

Tisdagen den 17 februari

Kl. 15.00

*Om åtgärder för att förenkla och effektivisera socialförsäkringen*

1 § Justerades protokollet för den 9 innevarande månad.

**2 § Svar på interpellation 1986/87:96 om åtgärder för att förenkla och effektivisera socialförsäkringen**

**Anf. 1 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:**

Herr talman! Gunnar Björk i Gävle har ställt två frågor till mig:

1. Vilka åtgärder avser socialministern på kort sikt vidta för att försäkringskassorna skall kunna utföra sina arbetsuppgifter på ett sådant sätt att den enskilde medborgaren utan onödiga dröjsmål kan få de upplysningar och den ersättning denne är berättigad till och för att inte socialförsäkringen åsamkas onödiga kostnader?
2. Vilka åtgärder planeras på längre sikt för att förenkla och effektivisera socialförsäkringen?

Jag är väl medveten om att försäkringskassorna har haft en arbetssituation som kan beskrivas som ansträngd. Socialförsäkringen har under de senaste årtiondena genomgått stora förändringar. Nya förmåner har tillkommit. Omfattande administrativa förändringar har gjorts i försäkringssystemet.

För att öka kassornas möjlighet att handlägga försäkringsärenden och möta den kraftiga ärendetillströmningen på ett sätt som är tillfredsställande för såväl de försäkrade som samhället i övrigt föreslår regeringen betydande resurspåslag för försäkringsadministrationen nästa budgetår. I den nyligen framlagda budgetpropositionen (prop. 1986/87:100, bil. 7) föreslås ytterligare medel – utöver de extra medel som kassorna nyligen tillförts – för att förstärka resurserna inom arbetsskadeförsäkringen. Härutöver beräknas medel för att klara den förväntade volymökningen inom olika delar av socialförsäkringen. Likaså föreslås försäkringskassorna få tillgodogöra sig de resurser som kassorna själva har frigjort genom besparing och rationalisering.

Innan ett mer långsiktigt ställningstagande angående resurstilldelning till försäkringskassorna görs anser jag emellertid att en djupare analys erfordras. Jag avser då en analys av sambanden mellan ett fortsatt behov av hög effektivitet inom försäkringsadministrationen och god hushållning med resurserna. Arbetet med en sådan översyn kommer att påbörjas snarast. Härvid får också klaras ut förutsättningarna för att ge den försäkrade fortsatt

Prot. 1986/87:73  
17 februari 1987

*Om åtgärder för att förenkla och effektivisera socialförsäkringen*

god service samtidigt som en god kvalitet i handläggningen av försäkringsärenden upprätthålls.

När det gäller frågan om vilka åtgärder som planeras på längre sikt för att förenkla och effektivisera socialförsäkringen är mitt svar att det pågår ett löpande arbete med förenklingar och effektiviseringar av arbetsrutiner och organisation såväl inom riksförsäkringsverket som inom försäkringskassorna. För att uppmuntra fortsatt förändrings- och utvecklingsarbete föreslår regeringen att medel avsätts även för nästa budgetår för sådan särskild projektverksamhet. Jag vill också framhålla att flera av de kommittéer på socialförsäkringens område som har tillkallats har i utredningsuppdrag att undersöka möjligheterna till lagtekniska och administrativa förenklingar inom den allmänna försäkringen.

**Anf. 2 GUNNAR BJÖRK i Gävle (c):**

Herr talman! Jag ber att få tacka socialministern för svaret på den interpellation som jag har ställt. Avsikten med mina frågor var att få en bild av vilka avsikter regeringen har att på sikt se till att vi får ett bra försäkringssystem, att medborgarna utan dröjsmål kan få de upplysningar som de kräver, att socialförsäkringen inte åsamkas onödiga kostnader och att vi får en kontroll som är förnuftig.

Min andra fråga gällde vilka åtgärder som planeras på längre sikt för att ta sig an problemen. Försäkringskasspersonalen har under många år haft en svår arbetssituation. Man har ganska ensidigt koncentrerat sig på just personalkostnadsdelen och i ganska liten utsträckning tänkt på sjukförsäkringssystemet i dess helhet. Den nuvarande regeringen har visat väldigt litet handlingskraft. På vissa platser tillämpar man inte ordentlig sjukkontroll längre. I vissa områden godtar man nästan helt uppgiftslämnarens uppgifter. På sikt är det demoraliserande gentemot dem som sköter sig när det gäller uppgiftslämnande. Det är väldigt otillfredsställande att man t. ex. inte längre tillämpar sjukkontroll.

Som socialministern nämner har det föreslagits vissa förstärkningar i budgetpropositionen. Man frågar sig ändå, och den frågan vill jag ställa till socialministern: Räcker verkligen detta för att kassorna skall kunna arbeta sig ur de balanser som de för närvarande har när det gäller t. ex. arbetsskadeärenden? Man frågar sig verkligen vad som planeras inför framtiden. Finns det verkligen några tankar på att se över hela systemet, inte bara personalkostnadsdelen?

Socialministern nämner i svaret att det föreslås att försäkringskassorna i fortsättningen skall få tillgodogöra sig de resurser som frigörs genom besparing och rationalisering. Jag tycker det är ett tveeggat vapen att använda sig av den principen. Man får en känsla av att socialministern skjuter en del av problemen framför sig och att översynen dröjer. Det är beklagligt att regeringen även på denna punkt saknar handlingskraft. Jag tycker framför allt att regeringen har mycket låg ambitionsnivå.

Jag skulle vilja vädja till socialministern att hon inför den framtida planeringen tänker litet mera på de anställda inom försäkringskassöväsendet.

**Anf. 3 KARIN ISRAELSSON (c):**

Herr talman! Socialministern har lämnat ett intressant svar på Gunnar Björks i Gävle frågor. Jag vill understryka det Gunnar Björk framhåller, att man har sänkt ambitionsnivån när det gäller försäkringskassornas verksamhet. Under åren 1981–1985 har 2 000 årsarbeten försvunnit från våra försäkringskassor. I årets budgetförslag föreslås en personalökning med 100 personer. Men socialministern undviker noggrant att i sitt svar precisera orsaken till att personal skall återanställas vid försäkringskassorna. Det handlar om en stor och byråkratisk reform, den s. k. timsjukpenningen, som skall genomföras. Vi från centerpartiets sida anser det beklagligt att man hanterar personal och organisation på detta olyckliga sätt. Under ett par års tid har man verkligen dragit åt tumskrubarna. Lokalkontorsnätet är hotat i stora delar av landet. Många av lokalkontoren är redan nerlagda, och filialexpeditionerna är nerlagda. Många län, speciellt glesbygdslän, drabbas mycket hårt av detta sätt att hantera försäkringskassornas organisation.

I Kalmar län har 19 filialexpeditioner försvunnit, i Älvsborgs län 15 lokalkontor. Listan kan göras lång på de förändringar som gjorts. Den skulle kunna göras ännu mycket längre om man såg på vilka sparplaner som finns i olika försäkringsdistrikt. Sparar gör man efter de krav på besparingar som ställts från regeringens sida på olika områden. Det har naturligtvis också medfört att den service som försäkringskassorna skall ge allmänheten blivit lidande. Vi ser det på arbetsskadesidan, där alla de fall som ligger obehandlade ständigt växer i antal och där man i vissa fall förhindras av stelbenta byråkrater i centralkassorna att lägga ut arbetsskadeärenden i lokalkontoren, där de skulle kunna handläggas i snabbare takt. Belastningen på försäkringskassorna ökar, antalet anmälda fall ökar, och kontrollen minskar. Detta gör att den personal som tjänstgör är oerhört stressad och söker sig bort från verksamheten.

Det är olyckligt att man inte kan behålla en väl utbildad personal i en verksamhet som skall tillföras nya arbetsuppgifter. Det kommer att innebära mycket stora problem under de närmaste åren för försäkringskassorna, om man inte gör något mer än att bara försöka analysera problemen. Problemen är så påtagliga i dag att regeringen borde komma med mer handfasta grepp för att komma till rätta med de problem som föreligger.

Som vi tidigare har sagt är det mycket olyckligt att man inte gör något mer än vad som nu är på gång. Det mest olyckliga är att man har låtit det hela bero så länge innan man vidtagit några åtgärder. De problem som har förelagat ute på försäkringskassorna under de senaste åren kan inte ha varit okända för socialministern.

Det är väl bara att hoppas att man från försäkringskassorna i vanlig ordning kommer fram med de krav som man har och gör dem synliga för alla. Det var vanligt under tidigare år att man gjorde på det viset.

**Anf. 4 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:**

Herr talman! Jag kan försäkra både Gunnar Björk i Gävle och Karin Israelsson om – och det har jag också sagt i mitt interpellationssvar – att jag är medveten om den hårda arbetssituation som försäkringskassorna har, att situationen har varit ansträngd.

Redan innevarande budgetår har vi kommit med en förstärkning på 15 milj. kr. för att förbättra balansen när det gäller arbetsskadorna, eftersom det är där som den stora balansen finns. För det budgetår som börjar den 1 juli blir det för arbetsskadeförsäkringen påslag om ytterligare 30 milj. kr.

Jag har vid många tillfällen talat med Försäkringskassaförbundet och med personalen och är väl medveten om den situation som råder. Det är därför som vi inte avvaktat med att ge en ekonomisk förstärkning till det budgetår som börjar den 1 juli utan har kommit med en förstärkning redan nu. Medlen kommer att räcka till ett stort antal nya årsarbetare.

Karin Israelsson nämnde timsjukpenningen. Som framgår av centerns motioner går centern emot den sociala rättvisereformen. Här kommer det att ges ett påslag på ungefär 117 milj. kr., som räcker till 710 årsarbetare. Men om jag bortser från det – eftersom centern inte accepterar den reformen – kan jag säga följande.

Volymökningen inom socialförsäkringen på 7 milj. kr. räknar vi med räcker till 50 årsarbetare. Arbetsskadeförsäkringens 30 milj. kr., som kommer efter den 1 juli, innebär 210 årsarbetare. En återläggning av kassornas genomförda besparingar och rationaliseringar, som beräknas till 24 milj. kr., ger ungefär 165 årsarbetare.

Det har pågått ett mycket intensivt arbete på försäkringskassorna. Man hade under 1984 en kampanj som kallades Sunt förnuft. Man har där kommit med 1 100 förslag till förbättringar i regelsystemet. Flera av förslagen är likartade. Vi har redan påbörjat ett arbete för att göra förfaringsättet enklare.

Det är svårt att svara på Gunnar Björks fråga om detta räcker. Men jag tycker att detta är en rejäl satsning – redan innevarande budgetår och också för nästkommande budgetår. Jag tror att detta kommer att förbättra arbetssituationen på försäkringskassorna avsevärt.

**Anf. 5 GUNNAR BJÖRK i Gävle (c):**

Herr talman! Det är konstigt att socialministern inte kan avgöra om medlen räcker till. Man hade ju begärt ungefär 640 tjänster för att kunna jobba vidare med att dels komma ur balanssituationen, dels komma i takt igen.

Det är också konstigt när socialministern talar om centerns förslag och social rättvisa. Vad är det, Gertrud Sigurdsen, för social rättvisa i att man inte längre kontrollerar de uppgifter som man får in? Är det social rättvisa mot de tjänstemän och arbetare som ger korrekta uppgifter och är ärliga? Är det någon social rättvisa att yvas särskilt mycket över när man inte ens kontrollerar uppgifterna och inte har någon sjukkontroll? Systemet fördärvas moraliskt sett om man inte sköter kontrollen. Jag tycker att detta är anmärkningsvärt, och här saknar jag faktiskt litet av rättvisa ur social synpunkt gentemot dem som sköter sig.

Jag tycker att den redogörelse som lämnats visar på en mycket låg ambitionsnivå. Socialministerns inlägg i debatten har bekräftat den bilden. I svaret sägs dessutom:

”Innan ett mer långsiktigt ställningstagande angående resurstilldelning till försäkringskassorna görs anser jag emellertid att en djupare analys erfordras.”

Ungefär den åsikten brukar regeringen inta om den inte har någonting att komma med. Det är väldigt vad mycket långbänkar det finns i den nuvarande regeringen! Det här verkar vara en av dem.

**Anf. 6 KARIN ISRAELSSON (c):**

Herr talman! Det handlar om en sänkt ambitionsnivå totalt sett jämfört med den som redovisades 1982, eftersom drygt 2 000 årsarbetare har försvunnit från försäkringskassans verksamhet.

Eftersom socialministern tydligen har läst vår motion vill jag sedan som ett förtydligande påpeka att vi i centerpartiet är för att deltidarbete och skiftarbete skall få en sjukersättning som motsvarar inkomstförlusten vid sjukdom. Däremot kan vi inte ställa oss bakom det mycket krångliga förslag som nu är lagt på riksdagens bord. Detta betyder ju ett avsteg från det s. k. sunt-förnuft-tänkande som innebär att man vill avbyråkratisera och förenkla så mycket som möjligt. Förslaget är verkligen krångligt och svåröverskådligt, och man kan dessutom inte med säkerhet säga att det är rättvist. Det finns andra förslag att bygga på. Vi är öppna för en diskussion, om socialministern är intresserad av att komma fram till ett bättre förslag.

