

Måndagen den 28 november

Kl. 12.00

*Om höjning av bil-
skrotningspremien,
m.m.*

Förhandlingarna leddes av andre vice talmannen.

1 § Justerades protokollet för den 18 november.

2 § Svar på interpellation 1988/89:48 om höjning av bilskrotningspremien, m.m.

Anf. 1 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Olle Östrand har frågat kommunikationsministern om han är beredd att höja skrotningspremien för att stimulera ägare till skrotbilar att lämna dem till auktoriserade skrothandlare samt vilka åtgärder kommunikationsministern är beredd att vidta för att minska antalet bilvrak i naturen.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på interpellationen.

Regeringen anser att frågan är viktig och är medveten om värdet av att begränsa utsläppen av kväveoxid.

För en månad sedan besvarade jag en likartad fråga i kammaren. Mitt svar är nu liksom då, att regeringen följer frågan och kommer att höja bilskrotningspremien eller vidta andra åtgärder när det visar sig nödvändigt.

Anf. 2 OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka miljöministern för svaret. Jag vet att det ställdes en fråga i riksdagen i detta ämne för en månad sedan. Men eftersom frågan ställdes av en annan ledamot kunde jag inte delta i den debatten. Jag hade naturligtvis inte ställt denna interpellation om jag ansett att det svar som gavs på frågan var tillfredsställande. Jag ansåg emellertid att svaret i allra högsta grad var otillfredsställande. Det svar jag har erhållit i dag är också ungefär detsamma som det som gavs här i riksdagen för en månad sedan.

Man kan undra hur denna fråga följs upp, när det i dag inte anses att åtgärder behöver vidtas. Jag kan inte tolka svaret på annat sätt än att man tycker att situationen är tillfredsställande. Jag skulle vilja rekommendera miljöministern att ta bilen och åka ut på de svenska skogsbilvägarna och titta på de bilvrak som finns. Ta gärna statssekreteraren med! Jag är fullständigt övertygad om att miljöministern efter en sådan inspektionsresa skulle anse att det behövs omedelbara åtgärder för att få bort bilvraken.

Prot. 1988/89:33
28 november 1988

*Om höjning av bil-
skrotningspremien,
m.m.*

Bilvraken står utmed skogsbilvägarna och läcker olja ut i naturen. Naturmiljön i en skogsbacke tar heller ingen hänsyn till om det är en personbil, lastbil eller buss som står och rostar ned. Man kan därför ställa sig frågan om inte även lastbilar och bussar med en totalvikt över 3 000 kg också borde omfattas av skrotningspremien.

De bilvrak som lämnas ute vid de allmänna vägarna forslas nog bort inom rimlig tid av kommunerna. Så sker däremot inte med de bilvrak som lämnas i skogsbackarna utefter skogsbilvägarna. Där kan de få stå i många år och se anskrämliga ut. Den viktigaste anledningen är att skrotningspremien är för låg. Det är alltså både billigare och bekvämare att göra sig av med bilarna på detta sätt. Men det är naturligtvis inte meningen.

När bilskrotningsförordningen trädde i kraft 1975 sattes skrotningspremien till 300 kr. och skrotningsavgiften till 250 kr. Premien skulle då innebära en stimulans för att inte bilägare skulle frestas att lämna sina bilar ute i naturen utan låta en auktoriserad bilsrotare ta hand om dem. Relativt snart stod det klart att premien endast täckte kostnaden för själva omhändertagandet av den skrotbil som transporterades till bilsrotaren. Eventuella transportkostnader täcktes inte. Dessutom reducerades premien i vissa fall på grund av obetald vägtrafikskatt eller kilometerskatt för skrotbilen. Trots detta bibehölls premie- och avgiftsnivåerna oförändrade till helt nyligen, då de höjdes mycket blygsamt till 500 kr. resp. 300 kr. För att bibehålla skrotningspremiens ursprungliga värde skulle den ha behövt höjas till minst 900 kr., om man jämför med konsumentprisindex.

Det är lika angeläget i dag som tidigare att försöka motverka att det är förmånligare ur ekonomisk synpunkt att ställa bilvraken ute i naturen än att lämna dem till auktoriserade bilsrotare. Dessutom finns det andra skäl som talar för en större höjning av skrotningspremien.

De bilar som nu närmar sig skrotningsstadiet är av årsmodellerna 1975 och äldre. De är väsentligt sämre från miljösynpunkt än senare årsmodeller. Avgasreningen på årsmodellerna 1971–75 innebär endast begränsning av utsläppen av koloxid och kolväten. De tekniska lösningar som bilindustrin då använde sig av medförde i vissa fall t.o.m. ökade utsläpp av kväveoxider. Årsmodellerna 1970 och äldre har inga som helst avgasrenerande anordningar. Man kan därför utgå ifrån att många av dessa äldre fordon i dag är i mycket dåligt skick såväl trafiksäkerhetsmässigt som från utsläppsynpunkt.

Det rör sig om många bilar, totalt drygt 200 000 bilar av årsmodellerna 1970 och äldre samt ca 600 000 bilar av årsmodellerna 1971–75. En väsentlig höjning av skrotningspremien skulle givetvis stimulera till en skrotning av dessa i snabbare takt, vilket i sin tur skulle leda till såväl en snabbare minskning av miljöföroreningarna från trafiken som en förbättring av trafiksäkerheten. Därmed skulle skrotningspremien på ett bättre sätt tjäna sitt ursprungliga syfte.

Det finns ju också pengar. I den speciella bilskrotningsfonden finns i dag 250 milj. kr. Det vore väl bättre att använda dessa pengar till det de är avsedda för än att låta dem stå i en fond som bara växer och växer för varje år. För att ge människor en riktig stimulans att skrota sina bilar på rätt sätt skulle skrotningspremien kanske behöva höjas till uppåt 1 500 kr.

Herr talman! Jag vet att miljöministern kämpar för en bättre miljö. Även

om svaret inte andas detta, är jag övertygad om att miljöministern och jag i grunden har samma uppfattning: vi vill ha en bättre ordning när det gäller skrotning av gamla bilar.

Prot. 1988/89:33
28 november 1988

*Om höjning av bil-
skrotningspremien,
m.m.*

Anf. 3 ANDERS CASTBERGER (fp):

Herr talman! Det svar Birgitta Dahl nyss läste upp passar väl in på devisen: "Härtill är jag nödd och tvungen." Det är nu samma innehållslösa god dag yxskaff-svar som avlevereras till Birgitta Dahls egen partikamrat Olle Östrand som Birgitta Dahl korthugget bevärdigade mig med för en månad sedan.

Vi får nu reda på att det inte blir någon snabb och handlingskraftig insats för miljön på detta område. Detta är ytterst otillfredsställande. Jag tycker att det är synd. Det är nämligen så att bilskrotningspremien har betydelse i många fall.

För det första: Bilar som är uttjänta skall tas om hand av seriösa bilskrotare och inte hamna i naturen. Det är ett klart miljö- och naturvårdsproblem.

För det andra: Mer än en miljon bilar i landet är så gamla att de inte har katalytisk avgasrening och inte heller med någon reningseffekt kan utnyttja de möjligheter riksdagen – på folkpartiets förslag, mot miljöministrarnas vilja – beslutat om att ge dem, nämligen att montera katalytisk avgasrening i efterhand.

För det tredje: Av trafiksäkerhetsskäl borde äldre bilar, som inte uppfyller dagens tekniska nivå, snarast utmönstras ur trafiken, utan att för den skull hamna i naturen. Bilskrotningspremien har varit oförändrad i 13 år, från införandet 1975 fram till i våras. De 300 kr. som år 1975 skulle stimulera till en upprepning i naturen är ju ynkliga 1988.

Herr talman! Tyvärr är det som vi nu får höra inget annat än ett svek mot naturvårdens intresse, ett svek mot miljövårdens intresse och ett svek mot alla de människor som lider av att se vraken utefter vägarna, precis som Olle Östrand beskrev på ett bra sätt. Det är också ett svek med tanke på det resursslöseri som det innebär att inte ta till vara materialet i gamla uttjänta bilar. Att det också är ett svek mot trafiksäkerheten, som ju inte hör hemma i Brigitta Dahls departement, får vi väl bortse från i denna debatt. Men tyvärr visar sig även detta ämne ingå i regeringens svekstrategi, fastän det borde kunna behandlas sakligt från de utgångspunkter som finns när det gäller det ekonomiska styrmedel som bilskrotningspremien utgör.

Jag vill erinra om att folkpartiet hittills ensamt i motion, i utskott och även i kammaren drivit kravet på en väsentlig höjning av bilskrotningspremien för att man skall få ett resultat till stånd på detta område. Nu ansluter sig även Olle Östrand till den linje som innebär en höjning av premien till 1 500 kr., och jag tycker att det är utmärkt. Uppenbarligen får vi nu se en linje där partierna i riksdagen samfällt har att ta regeringen i örat och komma med förslag så att det kommer en ändring till stånd i detta avseende.

Trots den debatteteknik som Birgitta Dahl ägnade sig åt förra gången vill jag ge henne ytterligare en chans. Vilka är de ytterligare åtgärder som Birgitta Dahl enligt svaret kan tänka sig att sätta in om även hon nu upptäcker att det skulle vara nödvändigt med sådana ytterligare åtgärder som vi andra anser är nödvändiga nu och sedan länge?

Anf. 4 SÖREN NORRBY (fp):

Herr talman! Tvärt emot de två tidigare talarna hälsar jag detta interpellationssvar med största tillfredsställelse. Det står ju i svaret att regeringen kommer att höja bilskrotningspremien eller vidta andra åtgärder när det visar sig nödvändigt. Det är nödvändigt, alltså kommer regeringen att vidta åtgärder. Det är då fråga om att höja premien, men det är också fråga om andra åtgärder.

