fler. En bidragande orsak till att fler tog steget var den goda ekonomiska lönsamheten. Den lockade även barn från hem utan studietradition att söka sig till högre studier. Den sociala snedrekryteringen till högskolan minskade därför kraftigt under 1960-talet.

Sedan dess har situationen för akademikerna dramatiskt försämrats:

I dag är 7 % av det totala beloppet bidrag jämfört med 25 % då systemet infördes. Visserligen räknades studiemedlen upp i takt med inflationen men bidragsdelen är inte knuten till inflationen. Det var bara lånedelen som skrevs upp. En student har nu därför realt 25 % större studieskuld än en student i början på 1970-talet. 6 % av alla som började betala tillbaka på lånen 1985 hade en skuld på över 100 000 kr. 1981 var det 0 %.

Köpkraften och därmed förmågan att betala tillbaka lånen har för många akademiker minskat de senaste 20 åren. Det finns vissa grupper som fått uppleva en 40-procentig minskning. Våldigt få har fått några reala ökningar över huvud taget.

Det större antalet vuxenstuderande som uppbär studielån under både gymnasie- och högskoletiden har ökat antalet studerande med höga studieskulder.

Statens subvention till studenten består av två delar – ett direkt bidrag och en räntesubvention. Bidraget har kraftigt urholkats. Nu när inflationen och räntan är på väg ner minskar dessutom statens räntesubvention till studenten. På 1960-talet fanns ett stort bidrag till studenten. Under 1970-talet fick man fördelaktiga lån. Under 1980-talet verkar den studerande inte få någon större statlig subvention över huvud taget.

Allt detta har gjort att fler och fler får problem med återbetalningarna på studieskulderna:

Återbetalningar på 800 kr. per månad är inte ovanliga. Detta gäller grupper med i vissa fall en slutlön på mindre än 8 000 kr. i månaden.

17 % söker årligen uppskov med återbetalningen.

Vi står inför ännu en skuldkris – akademikernas.

Studiemedlen under studietiden räcker heller inte till. Nära 15 % av de studerande måste i dag komplettera med socialbidrag. Detta beror bl. a. på

Prot. 1986/87:7
15 oktober 1986

*Meddelande om
interpellationer*

att kostnader för bostad, litteratur och resor – tunga poster i studerandeekonomin – ökat mer än den genomsnittliga inflationen.

Den sociala snedrekryteringen har ökat. I en rapport till LO-kongressen står att läsa:

”64 % av akademikerbarnen fortsätter till högskolan under de närmaste åren efter gymnasiet, men bara 13 % av icke yrkesutbildades barn.”

Regeringen har tillsatt en utredning som ser över de studerandes situation. Den har dock en hopplös uppgift. I kommitténs direktiv står nämligen att den måste hålla sig inom nuvarande ekonomiska ramar. Den får med andra ord inte föreslå åtgärder som kostar pengar. Hur man skall kunna förbättra ekonomiskt för de studerande utan att ge dem mer pengar är en gåta.

Under sommaren gav både utbildningsminister Lennart Bodström och statsminister Ingvar Carlsson de studerande hopp. Det skulle bli förbättringar för de studerande. Studiestödsutredningen skulle få nya direktiv. Detta var resultatet av en intensiv stormeld mot regeringen under sommaren.

Regeringen har nu kommit med de utlovade nya direktiven. Man ger utredningen i uppgift att utreda ett avskaffande av äktamakeprövningen, något som riksdagen redan fattat beslut om. Det verkar som om regeringen inte insett de verkliga problemen för de högskolestuderande. På annat sätt kan man inte tolka de förändrade direktiven. Prövningen mot äktamakes inkomst är visserligen otidsenlig och måste avskaffas, men ett borttagande av regeln löser dock på intet sätt det verkliga problemet – akademisk skuldskris. Det möjliggör bara för några av akademikerna att skjuta upp sin återbetalning några år, detta samtidigt som 50 000 studenter årligen påbörjar återbetalningen av i många fall orimliga studieskulder. De förhoppningar om förbättringar av studiestödssystemet regeringen skapade i somras sviks nu uppenbarligen helt och hållet. Regeringen skjuter problemen framför sig.

Jag vill med hänvisning till ovanstående fråga utbildningsministern:

Avser utbildningsministern att ge ytterligare direktiv till utredningen så att reella förbättringar för studenterna kan komma till stånd?

Anser utbildningsministern att det finns någon realistisk väg att utjämna den sociala snedrekryteringen utan att öka den ekonomiska lönsamheten av högskolestudier?

den 15 oktober

1986/87:46 av *Anne Wibbe* (fp) till finansministern om avskaffande av löntagarfonderna:

I en intervju i den socialdemokratiska tidningen *Aktuellt* i politiken nr 15/86 säger LO:s andre ordförande *Rune Molin* bl. a. följande: Även om vi har infört löntagarfonderna, så kvarstår de problem fonderna var avsedda att lösa. Detta kan inte tolkas på annat sätt än att löntagarfonderna har misslyckats med att uppfylla de mål som de enligt regeringsförslaget hösten 1983 skulle uppfylla.