Jag vill också säga att vi i vårt budgetförslag finansierat en förändring av ersättningen till deltidarbete. Det handlar alltså inte om att vi är emot social rättvisa. Vi är tvärtom för ett system som innebär social rättvisa och som dessutom baseras på sunt förnuft.

Frågan gäller i hög grad också den personal som arbetar på de olika försäkringskassorna. Personalen har behandlats illa och vet fortfarande inte med säkerhet hur framtiden kommer att se ut, eftersom det nu skall påbörjas ett analysarbete vars resultat man inte kan förutsäga. Detta är mycket olyckligt och kommer att medföra en personalflykt. I sådana fall brukar det ofta vara de mest kompetenta som söker sig till andra arbetsuppgifter. För försäkringskassornas del skulle detta innebära att man förlorade en kompetens där den verkligen behövs. Det finns många exempel som visar att sådana här problem kan uppstå. Socialministern har säkert fått dem belysta av de organisationer som har uppvakttat henne i dessa ärenden.

Kontentan av detta är att det måste utformas fasta regler för hur verksamheten skall skötas. Man kan inte fortsätta att laborera med personal på det sätt man gjort när det gäller försäkringskassorna.

**Anf. 7 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:**

Herr talman! Jag tycker inte att det är att ha en låg ambitionsnivå när vi redan under innevarande budgetår gör ett betydande påslag och när vi gör det också för nästa budgetår.

Det är vidare ganska naturligt att man när det gäller den långsiktiga delen behöver en djupare analys. Efter att ha läst centerns motioner kan jag inte se att det i dem presenteras mer av handlingskraft för att kunna komma till rätta med problemen.

När det gäller förbättringen av sjukförsäkringen har jag noterat att centern kan tänka sig att förbättra för de deltidarbete. Däremot vill centern inte förbättra för den stora gruppen privatanställda LO-arbetare, som i dag fortfarande har en karensdag.

Jag tycker att den sjukförsäkringsreform som nu föreslagits är en av de största sociala rättvisereformerna sedan sjukförsäkringen infördes. Om genomförandet av en sådan social rättvisa skulle förorsaka en del byråkrati, är jag beredd att acceptera detta.

Talmannen anmälde att Karin Israelsson anhållit att till protokollet få antecknat att hon inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Överläggningen var härmed avslutad.

### **3 § Svar på interpellation 1986/87:151 om bostadsförhållandena för personer med sociala problem**

**Anf. 8 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:**

Herr talman! Sten Andersson i Malmö har frågat mig om vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att stödja utsatta kommuner i deras strävan att lösa bostadsproblemen för kommuninnevånare med sociala problem.

Bakgrunden till Sten Anderssons interpellation är ett uttalande från generaldirektören för socialstyrelsen Maj-Britt Sandlund i ett regionalt TV-program. Uttalandet gällde en barnfamilj på åtta personer som i brist på bostad tvingats bo mer än ett år på hotell till dryga kostnader för Malmö kommun. Enligt det utdrag av intervjun som jag tagit del av var Maj-Britt Sandlunds uttalande i sin helhet följande: "Målet måste vara att så snabbt som möjligt kunna bereda människor med olika sociala problem bostäder i vanliga bostadsområden, och det har ni ju gott om här i Malmö." På frågan om ett år är så snabbt som möjligt svarade Maj-Britt Sandlund så här: "Det tycker jag inte. Jag tycker det verkar vara alldeles för lång tid."

Enligt socialtjänstlagens bestämmelser (6 §) har den enskilde rätt till bistånd av socialnämnden för sin försörjning och sin livsföring i övrigt, om hans behov inte kan tillgodoses på annat sätt. Den enskilde skall dessutom genom biståndet tillförsäkras en skälig levnadsnivå. Biståndet skall utformas så att det stärker hans resurser att leva ett självständigt liv. Enligt 3 § samma lag har kommunen det yttersta ansvaret för att de som vistas i kommunen får det stöd och den hjälp som de behöver.

Jag kan ha viss förståelse för att det ibland kan vara svårt att omedelbart hjälpa människor i en utsatt situation med en bostad. Jag bedömer dock att det uttalande som Maj-Britt Sandlund gjort i det aktuella fallet ligger i linje med socialtjänstlagens intentioner. Målet måste vara att så snabbt som möjligt kunna bereda människor med olika sociala problem bostäder i vanliga bostadsområden.

Sten Andersson framhåller att man inom Malmö kommun gjort stora insatser för att även människor med sociala problem skall kunna erhålla bostad och att man i kommunen är medveten om att hotellboende inte är någon bra lösning. Jag har dock svårt att förstå vilka åtgärder Sten Andersson menar att staten skall vidta som kommunen inte själv kan klara av.

Anf. 9 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Herr talman! Vi har ett gammalt talesätt i Sverige som lyder: "Tala är silver, tuga är guld." Det borde faktiskt appliceras på generaldirektören för socialstyrelsen Maj-Britt Sandlund. Hon uttalade i ett lokalt TV-program i Skåne att Malmö kommun bröt mot socialtjänstlagen. Hon gjorde detta uttalande utan att först ha tagit kontakt med de ansvariga inom kommunen. Uttalandet väckte irritation, förvåning, ja, t. o. m. upprördhet. Man betraktade det som både grovt och orättvist. Jag kan tala om att även en del av statsrådets partikolleger i Malmö tyckte att kritiken icke var berättigad.

I Malmö har vi en betydande del av landets utomnordiska zigenare. Malmö kommun har tagit det ansvar som en kommun bör ta för att ta hand om det stora antalet flyktingar som kommit till Sverige. I Malmö har vi, jämfört med vad som är fallet i många andra storstäder, stor arbetslöshet med allt vad det innebär av problem.

Bakgrunden till det här minst sagt famösa påståendet är att man kunde peka på en familj i Malmö som hade bott på hotell i drygt ett år. Självfallet vill inte Malmö kommun ha någon familj boende på hotell så lång tid. Kommunen lägger ner mycken tid – man har många människor engagerade – och mycket pengar för att lösa dessa problem. Därför är det förvånande att generaldirektören för socialstyrelsen utan att först fråga vad saken gäller gör ett sådant här uttalande. Generaldirektör Sandlund sade också i detta uttalande att Malmö kommun har gott om bostäder: det borde inte vara något problem att skaffa bostäder åt dem som bor på hotell. Det var en nyhet åtminstone för oss som bor i Malmö kommun.

Än värre blev det häromdagen, när vi fick besked att regeringen mycket drastiskt har dragit ned de ombyggnadsbidrag som kommunerna tidigare har kunnat tillgodoräkna sig.

Sedan säger statsrådet i sitt svar till mig: "Jag kan ha viss förståelse för att det ibland kan vara svårt att omedelbart hjälpa människor i en utsatt situation med en bostad."

Herr talman! Det uttalandet hade jag kunnat vänta mig från en byråkrat i ett elfenbenstorn, men inte från ett statsråd som jag hitintills trots hade en hel del erfarenhet på det här området. Ibland är det mycket svårt, ja, t. o. m. omöjligt, att snabbt ordna en bostad åt vissa familjer.

Herr talman! Det är bara att konstatera att det finns s. k. problemfamiljer och problempersoner. Oavsett om detta beror på att de uppträder på ett sätt som man inte bör göra eller på olika sedvänjor, finns problemen där. Det finns människor som helt klart inte bryr sig om de former för umgänge med andra som de flesta av oss trots allt försöker tillämpa. Jag vill t. o. m. påstå att det finns sådana som medvetet saboterar – de vet att det är mycket svårt att bli vräkt i dag även om man bär sig ganska kvalificerat busigt åt.

Det är svårt att vräka dessa personer, men det är lika svårt att ordna en bostad åt en människa som har blivit vräkt ett flertal gånger. Att då säga att det ibland kan vara svårt att hjälpa sådana personer omedelbart tycker jag inte är att ge en korrekt beskrivning av verkligheten.

Det är ju inte bara fastighetsägare som är rädda om sina lägenheter. Det finns faktiskt en icke oviktig kategori till, nämligen hyresgästerna som bor i fastigheterna. De är ju inte intresserade av att få sin nattsömn förstörd, att barnen inte skall kunna läsa läxorna osv.

Jag vill avsluta den här delen av debatten med att ställa en fråga till statsrådet. Om Malmö kommun – och det finns förvisso fler kommuner i Sverige i samma situation – inte har lyckats lösa den här frågan fullt ut, är då statsrådet beredd att föreslå åtgärder som tvingar en fastighetsägare att i alla lägen ta emot en hyresgäst som på många sätt har misskött sig tidigare? Det är möjligt att statsrådet svarar ja på den frågan, men blir det ett ja, kan jag bara konstatera att vi inte kan stifta lagar här i Sverige som tvingar tidigare hyresgäster att bo kvar i ett hus dit kommunen har tvingat personer som gravt och medvetet missköter sig.

**Anf. 10 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:**

Herr talman! Maj-Britt Sandlund har i den omtalade intervjun inte sagt att Malmö kommun bryter mot socialtjänstlagen. Jag har en utskrift från Sveriges Television, där det exakt står vad Maj-Britt Sandlund har sagt, och jag har citerat detta i mitt interpellationssvar.

På den fråga Sten Andersson har ställt har han också gett ett svar. Jag har inget annat svar – det finns inga planer på sådana tvingande bestämmelser.

Det ordspråk som Sten Andersson hyllade i början – tala är silver, tiga är guld – ber jag att till fullo få instämma i.

**Anf. 11 STEN ANDERSSON i Malmö (m):**

Herr talman! Jag har för bara en halvtimme sedan talat med redaktionen för Sydnytt i Malmö. Där säger man att i den del som sändes ut i televisionen fanns inte det direkta citatet med, men i den intervju man gjorde med generaldirektören fanns detta klart utsagt, och det var detta man baserade sin programannonsering på. Vi har kanske olika uppgiftslämnare.

För att återgå till kärnpunkten: Malmö kommun har tydligen misslyckats med att lösa problemet med hotellboende för varje människa i kommunen som har problem.

Jag bara frågar statsrådet: Vad skall man göra när det visar sig att det finns en familj som totalt har förverkat sin rätt att bo bland andra vanliga, hyggliga och skötsamma hyresgäster? Hur skall kommunen göra för att komma fram till en lösning i ett sådant fall? Det är lätt att sitta i ett elfenbenstorn och stifta lagar, som inte alltid fungerar i praktiken.

Jag skulle således vilja ha ett klart besked på den här punkten från statsrådet Sigurdson.

**Anf. 12 Socialminister GERTRUD SIGURDSEN:**

Herr talman! De lagar som stiftas i det här landet stiftas av Sveriges riksdag. Alltså sitter både Sten Andersson i Malmö och jag i detta elfenbenstorn.

**Anf. 13 STEN ANDERSSON i Malmö (m):**

Herr talman! Jag kan inte undgå att ge statsrådet rätt beträffande det sista påståendet. Men skillnaden mellan mig och statsrådet är kanske den att jag ibland kan inse att det finns mycket stora problem när det gäller att ordna bostäder åt människor som *medvetet* missköter sig.

Överläggningen var härmed avslutad.

**Anf. 14** Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Mot bakgrund av det överskott på bränsleflis som för närvarande råder i södra Sverige har Hadar Cars frågat mig hur kraven på torv som bränsle i de fastbränsleanläggningar som uppförts med statligt stöd har påverkat marknaden för bränsleflis. Hadar Cars frågar vidare om jag avser att ta initiativ i syfte att underlätta en ökad användning av bränsleflis för uppvärmningsändamål.

Oljans andel av energitillförseln har sjunkit avsevärt under de senaste åren. En avledningarna till detta är en aktiv energiskattepolitik. Som ett led i denna höjdes exempelvis skatten på kol och olja den 1 januari 1987.

Bl. a. omsorgen om miljön kräver att oljeersättningen fortsätter. Det är också angeläget att utsläppen från de eldningsanläggningar som utnyttjar fossila bränslen hålls på en så låg nivå som möjligt. Regeringen förbereder just nu ett beslut om att sänka svavelhalten i lätt olja från 0,3 till 0,2 viktprocent räknat i genomsnitt över ett år.

Genom de kompletterande bestämmelser om energipolitisk prövning av kolanvändning som infördes i den s. k. fastbränslelagen år 1984 säkerställs att kol används enbart när det inte är tekniskt och ekonomiskt rimligt att använda inhemska bränslen.

Utvecklingen på torvområdet har gått snabbt framåt de senaste åren. Detta är till stor del ett resultat av stödet i 1983 års program för investeringar i eldningsanläggningar avsedda huvudsakligen för torv. Stödet utvidgades senare till att omfatta även pannor som eldas med andra inhemska bränslen.