Bilskrotningsutredningen av år 1964 kan vi lägga till handlingarna, men redan där beskrevs det här problemet, och det angavs lösningar. Statskontorets utredning 1984 angav väldigt tydligt att en höjning av premien till 500 kr. är ett första steg för att inte chockhöja, men att premien sedan skulle höjas upp emot 1 000 kr.

Det är alldeles tydligt att det finns fyra positiva faktorer som uppnås av åtgärder mot de skrotbilar som i dag i allt större antal finns runt om i Sverige ute i naturen, på parkeringsplatser, längs vägar, på tomter, bakom lador, osv. Mindre skräp, bättre resurshushållning, renare luft och ökad trafiksäkerhet är alltså fyra positiva faktorer. Av denna anledning är det självklart att man måste höja bilskrotningspremien till 1 500 kr. och vidta andra åtgärder. Vissa uppskattningar pekar på att det finns omkring 100 000 skrotbilar som står runt om i det här landet. De representerar ett skrotvärde på 25 milj. kr. Dessa bilar kan skapa sysselsättning och även ge bättre handelsbalans, genom att vi får en bättre importsituation när det gäller skrot.

Det finns alltså behov av åtgärder. Man kan då fråga varför det står så många bilar i naturen när det finns en skrotningspremie. Det finns också behov av information. Jag har fortfarande inte sett någon annan information än författningstext och miljöpropositionen från i våras om denna höjning av skrotningspremien från 300 till 500 kr. Alldeles självklart skall landets bilägare, i synnerhet ägarna av de äldre bilarna, informeras omedelbart om detta. Det är närmast skandal att man hela tiden försummar att ge information bl.a. till en grupp som ofta är sista ägare till bilarna, nämligen invandrare. Vilken information på invandrarSpråk har förekommit om metoderna i det här landet att hålla rent i naturen och hushålla bättre med naturresurserna?

Det borde också vara enklare regler för flyttning av bilar. I dag håller polisen, vägverket och kommunerna på att bolla frågan om skrotbilarna mellan sig – vid skrivbordet, inte i verkligheten. Frågan skulle ju i stället genast bollas över till bilskrotaren.

Det skulle också behövas information till bilägarna om hur de skall göra när det är dags att skrota bilen. Jag har inte sett någon annan information om detta än den som jag tog fram som kampanjledare för Håll Sverige rent för tio år sedan. Ansvariga myndigheter har tydligen glömt sitt informationsansvar.

Det finns en lång rad åtgärder att vidta. Bl.a. genomför för närvarande Svenska orienteringsförbundet och Stiftelsen Håll Sverige rent en kampanj som kallas Skräpkontrollen, inte för att orienterarna skall kontrollera skräpet utan för att de skall lära sig hitta sådant som tanklösa och hänsynslösa människor har placerat ut i naturen på olika ställen, t.ex. skrotbilar, gammal taggträd, illegala soptippar, m.m. En liknande kampanj avseende tätorter planeras till våren av Pool 2 tusen och Stiftelsen Håll Sverige rent. Pool 2

tusen är ett samverkansorgan mellan 47 specialidrottsförbund med 15 000 lokala föreningar och ungefär 1 200 000 medlemmar netto. Det finns ideella resurser som ställer upp för miljövården i det här landet.

Det behövs självfallet även ett bättre fungerande bilregister. Det vi i dag har är bara till för skotsamma människor. De som inte sköter sig har aldrig några problem med bilregistret trots 42 kr. i registerhållningspremie även för avställda bilar och trots en skrotningspremie som har höjts så litet att realvärdet från 1975 inte har återställts.

Bilskrotningsfonden är inte någon fond i egentlig mening, utan den utgörs av ett saldo i statens redovisning, ett saldo mellan inflytande avgifter och utgående premier. I dag är detta saldo, vilket har sagts här tidigare, 250 milj. kr. Dessa pengar förvaltas inte som en fond, de står på ett icke räntebärande konto i riksbanken, vilket innebär att staten tar räntan på bilägarnas pengar. Premien och avgiften är egentligen en pant på bilarna, och denna pant skall ju förvaltas. I dag förvaltas den så att den inte ger någon avkastning. Bara räntan på 250 milj. kr. är ungefär 25 milj. kr. om året. Se till att fonden placeras så att den blir räntebärande, och använd sedan räntan för miljövård och bättre resurshushållning!

Enligt en ändring i bilskrotningslagstiftningen för några år sedan får bilskrotningsfondens pengar användas även för vissa insatser för att samla in gamla bilbatterier och gamla bildäck. Vi jagar nu i batterijakten runt om i landet de kvicksilverhaltiga småbatterierna. Men en miljon gamla bilbatterier, ni hörde inte fel, står och skräpar runt om i det här landet, somliga så att det läcker ut syra och livsfarliga blysalter. Kor som slickade i sig blysalter från ett blybatteri i hagen måste nödslaktas på grund av att de var blyförgiftade. Det finns bildäck som ställer till elände på kommunala soptippar. De omfattas också av åtgärder som kan finansieras av bilskrotningsfonden.

Det finns alltså mycket att göra. Det är också nödvändigt att göra det. Därför säger logiken, herr talman, att regeringen nu kommer att höja bilskrotningspremien och dessutom vidta andra åtgärder. Det ideella Sverige, hundratusentals människor, står beredda att hjälpa till om bara miljöministern släpper till pengarna, och pengarna finns i bilskrotningsfonden.

Anf. 5 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Den nuvarande bilskrotningspremien är uppenbarligen otillräcklig. 300 kr. i dagens värde är praktiskt taget ingenting. Miljöpartiet har stått utanför riksdagen fram till årets val. Vi i miljöpartiet har med stigande förvåning sett hur denna debatt har utvecklats. Denna fråga är inte ny i riksdagen. Det har funnits goda motiv att höja denna premie, men det har inte skett. Miljöminister Birgitta Dahl sade att denna premie skall höjas när det visar sig nödvändigt. Men den har inte höjts.

Jag vill påtala det missförhållandet att regeringen säger att den skall höja premien men inte gör det. Regeringen betraktar tydligen inte detta som något stort problem. Att det är ett stort problem har flera talare tidigare beskrivit. En miljon gamla bilbatterier är en intressant siffra, om den nu stämmer. Faktum är ju att det är mycket bly i batterierna som läcker ut i naturen om de inte tas om hand. Och visst är det så att fler och fler bilvrak ställs ut i skogarna runt om i Sverige. Den uppställningskampanj som man

hade i början av 1970-talet har avmattats, och nu förvärras problemet igen.

Det vore därför bra om miljöministern i dag kunde säga att bilskrotningspremien skall höjas under det närmaste året eller att några andra konkreta åtgärder skall vidtas. 1 500 kr. är en lagom nivå att börja med.

Anf. 6 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Får jag första säga att i synen på sakfrågan är vi alla överens. Jag har ingen annan uppfattning än Olle Östrand, Anders Castberger, Sören Norrby eller Roy Ottosson om hur viktigt det är att vi får bort dessa gamla bilvrak och får en snabbare omsättning på gamla bilar. Det är självfallet mycket viktigt.

Jag vill vidare säga att vi har höjt premien. Det var en blygsam höjning, men vi har nyligen höjt den, det vill jag ändå få antecknat till protokollet för att det skall vara korrekt. Jag utesluter inte att ytterligare höjningar kan komma. Dessutom behövs andra åtgärder av det slag som flera av debattörerna här har diskuterat. De ingår i det arbete som vi just nu håller på med i regeringskansliet när det gäller avfallshanteringen. Vi fick naturvårdsverkets förslag så sent som för ett par månader sedan, och nu arbetar vi samlat med avfallshanteringsfrågorna på basis av detta förslag. Däri ingår t.ex. en översyn av hur vi skall hantera gamla bilbatterier, som ju är ett mycket stort problem. Batterierna måste naturligtvis samlas in. Däri ingår frågan om vi kanske behöver bättre möjligheter att utnyttja fonden. De nuvarande föreskrifterna kanske inte är tillräckligt generösa eller effektiva.

Sedan vill jag, herr talman, påminna om att vi som enskilda personer varken enligt allemansrätten eller enligt naturvårdslagen får ställa ifrån skrot ute i naturen. Jag tycker att det finns en moralisk skyldighet att inte bära sig åt på det viset. Även om det inte funnes lagstiftning på området är det naturligtvis rent moraliskt förkastligt att bära sig åt så. Att ställa ifrån sig gamla bilvrak är lika fel som att slänga ölburkar ute i naturen. Det hindrar inte att man kan använda olika insatser, t.ex. ekonomiska styrmedel och informationsinsatser, för att få fart på utvecklingen. Men vi skall faktiskt kunna kräva att människorna iakttar vissa regler för uppträdandet också.

Anf. 7 OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! Jag håller fullständigt med miljöministern om att det är förkastligt att ställa bilvrak ute i naturen. Men tyvärr är vissa människor skapta så att de inte bryr sig om sådant utan gör sig av med bilen på det bekvämaste och billigaste sättet, och då hamnar bilen i naturen. Jag tycker att det är bra att det råder samstämmighet i denna debatt om att situationen är otillfredsställande och behöver åtgärdas.

Man kan naturligtvis fråga sig varför fondkapitalet stigit till sådana stora belopp. Jo, det beror helt enkelt på att premierna är så löjligt låga. Det är inte bara för den enskilde att gå och hämta ut en skrotningspremie på 500 kr. Dessförinnan måste vederbörande besiktiga fordonet för att få ut premien. Sammantaget innebär det att många i stället föredrar att antingen ställa ut bilen i naturen eller också skrotar bilen hos en skrotningsfirma utan att begära pengar ur fonden.