En naturlig slutsats när man finner att en åtgärd har misslyckats är att åtgärden bör avskaffas.

Jag vill därför fråga finansministern när regeringen avser lägga fram förslag om avskaffande av de kollektiva löntagarfonderna?

Åtta månader har förflutit sedan mordet på landets statsminister. En märklig liknöjdhet inför den politiska bakgrunden till detta exempellösa dåd tycks härska i landets politiska etablissemang. Ingen tycks vilja ställa frågan – som däremot ställs ute bland opinionen – om det sammanhang i vilket mordet ingår.

Det är inte min avsikt att här gå in på polisens spaningsarbete. En diskussion härav i riksdagen vore i dag olämplig och förhastad. Den politiska bakgrunden är däremot en fråga som i väsentlig mån ligger utanför polisens direkta spaningsarbete och som för övrigt ankommer på särskilda instanser. Frågan är därför i grund en sak för ansvariga politiska organ.

Det torde stå helt klart att mordet på statsministern inte var någon handling grundad i några enstaka personers fanatism, hat eller galenskap. Det var en välberäknad och planerad handling. Den hade ett rationellt och medvetet syfte. Undanröjandet av Olof Palme hade blivit ett primärt intresse för bestämda politiska krafter.

Detta leder oss till frågan om terrorismens roll och natur i dagens värld.

Det finns en egendomlig slagsida i den nu härskande synen på politisk terrorism. Terrorism identifieras nästan helt med vissa pseudorevolutionära grupper samt muslimska eller nationalistiska extremister. Både historien och nutiden visar oss att det förhåller sig på annat sätt med terrorismens tyngdpunkt.

Större delen av vår tids terrorism utgår från statsmakter och praktiseras via dessas egna säkerhetsorgan. Denna "officiella" terrorism har i sin verksamhet ofta gjort bruk av de ovan nämnda – och i och för sig mycket farliga – nihilistiskt präglade grupperna. Man låter infiltrera dessa grupper, påverkar deras taktik, gör bruk av dem som provokatörer för att skapa förvirring. Exempel härpå är den italienska säkerhetstjänstens infiltration av pseudorevolutionära grupper för att framkalla en nationell spänning, som kunde bana väg för en statskupp eller en auktoritär författningsrevision. Sannolikt har vissa av de nu aktuella attentaten i Frankrike och Västtyskland liknande bakgrund.

Den officiella terrorismen använder sig ibland av egna specialagenter – vid massiva insatser som i Nicaragua eller som i fallet Rainbow Warrior. Ofta då det gäller mord på enstaka personer går den indirektare vägar genom att hyra tjänster av professionella brottslingar eller medlemmar av väpnade officiella kårer.

Mordkomplotten mot Olof Palme har denna karaktär. Den saknar de små nihilistgruppernas mer primitiva och spektakulära agerande. Över dådet vilar den kyliga effektivitet och tystnad, den organisationsgrad, som präglar den officiella terrorismen.

I samma riktning talar motivet. De sociala och nationella miljöer som fött de nihilistiska och pseudorevolutionära grupperna präglas inte av några konflikter för vilka Olof Palme kunde bilda ett hot eller hinder.

Olof Palmes stora politiska betydelse låg på två plan. Det ena var freds- och nedrustningsarbetet inom Palmekommissionen och femkontinentiniti-

ativet. Det andra gällde hans roll som garant för svensk neutralitetspolitik och dess koppling till internationella säkerhetsperspektiv, särskilt i fråga om kärnvapenedrustningen.

I båda dessa roller utgjorde Palme ett allvarligt hinder för mäktiga och på senare år allt aktivare internationella intressen. Hans roll inom nedrustningsarbetet hotade USA:s och NATO-alliansens planer på grundläggande punkter. En framgång för hans arbete skulle automatiskt komma att rikta sig mot vissa kärnpunkter i USA:s rustningsfilosofi. Den var också ett hinder för utvidgningen av USA:s intressesfär i skilda delar av världen.

Svensk neutralitetspolitik har på senare år blivit utsatt för medvetna destabiliseringsförsök. På skilda plan har internationella intressen sökt bana väg för en mer västorienterad lutning av svensk försvars- och utrikespolitik. Dessa utländska intressen har haft stöd inom vissa politiska och militära kretsar i Sverige.

Palme ägde en klar blick för dessa tendenser och var också en spärr mot deras möjligheter att influera landets säkerhetspolitik.

Palme var vid sidan av Indira Gandhi den ende politiker av format bland de alliansfria staterna som kunde bära upp en verkligt tung och aktiv roll inom det internationella nedrustningsarbetet. Att båda dessa personer blivit mördade är knappast någon statistisk slump.

Hela situationen talar alltså för att mordet på Olof Palme var inspirerat och åtminstone till dels organiserat av en västlig säkerhetstjänst. Ett begränsat antal stater äger kapacitet för att organisera handlingar av detta slag.