Stödet till torvpannor år 1983 utgick i form av bidrag med 25 % av investeringskostnaden. Dessutom kunde regionalpolitiskt stöd erhållas. I och med att investeringsstödet utvidgades till att omfatta övriga inhemska bränslen sänktes bidragsandelen stegvis till 10 %. Skälen för det särskilt generösa stödet till torvpannor var dels regionalpolitiska överväganden, dels att särskilda insatser krävdes för att i initialskedet stimulera torvbrytningen.

Som en följd av de statliga satsningarna har antalet förbränningsanläggningar avsedda för fasta bränslen ökat kraftigt under de senaste åren. Användningen av inhemska bränslen, inkl. bark och lutar, ökade således från 48 till 62 TWh mellan åren 1980 och 1985.

För att snabbt få i gång verksamheten ställdes vissa villkor i samband med att stöd enligt 1983 års program beviljades till torvpannor. Enligt dessa villkor skall stödtagaren i de flesta fall visa att han tecknat bindande avtal med en torvleverantör om leverans av torvbränsle i en omfattning som svarar mot minst 50 % av anläggningens bränslebehov under två eldningsssäsonger. I det fall stödtagaren planerat att själv producera torvbränslet har kravet i stället varit att stödtagaren, genom att redovisa de förberedelsearbeten som gjorts, kunnat göra sannolikt att produktionsplanerna kommer att realiseras. I något fall ställdes krav på en torvandel större än 50 %.

Den kalla och regniga sommaren 1985 var mycket dålig från torvbrytnings-synpunkt. Dessutom föregicks den av en sträng vinter, vilket innebar att produktionsstarten kom sent. Torvbrytningen stannade därför vid 0,7 TWh

år 1985, trots att den teoretiska brytningskapaciteten uppgår till ca 2 TWh under ett normalår.

Statens energiverk, som ansvarar för uppföljningen av stödet, har mot bakgrund av de uppkomna problemen ansett att det i vissa fall kan finnas skäl att medge att den tidpunkt då torvanvändningen skall uppgå till minst 50 % skjuts något framåt i tiden.

Till följd av den dåliga tillgången på torv under eldningssäsongen 1985/86 uppstod en relativt stor marknad för bränsleflis, som i allmänhet kan användas som alternativt bränsle i torvpannorna. Ett antal nya leverantörer etablerades.

År 1986 blev sedan ett betydligt bättre år från torvbrytnings synpunkt. Den utvunna mängden ökade till mer än 2 TWh. Den var således tre gånger så stor som året innan. Samtidigt ökade flisproduktionen.

Den sammanlagda tillgången på inhemska bränslen under innevarande eldningssäsong är således avsevärt större än under den föregående. Tillgången överstiger för närvarande den tillgängliga pannkapaciteten, åtminstone i de södra delarna av landet.

Det är dock mycket glädjande att kunna konstatera att användningen av såväl torv som bränsleflis på bara några år har ökat från en låg nivå till att i dag ge ett viktigt bidrag till vår energitillförsel. Denna snabba utveckling hade inte varit möjlig utan den stimulans som pannbidraget avseende inhemska bränslen utgjort. Jag vill också understryka att de regler som förenades med stödet är allmänt kända bland de verksamma i branschen.

**Anf. 15 HADAR CARS (fp):**

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Dahl för svaret.

Det problem vi diskuterar sammanhänger med de bestämmelser som infördes för stödet till fastbränslepannor. Det innebar att regeringen, för att undvika att flis som skulle kunna användas för pappers- och massatillverkning eldades upp, utformade bestämmelserna så att stödet i huvudsak skulle gå till dem som använde torv som bränsle. Det finns naturligtvis både problem och möjligheter i denna fråga.

Sven Hogfors, som är verkställande ledamot av styrelsen för Svenska trädbränsleföreningen, skriver i ett brev till riksdagen att det första moderna trädbränsleeldade värmeverket startades 1979 i Växjö och att det redan 1986 fanns 50 värmeverk i drift med en förbrukning på 1,5 miljoner kubikmeter som gav 3 TWh. Det är ganska mycket värme.

Sven Hogfors skriver vidare: "Det finns fortfarande – efter reduktion för ekologiska hänsyn – en outnyttjad bruttovolym på ca 20 miljoner kubikmeter per år (40 TWh)." Även om detta inte kan göras så snabbt, borde hälften kunna användas i varje fall fram till år 2000.

Värmeverksföreningen pekar i ledaren i det första numret av sin tidning för i år mindre på möjligheterna än på problemen: "Flisföretag som byggts upp för en kapacitet anpassad till en förväntad marknadsutveckling ser nu marknaden krympa drastiskt. Investeringar i maskiner och anläggningar blir svåra att klara och allt fler hotas av konkurs. – – – Torv är ett bra bränsle. Men det finns betydande leveransosäkerhet. – – – Vad händer om flismarknaden brakar samman? – – – Har flismarknaden upphört att fungera blir

resultatet att värmeverken måste söka sig nya alternativbränslen. De som då kan bli aktuella är i första hand importbränslen." Värmeverksföreningen undrar om problemen sammanhänger med en för snabb introduktion av just torvbränslen och pekar på att krisen för flisleverantörerna är ett faktum.

Det finns alltså både möjligheter och problem i denna fråga. Sven Hogfors talar för möjligheterna, och Värmeverksföreningen belyser de aktuella problemen.

Birgitta Dahl talar i sitt svar huvudsakligen om regeringens förträfflighet, men svarar inte på de frågor jag ställde, nämligen om kraven på torv som bränsle i de anläggningar för fast bränsle som uppförts med statens stöd har påverkat marknaden för bränsleflis. Jag uppfattade att de kraven har inneburit att marknaden för bränsleflis har minskats. Jag frågade henne också om hon avsåg att ta initiativ i syfte att underlätta en ökad användning av bränsleflis för uppvärmningsändamål. På den frågan svarade hon inte alls.

Jag ser inte i svaret från statsrådet Dahl någonting som ger Skånes skogsägare och andra leverantörer av träbränsle någon uppgift om hur regeringen tänker sig att de skall överleva ekonomiskt och vara motiverade att fortsätta en verksamhet som i hög grad är nyttig för landet på kort sikt och som kan betyda väldigt mycket för våra möjligheter att ställa om vårt energisystem, minska vår oljeimport och vårt behov av el för uppvärmning.

Problemet är akut för mindre småföretag, men det gäller inte bara dem. MoDo, ett stort företag, har pannor i Silverdalen och i Pauliström. Där finns gott om billiga träbränslen, men ont om torv. Ändå tvingas man nu köpa torv för att fylla de krav på torveldning som ställdes i samband med att man fattade beslut om att bygga om oljepannor till fastbränslepannor. Även för ett stort företag som MoDo vållar detta uppenbara problem.

Genom de bestämmelser som har införts, och som tillämpas på ett ganska strikt sätt skapas en motsättning mellan olika tillverkare av inhemska bränslen som jag tycker är beklaglig. Vi liberaler är *för* att det ges utrymme för konkurrens, men det är, Birgitta Dahl, en stor skillnad mellan att uppmuntra konkurrens och att skapa konflikt.

#### **Anf. 16 IVAR FRANZÉN (c):**

Herr talman! Miljö- och energiministern gör en i allt väsentligt korrekt redovisning av situationen för torv och flisbränsle i Sverige och konstaterar mycket riktigt att det är överskott på bränsleflis, speciellt i södra Sverige. Bakom dessa problem döljs å ena sidan ett bra torvår, vilket medfört en ganska god tillgång på torv. Därtill har en del inhemska bränslen konkurrerats ut av olja. Det är också en sak vi måste vara medvetna om.

Å andra sidan har det hänt en del annat av väsentlig vikt på den här marknaden. Den organisation som nu börjar komma ur barnskorna blir effektivare och effektivare. Det är en organisation som har till uppgift att framställa biobränslen. Entreprenörerna blir duktigare och duktigare, och vi ser gång på gång exempel på hur de slår nya rekord när det gäller att utnyttja maskiner och ta fram en bra vara på kortare och kortare tid. Det gör att situationen i dag är den att ett antal duktiga entreprenörer håller på att slås ut därför att de inte har tillräcklig sysselsättning för sina maskiner. Då är jag inne på den enskilde individens situation. Produktionen dras sedan samman i

Prot. 1986/87:73  
17 februari 1987

*Om ökad användning  
av flis för uppvärmning*

den övergripande organisationen, t. ex. av Sydved eller de olika bolag som samlar ihop detta bränsle och förmedlar det. Faktum är att skulle vi åstadkomma en optimal utveckling av marknaden, vilket jag tror att vi i grund och botten är överens om att vi vill ha – biobränslen har så många positiva effekter – krävs det en ökning av avsättningen i storleksordningen 1–2 miljarder kilowattimmar per år.

Detta beror på att det samtidigt som det kommer till fler bränsleanläggningar sker en effektivisering i befintliga anläggningar, vilket innebär att vi får ut mer energi ur varje kubikmeter flis. Mest tydligt är det när det installeras kondenserande rökavkylning, då man kan höja verkningsgraden med upp till 30–40 %. Allt detta gör att det är ytterligt angeläget att det kontinuerligt tillkommer nya anläggningar. Och ser vi på denna utveckling kan vi konstatera att det blir en drastisk minskning av antalet nya anläggningar under 1987 och 1988 i den mån vi kan överblicka de åren. Om det inte under den allra närmaste framtiden händer ett under, är det fråga om en femtedel jämfört med 1985. Det är uppenbart att de som är verksamma inom branschen ser dystert på framtiden.

Detta gäller i ännu högre grad tillverkare av pellets och briketter. Dessa produkter är ännu mer konkurrensutsatta i förhållande till oljan. Större delen av tillverkningen är knuten till ett fåtal bolag, vilka med ett penndrag helt kan förändra situationen.

Vad jag ser som den i dag absolut överhängande faran är att statsmakterna inte snabbt gör klart att det gäller annat än bara prat om välvillighet gentemot branschen. Statsmakterna måste visa att de är beredda att satsa och hjälpa branschen över de svåra åren. Om man inte får dessa besked tror jag att vi kommer att få uppleva mycket tråkiga och drastiska förändringar.

Torvreglerna kan i och för sig vara ett problem, men de har blivit ett problem enbart på grund av att statsmakten – trots att kunskap säkerligen har funnits – inte på något sätt har balanserat det låga oljepriset på ett rimligt sätt för att skydda branschen under en övergångstid. Dessutom har det stimulansstöd som fanns plockats bort. Detta har gett folk i branschen klara signaler om att de själva måste ta alla de risker som ett mycket varierande oljepris innebär.

Detta är ett nationellt intresse, som måste betraktas i ett längre perspektiv. Då kan vi behålla stora miljömässiga och ekonomiska vinster. Men detta intresse har inte visat sig i något handlande. Jag vill därför ställa frågan till miljö- och energiministern: Kan vi nu förvänta oss att det kommer någonting annat än välvilligt tal? Kommer det nu verkliga förslag om åtgärder, som gör att branschen kan räkna med att det är värt att satsa på biobränslen för framtiden?

**Anf. 17 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:**

Herr talman! Hadar Cars upprepade i sitt inlägg den felaktiga beskrivning av skälen till villkoren för torvstöd som fanns också i interpellationen. Det huvudsakliga skälet till villkoren om minst 50-procentig torvanvändning och till att man också fick så generöst stöd var inte att vi ville hålla tillbaka användningen av trädbränslen utan att torven var svårare att introducera. Det var större problem i början, det fordrades större investeringar och det

mötte ett större motstånd. Dessutom var torvintroduktionen regionalpolitiskt mycket betydelsefull och spelade en stor roll för Norrlands inländ och för Norrbottenspaketet, där den utgjorde en viktig del. Detta var de främsta skälen.

Jag har därför ingen anledning att ändra kravet för de torveldade anläggningarna, därför att jag anser att man inte skall tillåta inhemska bränslen att konkurrera ut varandra. Om man hjälper flisproducenterna genom att slå ut marknaden för torvproducenterna har man bara gjort ont värre, eftersom det skulle drabba bygder som är ännu hårdare drabbade än de bygder där flisen produceras. I stället bör vi se till att både torv och trädbränslen och även andra inhemska bränslen ytterligare får slå ut användningen av olja, kol och el för uppvärmning. Det måste vara inriktningen i de energipolitiska beslut som vi nu befinner oss mitt uppe i förberedelserna för.

Det är naturligtvis inte alltid trädbränslen som konkurrerar med torv. I min egen kommun, Uppsala, där vi nu har uppfört Sveriges största torveldade anläggning, är det kol som är alternativet. Jag har inte för avsikt att ge ens ett lillfinger till dem som gärna skulle använda kol i stället för torv – det skulle slå ut den satsning i Härjedalen som ger jobb åt hundratals människor och som motsvarar tusentals jobb i min egen kommun. Om man började rucka på de bestämmelser som gäller för torveldade pannor, skulle man kunna öppna vägen för ökad användning av kol eller olja i stället för torv. Det tänker jag alltså inte göra.