Detsamma gäller för kommunerna. Kommunerna har ju möjlighet att

söka bidrag när man tar hand om bilvrak. Men på grund av att bidragen också är så löjligt låga bryr man sig helt enkelt inte om det. Så stiger fondkapitalet för varje år. Därför tycker jag att det finns all anledning att med olika stimulanser få bort de uttjänta bilarna från våra vägar. Det skulle innebära en bättre trafikmiljö, mindre utsläpp och ökad trafiksäkerhet, för att nämna några positiva saker. Kunde vi åstadkomma detta genom att ta pengar ur fonden och höja skrotningspremien till en nivå som inte längre ansågs vara löjligt låg utan innebar att man något så när kunde få täckning för de kostnader som man åsamkas genom att man skrotar bilen, då skulle vi ha använt pengarna på ett mycket bra sätt.

Anf. 8 ANDERS CASTBERGER (fp):

Herr talman! Efter fyra inlägg från representanter för tre partier, varav ett är Birgitta Dahls eget parti, får vi äntligen reda på att vi kanske är överens i sakfrågan: Det finns ett behov. Då är det faktiskt dags att se till att premien också höjs och att de andra åtgärder vidtas som Birgitta Dahl har antytt i sitt svar. Det är ett ganska magert svar när vi får veta att det inte kan uteslutas att premien skulle kunna komma att höjas. Vi har fortfarande egentligen inte fått något riktigt svar på vilka andra åtgärder det är som Birgitta Dahl avser i sitt svar. När vi nu är så många som här har föreslagit 1 500 kr., borde också Birgitta Dahl kunna ansluta sig till detta och klart säga ifrån att det är den nivån som kommer att gälla, och det ganska så snart.

Birgitta Dahl sade helt riktigt att det är förbjudet att lämna skrotbilar och annat skrot i naturen. Det är piskan, men den piskan räcker uppenbarligen inte eftersom det ändå händer att många människor ställer ifrån sig bilar och annat skrot ute i naturen. Möjligheterna för myndigheterna att få förbudet att efterlevas tycks vara små. Några åtgärder verkar ju inte vidtas, inte ens bilregistret används på ett vettigt sätt, som Sören Norrby mycket riktigt påpekade. Alltså behövs också en morot, dvs. bilskrotningspremiens höjande.

Information är också väldigt viktig. Hur många människor utanför det här huset kommer att ta del av den här debatten, förutom de som vi kan sprida information till? Det erfordras ordentliga informationsinsatser, som Sören Norrby sade, om problemet, om de villkor som gäller nu och förhoppningsvis om de villkor som skall gälla i framtiden – villkor som vi tillsammans kan fatta beslut om här i riksdagen så snart som möjligt.

Anf. 9 SÖREN NORRBY (fp):

Herr talman! Låt mig först vara litet historisk. Jag skrev faktiskt en motion i riksdagen 1967 om hur man skulle kunna lösa skrotbilseländet. Då föreslog jag att Svensk Bilprovning skulle få huvudansvaret för att bilarna omhändertogs på ett riktigt sätt. Det var ju ändå Svensk Bilprovnings beslut som gjorde att bilägarna beslöt att skrota sina bilar.

Nu mindre historiskt och mera framåtsyftande: Birgitta Dahl säger att man i departementet arbetar med frågor om avfall, bl.a. bilskrotningsfrågor och bilbatterifrågor. Men kan man vänta när problemen är så akuta som de är? Kommunerna kan för kommunövergripande kommunala bilskrotkampanjer få bidrag från bilskrotningsfonden med 75 %. Höj den procentsatsen

Prot. 1988/89:33
28 november 1988

*Om höjning av bil-
skrotningspremien,
m.m.*

genom ett enkelt regeringsbeslut redan nu på torsdag till 90 %, med anknytning till de två kampanjer jag här talade om. Skräpkontrollen och Städa Sverige. Låt kommunerna känna att de gör litet extra nytta när de tar hand om gamla skrotbilar, inte bara sådana som står uppställda ute i naturen utan också sådana som står på parkeringsplatser, på tomter och bakom lador.

Självfallet gäller naturvårdslagen. Men jag tycker till skillnad från Birgitta Dahl att det inte är lika fel att ställa skrotbilar i naturen som att slänga ölburkar där. Jag tycker att det är mycket värre att ställa skrotbilar i naturen, för ölburkarna är det ju pant på, så dem kommer pigga ungar att plocka upp.

Sedan något om informationen. I miljöpropositionen från i våras står på s. 227 att regeringen har beslutat att höja skrotningspremien till 500 kr. och avgiften till 300 kr. per ny bil. Så finns detta naturligtvis i vanlig ordning att läsa i Svensk författningssamling, SFS 1988:76. Nu är jag inte helt övertygad, herr talman, om att de som ställer ut sina skrotbilar i naturen läser regeringens miljöproposition eller Svensk författningssamling. Jag tror att det behövs annan typ av information. Information är inte lika med den utgivna informationen, utan det viktiga är den mottagna informationen. Det är bara den som räknas, resten är svinn. Alldeles uppenbart har de bilägare som det här gäller inte tagit till sig den information som myndigheterna är skyldiga att tillhandahålla.

Bland de förslag som ligger på regeringens bord finns ett förslag från naturvårdsverket om att det för ändamålet bildade företaget Returbatt skulle få pengar ur bilskrotningsfonden – jag tror att det föreslogs 18 milj. kr. – redan under 1988 för att ta hand om den miljon gamla bilbatterier som står och skräpar.

Det är påtagligt och konkret – det handlar om 5 000 eller 10 000 ton bly som har hamnat på fel ställe. Det behöver man inte vänta med, utan det är bara att ta förslaget rakt upp och ned. Och eftersom framställningen avsåg en kampanj under 1988 är det bråttom.

Anf. 10 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Olle Östrand beskrev mycket värtaligt att det kostar pengar att få i väg en bil till skroten. Vi kan själva påminna oss vad det kostar att lämna in en bil på verkstaden för en smärre reparation, om man behöver bärgningshjälp för att ta dit bilen. Då stannar inte kostnaden på 500 kr. och inte heller på 1 000 kr., utan det blir flera tusenlappar. Skall premien ha någon som helst funktion att fylla, då krävs det ett visst minimibelopp. Det beloppet ligger väsentligt högre än de nuvarande 500 kronorna – det är essensen i den här debatten.

1 500 kr. är ungefär vad det skulle kosta – kanske med litet marginal. Kanske måste premien höjas ännu mer längre fram: priserna stiger ju.

Att tala om andra åtgärder och försöka göra frågan till en betydligt större fråga, så att det handlar om avfallshanteringen i stort, är ett sätt att undvika frågan.

Frågan är enkel och koncis. Det gäller en speciell premie, bilskrotningspremien, som i dag är orimligt låg – så låg att folk inte utnyttjar den. Premien bör därför höjas, och det borde miljöministern kunna ge besked om här i dag.

Anf. 11 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Lennart Brunander har frågat mig vilken kunskap som finns i dag om gasdrift av motorfordon, om regeringen planerar åtgärder för att öka användningen av motorgas samt om regeringen är beredd att på allvar pröva en introduktion av motorgas så att den blir ett verkligt alternativ.

Jag vill inledningsvis nämna att frågan om användningen av motorgas inte är ny och att jag våren 1987 har besvarat en liknande interpellation från Göran Ericsson.

Avgasutsläppen från motorfordon är ett av våra allvarligaste miljöproblem. Som ett steg i ansträngningarna att minska dessa utsläpp har riksdagen beslutat om införande av blyfri bensin och betydligt hårdare avgasutsläppskrav som är obligatoriska för personbilar fr.o.m. 1989 års bilmodeller. Genom ekonomiska stimulanser har introduktionen av katalysatorförsedda bilar delvis tidigarelagts, och av 1988 års modeller beräknas mer än 80 % av de sålda bilarna uppfylla de nya avgaskraven.

Riksdagen beslutade i våras på regeringens förslag i de miljö- och trafikpolitiska propositionerna att nya avgaskrav skall gälla obligatoriskt för lätta lastbilar och bussar fr.o.m. 1992 års modeller och två år senare även för tunga fordon. Riksdagen beslutade även att 450 milj. kr. skall avsättas för att stimulera en tidigarelagd frivillig anpassning till de nya avgaskraven. Vidare har naturvårdsverket fått i uppdrag att utarbeta förslag till ytterligare skärpningar av avgaskraven beträffande såväl nästa steg i avgasreningskraven för personbilar som ytterligare skärpta krav för dieselfordon.

De avgaskrav som nu har beslutats för bilar, lastbilar och bussar kommer att medföra stora förbättringar jämfört med dagens situation. Det är dock nödvändigt att redan nu satsa på den forskning som behövs för att vi på längre sikt skall få fram sådana motorer och drivmedel som gör det möjligt att få ned avgasutsläppen till de kritiska belastningsgränser vi formulerat. Mot den bakgrunden har inom ramen för energiforskningsprogrammet anslagits drygt 100 milj. kr. under åren 1989–1990 för bl.a. utveckling av alternativa drivmedel och nya eller förbättrade motorer. Genom det trafikpolitiska beslutet i våras fick dessutom transportforskningsberedningen ett engångsanslag på 100 milj. kr. för stöd till utvecklingsarbete och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken m.m. Ytterligare 85 milj. kr. har anslagits till investeringar i bl.a. miljövänligare tätortsfordon, t.ex. ombyggnad av de dieslbussar som nu är i trafik.

Jag vill här påpeka att dessa statliga satsningar endast är avsedda som initiativ för att få i gång och driva på utvecklingen. Huvudansvaret för den forskning samt den teknik- och produktutveckling som krävs ligger helt på transportsektorn, främst givetvis hos motor- och fordonstillverkarna.