Detta väcker bestämda frågor. Jag vill därför fråga justitieministern följande:

1. Vem ansvarar för den politiska analysen av Palmemordet?
2. Har denna analys gett något resultat?
3. Vad har varit innebörden i det uppdrag som i saken gavs ambassadör Sverker Åström?
4. Har någon analys gjorts av i hur hög grad utländska säkerhetstjänster förmått informera sig om ting som haft betydelse för Palmemordet?

9 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställts

den 15 oktober

1986/87:79 av Oswald Söderqvist (vpk) till försvarsministern om bilglastillverkningen i Svappavaara:

I samband med JAS-beslutet gjordes det stor affär av de nya arbetstillfällena som detta projekt påstods skapa i Sverige. Det skulle bli både direkta och indirekta verkningar. Bland de senare fanns lokaliseringen av en bilglasfabrik till Svappavaara. Det var svårt att se sambandet och ännu svårare att förstå etableringen eftersom det fanns och finns en överproduktion i

branschen. Jag har nu erfarit att detta storstilade projekt övertagits av en stor internationell tillverkare.

Jag vill därför fråga försvarsministern:

Är det sant att bilglastillverkningen i Svappavaara köpts upp av utländska intressen, och hur går det då i framtiden med de av JAS-projektet skapade jobben i orten?

1986/87:80 av *Oswald Söderqvist* (vpk) till försvarsministern om händelseförloppet vid viss militär olyckshändelse:

Några värnpliktiga har i samband med en nedskjutning av ett målflygplan dömts som skyldiga. Det är en allvarlig händelse i alla avseenden, men särskilt med tanke på att de civila målflygarna dödades. Det förefaller dock absurt att ansvaret i första hand skjuts neråt i organisationen och drabbar de värnpliktiga.

Mot bakgrund av detta frågar jag försvarsministern:

Vad har hänt under utbildningen, instruktionen före övning och ledningen under det olycksaliga momentet?

1986/87:81 av *Bo Hammar* (vpk) till statsrådet Bengt Göransson om en fastare prisbildning på bokmarknaden:

På bokmarknaden har en tilltagande koncentration till några stora bokhandelskedjor och bokklubbar och en åtföljande uttunning av lokala, enskilda bokhandlare – framför allt i glesbygdsområdena – lett till en oacceptabel situation. Ett mindre antal boktitlar lanseras hårt (företrädesvis enklare underhållningslitteratur) och tränger undan annan litteratur.

Seriösa bokhandlare slås ut om de försöker hålla en kvalitetslinje samtidigt som vissa varuhus utbjuder speciellt attraktiva titlar som lockvaror utan att ta ansvar för ett brett kvalitetsinriktat sortiment.

Både på tidningarnas kultursidor och inom olika branschorganisationer diskuteras möjliga åtgärder för att stabilisera situationen på bokmarknaden.

Mot denna bakgrund vill jag fråga kulturministern:

Är kulturministern beredd att medverka till åtgärder för en fastare prisbildning på bokmarknaden?

10 § Kammaren åtskildes kl. 17.28.

In fidem

TOM T:SON THYBLAD

/Olof Marcusson

Prot. 1986/87:7
15 oktober 1986

Meddelande om frågor

Onsdagen den 15 oktober

Talmannen 3, 5, 15, 34
Förste vice talmannen 84
Andre vice talmannen 47, 56, 69
Bergdahl, Hugo (fp) 17, 24, 26
Brunander, Lennart (c) 57, 61, 62, 86
Cederqvist, Wivi-Anne (s) 9, 12, 13, 14
Claesson, Viola (vpk) 19, 24, 38, 46, 49, 72, 75, 79, 82
Clarkson, Rolf (m) 15, 23, 26, 34, 45, 48, 54
Eriksson, Ingvar (m) 56, 61, 63
Ernestam, Lars (fp) 69, 75, 79, 83, 84, 89, 90
Exner, Lahja (s) 95, 97, 98
Friggebo, Birgit (fp) 7, 11, 12, 14
Gellerman, Kerstin (fp) 66, 67
Grahn, Olle (fp) 35, 46, 50
Hagberg, Lars-Ove (vpk) 94, 96, 98
Hasselström Nyvall, Ingrid (fp) 51, 53
Holmkvist, Erik (m) 93, 96, 97
Hugosson, Kurt (s) 39, 48, 50, 52
Hörnlund, Börje (c) 93
Ingvardsson, Margó (vpk) 7, 11, 13, 14
Irhammar, Ingbritt (c) 65, 67, 68, 69
Jonsson, Elver (fp) 27, 29, 30, 33
Karlsson, Ove (s) 88, 90, 91
Lestander, Paul (vpk) 64
Lundblad, Grethe (s) 68, 76, 81, 83
Nyhage, Hans (m) 5, 10, 12, 13
Olsson, Karl Erik (c) 71, 80, 83
Persson, Margareta (s) 53
Petterson, Hans, i Helsingborg (s) 31, 33
Strömberg, Håkan (s) 59, 62, 63, 64, 68
Sundström, Sten-Ove (s) 20, 25, 27, 29, 32
Söderqvist, Oswald (vpk) 87
Thorén, Rune (c) 30, 37, 47, 50