Det är tyvärr så att många kommuner inför den omvända oljekris som vi fick för ungefär ett år sedan, när oljepriserna gick brant nedåt, stoppade upp sin satsning på inhemska bränslen och gick tillbaka till olja, vilket från främst miljösynpunkt men också med tanke på vår försörjningstrygghet för framtiden är mycket olämpligt.

Därför tycker jag att det vore bra om vi kunde enas om att det som skall gälla för framtiden inte är att sätta torv och trädbränslen mot varandra, utan det är att satsa på båda för att knuffa undan olja och kol på den svenska bränslemarknaden.

#### **Anf. 18 HADAR CARS (fp):**

Herr talman! Jag tror att regeringen tog betydande intryck av den hårda kampanj mot ökad användning av trädbränslen som fördes av skogsindustrin och facken inom skogen och skogsindustrin och att det säkert påverkade de beslut som regeringen fattade angående stöd till uppförande av fastbränslepannor.

Det som Birgitta Dahl sade om att vi skall undvika konflikten mellan inhemska bränslen var bra – det tycker jag också. Men jag vill gärna säga att den här konflikten inte är skapad av torvleverantörerna eller flisleverantörerna, utan den beror på det sätt på vilket regeringen har lagt upp sitt stöd för introduktion av fasta bränslen. Det är det som har skapat konflikten. Det är utmärkt om den som skapat konflikten är medveten om det och nu tänker försöka vidta åtgärder för att avhjälpa det.

Jag har fått ett brev från en herre som heter Reidar Pettersson, Kronmull AB. Han skriver – och det vill jag gärna instämma i – att såväl torv- som

fliseldning är samhällsnyttiga företeelser som på grund av sviktande initialstöd utvecklats i en alltför långsam takt.

Kan vi finna vägar att se till att den industrin nu överlever har vi också lagt en bättre grund för en framtida energipolitik.

Jag kan se att skadeverkningarna skulle vara betydande om de som i svåra lägen har vågat satsa på tillverkning av bränsleflis och torv nu skulle känna att marknaden gungar under fötterna på dem och tvingas att slå igen sin verksamhet. Att få dem att komma i gång på nytt om något eller några år med nya riktlinjer blir nog inte så lätt. Det är angeläget att långsiktighet i större utsträckning än vad som hittills varit fallet får prägla energipolitiken på det här området.

**Anf. 19 IVAR FRANZÉN (c):**

Herr talman! Jag fick inget svar från miljö- och energiministern. Jag kanske får det i hennes nästa anförande. Nu har jag bara den här repliken kvar, och jag vill ändå utnyttja den.

O. K., vi skall ha både biobränsle och torv, men låt oss sätta ett extra plus för biobränsle – det är ändå den förnybara energin.

Biobränslet är miljömässigt allra bäst. Det är ingenting nytt som kommer in i näringskedjan, utan det sker endast en viss omflyttning.

Miljö- och energiministern ger, som så ofta förr, en liten uppsträckning till kommunerna: De där kommunalpolitikerna är så ansvarslösa. De förstår inte att man inte får utnyttja ett lågt oljepris.

Trots att statsmakten inte har gjort något i handling som tyder på att biobränsle skall vara ett långsiktigt bränsle skall alltså kommunerna själva fatta det förståndiga beslutet att strunta i den billiga oljan och fortsätta satsningen på biobränsle. Det är med förlov sagt väl mycket begärt – man avbördar sig själv och lägger helt ansvaret på kommunerna.

Det som vi mycket drastiskt kommer att få uppleva framöver, om vi inte snart får handling i stället för ord, är att tillverkarna av eldningsutrustning kommer att falla ifrån en efter en. Tillverkarna av bränsle kommer också att falla ifrån. Det tredje steget blir att användarna kommer att se leveransmöjligheterna begränsade. Vi kan på så sätt snabbt slå sönder en mycket värdefull marknad.

Jag tycker att det vore oerhört roligt om jag kunde få något kraftfullt löfte om handlande från miljö- och energiministerns sida. Det handlar här om flera branscher som måste få ett besked. De måste veta om ord någonsin skall övergå till handling. Jag vädjar därför till energiministern: Om det finns någon respons hos regeringen för att verkligen göra något, låt oss få höra det här och nu.

**Anf. 20 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:**

Herr talman! Det var som vanligt ett mycket engagerat inlägg som Ivar Franzén gjorde. Regeringen har, mer än någon annan regering, visat handlingskraft när det gäller att introducera inhemska bränslen. De är – bl. a. tack vare att inhemska bränslen är fria från skatt, medan importbränslen som är miljöfarliga är straffbeskattade – billigare för kommunerna att köpa. Dessutom har vi satsat flera miljarder i investeringsbidrag för sådana här anläggningar.

Vi tänker fortsätta på den inslagna vägen, och jag hoppas att vi får stöd i riksdagen för de insatser som krävs.

Till Hadar Cars vill jag säga att Reidar Pettersson har haft vänligheten att skicka en kopia också till mig av det brev som han har skickat till Hadar Cars. Hadar Cars gjorde det skickliga draget att citera den del av brevet som var mest slagkraftig från hans synpunkt. Jag skulle emellertid vilja be att få fortsätta där Hadar Cars slutade. Brevet innehåller nämligen en lång plädering till försvar för de regler som faktiskt finns.

Så här står det: "Igångsättning av en torvproduktion kräver en stor inledande investering i markarbeten, som inte kan ske utan att en långsiktigt säkrad avsättning garanteras. För att möjliggöra detta inrättades som bekant de s. k. torvbidragen som emottogs av kommuner för byggande av torveldade värmeverk i trakter där torv finns. Som stöd för torvutvecklingen blev torvbidraget tyvärr urvattnat därigenom, att kommunerna inte behövde binda sig för torveldning mer än till 50 % av behovet i 2 år, vilket är en mycket kort tid i sammanhanget."

Sammanfattningsvis säger Reidar Pettersson: "Ifrågavarande kommuner eldar torv dels för att det är ett framtidsbränsle för dem, dels för att de har avtalat att elda torv."

Herr talman! Regeringen tänker se till att också fortsättningsvis gynna och främja inhemska bränslen framför miljöfarliga importbränslen och el i uppvärmningen.

Talmannen anmälde att Ivar Franzén anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

#### **Anf. 21 HADAR CARS (fp):**

Herr talman! Statsrådet Dahl gav i sin senaste replik ännu ett exempel på den lovprisning av regeringens förträfflighet som jag påtalade redan i mitt första inlägg. Hon lämnade däremot inte heller nu något besked om vad hon tänker göra för att de företag som vågat satsa på att bygga upp en marknad för skogsbränslen, trädbränslen, flis och torv skall kunna fortleva och fylla en viktig funktion i vår framtida energipolitik.

Det förefaller mig, herr talman, som om regeringen har blivit litet överraskad över att det förra sommaren var ett hyggligt väder och att torvproduktionen därigenom kom att bli större än vad den var sommaren innan. Detta måste uppenbarligen ha kommit som en chock för regeringen, eftersom dess handlingskraft när det gällde att hantera det problem som uppstod inte har varit särskilt påtaglig.

Jag tycker ändå att vi kunde enas om att det vore bra om man kunde ta till vara de här produkterna och använda dem för uppvärmning. Det är bättre, herr talman, att den flis som produceras används för uppvärmning och inte, som nu hänt i Skåne, bara brinner upp.

Överläggningen var härmed avslutad.

*Om anpassningen av svenska trafik- och transportbestämmelser till EG-ländernas, m. m.*

**Anf. 22** Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Viola Claesson har ställt följande frågor till mig:

1. Hur bemöter regeringen de krav som framförs av bl. a. Internationella vägtransportunionen (IRU) om teknisk kvalitet på fordonen, samma arbetstider inom hela EG och övriga Västeuropa samt "landsvägens frihet"?
2. Hur långt är regeringen beredd att gå för att anpassa Sveriges lagstiftning på trafik- och transportområdet till EG?
3. Vilka närmanden i detta avseende har redan gjorts, resp. är på gång, från regeringens sida?
4. Anser kommunikationsministern att det är förenligt med olika miljöuttalanden etc. som gjorts av regering och riksdag, att underlätta ytterligare expansion av tung landsvägstrafik?

Regeringens politik på det internationella transportområdet syftar till att skapa goda konkurrensförhållanden för svensk industri och transportnäring. I det sammanhanget är det väsentligt att i största möjliga mån få till stånd likartade regler för internationella transporter i olika länder. För ett land som Sverige med omfattande internationell handel är enkla och likartade regler viktiga. Men självfallet får inte dessa stå i strid med våra grundläggande värderingar på områden som arbetsmiljö och sociallagstiftning.

Förslagen inom EG i den s. k. vitboken att från år 1992 genomföra en fri marknad omfattar också transportområdet. I första hand kommer detta att få betydelse för landtransporterna. Man kan förvänta sig att en betydande frigörelse från hittillsvarande regelsystem kommer att ske inom EG. Även i förhållande till andra länder kan man räkna med att EG försöker genomföra sin internt antagna transportpolitik.

Det kan för Sverige föreligga en stor risk i att EG internt låser fast sin transportpolitik på ett visst område. Vi kan nämligen då ställas inför ett avgörande att acceptera denna politik eller att stå utanför. För att undvika en sådan situation agerar man aktivt från svensk sida för att få till stånd diskussioner och beslut i olika internationella organisationer på transportområdet. På landtransportområdet diskuteras exempelvis för närvarande inom den Europeiska transportministerkonferensen (CEMT) ett svenskt förslag om ingående av ett multilateralt avtal för de internationella landsvägstransporterna.

Syftet från svensk sida är att försöka få till stånd en överenskommelse som innefattar alla de västeuropeiska länderna. En förutsättning för att detta skall lyckas är att betydande harmoniseringar sker mellan regelverken inom EG och i de övriga CEMT-länderna. I vissa avseenden finns ännu ingen gemensam EG-ståndpunkt utformad. Detta är t. ex. fallet med vägskatterna. I andra fall, t. ex. i fråga om fordons mått och vikter, har EG nyligen tagit beslut – efter mer än tjugo års diskussioner – som avviker från gällande svenska regler. Så är också fallet beträffande fordonsförarnas arbets- och vilotider. I det förstnämnda fallet – skatterna – förefaller det möjligt att på

sikt kunna komma fram till samförstånds lösningar mellan EG- och icke EG-länder. I andra fall, särskilt i fråga om fordonsviktorna, är det inte realistiskt att tro att EG skulle anpassa sig till de svenska reglerna. Om svensk anpassning inte sker på sikt till EG-reglerna, finns det en risk att svenska lastbilar inte får trafikera EG-länderna, om inte dessa länders lastbilar får eller kan trafikera Sverige. Detta kommer att leda till allvarliga konkurrensnackdelar för svenskt näringsliv. En ökad "utflaggning" av svenska åkeri- och speditiönsföretag kan också befaras. Detta utgör bakgrunden till regeringens förslag i budgetpropositionen om vissa höjningar av boggitryck och bruttovikter. När det gäller arbets- och vilotiderna kommer diskussioner inom kort att inledas i CEMT om hur de nya interna EG-reglerna skall kunna sammanjämkas med de andra CEMT-ländernas, av vilka de flesta överensstämmer med den gällande internationella konventionens regler.

Det arbete som från svensk sida drivs internationellt när det gäller landsvägstrafiken skall inte tas som intäkt för att regeringen underlättar en expansion av tung landsvägstrafik. Järnvägen har en utomordentligt viktig roll att spela i utvecklingen av de internationella transportererna i Europa. Detta är ett synsätt som delas såväl av den svenska regeringen som av regeringarna i EG-länderna. Det är ju liksom sjöfarten ett miljövänligt transportmedel. Att just landsvägstrafiken kan synas spela en framträdande roll för närvarande i debatten beror på att det inom detta område föreligger de största skiljaktigheterna och problemen mellan de europeiska länderna. Regeringens trafikpolitik skall självfallet överensstämma med miljöpolitiken. Detta framgår också klart av de riktlinjer för det trafikpolitiska utredningsarbetet som för närvarande bedrivs inom kommunikationsdepartementet.

Jag vill avslutningsvis erinra om vad Olof Palme sade om Sveriges förhållande till EG den 9 november 1981 i det s. k. Tetra Pak-talet. Han sade då bl. a. följande:

"Den svenska neutralitetspolitiken utesluter samarbete som siktar till integration och harmonisering på det utrikespolitiska fältet. Den sätter också en gräns för hur långt vi kan gå i att underkasta oss ekonomiska beslut av överstatliga organ och institutioner. Men annars har vi, när det gäller handel och ekonomi, industri och teknik, ett i princip nästan obegränsat utrymme för att delta i ett konstruktivt samarbete med andra länder. Det är ett utrymme som varje svensk regering målmedvetet bör utnyttja till stöd för svensk industri och svenska exportintressen."