Avgasutsläppens hot mot vår miljö kan naturligtvis inte undanröjas genom åtgärder endast i Sverige. Det är därför lika viktigt för oss att delta och vara pådrivande i det internationella arbetet på detta område, bl.a. i den s.k. Stockholmsgruppen. Jag kan med tillfredsställelse konstatera att den syn på behovet av långsiktiga djupgående förändringar som bl.a. Brundtlandkommissionen redovisat nu börjar sprida sig internationellt.

*Om ökad användning
av motorgas*

Lennart Brunander uppger att flera forskare har visat att motorgasdrift innebär lägre utsläpp än bensindrift med katalytisk avgasrening. Jag är något förvånad över den uppgiften. Beslutet om nya avgasbestämmelser för bilar föregicks av flera utredningar. Bl.a. fann statens naturvårdsverk att blyfri bensin i kombination med avancerad avgasrening gav betydligt lägre föroreningsutsläpp än normal motorgasdrift. Jag vill dock betona att det inte finns några formella hinder att utrusta även nya bilar för motorgasdrift, under förutsättning att de uppfyller de nya avgaskraven.

Motorgas bör alltså snarare ses som ett komplement än som ett alternativ till dagens övriga drivmedel. Sedan länge är motorgasen skattemässigt gynnad jämfört med bensin, och denna skattefördel har ökat under 1980-talet. Det finns för närvarande inte några miljömässiga skäl för att ytterligare öka skillnaden i beskattning.

En omfattande forskning pågår dock på detta område, och det är möjligt att motorgas- eller naturgasdrift i kombination med avancerad avgasrening visar sig vara ett intressant alternativ för bl.a. tätortsbussar. När forskning och tekniskt utvecklingsarbete visar på nya lösningar som kan föra miljöarbetet framåt kommer givetvis behovet av ekonomiska stimulanser och andra åtgärder att, liksom hittills, analyseras noggrant.

Anf. 12 LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! Jag tackar miljö- och energiministern för svaret.

I svaret står det ganska mycket om avgasrening för bilar i största allmänhet och om de åtgärder som riksdagen och regeringen har beslutat. Just frågan om motorgasanvändning behandlas ganska litet. Jag vet inte riktigt hur jag skall tolka det – kanske har man på departementet inte så stora kunskaper om motorgas, varför det inte fanns mer att skriva.

Själv vet jag inte heller så mycket, och det är därför som jag har framställt interpellationen. Under senare år har nämligen allt fler ställt frågan till oss: Varför satsas det inte mer på motorgas? Både genom prover och på annat sätt har man ju kommit fram till att det är ett mycket bra alternativ.

Energiministern säger att det är fritt fram, så att den som vill utrusta bilen för motorgasdrift kan göra det. Det är naturligtvis riktigt, men förutsättningen för att kunna göra detta är att det finns tillgång till motorgas. Den är ganska begränsad i dag, och de som kör på motorgas har väl vissa svårigheter att få tag på den. I vissa städer körde taxi för ett antal år sedan betydligt mer på gas än vad man gör i dag.

Miljö- och energiministern säger att motorgas inte är något alternativ utan ett komplement, och den uppfattningen delar jag. Men det skulle vara ett mycket bra komplement. Som vi hörde i den tidigare debatten finns det en stor mängd gamla bilar i Sverige som fortfarande går på våra vägar. Det är ju inte rimligt eller möjligt att skrota alla de bilarna, utan vi skall bara skrota de allra sämsta. Dessa bilar släpper ut ganska mycket avgaser.

Vi tog ett beslut i riksdagen i våras om att någonting skall göras för att förbättra förhållandena. Vi skall ge en stimulans här. Det uppdraget har regeringen. Min tanke är att det här skulle kunna vara ett sådant sätt. Det går att montera sådana anläggningar på gamla bilar, så att de sedan kan köras med motorgas. Det lär inte vara särskilt märkvärdigt att göra det. Det kostar

kanske litet mer än 5 000 kr., enligt de uppgifter jag har fått. Genom att stimulera sådana åtgärder skulle man kunna få renare avgaser.

Jag vill inte låta tvärsäker på något sätt. Frågan är egentligen ställd för att man skulle kunna få en debatt omkring detta och försöka ta till vara de möjligheter som kan finnas. Det behövs då en viss stimulans, framför allt när det gäller distribution av gas så att den finns tillgänglig. Annars kan den ju inte utgöra något alternativ. Jag skulle egentligen vilja ha svar på frågan vilka tankar man inom departementet har i den här frågan. Det skulle vara mycket bra att få veta. Det skulle också vara bra att kunna gå ut med information till de människor som har intresse av att göra något åt den här situationen. Kanske skulle det också kunna gälla biltillverkarna, så att de kunde göra något för att ta fram alternativ på detta område.

Ministern säger att det egentligen är motor- och fordonstillverkarna som har det största ansvaret. Det är i och för sig riktigt. Vi vet emellertid att det bland tillverkarna finns ett mycket kompakt motstånd mot att göra nya saker på detta område. Biltillverkarna vill gärna gå i de gamla fotspåren och i stället förbättra bilarna när det gäller utseende och komfort. På det här området har man inte haft riktigt samma intresse, så det behövs en påstötning.

I sitt svar tar ministern sedan upp en rad andra frågor som i och för sig är mycket intressanta – stadstrafiken och avgasreningen för bussar och lastbilar. Min kommentar i det sammanhanget – även om det egentligen är en debatt för sig – är att man från regeringens sida har gjort för litet. Vi hade en något annan uppfattning när vi tog upp de här frågorna i riksdagen. Vi ville då ha en snabbare marsch mot renare avgaser från t.ex. dieselfordon.

Ministern hänvisar vidare till Stockholmsgruppen och säger att den har bedrivit ett framgångsrikt arbete. Det var väl emellertid så att senareläggningen av krav på dieselfordonen var en del av resultatet av Stockholmsgruppens arbete, där de internationella kraven på oss försenade våra krav, vilket jag tycker är synd.

Vårt mål är att man skall kunna minska kväveutsläppen med 30 % fram till 1995. Enligt uppgifter jag har fått kommer vi att få svårt att klara det målet. Vi har dock möjlighet att nå 30-procentsmålet om vi – som ministern talade om – tidigarelägger beslutet och vidtar vissa åtgärder när det gäller dieselfordonen. Tillsammans med det eller fristående skulle man också kunna vidta åtgärder när det gäller den gamla bilparken så att den släpper ut mindre kväve. I detta sammanhang måste vi emellertid komma ihåg att inte ens dessa åtgärder räcker. Vi behöver gå betydligt längre för att vi skall kunna komma ner på en nivå för kväveutsläppen som naturen kan tåla.

Jag vill ha ett besked av ministern om att de möjligheter som användningen av gas kan innebära tas till vara och att man skall överväga det nog.

Anf. 13 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Det var ett intressant svar från Birgitta Dahl på den här interpellationen. Svaret handlade dock ganska mycket om annat än motorgas.

Faktum är att när katalytisk avgasrening genomfördes, ledde det till att det befintliga distributionsnätet för motorgasdrift sjönk ihop som en ballong. Det finns mycket litet kvar nu. Detta hänger ihop med att man gjorde den

Prot. 1988/89:33
28 november 1988

*Om ökad användning
av motorgas*

blyfria bensinen billigare än motorgasen. Det skedde trots att drift med motorgas ger ett väsentligt lägre utsläpp än om man kör en bil utan rening med blyad eller blyfri bensin.

Motorgasen har ett högre energivärde. Det gör att utsläppen av koldioxid blir lägre om man använder motorgas i stället för bensin. Det är intressant eftersom riksdagen i våras beslutade att koldioxidutsläppen i princip inte skulle få öka i Sverige. Man fastställde ett årtal, år 2000. Det går att underlätta uppnåendet av målet om man satsar mera på gas.

Motorgasen kan komma från olika källor. Detta gör också den här frågan mycket intressant. Det kan vara naturgas, men det kan också vara gas från soptippar, t.ex. metangas. Vi har här en möjlighet att utnyttja soporna på ett litet annorlunda sätt än vad vi gör i dag. I dag förbränner vi soporna och får ett mycket giftigt avfall. Avfallet lakas snabbt ur och ger dessutom upphov till en rad luftföroreningar som är mycket besvärliga, t.ex. dioxin. Vi skulle kunna slippa det och i stället få en metangasproduktion som skulle kunna användas för att driva bilarna med motorgas. Man skulle självfallet också kunna sätta in katalytisk rening på en sådan bil och få ner utsläppen ytterligare.

Det är ganska underligt att man inte redan har gjort detta, med tanke på allt som sägs. Detta är även intressant internationellt sett. Motorgas är nämligen ett drivmedel som är etablerat runt om i Europa. I Sverige är det sämre ställt med den saken. De som kommer utifrån med bilar som har blivit adapterade för motorgas, kan inte hitta tankställen i Sverige, vilket är dåligt. De tvingas i stället att köra på bensin. Det är ju så att man kan ställa om systemet.

Jag vill också något kommentera de nya avgaskrav som Birgitta Dahl tog upp. Jag måste betona att de avgaskrav som gäller diesel är ineffektiva. Enligt vad jag kan bedöma kommer det tyvärr inte att leda till någon väsentlig förbättring. Det hänger ihop med att vi har en snabb trafikökning.