Detta uttalande gäller alltså.

**Anf. 23 VIOLA CLAESSION (vpk):**

Herr talman! Jag tackar för svaret.

Låt mig först påminna om att högerkrafterna i Västeuropa har fått en EG-debatt som nästan helt förs på deras villkor. Motsvarande grupper i Sverige har under några år vilat på hanen och hållit sig relativt lugna – i Sverige. Men när moderaterna har uppträtt på den internationella arenan tillsammans med högerpartiernas ledare har de öppet och oförtäckt visat sina kort.

I Sven-Ove Hanssons bok Till höger om neutraliteten, som utkom lagom

till valrörelsen 1985, finns dokumenterat vad som tycks ligga bakom de mera "moderat" hållna svenska riksdagsmotionerna om anslutning till EG. I juni 1983 deltog bl. a. den dåvarande moderatledaren Ulf Adelson i ett möte i London, där ett program med namnet De euroamerikanska relationerna antogs. Bland programskrivarna befann sig Anders Björck, vilken representerade det svenska högerpartiet inom det s. k. IDU. Programmets huvudtes är att banden mellan USA och Västeuropa skall stärkas och att NATO-länderna skall satsa mera pengar på militära ändamål. I ett senare sammanhang, 1984, då ett program för Europas enhet antogs, är huvudlinjen att EG måste stärkas för att stärka väst gentemot öst i stormaktspolitiken. Det heter bl. a.: "Det fria Europas styrka är identisk med den europeiska gemenskapens styrka." Jag anser att det är betydelsefullt att påpeka detta, inte minst därför att en av riksdagens moderater för några dagar sedan kritiserade statsrådet Anita Gradin, när hon citerade ur ett tal av Olof Palme 1981. Moderaten menade att mycket hade hänt sedan 1981 och att Anita Gradins svar var alltför passivt och tillbakablickande.

Herr talman! Nu använder Sven Hulterström samma Palme-citat från 1981. Med tanke på hur högern har drivit EG-frågan sedan 1981 håller jag med den moderate riksdagsmannen om att citatet är något passé, men inte bara det. Jag tycker inte att det verkar stämma med dagens situation längre. Enligt min mening visade kommunikationsministern detta på ett ganska öppenhjärtigt sätt. Det ser faktiskt ut som om Sverige redan har fastnat i det västeuropeiska nätet, där olika krafter inom EG-marknaden hotar att pressa vårt land mer eller mindre öppet. Tyvärr visar regeringen undfallenhet i långa stycken bl. a. när det gäller transportpolitiken.

Den svenska ekonomiska politiken är till största delen hårt exportstyrd, de stora exportkoncernerna gynnas och landet har samtidigt blivit extremt importberoende inom vissa näringar. Detta är en politik som häddar för sårbarhet och beroende till en mycket ensidig marknad med inriktning på Västeuropa. Därför sitter vi i en fälla, och detta borde få regeringen att inse att något måste förändras i politiken. Europa är t. ex. *mer än* Västeuropa och handeln kan utvecklas *mera utanför* Europa för Sveriges del.

Enligt EG:s bestämmelser "får" länder ha särbestämmelser som motiveras av omtanken om människornas "liv och hälsa". Med dagens kunskaper om industrisamhällets effekter på människorna och på miljön blir detta begrepp alltmera tänjbart. Jag tror inte att regeringen har visat tillräckligt stort intresse härvidlag. I varje fall verkar det inte som om man hade utnyttjat möjligheterna visavi EG i tillräckligt stor utsträckning.

Enligt min mening är det nödvändigt med en mer djuplodande analys än vad som hittills förekommit i debatten. Det visar sig nämligen att mäktiga ekonomiska intressen – liksom vissa politiska högerkrafter som vädrar morgonluft under temat "Europas, dvs. Västeuropas, Förenata Stater" – är de som utanför parlamenten bl. a. kräver "landsvägens totala frihet" i Västeuropa. Det finns också en mycket stark anknytning, som Sven Hulterström nog vet, till de s. k. Round Table-industrialisternas propäcer, som ledde fram till inte bara Scandinavian Link, där P. G. Gyllenhammar ledde en arbetsgrupp, utan också väldigt stora projekt för Västeuropa i övrigt.

Nog är det helt i strid med Olof Palmes förhoppning enligt det citat som

Sven Hulterström anför i sitt svar på min interpellation, att Sverige skall tvingas in i en sådan här situation. Jag tycker att det ger belägg för att Sverige redan har en mycket sårbar ställning bl. a. på transportområdet, detta framgår av det svar som jag har fått av kommunikationsministern.

Jag skulle vilja ha en kommentar till detta med sårbarheten, transportpolitiken och anpassningen till Västeuropa litet utöver det som sagts hittills. När vi nu tvingas höja boggi- och maxbruttoviktarna – för det är faktiskt det Sven Hulterström säger i sitt svar – är vi ju redan inne i ett beroende som kommer att styra oss då det gäller transport- och trafikpolitiken i Sverige. Under sådana förhållanden tycker jag verkligen inte att det räcker att hänvisa till vad man nu arbetar med inom kommunikationsdepartementet, alltså till den grupp som sysslar med trafikpolitiken inför 90-talet. Varför, Sven Hulterström, inte vänta tills man har kommit litet längre i utredningsarbetet inom den s. k. interdepartementala gruppen, innan ni kommer med sådana förslag som framförs i budgeten om att höja maximum för bruttovikt, boggitryck osv.? Det hade varit mera lämpligt.

Herr talman! Jag ber att få återkomma med ett resonemang om järnvägs-  
trafiken i Sverige visavi Västeuropa i mitt nästa inlägg.

**Anf. 24 JAN SANDBERG (m):**

Herr talman! Jag trodde att det här var en interpellationsdebatt där kommunikationsministern deltog som representant för regeringen. Man har emellertid svårt att tro det när man hör hur många gånger Viola Claesson använder ordet "moderaterna" o. d.

Jag skulle vilja kommentera diskussionen i vissa delar. Det gäller ju Sveriges förhållande till den europeiska gemenskapen. Detta är en mycket aktuell fråga, inte minst med tanke på att man inom EG fört fram förslaget om en s. k. vitbok och avser att liberalisera transportpolitiken i fråga om transporten av varor, men även – vilket inte är minst viktigt – transporten av människor. Det blir alltså fråga om människors möjlighet att röra sig fritt mellan nationer.

Vi känner också till att det inom kommunikationsdepartementet för närvarande pågår ett arbete med anpassningen till EG:s kommande liberaliserade transportpolitik. Jag har inte möjlighet att få tillräcklig information, som jag ser det, om detta arbete, eftersom det helt emot tidigare principer inte sker i en parlamentarisk utredning utan inom kommunikationsdepartementet. Därför är det intressant att höra vad kommunikationsministern säger här i kammaren i dag om just denna frågeställning.

Det finns anledning att kommentera vad kommunikationsministern har sagt. Det mesta låter positivt. Inriktningen är tydligen att vi skall försöka att anpassa oss till de riktlinjer som man för närvarande diskuterar inom EG. Jag tror själv att det skulle innebära flera fördelar för Sverige att närma sig EG. En del av dessa fördelar tycker jag att även vpk borde hälsa med tillfredsställelse.

När det gäller järnvägen kan vi konstatera, om vi i dag ser ut över Europa – detta skulle i och för sig Viola Claesson ta upp i sitt nästa inlägg – att man har kommit längre i fråga om långtradartransporter i kombination med järnvägs-transporter än vad vi i Sverige har gjort. Sådana positiva effekter tror jag att även kommunisterna anser är bra.

Prot. 1986/87:73  
17 februari 1987

*Om anpassningen av  
svenska trafik- och  
transportbestämmelser  
till EG-ländernas.  
m. m.*

Jag vill säga något om det multilaterala tillståndskravet inom EG för lastbilstransporter, den s. k. tredjelandstrafiken. Det förhållandet att Sverige i dag inte har samma möjligheter som andra länder att få sådana tillstånd innebär att det går en hel del landsvägstransporter, i och för sig fullastade ner till Europa, tomma tillbaka till Sverige. Det tror jag inte är speciellt positivt ur miljösynpunkt.

Beträffande den kanske viktigaste frågan, nämligen människornas situation, kan man konstatera att om man tar bort gränshinder i Europa och minskar kontrollerna för att öka rörligheten över gränserna är detta givetvis fördelaktigt för människorna, resenärerna. Ur svensk synvinkel måste de i den s. k. vitboken föreslagna åtgärderna hälsas med tillfredsställelse. De överensstämmer i många avseenden med de förhållanden som vi redan har här i Norden.

Herr talman! Jag hoppas att regeringens kommande förslag om trafikpolitiken kommer att innehålla förslag som innebär att Sverige så långt som möjligt anpassar sin transportpolitik till den som man för närvarande diskuterar inom EG. Men jag kan inte undgå att kommentera något av det som Viola Claesson tog upp här tidigare. När man läser interpellationen och hör vad som sades i talarstolen verkar det som om Viola Claesson och kommunisterna har en negativ inställning till människors möjligheter att resa över nationsgränserna. De uttalar sin kritik exempelvis genom att i interpellationen tala om ett fritt flöde av människor. Då är frågan om kommunisterna vill återinföra kravet på pass mellan de nordiska länderna, eftersom kommunisterna tydligen är mycket skeptiska till att befolkningen inom EG nu skall få samma möjligheter som befolkningen i Norden har i dag.

**Anf. 25 HADAR CARS (fp):**

Herr talman! Jag vill för egen del helt kortfattat säga att jag tycker att kommunikationsministern visar en realistisk uppfattning om betydelsen av en europeisk transportpolitik, som Sverige kan ansluta sig till och delta aktivt i, samt om våra möjligheter att påverka utformningen av en sådan politik.

Jag skulle vilja ställa en fråga till kommunikationsministern. Bedömer kommunikationsministern att Sverige har de möjligheter man behöver för att på kommunikationsministerns område kunna påverka transportpolitiken i Europa på ett sådant sätt att vi kan känna att vi verkligen deltar i och är medansvariga för utformningen av denna politik?

**Anf. 26 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:**

Herr talman! När jag lyssnar till Viola Claesson får jag intrycket att hon i ganska stor utsträckning velat använda denna interpellationsdebatt om transportpolitiken till att polemisera mot en del uttalanden och aktiviteter som har förekommit från moderata politiker i fråga om Sveriges förhållande till EG. Hon har också uppnått åsyftat resultat genom att hon omedelbart fått till stånd en debatt med företrädare för moderata samlingspartiet. Jag har ingen anledning att blanda mig i den diskussionen.

Viola Claesson säger att det uttalande av Olof Palme som jag citerade och som också under senare tid, såvitt jag förstår, citerats i riksdagsdebatter om Sveriges förhållande till EG, och även i andra sammanhang, är passé. Jag vill

då hävda att det inte är passé, även om det har gått några år sedan uttalandet gjordes. Det innehåller tvärtom kärnan i den hållning som Sverige hela tiden intagit i förhållande till europeiska gemenskapen i de diskussioner som förts under årens lopp om vår hållning till EG.

Uttalandet är lika aktuellt i dag som när det gjordes 1981. Det utgör själva basen för vårt agerande. Det innebär att vi på vissa områden inte kan tänka oss någon närmare integration. Det gäller i första hand utrikespolitiken. Det innebär samtidigt en stor öppenhet för att på handelsområdet och på det ekonomiska området ha ett samarbete med EG-länderna. Faktum är att under hela den tid som gått sedan vi som intensivast här i landet diskuterade huruvida vi måste vara med i EG eller inte för att kunna fortleva har Sveriges handel med dessa länder utvecklats i positiv riktning. Vi utgår från att det skall kunna ske även i framtiden på ett sätt som inte innebär att vi behöver uppge någonting av de väsentliga sociala välfärdsanordningar eller anordningar på arbetsmarknaden som vi i Sverige hittills har tagit beslut om.

Jag upplever det inte så att vi tvingas in i ett förhållande, som innebär att vi nu skall ändra bruttovikten för svenska lastfordon och andra regler som kringgärdar dem. Tvärtom, i medvetande om de förändringar som kommer att ske anpassar vi våra bestämmelser så att de skall kunna bli så bra som möjligt för den svenska industrin. Det finns flera skäl till att vi anpassar bruttoviktsbestämmelserna. Ett mycket starkt skäl är att vi på det sättet vill möjliggöra för bl. a. den svenska skogsindustrin, som ju är utomordentligt betydelsefull som en del av vår exportindustri, att ha en effektiv transportorganisation. Såvitt jag kan se finns det ingenting som säger att detta skulle behöva medföra att vårt transportsystem inte skulle kunna fylla de miljökrav som vi kan ställa på systemet.

Vi gör alltså denna anpassning så att näringslivet självt får vara med och i förskott betala de kostnader som detta innebär. Sedan är det meningen att vi på 1990-talet skall kunna förändra, efter det att vi gjort vissa förstärkningar på våra broar och vägar, våra bestämmelser så att vi får bestämmelser som är så likartade som möjligt med dem som gäller inom EG.

Den grundläggande skillnaden mellan vårt synsätt och det synsätt som Viola Claesson ger uttryck för här är att hon är djupt misstänksam emot allting som försiggår inom EG, medan vi är medvetna om att det hittills har gått – och vi utgår från att det även i framtiden skall gå – att föra öppna diskussioner och förhandlingar, som leder fram till positiva resultat även för de länder som står utanför EG. Skälet till att vi har tagit detta initiativ är att vi inom den Europeiska transportministerkonferensen om våra regelsystem tillsammans med övriga länder i Europa utanför EG skall kunna få en diskussion för att uppnå så bra resultat som möjligt och kunna påverka EG:s interna diskussioner innan man låst sig i olika positioner. Detta är den enkla utgångspunkten.

Med anledning av vad Jan Sandberg anförde om det utredningsarbete som pågår vill jag betona att vi sagt att detta arbete skall föras under stor öppenhet. Självfallet kommer diskussionerna om vårt förhållande till EG också att föras under stor öppenhet. Jag hyser ingen oro för att vi i det avseendet inte skulle kunna komma fram till förnuftiga beslut.

Huruvida – som ett svar till Hadar Cars – vi har alla de möjligheter som vi

Prot. 1986/87:73  
17 februari 1987

*Om anpassningen av  
svenska trafik- och  
transportbestämmelser  
till EG-ländernas,  
m. m.*

behöver är naturligtvis svårt att ange exakt, eftersom vi förhandlar som ett litet land med en konstellation av länder som är avsevärt större. Men på nuvarande stadium har jag inget intryck av att vi inte tillsammans med övriga CEMT-länder på transportområdet skulle kunna föra diskussionerna på ett sätt som gagnar Sveriges intressen.

**Anf. 27 VIOLA CLAESSION (vpk):**

Herr talman! Först vill jag säga att den serie av interpellationer om EG som vpk har ställt inte alls är skriven därför att vi söker en polemik med högern här i kammaren. Tvärtom försökte jag visa i mitt förra inlägg att det handlar om att man behöver varna för vad som kan ligga bakom de påtryckningar som bl. a. förs fram via mer officiella EG-representanter, krav som kanske var otänkbara för några år sedan.

Till Jan Sandberg vill jag bara säga – för att visa att det inte är med högern som jag söker polemik härifrån talarstolen – att det i stort sett är bara en sak som jag kan hålla med om i det Jan Sandberg uttryckte i sitt anförande. Det behövs faktiskt mer öppenhet än vad vi har fått se hittills när det gäller det arbete som försiggår inom kommunikationsdepartementet över huvud taget när det gäller transportpolitiken inför 90-talet. Jag tycker resultaten är mycket magra jämfört med de överenskommelser som vpk och socialdemokraterna gjorde i utskottet förra året t. ex. Där gavs det betydligt större löften.

Nog finns det anledning att vara misstänksam, Sven Hulterström, när man har tittat i ett antal facktidsskrifter, lyssnat på en hel del tal och debatter genom åren och granskat hur det sett ut bakåt i historien i EG-debatten m. m. Man finner att det är en alldeles för stor överensstämmelse mellan de krav som de mest reaktionära högerkrafterna har drivit och de krav som nu förs fram, icke från officiella EG-representanter men från ekonomiskt mäktiga koncerners representanter i Europa beträffande svensk transportpolitik. Jag har visat det i min interpellation, men jag hinner inte ta upp alla de exempel som jag har med där. De stora åkarna och de verkligt stora koncernerna i Europa har ställt precis de krav som nu motsvaras av Sven Hulterströms och regeringens budgetförslag.

Så till järnvägen. Hur skall vi tolka detta att det inte är järnvägspolitiken som man i första hand har gjort överenskommelser om? Jag vill peka på några mycket märkliga tecken i den svenska politiken. Hur kan det vara möjligt – om man vill värna om miljön, vill spara energi osv. – att anslå 675 milj. kr. till en liten motorvägsstump i Bohuslän, medan man samtidigt drar in 25 milj. kr. från SJ när det gäller rabatter för pensionärernas resande? Jag tycker att det är mer än en händelse som ser ut som en tanke, och detta tyder på att den framtida transportpolitiken i Sverige är anpassad till de stora krafterna och drivs på deras villkor.

Det kommer att bli ett fritt flöde av människor, kapital och varor, Jan Sandberg. Men flyttningen kommer inte att ske från Norrland till södra Sverige, utan förflyttningen kommer att ske från Sverige ner till Europa. Var säker på det, om de här förslagen går igenom.

**Anf. 28 JAN SANDBERG (m):**

Herr talman! Viola Claesson inledde sin interpellationsdebatt med kommunikationsministern genom att göra ett generalangrepp på olika moderata företrädare genom åren. När jag sedan gick upp och bemötte detta generalangrepp, vände sig Viola Claesson i stort sett till 100 % till kommunikationsministern med sina kommentarer. Det var bara i slutet av sitt anförande som hon kom in på en del av det jag tog upp i mitt anförande.

Jag fick inte heller svar på de frågor som jag ställde. Jag kan väl ytterligare belysa det hela genom att säga att om vi hade lärt oss mer av den politik som fördes i EG skulle vi i dag med stor sannolikhet ha en mycket bättre utvecklad kombination av väg- och järnvägstrafik, eftersom man i EG bl. a. har diskuterat dessa frågor i ända upp till tio års tid. Detta fick jag ingen kommentar till.

Jag fick inte heller något svar på frågan om vad vpk vill göra för att vi skall slippa få långtradare som tvingas köra tillbaka genom Europa och genom stora delar av Sverige utan någon last bara därför att vi inte har samma möjligheter att få tillstånd för transporterna. Det måste väl medföra ganska omfattande negativa miljöeffekter både när det gäller buller och när det gäller avgaser.

Inte heller på den viktigaste frågan fick jag något svar. Det handlar inte bara om transport av varor och kapital, utan det handlar också om människorna i Europa, om människorna i Sverige och i Norden. Jag ställde frågan om Viola Claesson verkligen anser att människor skall kunna färdas fritt mellan olika nationer eller om hon menar att det skall behöva krävas pass eller visum även i Norden. Jag önskar svar på den frågan i Viola Claessons nästa inlägg.

**Anf. 29 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:**

Herr talman! Jag vet inte om transportpolitiken är den lämpligaste utgångspunkten för en allmän EG-debatt. Jag har i varje fall inte tänkt ge mig in i någon sådan allmän debatt med Viola Claesson med utgångspunkt i interpellationen.

När det gäller öppenheten vill jag bara än en gång deklarerat att vår avsikt och vår ambition är att vi skall kunna driva det trafikpolitiska utvecklingsarbete som pågår under så stor öppenhet som möjligt. Sedan ankommer det kanske i någon mån också på olika intressenter att försöka ta del av det material som kommer fram under dessa diskussioner. Vi har ingenting att dölja. Det gäller vår egen trafikpolitiska översyn, men det gäller också de diskussioner som pågår om vårt förhållande till EG när det gäller transportpolitiken. Det finns ingenting där som inte kan vara föremål för en öppen och fri debatt, utan det är tvärtom väldigt värdefullt om vi får en sådan inför de beslut som så småningom skall fattas.

Jag kan inte frigöra mig från känslan att Viola Claesson med utgångspunkt i interpellationen egentligen vill ha en debatt med moderata politiker och med högerkrafter i Europa. Jag vill bara säga till Viola Claesson att vi ändå inte får utgå från att allting som sker inom EG är styrt av reaktionära krafter och av högerkrafter. Så sent som häromkvällen hade jag tillfälle att lyssna till den italienske kommunistledaren under hans besök i Sverige. Från TV-

skärmen talade han varmt om EG och värdet av att stärka EG. Det är nog inte riktigt så enkelt att vi kan förutsätta att allting som förekommer inom EG är styrt ifrån höger.

**Anf. 30 VIOLA CLAESSION (vpk):**

Herr talman! Jag skall upprepa ytterligare en sak, eftersom det tycks råda en missuppfattning – medveten eller omedveten.

Jag talar inte bara om officiella EG-representanter och vad som händer när olika länders representanter träffas i officiella EG-sammanhang. Jag talar om de krav som finns bakom och som framställs av utomparlamentariska gruppers representanter. Det är fråga om mycket mäktiga organisationer i Europa, vilket Sven Hultström borde känna till eftersom jag nämnde detta i min interpellation och också har fått svar på frågan om "landsvägens frihet" och de krav som framförs i det sammanhanget. För inte så länge sedan hade man en artikel i tidskriften Lastbilen, som jag hoppas att Sven Hultström läser – vi bör ju göra det oavsett om vi sitter i kommunikationsdepartementet eller inte –, där sådana representanter som jag nämnde, bl. a. representanter för åkarna i Europa, kom till tals.

Jag har naturligtvis inte interPELLERAT ett statsråd för att diskutera med högern, men det finns representanter från det hållet här – Jan Sandberg har ju varit uppe i talarstolen. Om jag vore socialdemokratisk kommunikationsminister skulle jag tycka att det var litet pinsamt att få ett sådant beröm inte bara från Hadar Cars och folkpartiet utan också från den moderate representanten. I varje fall anser jag inte att berömmet tyder på någon större vänsterinriktning på trafik- och transportområdet eller i fråga om EG-politiken.

Jag vill ta upp ytterligare en sak och kan då utgå från ett ledarstick i Aftonbladet för inte så länge sedan. Det visar att även socialdemokrater är litet oroade över den till synes snabba utvecklingen när det gäller anpassningen till EG, en utveckling som har koppling till transportområdet och därmed i stora stycken till miljön. Precis som man anser i detta ledarstick och i likhet med många socialdemokrater anser jag och andra vpk-are att Sverige naturligtvis skall ha handelsförbindelser också med Väst Europa och EG – det är en självklarhet: Men vad vi varnar för är att vi skall tvingas till beslut här i Sverige – bl. a. ett sådant beslut som beträffande maximivikter och som jag har försökt att debattera med Sven Hultström – på sådana områden som rör människors liv och hälsa. Jag har inte fått någon kommentar eller något svar på min fråga:

Har man inte när det gäller transporter, tunga landsvägstransporter, möjlighet att använda de särregler som finns med hänvisning till liv och hälsa och till negativa miljöeffekter? Det gäller ju chaufförernas arbetsvillkor, arbetstid osv. Det finns inte med några sådana tendenser i Sven Hultströms svar, och jag har inte heller fått svar på mina frågor om detta här i kammaren.

I Aftonbladet står det att man naturligtvis är för en anknytning till EG:s "inre marknad".

"Men denna anknytning får inte ske till priset av försämrade miljöregler eller ett offrande av väsentliga inslag i den svenska samhällsmodellen."

Herr talman! Det är precis min uppfattning också.

Talmannen anmälde att Jan Sandberg anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Prot. 1986/87:73  
17 februari 1987

Överläggningen var härmed avslutad.

*Meddelande om interpellationer*

**6 §** Föredrogs och hänvisades  
Propositionerna  
1986/87:82 och 83 till skatteutskottet

## **7 § Meddelande om interpellationer**

Meddelades att följande interpellationer framställts

*den 16 februari*

**1986/87:178** av *Daniel Tarschys* (fp) till socialministern om sjukförsäkringssystemets finansiella ställning:

Under de senaste åren har sjukförsäkringssystemets finansiella ställning genomgått en dramatisk försämring.

I fjolårets finansplan utgick regeringen från att sjukförsäkringsavgiften netto skulle ge ett överskott om 1 111 milj. kr. för 1985/86 och 1 610 milj. kr. för 1986/87. I den reviderade finansplanen förutsågs att överskottet för de båda budgetåren tillsammans skulle stanna vid 389 milj. kr.

I årets finansplan visar det sig emellertid att utfallet för föregående budgetår och den reviderade prognosen för innevarande budgetår kraftigt avviker från fjolårets beräkningar. För budgetåret 1985/86 konstateras nu ett underskott på 3 564 milj. kr. och för budgetåret 1986/87 förutses ett underskott på 896 milj. kr. För budgetåret 1987/88 förutses samtidigt ett underskott i sjukförsäkringssystemet på 747 milj. kr.

Innebörden av dessa förändringar är att saldot för sjukförsäkringen under föregående och innevarande budgetår kan förväntas bli över 7 miljarder kronor sämre än vad regeringen förutsåg för ett år sedan. Såvitt jag kunnat finna har regeringen i budgetpropositionen inte närmare kommenterat denna drastiska och ytterst oroande utveckling.