Den katalytiska avgasreningen är en av de bästa miljövårdsåtgärder som har genomförts. Eftersom den emellertid legitimerar en snabb biltrafikökning kommer den positiva effekten av katalytisk avgasrening att ätas upp fram till 1995, om man skall tro naturvårdsverket. Katalytisk avgasrening har dess värre inte någon effekt på koldioxidutsläppen. Det är på det området vi har de verkligt stora hoten med klimatförändringar globalt. Genom den katalytiska avgasreningen har vi också fått en kraftig ökning av dikväveoxidutsläppen. Det är en gas som bidrar till växthuseffekten och till att förstöra ozonskiktet, precis som freon. Man skall därför akta sig litet grand för att alltid hänvisa till den katalytiska avgasreningen och låtsas som om man på något sätt skulle ha löst problemen, eller att det inte skulle finnas så stora problem längre.

Jag vill också betona att ungefär 95 % av de luftföroreningar som vi inandas i städerna utgörs av bilavgaser. Detta faktum borde vara en av huvudorsakerna till de ökade frekvenserna av cancer och annat som finns i storstäderna, även om det kan vara svårt att leda i bevis.

Användandet av motorgasen utgör en viktig fråga. Det finns utvecklingsmöjligheter för biobränslen, antingen de kommer från soptippar eller framställs på annat sätt. Man kan t.ex. använda produkter från energiskogs-

odling, som kan omvandlas till gas, etanol eller metanol. Vi skulle då dessutom få balans på koldioxiden.

Det finns ytterligare en gas som är intressant i sammanhanget, nämligen vätgasen. Vätgas kan användas som drivmedel i bilar, och den ger i stort sett bara upphov till vattenånga och mindre mängder kväveoxider, som dock är så små att de är betydligt mindre än vid katalytisk avgasrening. Vätgas kan framställas på olika sätt, t.ex. från överskottsel från vattenkraft på nätterna. Detta bör tas upp i debatten, och det bör satsas mera på detta från regeringens sida.

Jag efterlyser vad regeringen egentligen tänker göra när det gäller hela detta komplex med gasdrift. Finns det någon plan? Kommer man att satsa på vissa gaser, eller har man för avsikt att lämna detta område och nöja sig med den katalytiska avgasreningen och de kommande kraven på dieselfordonen?

Anf. 14 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Jag utvidgade med avsikt mitt svar till att även ge en redovisning av vad vi totalt sett har gjort och nu satsar på för att minska miljöeffekterna av trafiksystemet. Jag tolkade nämligen Lennart Brunanders fråga som att den utgick ifrån att det problemet och den uppgiften var det viktiga.

Får jag då säga att jag och regeringen anser – precis som både Lennart Brunander och Roy Ottosson har sagt – att vi ännu bara har tagit första steget i arbetet på att komma fram till ett acceptabelt trafiksystem. Det är väldigt mycket kvar utöver de beslut vi har tagit om katalytisk rening och de nya avgaskraven på de tunga fordonen. Det står alldeles klart i de propositioner vi har redovisat att just när det gäller dieselfordon måste vi gå vidare. Vi kommer stegvis att skärpa kraven. 1991 kommer vi att lägga fram ett nytt förslag för riksdagen om hur vi skall gå vidare i arbetet med luftföroreningar. Naturvårdsverket har redan fått regeringens uppdrag, som gäller luftföroreningar och klimatförändringar och där självfallet arbetet med de insatser som måste göras i trafiken har mycket hög prioritet.

Vi har också gett naturvårdsverket och energiverket ett gemensamt uppdrag att redovisa hur ett miljöanpassat energisystem skall se ut. Min uppfattning är att om vi skall nå de mål som vi har satt upp när det gäller kväveoxider, koldioxid och andra luftföroreningar, måste vi väsentligt skärpa de insatser som vi hittills har beslutat om. Detta får dock inte förringa värdet av de insatserna.

Jag vill också säga att i det långsiktiga perspektivet och i den långsiktiga strategi som regeringen arbetar efter ingår just att ställa om energi- och trafiksystemet i riktning mot helt ny teknik och helt nya drivmedel, t.ex. sol- och vätgas. Vad vi nu diskuterar är hur vi under mellantiden kan bära oss mest förnuftigt åt med hjälp av dels en radikal effektivisering, dels en förbättring av miljöprestanda av den teknik vi i dag använder. Av det skälet anser vi också att naturgas på vägen mot ett vätgassystem kan vara en lämplig övergångsteknik.

Vi har från regeringens sida konsekvent gynnat, och det gör vi fortfarande, motorgas även i förhållande till den blyfria bensinen när det gäller beskattningen. Skillnaderna har ökat i takt med att bensinskatten har ökat.

Prot. 1988/89:33
28 november 1988

*Om ökad användning
av motorgas*

Orsaken till att motorgasen i dag inte klarar konkurrensen är att oljeföretagen har chockhöjt priset på motorgas på ett sätt som helt har tagit bort effekten av den mycket stora skatteförmån som motorgasen har. Det är i sig ett problem, det tycker regeringen också. Men regeringen kan ju inte fortsätta att minska skatten, om företagen hela tiden tar ut den prisskillnaden i form av ökade vinster, därför att man – såsom jag faktiskt måste uppfatta det – vill slippa distributionen. Man vill göra motorgasen så dyr att den inte kan konkurrera. I och för sig finns det distributionsställen i de flesta av våra stora städer, vilket innebär att t.ex. taxitrafiken där skulle kunna drivas med motorgas. Det förekommer nu också en diskussion i ett antal av våra stora städer, som jag hoppas snart kommer att leda till resultat, om att pröva motorgas i kollektivtrafiken i stället för t.ex. diesel. Som en följd av de förslag som regeringen redovisade för riksdagen i våras finns det nu möjligheter att för sådana ändamål ansöka om statsbidrag hos regeringen.

Slutligen, herr talman! Skälet till att motorgasen går bättre ute i Europa är kanske just det att de flesta, för att inte säga alla, europeiska länder ännu saknar de avgaskrav som vi har på våra fordon, krav som trots allt har lett till snabbare resultat totalt sett här än ute i Europa.

Anf. 15 LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! Jag har ingenting emot att vidga debatten till en totalfråga om vilka utsläpp vi har till luften från bilarna. Men avsikten med min interpellation var egentligen att fokusera debatten till just motorgasen, eftersom den frågan på något sätt har kommit bort. Den har inte funnits med i debatten särskilt mycket. När det gäller den övriga delen finns det en mängd saker som vi inom centerpartiet har fört fram uppfattningar om. Vi anser t.ex. att man borde gå fram snabbare. Förhållandena är visserligen bättre här i Sverige än i de flesta länder i Europa, men det innebär inte att de är tillräckligt bra. Vi borde ha kunnat gå snabbare fram när det gäller skärpta krav på dieselfordon. Vi borde ha kunnat göra mer för att få en bättre stadsmiljö och bättre miljö i andra tätorter där trafiken är hård. Det finns en rad alternativa åtgärder som man skulle kunna vidta. Man skulle kunna övergå till trådbussar. Man skulle kunna använda etanol i stället för dieselolja, vilket ger en bättre miljö. Det finns en del andra insatser också som man skulle kunna göra. Vi har ju fattat ett trafikpolitiskt beslut med innebörden att vi skall flytta över mer godstransporter till järnväg, och det skulle få en avgörande betydelse för utsläppen. Vi skulle kunna diskutera allt detta, men det skulle föra för långt att göra det nu.

I Birgitta Dahls andra inlägg fick vi höra litet mer om gasproblematiken, att regeringen har en vilja att göra något och även gör en del åt den frågan. Det är mycket bra, och jag anser att det är nödvändigt.

Roy Ottosson tog upp frågan om varifrån vi kan få gas i framtiden. Vi kan i biogasen få ett miljövänligt drivmedel som skulle kunna göra oss självförsörjande på ett helt annat sätt för framtiden.

Birgitta Dahl nämnde att priset på motorgas är för högt och att det beror på att oljeproducenterna inte vill syssla med motorgas. Det är möjligt att det är så, men i så fall måste väl regeringen göra något åt detta. Man får väl så att säga ta oljeproducenterna i örat och tala om att så där får man inte göra.

Över huvud taget tror jag att det är nödvändigt med information om gasdrift, om hur man skall bete sig, vilka möjligheter och vilka fördelar som finns. Enligt de uppgifter jag har fått är gasdrift ekonomiskt lönsam redan i dag, även om priserna är höga. Kan vi förvänta oss att man från regeringens sida aktualiserar dessa frågor på ett annat sätt än vad man gjort hittills?

Anf. 16 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Miljöministerns andra inlägg var intressant och litet mer klagörande om hur det förhåller sig med gasfrågan. Chockhöjningen av motorgaspriset från oljebolagens sida kände jag inte till förut. Det är väl så att man inte får höja priset hur mycket som helst utan att kunna motivera höjningen? Om oljebolagen håller så höga priser att de inte kan motiveras med bolagens kostnader, är det litet märkligt. Det finns ju flera företag inblandade, och det skulle betyda att någon typ av kartell står bakom. Det är ju intressant, och det kanske regeringen borde undersöka.

Jag vill peka på anslagen och alla de möjligheter som finns för kommunerna att pröva på alternativa bränslen, t.ex. motorgas för bussar. Där tror jag att det behövs mer information. Det går ofta trögt ute i landet – man är rädd för att pröva på något nytt. Det är viktigt att gå ut och informera och mer aktivt uppmuntra kommunerna att pröva nya drivmedel. Jag tror att det är viktigt för framtiden att man runt om i landet utvecklar olika system och prövar på vilka system som praktiskt fungerar och är genomförbara i en större skala. Vi måste så att säga låta många blommor blomma.

Anf. 17 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Det var egentligen fascinerande att höra Lennart Brunander som företrädare för ett borgerligt parti visserligen i svävande ordalag men ändå antyda någon sorts statlig prissättning. Nu skall jag inte skämta bort detta, för jag är faktiskt mycket upprörd över hur oljebolagen har hanterat den här frågan, när regeringen verkligen på olika sätt gjort stora ansträngningar för att skattemässigt gynna motorgasen. Vi tycker illa om det. Det har jag sagt förut här i riksdagen, och det har jag sagt även till företrädare för branschen.

Sedan vill jag säga att vi nu har satt i gång ett arbete med miljöprojekt för att driva på utvecklingen ute i kommunerna. Ett sådant projekt finns sedan ett år tillbaka i Göteborg. I västra Skåne drog vi i gång arbetet den gångna helgen då jag var där nere. Där är miljöfrågorna helt centrala.

Den trafikmiljöutredning som tillsattes i våras har också till uppgift att driva på utvecklingen. I min egen hemstad har för övrigt mitt parti tillsammans med Roy Ottossons och vpk nu kommit överens om förutsättningen för de kommande tre årens arbete bl.a. på grundval av att vi skall driva en helt ny trafikpolitik i Uppsala. Till följd av en rad företeelser och insatser som nu görs räknar jag med att vi skall kunna driva på utvecklingen och få till stånd praktiska försök i större skala under de närmaste åren. Regeringen kommer att göra allt för att det skall bli verklighet av allt det som hittills har varit visioner.

Prot. 1988/89:33
28 november 1988

Om miljölagstiftningen

Anf. 18 LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! Birgitta Dahl sade här att hon varit i Skåne och satt i gång miljöarbetet, och att miljöfrågorna där är centrala. Jag skulle vilja säga att miljöfrågorna är centrala för hela vårt land, och egentligen för hela vår jord. Miljön skapar ju förutsättningar för att vi skall föra ett hyfsat liv och att naturen skall fungera.

Birgitta Dahl var fascinerad över att jag tyckte att man skulle ta oljebolagen i örat om de bär sig illa åt på prisområdet. Om någon har god grund att säga just på det viset är det väl jag som representant för centerpartiet. Just kartellbildningar har centerpartiet i alla tider varit hård motståndare till. Vi skall ju ha en sund konkurrens, men det har vi inte om det skall vara på det sätt som vi har diskuterat här.

Det är också viktigt att de miljöinsatser som samhället försöker göra inte saboteras av någon. Det är alltså inget tvivel om var jag och centerpartiet står i denna fråga.

När det gäller gasen i övrigt tycker jag inte att det finns anledning att träta. Det viktiga är att vi gör någonting nu. Det krävs också en informationsinsats för att visa vilka möjligheter som finns.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 1988/89:62 om miljölagstiftningen

Anf. 19 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Roy Ottosson har frågat mig om regeringen är beredd att verka för att en parlamentarisk utredning tillsätts för att genomföra en genomgripande revidering av miljölagstiftningen, om regeringen kommer att verka för en sammanhållen miljölagstiftning och i vilka avseenden regeringen avser att skärpa miljölagstiftningen.

Jag vill först framhålla att redan en skärpt tillämpning av den gällande lagstiftningen ger möjlighet att ta större miljöhänsyn än vad som tidigare varit regel. Regeringen har på senare tid markerat detta i samband med prövningen av flera större ärenden enligt miljöskyddslagen.

Av regeringsförklaringen framgår vidare att all miljölagstiftning skall ses över och att miljöskyddslagen skall skärpas.

Inom regeringskansliet pågår för närvarande förberedelser för en sådan översyn av miljölagstiftningen som har utlovats i regeringsdeklarationen. Bl.a. har värdefulla synpunkter kommit fram vid en hearing med ett stort antal experter på det här området. Det återstår nu bl.a. att ta ställning till i vilken form en översyn skall ske.

Uppgifterna för översynen kommer att bli att utreda möjligheterna till en samordning av de olika lagar som innehåller bestämmelser med miljöskyddande syfte och att bedöma vilket behov det finns av en skärpning av miljöskyddslagen.

Anf. 20 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jag tackar miljö- och energiministern för svaret. Anledningen till att jag ställde den här interpellationen var att alla partier i valrörelsen lovade att skärpa miljölagstiftningen på olika sätt. Formuleringarna var litet otydliga.

Därför vore det intressant att få en debatt här i kammaren där alla partier som gett sådana löften deltog. Men tyvärr saknas de flesta partier i kammaren i dag.

Miljöministerns svar tvingar till konstaterandet att det inte innehöll särskilt mycket. Regeringen är tydligen inte beredd att tillsätta en parlamentarisk utredning för att genomföra en genomgripande revidering av miljöskyddslagen. Regeringen är tydligen inte heller beredd att i dagsläget reformera miljölagstiftningen så att den blir mer sammanhållen och enhetlig i t.ex. en miljöbalk. I svaret säger miljöministern att detta är en fråga som hon vill utreda, men hon säger inte att hon vill göra något. Detta är förvånande, eftersom det råder stor enighet i denna fråga bland människor på naturvårdsenheter, på naturvårdsverket och alla möjliga andra som arbetar med dessa lagar. Det är svårt att skaffa sig överblick över andra lagar som har med miljön att göra. Olika lagar kan delvis vara motsägande eller åtminstone ha olika ambitionsnivåer. Då frågar man sig naturligtvis som tjänsteman vilken lag som skall tillämpas.

Jag anser därför att det är mycket viktigt att vi får en mer enhetlig och sammanhållen miljölagstiftning. Jag tror att detta ensamt skulle förbättra miljön i Sverige avsevärt.

I miljöministerns svar sägs heller inte i vilka avseenden regeringen avser att skärpa miljölagstiftningen. Hon säger allmänt att hon vill skärpa den. Det sades också i regeringsdeklarationen. Syftet med interpellationen var att få en precisering i vilka avseenden detta skall ske.

Vi i miljöpartiet anser att den nuvarande lagstiftningen inte leder till tillräckliga straffpåföljder. Man kan se vilka straff som de som fällts har fått. T.ex. fick Refat el-Sayed några dagsböter för att hans företag hade släppt ut mängder av gödningsämnen i en sjö och på det sättet förstört sjön. Det finns en mängd andra exempel där en fällande dom endast inneburit dagsböter, kanske av en frimärkskassas storlek eller knappt det, för de företag som berörs.

Det visar sig också att det är väldigt svårt att driva miljömål till åtal och till domstol. Dessa möjligheter måste också förbättras i miljölagstiftningen, tycker vi i miljöpartiet. Det hade varit intressant att få miljöministerns synpunkter på vad hon avser då hon talar om en skärpt miljölagstiftning. Jag skulle vilja veta om det skall bli lättare att åtala människor och om straffen skall bli högre.

Andra skärpningar som borde göras är ett införande av kvalitetsnormer eller någon typ av toleransgränser. Socialdemokraterna har lovat Svenska naturskyddsföreningen att miljökraven skall anpassas till vad naturen tål. Då frågar jag Birgitta Dahl vad som menas med detta. Menar socialdemokraterna att något i lagstiftningsväg skall göras måste det i så fall innebära att vi inför toleranser, alltså kvalitetsnormer som säger "Hit men inte längre". När man kommit upp till en viss nivå av en förorening i miljön är det stopp, och då

råder det totalförbud att överskrida den gränsen. Det är det som är själva grundidén i en kvalitetsnorm eller toleransgräns. Sådana borde införas avseende en rad miljögifter som släpps ut i dag.

Socialdemokraterna lovade också Naturskyddsföreningen att en sträng och detaljerad lagstiftning avseende främmande eller genmanipulerade organismer, alltså grödor, träd, djur osv., som förs ut i naturen skall begränsas i så stor utsträckning som möjligt. Det mest aktuella exempel som vi har är egentligen contortatallen med de graminellaangrepp vi har haft i sommar. Detta visar risken med att införa främmande träslag, främmande växter och djur. Med genmanipulationen, som accelererar i dag, får vi bara mer och mer av den varan. Vi kan förvänta oss en lång rad nya genmanipulerade grödor som kommer att uppvisa helt nya egenskaper när det gäller att motstå angrepp från svampar osv. Det kommer att leda till ökade problem, kanske med ökad kemikaliserings, ökad besprutning och sådant som följd. Det är därför viktigt att vi får den lagstiftning som jag har talat om.

Vi borde också få en ny naturskyddslag. Redan 1986 lade Naturskyddsföreningen fram ett ganska detaljerat förslag, men sedan hände ingenting. Den naturvårdslag som i dag gäller är ju föråldrad. Den är betydligt sämre än miljöskyddslagen. I den sammanblandas naturskyddet med friluftsintrasset och andra allmänna intressen som egentligen inte har direkt med naturvården att göra. Man måste sluta blanda ihop det ena och det andra och i stället renodla naturvården och ge den en starkare ställning.

Det finns många andra saker som det skulle vara intressant att ta upp, men först skulle jag vilja få några synpunkter från miljöministern om vad man avser när man säger att miljölagstiftningen skall skärpas.

Anf. 21 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Regeringen anser både att tillämpningen av gällande lag behöver skärpas och att lagstiftningen som sådan behöver samordnas och skärpas.

Vad beträffar gällande lag vill jag säga att ju mer vi arbetar med detta, desto fler exempel får vi på att man med en skärpt tillämpning skulle kunna komma mycket längre än vad man hittills har gjort. Vi har dessutom i den miljöproposition som riksdagen behandlade i våras lagt fast en grundprincip, att miljökraven i fortsättningen skall väga mycket tyngre vid vägningen mot andra intressen, och gjort en rad skärpningar av nu gällande lag vilka träder i kraft den 1 juni 1989.

Vad betyder det, att miljökraven skall väga tyngre? Jo, självfallet att de helt enkelt skall bli mer betydelsefulla både när man lägger fast villkor för en verksamhet och när man utövar tillsyn. För att man skall klara detta förstärker vi nu tillsynsmyndigheternas resurser mycket kraftigt.

Dessutom skall miljökraven väga tyngre när man ser på brott mot lagstiftningen eller mot givna villkor. I det syftet utbildas nu domare, poliser och åklagare.

Vi har lagt fast att i fortsättningen måste det vara tydliga kontroll- och mätprogram och årliga redovisningar för att man verkligen skall kunna kontrollera att tillstånd och villkor följs. Villkoren måste formuleras tydligare.

Vidare skall det i fortsättningen inte vara möjligt att nöja sig med böter för allvarliga miljöbrott, utan man måste döma till fängelse. Det kommer i sin tur att innebära att man är tvungen att vara mycket noggrannare vid den rättsliga prövningen av detta rekvisit.

Det skall också bli lättare att ompröva tillstånd än vad det hittills har varit när nya omständigheter tillkommer eller om det t.ex. visar sig att den tillståndspliktige icke har givit fullständig information till myndigheterna i samband med att villkoren lades fast.

Jag vill också säga till Roy Ottosson att vi under den senaste tiden i ett flertal fall kommit fram till att företagen – och för den delen även andra tillståndspliktiga – inte alltid lämnar information på det sätt som de borde göra. Vi ser mycket allvarligt på detta. Detta påverkar i sin tur vår bedömning av på vilket sätt lagstiftningen behöver ändras i framtiden. Det gör att vi, kanske ännu mer förutsättningslöst än vi tidigare hade för avsikt att göra, omprövar hela det system vi har i dag. Man kanske inte längre kan ha ett system där olika parter gör sig hörda, om man inte kan lita på att de talar sanning. Jag vill påminna om att den som inte talar sanning i sådana här sammanhang faktiskt gör sig skyldig till ett brott, för vilket man också kan dömas till påföljd.

När det gäller kommande lagstiftning pågår redan en översyn av naturvårdslagen, där bl.a. Svenska naturskyddsföreningens förslag finns med i det material som utredningen skall bedöma.

Jag vill också säga att vi tillämpar principen om vad naturen tål på så sätt, att vi faktiskt på allt fler områden utfärdar förbud eller fastlägger gränser som man icke får överskrida. Men vi kommer dessutom att fortsätta att behålla den individuella prövningen av varje enskilt ärende, för att i varje enskilt fall komma ner till bästa möjliga resultat.

I den översyn som pågår – än så länge enbart i regeringskansliet, för att förbereda den stora utredningen – tar vi naturligtvis in all lagstiftning som är tillämplig. Miljöskyddslagen är huvudlag, men det finns andra lagar som, precis som Roy Ottosson säger, behöver samordnas med en ny, skärpt miljöskyddslag så att tillämpningen blir enhetlig.

Vi går också igenom brottsbalken, och vi utesluter inte alls att man kan få en gemensam "miljöbrottsbalk" för att få en likartad brottspåföljd för olika typer av miljöbrott, liksom ett likartat sätt att hantera dem.

Vi har ännu inte tagit ställning till exakt vilken form utredningen skall ha. Jag tror nog Roy Ottosson vid det här laget vet att jag då inte ännu kan ge det beskedet i riksdagen – men jag kan försäkra att den prövning som förestår är mycket omfattande och syftar till att skärpa lagstiftningen och göra den mer effektiv. Under tiden arbetar vi intensivt för att förbättra tillämpningen.

Slutligen vill jag säga beträffande genteknologi att det faktiskt är ämnet för nästa sammanträde med miljövärdberedningen. Regeringen anser att detta är ett mycket viktigt område och har givit det hög prioritet genom att låta miljövärdberedningen ta upp det till diskussion vid sitt sammanträde i januari.

Anf. 22 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Jag ber att få tacka för det ytterligare förtydligande jag fick av miljöministern. Det låter mycket positivt – det är tydligen mycket på gång.

Problemet är bara att den verklighet som vi befinner oss i ute i landet inte är lika positiv. Tvärtom har vi ju en fortsatt miljöförstöring, och vi konstaterar att det fortfarande är mycket svårt att åtala och fälla miljöbrottslingar. Det ligger alltså en väldig långsamhet i detta, som gör mig litet konfunderad. Den rimmar inte med de vackra ord som Birgitta Dahl uttalar. Det miljöministern talar om är någonting som eventuellt skall hända i framtiden men inte har hänt än.

Faktum är att det finns en del lagar som snarare försvagats under senare år. Det har t.ex. blivit allt vanligare att man anger riktvärden i koncessionsnämndens beslut snarare än gränsvärden. Ett riktvärde kan alltså överskridas utan att det leder till någon straffpåföljd. Ett gränsvärde däremot får man inte överskrida. Detta uppfattar jag som en försvagning – men det kanske är ändringar på gång igen? Åt rätt håll den här gången, hoppas jag.

Strandskyddet hotas på olika sätt. Jag har ett aktuellt exempel i Bräcke kommun, där kommunen helt enkelt vill ha bort strandskyddet för att kunna bygga fritidsfastigheter, villor och annat i attraktiva lägen. Det är oroväckande om man skulle mjuka upp strandskyddet. Det finns en lång lista på andra exempel, där jag kan se konkret hur strandskyddet hotas, försvagas och på vissa ställen upphävs. Jag har också kunnat konstatera att naturvårdsintresset har försvagats gentemot markägarnas intressen i naturresurslagen. Det var ju någonting som framför allt centern fick ta mycket kritik för under valrörelsen, men egentligen var det väl socialdemokraterna och regeringen som man borde ha kritiserat.

Jag skall inte förlänga listan. Jag vill bara betona att det är ett stort arbete som ligger framför oss, och man måste gå fram ganska bestämt. Jag tror för min del och på miljöpartiets vägnar att kvalitetsnormer och toleransgränser är nödvändiga att få in i lagstiftningen. Trots allt är det ju den mängd miljögifter vi har ute i miljön som är det väsentliga, och då är det inte bra att pröva var och en för sig och tro att man den vägen klarar detta, utan man bör också sätta en gräns för hur mycket som får släppas ut totalt. Vissa saker bör man inte alls få släppa ut; där blir gränsen noll.

Det är en del annat som saknas också. Exempelvis har regeringen inte velat gå med på någon naturvårdsgräns längs fjällkedjan ännu. Det är en typ av lagstiftning som borde komma snabbt, medan det finns någonting alls kvar där att skydda.

Anf. 23 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Till Roy Ottosson vill jag säga följande.

För att så fort som möjligt komma fram till en förbättring av den nu mycket otillfredsställande situationen på detta område arbetar regeringen samtidigt med två ting. Vi förbereder nämligen en förändring av lagstiftningen, och den saken arbetar vi mycket aktivt med. Vid den hearing som vi nyligen hade och där representanter för ett mycket stort antal myndigheter och organisationer, däribland Naturskyddsföreningen, deltog var alla överens om att man, när det nu äntligen tas ett sådant här stort grepp, låter själva

utredningsarbetet ta den tid som behövs för att det skall bli ett verkligt bra resultat. Men vi finner oss inte i att bara sitta passiva under tiden. Därför har vi redan i vårens miljöproposition föreslagit skärpningar i lagstiftningen. Vi har därmed velat möjliggöra en skärpt tillämpning av lagen och en strängare brottspåföljd omedelbart. Det är också därför som vi i ett antal ärenden lägger fast en hårdare praxis än som hittills har varit fallet. Vi gör alltså detta därför att vi vill sända tydliga signaler till de myndigheter som har att tillämpa lagen.

När det gäller just strandskyddsärendena är regeringen genomgående mycket sträng. Jag kan säga att de enda avsteg som vi egentligen har gjort – det rör sig endast om några få fall – har gällt människor med svåra sjukdomar eller handikapp. Dessa människor har fått särskilda dispenser. I övrigt har vi varit synnerligen stränga i sådana ärenden.

När det gäller frågan om riktvärden och gränsvärden, som Roy Ottosson också tog upp, finns det ett antal fall där vi har skärpt reglerna i förhållande till underliggande beslut. Vidare har vi funnit det vara otillfredsställande att man arbetar med olika ärenden styckevis och delat. Därför har vi lagt fast generella program för en generellt strängare tillämpning av miljöskyddslagen. Så sent som i torsdags gjorde vi det beträffande lösningsmedel. Vi deklarerade att man måste ta dessa saker på större allvar och att man mera måste prioritera dessa frågor. Det gäller då alla myndigheter som på olika sätt har att befatta sig med sådana här ärenden. Dessutom fattade vi beslut i ett antal ärenden. I de besluten var vi strängare än vad tidigare praxis skulle ha inneburit. Vidare vill vi – i och för sig visar det hur stora svårigheterna är – tvinga kommuner, länsstyrelser och andra att följa de rekommendationer som naturvårdsverket och socialstyrelsen i flera år har lämnat.

Sammanfattningsvis, herr talman, kan jag försäkra att vi inte kommer att försitta någon tid vare sig i det nu aktuella arbetet för att skärpa tillämpningen av den gällande lagen eller i det arbete som pågår för att åstadkomma en bättre lagstiftning för framtiden.

Anf. 24 ROY OTTOSSON (mp):

Herr talman! Allt detta låter väldigt bra. Men verkligheten är inte särskilt skonsam, utan miljöförstöringen fortgår. Jag vill framhålla att det finns en del saker i detta sammanhang som kan vara svåra och som behöver utredas. Det kan därför vara befogat att tänka till litet mera eller att samla experter när det gäller arbetet med dessa frågor. Men det finns också saker som medger att man kan gå fram betydligt snabbare. Som jag sade i mitt tidigare inlägg gäller det exempelvis frågan om en naturvårdsgräns längs fjällkedjan. Det handlar ju om att skydda den fjällnära skog som ännu inte har huggits ner. Tyvärr har redan hälften av denna skog avverkat. Men här kan man vidta åtgärder ganska snabbt, om man vill. Vill man inte, händer det naturligtvis ingenting.

Så till en annan sak, nämligen skyddet av våra nationalparker. Vi i miljöpartiet anser att dessa bör grundlagsskyddas. Det skulle alltså behövas två riksdagsbeslut med mellanliggande val för att upphäva beslut om nationalparker. Som det är i dag räcker det med ett enda riksdagsbeslut för att man skall få bort nationalparker, dämna över sådana osv.

Det finns också en del annat som kunde åtgärdas mycket snabbt, och det nämns då och då i miljö- och naturvårdsdebatten. Men det händer väldigt litet. Man hänvisar hela tiden till utredningar. Därför måste jag sätta ett frågetecken i kanten i detta sammanhang. Jag undrar nämligen hur pass seriöst detta arbete är. Det är ju först när det stiftas nya lagar som man märker att arbetet faktiskt leder någon vart och att man verkligen kan börja tro att en förändring är på gång.

Sedan till detta med miljökonsekvensbedömningarna. Personer som representerar miljövärden har år efter år fört fram önskemål på detta område. Vi vill ha miljökonsekvensbedömningar för varje exploatering som kan få negativa effekter på miljö och natur. Men det har inte hänt särskilt mycket i det avseendet. Vi möter dock ständigt nya metoder och lagar som inte alls är miljökonsekvensbedömda och som leder till nya problem. På det sättet ligger miljövärden hela tiden ett steg efter problemen. Det är för övrigt en av orsakerna till att problemen bara växer.

Varför ger man inte den ideella naturvärden rätt att överklaga beslut som kan få effekt på natur och miljö? Det skulle med en gång medföra att allmänheten och naturkunniga människor i landet skulle få betydligt bättre möjligheter när det gäller att förhindra onödigt miljöovänliga metoder, lagar och exploateringar. På det sättet skulle man få en förstärkning vad gäller miljökonsekvensbedömningarna. En rad åtgärder skulle alltså kunna vidtas.
Birgitta Dahl!

Jag undrar: Varför gör ni ingenting? Utredningar ger ju ingen förbättrad miljö. Det är först när beslut fattas här i kammaren om nya lagar som någonting händer.

Anf. 25 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Jag kan inte hålla med om att inget händer just nu. Jag befinner mig ju mitt i verkstaden och har varje vecka att göra med ett antal ärenden där regeringen lägger fast nya, skärpta regler. Vi tar då upp just en av de centrala punkterna i Roy Ottossons interpellation. Det handlar dels om hur man väger olika intressen mot varandra, dels om att man konsekvent skall se till att miljökraven väger tyngre än andra intressen vid de s.k. skälighetsbedömningar som görs.

Jag måste alltså till kammarens protokoll få läsa in att det just nu sker en mycket intensiv process som innebär verkliga förändringar. Jag delar Roy Ottossons otålighet och även hans uppfattning att vi behöver en ny, skärpt lagstiftning. Men just nu pågår, som sagt, ett intensivt arbete som syftar till att alla skall ta till vara de möjligheter som dagens lagstiftning och den i våras skärpta lagstiftningen ger.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Föredrogs och hänvisades
Proposition
1988/89:60 till näringsutskottet

6 § Föredrogs och hänvisades
Förslag
1988/89:11 till konstitutionsutskottet

Prot. 1988/89:33
28 november 1988

Meddelande om interpellationer

7 § Föredrogs men bordlades åter
Konstitutionsutskottets betänkanden 1988/89:KU2 och KU6–KU8
Finansutskottets betänkande 1988/89:FiU6
Skatteutskottets betänkande 1988/89:SkU9
Lagutskottets betänkanden 1988/89:LU6 och LU8–LU10
Utrikesutskottets betänkanden 1988/89:UU5 och UU12
Kulturutskottets betänkande 1988/89:KrU8
Utbildningsutskottets betänkanden 1988/89:Ubu1–Ubu4
Trafikutskottets betänkande 1988/89:TU3
Jordbruksutskottets betänkanden 1988/89:Jo2–Jo4
Arbetsmarknadsutskottets betänkanden 1988/89:AU4 och AU5

8 § Anmälades och bordlades
Propositionerna
1988/89:61 om dubbelbeskattningsavtal mellan Sverige och Cypern
1988/89:62 om fortsatt giltighet av lagen (1983:147) om förbud under viss tid mot nybyggnad av djurstallar för nötkreatur och svin

9 § Meddelande om interpellationer

Meddelades att följande interpellationer framställdes

den 25 november

1988/89:79 av *Anna Wohlin-Andersson* (c) till kommunikationsministern om ökad godstrafik på järnväg:

I proposition nr 1987/88:50 talades mycket om vikten och behovet av ökad godstrafik på järnväg. Såväl regeringen som riksdagen talade varmt för ökad kombitrafik. Ett särskilt bidrag inrättades för utveckling av såväl vagnslast- som kombitrafik.

Vad gäller kombitrafik har tidigare omlastningar skett vid ett tjugotal större och ett trettiotal mindre terminaler. Nu vill SJ Gods minska detta till åtta huvudterminaler och tolv sekundärterminaler, en minskning med 60 %. Enligt förslaget skall det bara finnas en sekundärterminal mellan Karlstad och Kiruna. Dessutom vill SJ Gods lägga ner en del vagnslasttrafik och industrispår.

Den största vinsten med kombitrafik görs på de riktigt långa avstånden, dvs. mellan Sverige och kontinenten. Sveriges möjligheter att av miljö-, energi- och väglitageskäl föra över gods på järnväg kommer att vara ytterst beroende av utvecklingen inom EG.

Prot. 1988/89:33
28 november 1988

Meddelande om interpellationer

Med anledning av ovanstående ber jag att till kommunikationsministern få ställa följande frågor:

Är statsrådet beredd att hejda den planerade drastiska nedskärningen av kombiterminaler?

Är statsrådet beredd att arbeta för en utveckling av vagnslasttrafik och industrispår?

Är statsrådet beredd att ta upp internationella överläggningar för att få till stånd fler och bättre godstransporter på järnväg?

1988/89:80 av *Sten Andersson* i Malmö (m) till statsrådet *Georg Andersson* om antalet asylsökande:

25 000 personer ges svenska pass utan klagjord identitet!

Enligt Svenska Dagbladet den 23 november 1988 har hittills 25 000 personer erhållit svenska pass, utan att myndigheterna med säkerhet kunnat fastställa identiteten.

1986 saknade 47 % av till Sverige anlända asylsökande utlänningar pass, biljetter och legitimationshandlingar. Detta trots att man i de flesta fall visat upp nämnda handlingar vid flera tillfällen under resan hit.

Utdelandet av så många svenska pass utan täckning gör att andra länder börjar misstro pass utfärdade till personer, vilka från början inte varit svenska medborgare.

Det är av yttersta vikt att de som söker asyl i Sverige spelar med öppna kort. Allmänhetens förtroende för vår flyktingpolitik riskerar att minskas om vi fortsätter att bevilja asyl i stort antal åt personer, som inte vill tala om vilka de är eller varifrån de kommer.

Förvisso kan det finnas skäl till varför en till vårt land ankommen asylsökande saknar pass. Men då man bevisligen visat detsamma under resan hit finns det skäl till stor misstänksamhet.

Personer som egentligen inte är flyktingar, kriminella personer – ja, t.o.m. terrorister kan på goda grunder misstänkas för att söka sig till vårt land därför att vi så generöst utdelar nya passhandlingar.

Kan statsrådet redogöra för om antalet asylsökande utlänningar utan identitetshandlingar har minskat under senare tid?

Vilka åtgärder är statsrådet beredd att vidta i syfte att minska tilldelandet av svenska pass till personer, vars identitet med säkerhet inte kunnat fastställas?

10 § Meddelande om frågor

Prot. 1988/89:33
28 november 1988

Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 25 november

1988/89:291 av *Daniel Tarschys* (fp) till statsministern om visumtvånget för resande till Frankrike:

I över två år har Frankrike krävt visum av bl.a. svenska medborgare. Den förre franske premiärministerns besked i januari 1987 om att restriktionen var tillfällig och att dess upphävande var en fråga om månader snarare än år har inte lett till några åtgärder från den franska regeringens sida.

Statsministern skall inom kort besöka Frankrike. Med anledning härav ber jag att få ställa följande fråga:

Avser statsministern att i detta sammanhang aktualisera visumfrågan i kontakterna med den franske statsministern?

den 28 november

1988/89:292 av *Marianne Andersson* (c) till utbildningsministern om ökad utbildning till miljö- och hälsoskyddsinspektörer:

Tillgången på kompetent personal inom miljö- och hälsoskyddsområdet släpar efter i förhållande till det starkt ökande behovet. Till oktober månads utgång i år har 310 tjänster utannonserats – varav 175 fasta – medan platsantalet på landets enda utbildning i Umeå är 62 per år. Nästa år beräknas behovet öka kraftigt på grund av kommunernas obligatoriska miljötillsyn, förstärkningen av länsstyrelsernas miljövårdsenheter och ett ökat intresse för miljöfrågor ute i industrin. Bristen på personal hotar detta nödvändiga miljöarbete.

Jag vill därför fråga utbildningsministern:

Ämnar regeringen öka antalet utbildningsplatser för att tillgodose den ökande efterfrågan på miljö- och hälsoskyddsinspektörer?

11 § Kammaren åtskildes kl. 13.28.

In fidem

OLOF MARCUSSON

/Gunborg Apelgren