Det kan erinras om att sjukförsäkringen tidigare hade en solid finansiering. I slutet av 1982 fanns ett ackumulerat överskott av sjukförsäkringsmedel på närmare 8 miljarder kronor. Enligt RFV:s prognoser kommer detta överskott nästa år att vara förbrukat. Några reserver finns då inte längre, utan de ökande utgifterna lär förr eller senare få mötas av höjda sjukförsäkringsavgifter.

Sjukförsäkringen är en omistlig del av välfärdssamhället. Från folkpartiets sida har vi länge hävdat att detta system måste göras så robust och solitt att det kan vidmakthålla sin funktionsförmåga även i tider av låg ekonomisk tillväxt. Vi har därför under en följd av år framfört förslag om en lägre kompensationsnivå för den första sjukmånaden. Vi har härvidlag erinrat om

Prot. 1986/87:73  
17 februari 1987

*Meddelande om interpellationer*

att den svenska sjukförsäkringen har ytterst höga kompensationsnivåer i jämförelse med förhållanden i andra länder.

Vi har också framfört krav på en bättre koppling mellan sjukförsäkringssystemet och sjukvården. Vi har påpekat att många patienter som väntar på operation och rehabiliteringsinsatser genom sjukpenning, sjukbidrag och förtidspensioner uppbär medel som både mänskligt och samhällsekonomiskt skulle göra större nytta om de sattes in på en effektivisering och utbyggnad av sjukvården.

Den främsta orsaken till sjukförsäkringssystemets finansiella försvagning är det ökade sjuktalet. Från 1984 till 1986 ökade antalet sjukpenningdagar med 11 %. Det s. k. ohälsotalet – dvs. sjukdagar och dagar ersatta med sjukbidrag och förtidspension – är numera över 40 dagar per år, vilket torde vara den högsta noteringen någonsin.

Till bilden hör slutligen att regeringens prognos för 1987/88 – ett underskott på 747 milj. kr. – sannolikt är alltför optimistisk. Den bygger på förutsättningen att medelsjukpenningen och sjuktalet detta budgetår blir desamma som innevarande budgetår och bortser från eventuella dynamiska effekter av det föreslagna sloandet av karensdagen.

Mot bakgrund av vad jag här anfört ber jag att få ställa följande fråga till socialministern:

Vilka åtgärder avser regeringen att vidta med anledning av den dramatiska försvagningen av sjukförsäkringssystemets finansiella ställning?

*den 17 februari*

**1986/87:179** av *Gunnar Biörck* i Värmdö (m) till finansministern om finansieringen av hälso- och sjukvården:

Vid en diskussion på Karolinska sjukhuset den 3 februari i år om den svenska sjukvårdens nuvarande ekonomiska och organisatoriska problem berördes även frågan om fördelningen av ekonomiska resurser mellan å ena sidan den sjukvårdande verksamheten och å den andra sjukpenningersättningen. Många av oss inom sjukvården, som sett de faktiska resurserna drabbas av inskränkningar och nedläggningar, har alltmera ifrågasatt om inte medborgarna skulle vara betjänta av en omfördelning av det allmännas ekonomiska resurser från försäkringssektorn till vårdsektorn, så att särskilt akutsjukvårdens behov kunde tillgodoses på ett bättre sätt. I många lägen är det hjälp och inte pengar som i främsta rummet behövs.

Till detta svarade finansministern att socialdemokraterna inte är beredda att sälja karensdagar för bättre vård och påpekade att här fanns en fundamental skillnad i uppfattning mellan "LO-medlemmar" och "offentliganställda". En sådan överföring skulle kräva att avtal rivs upp. Riksdagen kan inte lagstifta bort civilrättsliga avtal. Ej heller kan staten lägga sig i landstingens organisatoriska frågor. Det angavs att produktiviteten i sjukvården går ned och ingen vet hittills hur den skall kunna ökas. Finansministern medgav vidare att föreställningen att den utbyggda öppna vården skulle minska anspråken på den slutna visat sig oralistisk. Samtidigt ser vi en ökande personalflykt från vårdirken och vårdirkesutbildning.

Finansministerns beskrivning av en del av de faktorer, som betingar det alltmer katastrofala läget inom den slutna sjukvården i vårt land, är uppenbarligen riktig. Frågan är då om man inte från regeringens och riksdagens sida borde göra en snabbinventering av mekanismerna bakom denna utveckling mot alltmer katastrofala förhållanden och försöka på ett så obundet och okonventionellt sätt som möjligt presentera ett program för att rädda den svenska sjukvårdens kvalitet och kapacitet och dess utövers tro på, och engagemang för, en "efter våra förhållanden" mot behoven svarande god sjukvård.

Är finansministern beredd att för riksdagen redovisa och utveckla sina synpunkter på de i interpellationen nämnda frågorna?

**1986/87:180** av *Kjell A. Mattsson* (c) till kommunikationsministern om upprustning och utbyggnad av Bohusbanan:

När Bohusbanan byggdes var avsikten att den skulle sammanbindas med det norska järnvägsnätet. Av olika skäl blev detta inte genomfört.

Därefter har vid upprepade tillfällen gjorts framställningar om att utbyggnad skulle ske. Projektet omfattar ca 25 km järnväg samt bro över Idefjorden.

Det finns en rad starka motiv för att nu aktualisera och genomföra utbyggnaden.

Ett av dessa är samarbetet de nordiska länderna emellan när det gäller utbyggnad av kommunikationerna. Detta var ett väsentligt inslag i den nordiska investeringsplan som tagits fram och behandlats i Nordiska rådet.

Ett annat motiv är den starka ökningen av trafiken på Europaväg 6 – inte minst när det gäller gods. På norsk sida planerar man nu att uppföra en stor omlastningsterminal för gods. Terminalen avses uppföras i Haldens kommun i ett läge där järnväg och Europaväg går nära intill varandra vid Bergs station.

För utvecklingen i den norra delen av Bohuslän skulle järnvägsinvesteringen betyda mer än de flesta andra regionalpolitiska åtgärder. Det skulle medföra att de satsningar som ägt rum på senare år, bl. a. även med statliga medel, skulle ha säkrare framtidsförutsättningar – inte minst gäller det turist- och konferensanläggningar.

Vid upprepade tillfällen har Bohusbanans vara eller inte vara varit uppe till debatt. Företrädare för SJ säger att SJ inte har medel till underhåll och inte heller något önskemål att fortsätta med tågtrafik. Andra företrädare framträder och säger att SJ inte har planer på att lägga ned. Detta skadar naturligtvis allmänhetens tilltro till att SJ avser att förbättra och upprätthålla banan.

Med hänvisning till vad som ovan anförts vill jag fråga kommunikationsministern:

1. Vilka åtgärder avser regeringen vidta för att säkerställa att trafiken på Bohusbanan upprätthålls och att banan upprustas till högre standard?
2. Avser regeringen uppta förhandlingar med norska järnvägsmyndigheter om utbyggnad av Bohusbanan så att denna anknyts till de norska järnvägarna?

Prot. 1986/87:73  
17 februari 1987

**1986/87:181** av *Jens Eriksson* (m) till miljö- och energiministern om dioxin-utsläppen i Skagerrak:

*Meddelande om frågor*

Idefjorden och norra Bohusläns vatten har sedan många år tillbaka varit starkt förorenade. På grund av föroreninga, och algblomning försvann torsk och rödspätta helt i norra Bohusläns skärgård för en del år sedan. Musslorna har under större delen av de tre senaste åren inte kunnat skördas därför att de innehållit giftiga ämnen.

Under den senaste tidens hårda vinterstormar har vattnet bytts ut mot vatten som kommit väster ifrån och en betydande förbättring av vattenkvaliteten har märkts. Med nuvarande utsläpp kan man dock tyvärr förvänta att förbättringen är tillfällig.

Under senare tid har man även spårat dioxin bl. a. i krabbor, och man har ställt sig frågande till varifrån utsläppen kommer. Dioxin är svårt att mäta och därför inte heller lätt att spåra. Enligt rapporter har det framkommit att Norsk Hydros Magnesiumfabrik i Porsgrunn ensam har så stora utsläpp av dioxin att de med 50 % överstiger allt dioxinutsläpp från samtliga svenska sopförbränningsstationer. Om det finns ytterligare utsläpp på den norska sidan vet man ännu inte.

Det förefaller som om de uppgifter som finns är trovärdiga, och i anledning därav anholder jag att till miljö- och energiministern få ställa följande fråga:

Vad avser miljö- och energiministern att vidta för åtgärder i anledning av de rapporter om utsläpp av dioxin från norska industrier som framkommit?

**8 § Meddelande om frågor**

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 16 februari*

**1986/87:366** av *Ewa Hedkvist Petersen* (s) till justitieministern om åtgärder mot kvinnomisshandel:

Företrädare för kvinnojouren i Haparanda har i ett uttalande krävt att polis- och åklagarmyndigheterna åläggs att, vid anmälningar om kvinnomisshandel och hot mot kvinnor, ingripa med aktiva åtgärder fastän berörda kvinnor inte önskar det.

Vi vet att kvinnor som misshandlats och/eller hotats av sina män, ofta uppmanar polisen att vänta med att ingripa, för att kvinnorna själva först skall kunna fly och/eller ordna upp sin situation och då undgå befarade repressalier. Då kvinnomisshandel i hemmet numera faller under allmänt åtal, kan polisen fortsätta utreda och åklagaren åtala, trots att kvinnan vill att det skall vänta en tid.

Naturligtvis är dessa ärenden mycket svåra för berörda myndigheter, då det kan bli en konflikt mellan hänsyn till kvinnans vilja och tillämpning av lagreglerna. Dock får inte konflikten mellan å ena sidan kvinnans tro att hon själv kan ordna upp sin situation och å andra sidan behovet av ett snabbt

ingripande för att skydda kvinnor och barn leda till handlingsförklaring hos berörda myndigheter.

Prot. 1986/87:73  
17 februari 1987

*Meddelande om frågor*

Överväger justitieministern åtgärder med syfte att ålägga berörda myndigheter att vidta mer aktiva åtgärder, för att förhindra fortsatta brottsliga gärningar efter anmälan om kvinnomisshandel?

**1986/87:367** av *Daniel Tarschys* (fp) till socialministern om viss planerad försöksverksamhet med rehabilitering inom sjukvården:

Bohuslandstinget är en s. k. frikommun som av riksdag och regering har uppmantrats att bedriva försöksverksamheter. Rehabiliteringsberedningen har regeringens uppdrag att bl. a. ta initiativ till försöksverksamhet för att effektivisera samhällets insatser för rehabilitering.

Trots dessa dubbla mandat har rehabiliteringsberedningen – på inrådan av socialdepartementet – avstyrat ett förslag om försöksverksamhet i Göteborgs kommun och Bohuslandstinget som avsåg att både minska lidandet genom ökad vårdkapacitet och minska de offentliga utgifterna genom lägre utgifter från försäkringskassan.

I sitt försvar för regeringens avvisande hållning anförde socialministern i höstas att det vore fel att öppna en "andra kanal" av statsmedel vid sidan om Dagmarersättningen. På denna punkt har regeringen numera intagit en ny ståndpunkt, eftersom förslag om extra anslag för andra halvåret 1987 har aviserats.

I den allmänpolitiska debatten anförde socialministern i stället att Bohusexperimentet kunde innebära risker för de patienter som inte har rätt till sjukpenning. Redan av den ursprungliga framställningen från Bohuslandstinget framgick emellertid klart att samtliga innevånare i landstingsområdet kommer att behandlas på ett likartat sätt.

Då regeringens argument för den avvisande hållningen till Bohusexperimentet numera har bortfallit vill jag fråga socialministern:

Är regeringen nu beredd att låta detta experiment genomföras?

**1986/87:368** av *Margareta Palmqvist* (s) till bostadsministern om åtgärder för att förhindra patentskydd för planlösningar i byggbranschen:

Patentskyddade planlösningar förekommer för närvarande inte i byggbranschen. Jag anser att detta inte heller skall kunna förekomma och ser därför med oro på det förhållandet att frågan om patent på viss lösning avseende hissinstallationer i befintliga byggnader nu diskuteras.

Mot den bakgrunden vill jag därför fråga bostadsministern:

Är bostadsministern beredd att ta sådana initiativ som leder till att det inte skall vara möjligt att patentskydda planlösningar i byggbranschen?

**1986/87:369** av *Gunnar Hökmark* (m) till finansministern om löntagarfondernas affärsetik:

Östra löntagarfonden har erbjudit ett antal direktörer i Svenska Handelsbanken att köpta optioner på fondens innehav i samma bank. Optionerna har

*Meddelande om frågor*

uppenbarligen ansetts vara mycket förmånliga, hur förmånliga är inte känt när detta skrivs, eftersom lösenpriset inte offentliggjorts.

Optionsaffären ger anledning till många frågor. Skall löntagarfonder genom förmånliga optionsvillkor gynna en grupp i samhället samtidigt som löntagarfundsavgifterna slår hårt mot löntagare och företag i allmänhet? Skall löntagarfonder genom förmånliga optionsvillkor söka köpa politisk acceptans? Är detta i så fall inte något som tangerar muta? Vad är det för villkor direktörerna i Handelsbanken har erbjudits? Skall löntagarfonder uppfylla sina förmenta syften att sprida öppenhet och insyn eller skall de syssla med hemlighetsmakeri?

Vid ett annat tillfälle tillsatte regeringen den s.k. Leo-kommissionen. Östfondens optionsaffärer med Handelsbanken ger anledning till minst lika många frågor som denna kommission hade att ta ställning till.

Optionsaffärerna är inte den enda anledningen till att en sådan kommission bör tillsättas. Optionsaffärerna med Pronator är ytterligare en sådan. Löntagarfondernas affärer i Fermenta ger vidare anledning att misstänka att man medverkat till att blåsa upp kursen på detta företag. Även i andra sammanhang har fonderna agerat på ett sätt som ger anledning att ifrågasätta deras etiska kvalitet.

Mot denna bakgrund vill jag fråga statsrådet om han är beredd att tillsätta en kommission i syfte att granska löntagarfondernas affäretik, vad gäller optionsaffären med Handelsbanken, spekulatören i Fermenta samt deras uppträdande vid börsen i övrigt.

**1986/87:370** av *Ivar Virgin* (m) till finansministern om uppskov med realisationsvinstbeskattningen i vissa fall:

I lagen om uppskov med beskattning av realisationsvinst (UL) framgår i 3 § att riksskatteverket, om särskilda skäl föreligger, får medge undantag från kravet att den skattskyldige skall ha varit bosatt på den avyttrade fastigheten minst tre år i följd under den femårsperiod som inföll närmast före den dag då avyttringen skedde. RSV saknar däremot laglig möjlighet att medge undantag från det nämnda kravet på bosättning i sådana fall, där den skattskyldige över huvud taget inte varit bosatt på fastigheten under nämnda femårsperiod.

Det är inte ovanligt vid släktförvärv av jordbruksfastigheter att den unga övertagande generationen, som svarar för den fortsatta driften, bosätter sig i omedelbar närhet av fastigheten för att den äldre generationen skall kunna bo kvar i sin gamla bostad. Rent socialt är detta ofta den bästa lösningen. Om den unga familjen på grund av ändrade förhållanden vill avyttra sin fastighet synes det naturligt att betrakta detta bosättningsförhållande likvärdigt med boende på fastigheten, när frågan om uppskov av realisationsvinstbeskattning kommer upp. Detta förefaller så mycket mer naturligt som kommittén för uppskov av reavinst föreslagit att kravet på bosättning helt skall slopas vid återinvestering i jordbruk.

Vill finansministern medverka till att fall av denna typ behandlas som likvärdiga med de fall där brukaren är bosatt på sin jordbruksfastighet och alltså kommer att erhålla uppskov med reavinstskatten?

den 17 februari

Prot. 1986/87:73  
17 februari 1987

Meddelande om frågor

**1986/87:371** av *Marianne Andersson* (c) till finansministern om den regionala obalansen:

Tillväxten i västvärlden sker i dag huvudsakligen i den privata tjänstesektorn. I Sverige har denna sektor en regional koncentration med 47 % av antalet förvärvsarbetande i storstadsområdena. 30 % finns i Stockholm. Starka tendenser föreligger för en ytterligare koncentration.

Vad avser regeringen att göra för att bryta denna regionala obalans?

**1986/87:372** av *Mats O Karlsson* (s) till jordbruksministern om den framtida strukturen inom mejerisektorn.

Mejerikoncernen Arla med 60 % marknadsandel har offentliggjort en "vision" till ett strukturprogram som, om det genomförs, kommer att få omfattande konsekvenser i olika avseenden. 19 av Arlas 41 mejerier i Syd- och Mellansverige kommer att läggas ner inom tio år, däribland mejerierna i såväl Uppsala som Enköping med vardera ca 115 anställda. Utöver sysselsättningskonsekvenserna på många orter inger planernas extrema centraliseringsfilosofi betänkligheter. Färre mejerier innebär längre transporter från gård till mejeri till konsument. Det medför i sin tur krav på ytterligare behandling av mjölken för att den skall hålla sig färsk. En strävan inom livsmedelssektorn borde i stället vara att korta varans väg mellan tillverkning och konsumtion. Livsmedelsarbetareförbundet har motsatt sig strukturplanen och krävt att ett småskaligare alternativ utarbetas.

Mot bakgrund av jordbruksministerns uttalade ambition att ge konsumenterna livsmedel med bättre kvalitet och färskhet vill jag fråga:

Har jordbruksministern någon avsikt att ingripa för att påverka den framtida strukturen inom mejerisektorn?

**1986/87:373** av *Margareta Hemmingsson* (s) till arbetsmarknadsministern om arbetsmarknadssituationen för kvinnor i Norberg:

Tisdagen den 3 februari meddelades personalen vid ASEA AB Ledningsnät i Norberg att den största kunden Volvo ändrat sin inköspolicy. När Volvo byter underleverantör försvinner 70–80 % av verksamheten i Norberg.

ASEA AB Ledningsnät har 66 anställda – de allra flesta är kvinnor. Nu hotas hela existensen för ett företag som startades 1981 som ersättningsindustri för det nedlagda Spännarhyttan.

Det finns alldeles för få sysselsättningstillfällen för kvinnor i Västmanlands län. I Norberg är situationen särskilt besvärlig, och dessutom är den dolda arbetslösheten hög.

Mot denna bakgrund vill jag till arbetsmarknadsministern ställa frågan:

Är statsrådet beredd att vidta åtgärder för att förbättra arbetsmarknadssituationen för kvinnorna i Norberg?

Prot. 1986/87:73  
17 februari 1987

**1986/87:374** av *Åke Gustavsson* (s) till försvarsministern om visst uttalande av Carl Bildt:

*Meddelande om frågor*

I en intervju i Dagens Nyheter den 15 februari ställs ett antal frågor till moderatledaren Carl Bildt. En av frågorna handlar om mobilisering i ett krisläge. I artikeln görs först en uppsummering av tidigare resonemang, där det heter:

”Vid sidan av diskussionen om ekonomin brukar det i militära kretsar dyka upp typfrågor som anses skiljande mellan de politiska blocken:”

Därefter ställs frågan:

”Många officerare är oroliga över att regeringen inte kommer att ge order om mobilisering i tid i ett krisläge?”

Carl Bildt svarar:

”—Ja, vi ska vara medvetna om att det finns en sådan risk.”

I Carl Bildts svar ligger en anklagelse om att den socialdemokratiska regeringen saknar förmåga att fatta nödvändiga beslut i en för nationen mycket allvarlig situation. Detta bör, bl. a. med tanke på reaktioner i vår omvärld, ej få stå okommenterat.

Mot denna bakgrund anhåller jag om att till försvarsministern få framställa följande fråga:

Avser försvarsministern vidta någon åtgärd med anledning av moderatledarens uttalande?

**1986/87:375** av *Rolf Kenneryd* (c) till finansministern om avtal om handel med optioner:

Östra löntagarfonden har erbjudit 18 högre befattningshavare i Handelsbanken att köpa av fonden utfärdade köpoptioner med aktier i nämnda bank som underliggande papper. Liknande avtal har också träffats med bankens personalägda stiftelse Oktagonen samt erbjudits medlemmar i Aktiespararnas riksförbund.

Jag vill ställa följande fråga till finansministern:

Är dessa avtal förenliga med de motiv som låg till grund för beslutet om införande av löntagarfonderna?

**1986/87:376** av *Rolf Kenneryd* (c) till finansministern om prisstoppet:

Den 31 januari presenterades en prisundersökning som konstaterade att inflationen varit 0,9 % de två första veckorna i år, till största delen orsakade av centrala och lokala politiska beslut. Regeringen införde därefter ett prisstopp.

Jag vill ställa följande fråga till finansministern:

Varför gäller inte prisstoppet politiska beslut såsom sotningsavgifter, VA-avgifter, renhållningsavgifter, dagis- och fritidstaxor m. m.?

**1986/87:377** av *Lars-Ove Hugberg* (vpk) till industriministern om sysselsättningen vid Centro-Morgårdshammar, m. m.:

Prot. 1986/87:73  
17 februari 1987

200 arbeten hotas vid Centro-Morgårdshammar. Volvo avser att sälja sitt dotterbolag till en utländsk konkurrent.

Volvos avsikt att helt dra sig ur verksamheten i Morgårdshammar är i högsta grad en politisk fråga. En försäljning får regionalpolitiska konsekvenser, företaget undandrar sig sitt ägaransvar för sysselsättningen och ett svenskt företag och kunnande försäljs till en utländsk konkurrent.

En kraftig nedskärning av de i dag ca 450 anställda vid Morgårdshammar blir förödande för hela västra Bergslagen och i synnerhet Smedjebackens kommun, som för närvarande har stor arbetslöshet.

Med hänvisning till det anförda vill jag fråga industriministern:

Vilka åtgärder är regeringen beredd att vidta för att Volvo skall ta sitt ansvar för jobben i Morgårdshammar och stoppa utförsäljningen av Centro-Morgårdshammar?

**1986/87:378** av *Ylva Annerstedt* (fp) till justitieministern om rättshjälpen för invandrare:

Uppgifter har framkommit som visar att de advokater som förordnas som offentliga biträden får vänta orimligt länge på att få sin ersättning från staten.

Resultatet har blivit att många skickliga advokater inte anser sig ha råd med att åta sig sådana uppdrag. Konsekvenserna för rättssäkerheten är uppenbara.

Mot bakgrund av det redovisade vill jag ställa följande fråga:

Vilka åtgärder avser justitieministern vidta för att snabbt komma till rätta med förhållandena?

**1986/87:379** av *Margareta Fogelberg* (fp) till statsrådet Bengt Göransson om svensk text till finskspråkiga TV-program:

I det invandrarpolitiska program som antagits av riksdagen ges den finskspråkiga invandrargruppen en särställning.

För de närmare 75 000 finlandssvenskar som bor i vårt land, alltså personer med svenska som modersmål, är möjligheten minimal att via radio och TV ta del av samhällsinformation från hemlandet.

I kulturutskottets betänkande av den 10 december 1985, vilket riksdagen ställt sig bakom, sägs bl. a. att icke direktsända TV-program i så stor utsträckning som möjligt bör förses med svensk text. Sedan den nya lägen om rundradiosändning av finländska televisionsprogram trädde i kraft, har ingen förändring skett i detta avseende.

Jag vill därför fråga kulturministern:

Vilken åtgärd är statsrådet beredd att vidta med anledning av den uppkomna situationen?

*Meddelande om frågor*

**1986/87:380** av *Bengt Harding Olson* (fp) till justitieministern om informationen om utredningen av mordet på statsminister Olof Palme:

Under större delen av utredningen i Palmemålet har en representant för justitiedepartementet varit närvarande i det s. k. Palmerummet. Denna person har i vart fall haft till uppgift att fortlöpande motta information från den s. k. spaningsledningen. Denna direktinformation har sedan vidarebefordrats främst till justitieministern. Numera har brottsutredningen omorganiserats enligt särskilt regeringsbeslut.

Mot denna bakgrund vill jag fråga justitieministern:

Avser justitieministern att vidta åtgärder för att tillskapa motsvarande direktinformationskanal till den nya utredningsorganisationen?

**1986/87:381** av *Maria Leissner* (fp) till miljö- och energiministern om bensintillsatser:

ESSO och OK har börjat med inblandning av s. k. detergenter i bensinen. Enligt lag måste kemiska tillsatser eventuella miljöfarlighet undersökas innan produkten saluförs. Detta har ESSO och OK ännu inte gjort på ett tillfredsställande sätt. Trots detta fortsätter försäljningen.

Vilka åtgärder avser miljö- och energiministern vidta för att tillgodose miljösäkerheten när det gäller bensintillsatser?

**1986/87:382** av *Mona Saint Cyr* (m) till civilministern om Kinda kommuns ekonomiska situation:

Kinda kommun förlorade för knappt ett år sedan ett av sina största industriföretag. Åttiotalet anställda blev arbetslösa.

Befolkningen sjönk under 1986 med ca 90 personer.

Södra Skogsägarna halverar i dag av strukturskäl Kindasågen, kommunens näst största industri. Åttiotalet anställda blir arbetslösa.

Denna lilla kommuns möjligheter att i så tät följd klara två så stora bakslag i det lokala näringslivet är nästan enbart teoretiska. Men mitt i denna utveckling brandskattar staten kommunen på ansevärd summor genom olika ekonomiska pålagor.

Avser civilministern att i den uppkomna situationen medverka till att kommunen befrias från vissa betungande, statliga pålagor och sålunda på detta sätt underlätta för kommunen att klara sin del vad gäller det sociala ansvaret för kommuninvånarna?

9 § Kammaren åtskildes kl. 16.37.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON