

Tisdagen den 3 mars

Kl. 15.00

*Medelande om interpellationssvar**Om sandsugningen utanför Falsterbonäset***1 § Meddelande om svar på interpellation 1986/87:171****Anf. 1** Industriminister THAGE PETERSON:

Herr talman! John Anderssons interpellation om gruvnäringen i Västerbotten kommer, på grund av arbetsbelastning, efter överenskommelse med interpellanten att besvaras tisdagen den 17 mars kl. 15.00.

2 § Svar på interpellation 1986/87:157 och frågorna 1986/87:326 och 353 om sandsugningen utanför Falsterbonäset**Anf. 2** Industriminister THAGE PETERSON:

Herr talman! Per Stenmarck har frågat mig dels vilka undersökningar regeringen har gjort för att utröna alternativ till att 3,5 miljoner kubikmeter sand tas från havet utanför Falsterbonäset, dels om regeringen är beredd att medverka till att den av regeringen under vissa villkor tillåtna sandsugningen på Sandflyttan förhindras, dels om regeringen är beredd att medverka till ett tioårigt stopp för sandsugning utanför Falsterbonäset och till att noggranna undersökningar om dess konsekvenser kommer till stånd.

Bertil Fiskesjö har frågat miljö- och energiministern dels om vilka undersökningar om sanduttagets konsekvenser för naturmiljön som ligger till grund för regeringens beslut om tillstånd till sandsugning utanför Falsterbo, dels om miljö- och energiministern anser att beslutet är väl förenligt med det skydd för naturmiljön som statsrådet i andra sammanhang uttalat sig för.

Siw Persson har frågat mig vilken roll olika naturskyddsbeslut beträffande Måkläppen har spelat, när regeringen tagit ställning till frågan om sandsugning på Sandflyttan i Öresund.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall svara på Bertil Fiskesjö's fråga.

Interpellationen och de två frågorna är föranledda av att regeringen den 4 december 1986 meddelade Kockums AB tillstånd att under tre år ta ut sammanlagt 3,5 miljoner kubikmeter sand, grus och sten inom allmänt vattenområde vid Sandflyttan i södra Öresund.

Jag vill inledningsvis kortfattat redogöra för de bestämmelser som reglerar sandsugning i havet samt för handläggningen av det nu aktuella ärendet.

De bestämmelser som reglerar utvinning av sand, grus och sten på vår kontinentalsockel, dvs. havsbotten och dess underlag, finns i lagen

(1966:314) om kontinentalsockeln och i kontinentalsockelförordningen (1966:315). Utgångspunkten för prövningen enligt nämnda lagstiftning är att täktverksamhet i havet är en samhällsnyttig verksamhet. Givetvis måste sådan verksamhet avvägas mot andra angelägna allmänna intressen. Vid beredningen av tillståndsansökan inhämtas därför regelmässigt yttranden från bl. a. fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, berörda länsstyrelser och kommuner. Ges tillstånd, kan detta förenas med olika föreskrifter för att tillgodose motstående intressen.

Om täktverksamheten är belägen inom allmänt vattenområde – dvs. ut till territorialgränsen – skall verksamheten prövas enligt vattenlagen av vattendomstol.

Kockums AB ansökte i juni 1986 hos Sveriges geologiska undersökning, SGU, om tillstånd att utvinna sand, grus och sten inom allmänt vattenområde i första hand på Disken i norra Öresund och i andra hand på Sandflyttan i södra Öresund.

SGU inhämtade yttranden från bl. a. fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, länsstyrelsen i Malmöhus län och Vellinge kommun. SGU överlämnade därefter med eget yttrande ärendet till regeringen för prövning. Härvid tillstyrkte SGU ansökan till täkt på Sandflyttan samtidigt som verket lämnade förslag på villkor och förbehåll för det begärda tillståndet.

Av remissinstanserna är det enbart Vellinge kommun som har avstyrkt ansökan. Övriga instanser – t. ex. statens naturvårdsverk, fiskeristyrelsen och länsstyrelsen i Malmöhus län – har tillstyrkt eller inte haft någon erinran mot att tillstånd ges till täkt på Sandflyttan. I några fall har tillstyrkan skett under vissa förutsättningar, vilka har beaktats av regeringen eller kommer att prövas i vattenmålet.

En förutsättning för att det av regeringen meddelade tillståndet skall få utnyttjas är att den industriverksamhet som avses etableras på den genom utfyllnaden iordningställda marken erhåller tillstånd, om så är nödvändigt, enligt miljöskyddslagen och 136 a § byggnadslagen.

Regeringens tillstånd innehåller vissa villkor, vilka i stort överensstämmer med SGU:s förslag till villkor. Täkten kräver tillstånd av vattendomstol, och den får inte påbörjas förrän vattendomstols dom föreligger. Enligt vad jag har erfarit är ärendet för närvarande föremål för Växjö tingsrätt, vattendomstolens prövning.

Efter denna bakgrundsbeskrivning skall jag nu gå över till att svara på de olika frågor som här ställts med anledning av nämnda regeringsbeslut.

Som svar på Per Stenmarcks första fråga vill jag framhålla att regeringen har haft att ta ställning till täkt inom två områden i Öresund. Alla utom en remissinstans – Vellinge kommun – har, som jag tidigare nämnt, tillstyrkt täkt på Sandflyttan, i några fall under vissa förutsättningar.

Marin täktverksamhet av olika omfattning har bedrivits på Sandflyttan sedan 1950-talet. Under perioden 1972–1985 har med stöd av tillstånd enligt kontinentalsockellagstiftningen i genomsnitt varje år uttagits knappt 85 000 kubikmeter sand. Tillstånden med tillhörande vattendomar har dock medgivit betydligt större årliga uttag. Sandsugning är således en på Sandflyttan sedan flera år etablerad verksamhet, vilket inte har framkommit i den allmänna debatten.

SGU har gjort en omfattande maringeologisk kartering av sandförekomsterna i Öresund. Denna visar bl. a. att det på Sandflyttan finns totalt ca 120 miljoner kubikmeter sand på ett djup ner till 15 meter.

I samband med denna kartering har SGU även ingående studerat ett omfattande material som finns rörande strömmarnas och vindarnas hastighet och riktning under olika delar av året. Materialet grundar sig på observationer under flera årtionden. Av materialet framgår bl. a. att den dominerande ström- och vindriktningen i området är mot nordväst. En annan frekvent riktning är mot sydost. Detta medför att bottenmaterialet inom Sandflyttan-området i huvudsak transporteras fram och tillbaka i nordvästlig och sydostlig riktning, med viss förskjutning mot nordväst. Eventuell förflyttning av sand med olika strömmar från Sandflyttan går därför inte mot Falsterbonäset utan i riktning mot den danska kusten. Påfyllnad av sand sker från sydost.

Med hänvisning till resultaten av den maringeologiska karteringen och vind- och strömobservationerna bedömer SGU att ett uttag på 3,5 miljoner kubikmeter under tre år inte kommer att innebära någon påverkan på omgivande stränder, Måkläppen eller Västra Haken.

Falsterbohalvön har byggts upp av sandavlagringar. Stränderna runt halvön är ständigt utsatta för förändringar orsakade av naturliga strömmar och vågor. Påfyllnad till Falsterbohalvön och Måkläppen sker framför allt från Kämpingebukten och Falsterbobukten.

SGU:s klara och entydiga uppfattning om att nu aktuell sandsugning på Sandflyttan inte påverkar Falsterbohalvön och dess omgivande stränder inkl. Måkläppen har vägt tungt i regeringens prövning av tillståndsfrågan. Men också statens naturvårdsverks och länsstyrelsens tillstyrkan har haft en avgörande betydelse.

Av vad jag nu sagt framgår att regeringen inte har funnit skäl att pröva några alternativ utöver de två som ansökan avser, dvs. Sandflyttan och Disken i Öresund.

Som svar på Per Stenmarcks andra fråga vill jag framhålla att det inte framkommit något ytterligare i sak som föranleder en omprövning av regeringens beslut i tillståndsfrågan. Jag vill också erinra om den prövning av sandsugningen som skall ske enligt vattenlagen. Ett s. k. vattenföretag, till vilket marin sandutvinning räknas, får enligt vattenlagen inte komma till stånd om någon skada eller olägenhet av större betydelse därigenom uppkommer för allmänna intressen, t. ex. naturvärden och fisket. För att tillstånd skall kunna meddelas måste företagets fördelar från allmän och enskild synpunkt överväga nackdelarna av företaget. Det sker således en samhällsekonomisk bedömning i vattenlagsprövningen. I vattenmålet regleras eventuell skada som täktverksamheten kan förorsaka olika intressen. Vattendomstols dom kan överklagas till vattenöverdomstolen och därefter till högsta domstolen. Jag vill också erinra om att regeringens tillstånd bl. a. är förenat med villkor att SGU, om täkten inverkar menligt på allmänna eller enskilda intressen, har rätt att begränsa eller utesluta täktvolym eller täktområde.

Som svar på Per Stenmarcks tredje fråga vill jag erinra om att inte någon av remissinstanserna har begärt något totalstopp för sandsugning utanför

Falsterbonäset. Eventuellt behov av kompletterande undersökningar i samband med täktverksamheten torde komma att prövas av vattendomstolen.

Som svar på Bertil Fiskesjös frågor vill jag för det första hänvisa till min tidigare redovisning av det omfattande underlag som SGU har utgått från. Vidare torde vattendomstolen, som jag nyss nämnde, komma att pröva behovet av eventuellt kompletterande undersökningar. För det andra har, som jag tidigare nämnt, en avvägning skett mellan olika intressen.

Som svar på Siw Perssons fråga vill jag ytterligare en gång framhålla att SGU har den klara och entydiga uppfattningen att nu aktuell täktverksamhet inte kommer att påverka Falsterbohalvön och dess omgivande stränder inkl. Måkläppen. Jag vill också påminna om att det från den allmänna karteringen av landet är väl känt att Måkläppen sedan 1800-talets början av naturliga orsaker ständigt har förändrats till form och i omfattning.

Anf. 3 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka industriministern för svaret på min interpellation.

I höstas ställde jag en fråga i samma ämne och fick ett korthugget svar på några få rader. I dag kan jag åtminstone konstatera att svaret är mångordigt.

I sak är säkert industriministerns svar formellt riktigt. Det innehåller hänvisningar till lagen om kontinentalsockeln, miljöskyddslagen och byggnadslagen. Denna hänvisning hade varit mera på sin plats om någon påstått att regeringen var på väg att begå olagligheter. Några sådana påståenden har dock, mig veterligen, inte framförts.

I själva verket är det kanske värre än så. Regeringens handläggning av frågan gör att jag ser mig föranlåten att citera den gamle statsmannen Talleyrand, som en gång i tiden sade: "Detta är värre än ett brott. Det är en dumhet."

Vid ett flertal tillfällen hänvisar industriministern i sitt svar till remissinstanserna. Dessa har tillstyrkt, och följaktligen är det detta som, enligt regeringen, skall gälla. På mig gör detta närmast ett intryck av att regeringen i viktiga frågor, med en kulram i handen, enbart adderar antalet remissyttranden för och emot.

Både miljöministern och industriministern har från flera håll blivit inbjudna att, på ort och ställe, studera frågan och bilda sig en uppfattning om den. Jag vill gärna understryka att denna inbjudan fortfarande står kvar.

Låt mig få fråga: Vilken är industriministerns egen åsikt i detta ärende? Vad anser regeringen?

Bakom denna fråga står inte bara jag. Låt mig få läsa upp ett uttalande från en socialdemokratisk konferens i Vellinge kommun häromdagen: "Socialdemokraterna i Vellinge begär att regeringen klargör sin ståndpunkt om den eventuella sandsugningen. --- Vi hoppas att behandlingen av denna miljöfråga är ett misstag. Vår inställning är att regeringen inte skall överlämna ett beslut till andra instanser, innan man klarlagt konsekvenserna av åtgärden."

Låt mig få vidarebefordra frågan: Är industriministern beredd att redovisa en konsekvensutredning innan sandsugning får verkställas utanför Falsterbonäset?

Denna sandsugning är ingen ny företeelse. Den har pågått i många år.

Jag skall här – om tekniken fungerar – be att få visa tre bilder, tagna av naturfotografen Arne Schmitz i Falsterbo.

Bilderna är tagna från samma perspektiv, med vardera ett års mellanrum, strax utanför Måkläppen. På samtliga bilder ser man ett sjömärke.

På den första bilden, från 1974, står sjömärket mitt på ön, högt uppe på en bevuxen dyn.

Ett år senare är situationen en helt annan. Sjömärket står plötsligt med sitt ena ben ute på strandplanet – inte till följd av att man flyttat på sjömärket, utan på grund av kraftig erosion på ön.

Ytterligare ett år senare, 1976, har Måkläppen flyttat sig 75–100 meter österut. Sjömärket står nu helt plötsligt mitt ute i vattnet.

Till den fortsatta historien hör att sjömärket ytterligare några år senare försvann med isen.

Samtidigt har Måkläppen mist sina dyner och praktiskt taget all växtlighet. Denna snabba nedbrytning av Måkläppen, Sveriges äldsta naturreservat, kom tidsmässigt att sammanfalla med kraftiga sanduttag.

I sin förlängning riskerar detta att drabba den alltmer begränsade sälstammen i Östersjön. På Måkläppen finns en fortfarande frisk stam. Får den möjlighet att överleva, kan den komma att "befolka" Östersjön på nytt.

Även stränderna runt Falsterbonäset har drabbats hårt, till men för djur, friluftsliv och rekreation.

Ändå måste det än en gång understrykas att vi inte vet om det föreligger något samband. Det vet ingen. Men just detta gör ju hela verksamheten till ett utomordentligt stort risktagande. Om sandsugningen åstadkommer ett hål som är en kvadratkilometer stort och tre och en halv meter djupt, kommer det nämligen så småningom att fyllas med sand och utjämnas. Risken är uppenbar att Måkläppen försvinner i det hålet.

Låt mig därför få fråga industriministern:

Vilka teorier har industriministern om anledningen till denna erosion?

Om det ändå är så att sandsugningen tidigare haft en viss inverkan, vad är det då som får industriministern och hans remissinstanser att tro att inte den täktverksamhet som nu skall ske – och som kanske är sju gånger så stor – skall få en ännu större inverkan på naturen?

Anf. 4 Tredje vice talman BERTIL FISKESJÖ (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka industriministern för svaret på min fråga, men jag måste ändå säga att jag är besviken över att miljöministern inte har velat gripa in i denna debatt. Jag ställde min fråga till henne och väntade mig en förklaring från hennes sida. Som jag ser det är detta nämligen framför allt en miljöfråga.

Det handlar här om ett oerhört stort ingrepp – det största som har gjorts i stränderna vid Öresund, har det sagts. Enligt många bedömare kan ingreppet få stora konsekvenser för naturmiljön. Det kan indirekt också få konsekvenser på naturmiljön i ett mycket stort område.

Man kan fråga sig varför industriministern har velat sätta i gång detta projekt så snabbt och på grundval av så rudimentära undersökningar. Är det pressen från Saab som har gjort att industriministern har tagit över

hanteringen och haft så bråttom med frågan? Det kan ju inte vara naturvårdsintressena som har fått komma till tals i det här sammanhanget. Jag ser detta som ytterligare ett exempel på hur kortsiktiga ekonomiska vinningar får ta över det mera långsiktiga naturintresset.

Vi har här fått redovisat att alla i den närmast berörda kommunen är eniga i sitt motstånd mot ingreppet. Det är naturligtvis inget försvar för detta stora ingrepp att man tidigare har tagit upp stora kvantiteter sand. Just denna omständighet borde snarare vara ett memento, en anledning till att fråga sig hur länge man kan hålla på på det här sättet. Jag kan inte underlåta att göra en liten sidoblick till det planerade stora brobygget över sundet, som så många nu har anslutit sig till. Ett av problemen med detta brobygge är att det kommer att kräva en kolossal mängd sand, och man kan fråga sig var denna sand kommer att tas.

Nu säger industriministern att det finns noggranna undersökningar som stöder de tillstyrkande uttalanden som har gjorts av olika instanser. Man kan fråga sig hur det förhåller sig med den saken. Jag har i min hand naturvårdsverkets yttrande till SGU, och jag vill citera en passus ur det yttrandet: "Dagens kunskap om vilka miljöeffekter marin täkt medför baseras på litteraturstudier (främst utländsk litt.), de undersökningar som gjordes i samband med Stålverk 80-projektet samt ytterligare några mer begränsade studier. För att få fram underlag för villkor och riktlinjer om miljöhänsyn vid marin täkt behövs fältundersökningar främst i mellersta och södra Sverige. Sådana undersökningar bör göras i samband med täktverksamhet. De bör dokumentera förhållanden före, under och efter täkt och omfatta såväl bottenpografi som inverkan på ekosystemet."

Sedan tillägger naturvårdsverket: "Bristerna i ansökningarna och den ännu otillräckliga kunskapen om miljöeffekter av marin täkt gör det svårt att ta slutlig ställning till de villkor som bör gälla för verksamheten."

När man läser detta och en del annat som har sagts i det här ärendet är man snarast förundrad över att olika remissinstansers ställningstaganden här har utmynnat i tillstyrkan. Desto märkligare är det eftersom det är väl känt att det finns goda möjligheter att ta fram utfyllnadsmaterial på annat sätt. Vi vet att det finns en hel del skrotsten från kalkbrottet i Limhamn och i Lernacken. Det har i debatten i den här frågan ständigt framhållits att man där mycket väl kunde ha tagit det utfyllnadsmaterial som behövs för den planerade Saab-fabriken. Man måste då fråga sig varför detta inte gjorts. Jag kan tillägga att jag sett en uppgift om att man på det företag som har lagt in anbud på sandsugningen blev förvånad över att man fick tillstånd. Man hade redan räknat med alternativa möjligheter att ta fram det utfyllnadsmaterial som kunde behövas.

Jag vill sluta med att beklaga att detta beslut har fattats och beklaga att industriministern inte vill göra någon omprövning. Sedan vill jag ställa en fråga: Vilka överväganden har man gjort från industridepartementets och miljödepartementets sida i vad gäller att skaffa fram det eftertraktade utfyllnadsmaterialet på annat och närmare håll än vad den här sandsugningen innebär?

Anf. 5 SIW PERSSON (fp):

Herr talman! Jag vill tacka för svaret, men jag är samtidigt förvånad över det och dessutom besviken. Industriministern framhåller på s. 4 i det utdelade svaret att det är SGU:s klara och entydiga uppfattning att den aktuella sandsugningen på Sandflyttan inte påverkar Falsterbohalvön och att det är det som har vägt tyngst. Vad har då SGU uttalat? Ja, i sin skrivelse den 28 oktober 1986 skriver SGU på s. 3: "Från enbart sedimentologisk synpunkt finns enligt SGU:s uppfattning ej skäl att motsätta sig fortsatt täktverksamhet i Sandflyttan."

Det var inte klart och entydigt, utan det var klart och ensidigt. Eller har kanske industriministern fått andra skrivelser?

Statens naturvårdsverk har i sitt yttrande den 14 augusti 1986 sagt följande: "Tillstånd till marin täkt av denna omfattning har inte tidigare lämnats i dessa områden. Mot denna bakgrund måste ansökningshandlingarna anses bristfälliga. De uppfyller enligt verkets mening inte fordringarna i kungörelsen till kontinentalsockellagen. Uppgifter saknas helt eller delvis vad gäller arbetets art och omfattning, arbetsprogram, åtgärder till skydd för andra intressen och nuvarande förhållanden inom området."

Hur kan statens naturvårdsverk tillstyrka en ansökan efter en så svidande kritik? Och hur kan regeringen acceptera att bifalla en så ofullständig ansökan?

Statens naturvårdsverk har dessutom motiverat att det skall vara fråga om undersökningsprogram avseende bottenpografi och bottenfauna för att klarlägga sandsugningens effekter vid svenska förhållanden. Vad har då SGU sagt? "Allmänt anser SGU denna fråga tillräckligt utredd, bl. a. av det danska miljöministeriet, vid samma förhållanden som de svenska."

Industriministern! Är inte den svenska miljön ens värd undersökningar i Sverige, på det område utanför Falsterbo där sanden skall tas?

Statens naturvårdsverk fortsätter i sitt yttrande: "Dagens kunskap om vilka miljöeffekter marin täkt medför baseras på litteraturstudier (främst utländsk litt.), de undersökningar som gjordes i samband med Stålverk 80-projektet samt ytterligare några mer begränsade studier." Det är allt som har gjorts. "För att få fram underlag för villkor och riktlinjer om miljöhänsyn vid marin täkt behövs fältundersökningar, främst i mellersta och södra Sverige."

Länsstyrelsen säger ja till denna täkt under förutsättning att den inte leder till ökad erosion eller sandförflyttning. Detta kommer inte att ske, vet vi enligt SGU genom studier i Danmark. Enligt statens naturvårdsverk vet vi däremot inte hur det blir, på grund av bristande undersökningar i Sverige. Vad är det egentligen som ligger till grund för regeringens ja till sandsugningen vid Sandflyttan?

Herr industriminister! Det riktiga i denna fråga hade varit att säga nej – eller betyder naturhänsyn ingenting?

Anf. 6 INGRID SUNDBERG (m):

Herr talman! I fråga om sandsugningen på Sandflyttan är situationen den att kammarkollegium den 2 februari detta år beslöt att föra talan i målet för att tillvarata det allmännas intressen. Även Vellinge kommun har nu beslutat att föra sådan talan och kommer att åberopa yttranden från geologisk,

biologisk och hydrologisk expertis. Huvudförhandling i målet är planerad att äga rum den 3–4 juni, och ett avgörande kan förväntas föreligga före midsommar i år.

Detta medför för det första att Kockums tidsplan, med planerad täktstart i april 1987, kommer att försenas. Jag vill därför direkt ställa en fråga till industriministern: Vilka konsekvenser bedömer industriministern att detta har, och kan han tänka sig att ge tillstånd att starta en täktverksamhet mitt under sommarén, med de effekter, bl. a. grumling av vattnet, som ett sådant förfarande har?

Enligt vattenrättsförordningen och vattenlagen är det inte omöjligt att frågan till slut kommer att hamna hos regeringen för avgörande. Det är ett faktum. Och industriministern representerar här regeringen. Låt mig därför för det andra säga att det är ganska beklämmande att höra Thage Peterson uttala sig så starkt och konkret om regeringens ställningstagande att han enligt min bedömning låser fast detta inför en situation där han och regeringen med vidare underlag blir tvungna att ta slutgiltig ställning till det hela.

Den opinion som kommer till uttryck här i kammaren i dag genom oss ledamöter delas av alla dem som i förslagets genomförande ser en miljöförstoring i södra Sverige av knappast skadat slag.

För många år sedan – det var när statens naturvårdsverk bildades – föreslog vi moderater att verket inte skulle bedriva någon forskning. Att det fanns skäl för en sådan bedömning tycker jag att man kan se i dag. Naturvårdsverket har gett ut två rapporter: "Miljöeffekter av marin sand- och grustäkt" och "Planeringskriterier och icke-biologiska effekter vid sandsugnings- och utfyllnadsverksamhet". Det är av verket beställd forskning. Man tycker därför att naturvårdsverket, som visserligen inte lyder under industriministern, skulle bry sig om vad forskningen kommer fram till. Jag måste då framhålla att det är alldeles riktigt, som tidigare har sagts här i dag, att man mest har fått utarbeta rapporterna mot bakgrund av de konkreta undersökningar av platsen som utförts utomlands.

Det danska miljöorganets utredning, som också nämndes här, har jag ett exemplar av uppe på mitt rum. Men den berör inte med ett enda ord de villkor som är aktuella i samband med den täkt som är planerad på Sandflyttan.

I övrigt kan jag hänvisa till SIND:s utredning Grus och sand på land och i hav.

Samtliga publikationer ger belägg för att det som Siw Persson här har sagt är alldeles riktigt och att det måste få utgöra bakgrunden till yttrandena från SGU och naturvårdsverket.

Det är vidare helt riktigt att sandtäkt har förekommit tidigare. I slutet av 60-talet och i början av 70-talet togs 23 % av all sand i Öresund från Sandflyttan. Det finns ingen orsak att dölja det. Det är dock bekant att vågornas utbredningshastighet beror på vattendjupet. En lokal fördjupning i botten genom täktverksamhet påverkar alltså vågutbredningens riktning och därmed kustlinjen, och det är just kustlinjen, industriministern, som är så oerhört dyrbar i det område som vi här diskuterar. Vågor, strömmar och bottenmaterial befinner sig i ett ömtåligt samspel.

Alla som har sysslat med dessa frågor vittnar om att det vid sandsugning i kustområden är nödvändigt att noggrant utvärdera effekterna av verksamheten – och det skall göras på platsen! I annat fall kan exempelvis innanförliggande kuststräckor skadas allvarligt. Detta är inte min åsikt utan det är en åsikt som har framförts av forskare som håller på med dessa saker.

Vidare vet vi att sandstränder på svenska västkusten helt förstördes 1972 och att de har glidit ut i havet beroende på grustäkt.

Måkläppen har tidigare nämnts här, så jag skall inte beröra den saken. Men jag vill klart påvisa att det finns ett samband mellan de grustäkter som ägt rum och den förändring som konstaterats när det gäller Måkläppens topografi och utbredning.

Den primära effekten av marin täktverksamhet är ju topografiförändringar. Hur bestående dessa blir beror på den fysikaliska bottenodynamiken i området, och sådant vet vi där nere på platsen ännu ingenting om. Därför är det nödvändigt att noggranna undersökningar kommer till stånd. Jag vill fråga industriministern, för frågan kommer till syvende og sist att få avgöras av regeringen: Vidhåller statsrådet att den uppfattning som han här har framfört om regeringens klara ställningstagande icke kan påverkas av miljöbedömningar och miljöresultat, som framkommer vid en närmare forskning? Jag tycker att det vore ytterligt beklagligt. Mot den bakgrunden var det också beklagligt att höra det ensidiga yttrandet från industriministern.

Anf. 7 Industriminister THAGE PETERSON:

Herr talman! Jag vill upprepa några saker. SGU har en klar och entydig uppfattning att den aktuella täktverksamheten på Sandflyttan inte kommer att påverka Falsterbonäset. SGU:s bestämda uppfattning har vägt tungt i regeringens prövning av tillståndsfrågan. Jag vill upprepa att statens naturvårdsverks och länsstyrelsens tillstyrkan har haft en avgörande betydelse.

Som svar på Siw Perssons fråga om naturvårdsintressena inte betyder någonting vill jag säga att naturvårdsverket har ansett att Sandflyttan inte har ett sådant naturvårdsintresse att tillstånd till täkt bör vägras. Jag vill också erinra om att naturvårdsverket har tillstyrkt ett uttag av totalt 8,5 miljoner kubikmeter sand på Sandflyttan, dvs. mer än dubbelt så mycket som medges i regeringens tillstånd. Länsstyrelsen i Malmöhus län, där de fyra ledamöter som har talat här i kammaren i dag har sitt hemvist, har tillstyrkt ansökan. Har länsstyrelsen i Malmöhus län verkligen så dålig kunskap som ni gör gällande? Finns det ingen expertis där, enligt er uppfattning?

Till grund för regeringens ställningstagande ligger alltså en prövning av olika intressen som berörs. I mitt svar konstaterar jag att det inte har framkommit några ytterligare saksaker som föranleder en omprövning av regeringens beslut i tillståndsfrågan, och därför ligger regeringens beslut fast. Jag vill emellertid understryka att sista ordet därmed inte är sagt i fråga om igångsättningen av täktverksamhet på Sandflyttan. Det kan fortfarande uppkomma situationer, som gör att täkttillstånd inte kan eller behöver utnyttjas. En tänkbar sådan situation är att vattendomstolen vid den samhällsekonomiska bedömningen av täktverksamhetens fördelar och nack-

Prot. 1986/87:78
3 mars 1987

*Om sandsugningen
utanför Falsterbonäset*

delar i vattenlagprövningen finner att tillstånd skall vägras. En annan tänkbar situation är att företaget finner att villkoren som de olika tillstånden förenas med är alltför betungande, så att alternativ till marin sandtäkt måste övervägas. Svaret på dessa frågor kommer troligen att föreligga inom ett halvår. Det är också svar på Ingrid Sundbergs fråga. Regeringen skall alltså inte ge några fler tillstånd, utan nu är det fråga om vattendomstolen.

Jag vill vidare erinra om vad jag sade i mitt svar, nämligen att "regeringens tillstånd bl. a. är förenat med villkor att SGU, om täkten inverkar menligt på allmänna eller enskilda intressen, har rätt att begränsa eller utesluta täktvolym eller täktområde". Tillståndet är alltså förenat med villkor att SGU har rätt att begränsa täkten, om det skulle visa sig inverka menligt på allmänna och enskilda intressen. Detta innebär – som en del av regeringsbeslutet – att om det skulle visa sig, mot all sakkunskaps bedömning, att konsekvenserna blir de som befaras här och i den allmänna debatten kan verksamheten avbrytas.

Det har antytts i debatten och i de inlägg som gjorts här i dag att regeringen har tagit alltför lätt på detta beslut. Som jag ingående har redogjort för i mitt svar har beslutet dock föregåtts av en omfattande remissbehandling. Jag upprepar att länsstyrelsen i Malmö, som måste anses väl kunna bedöma regionala och lokala förhållanden, har tillstyrkt. Naturvårdsverket, som har att bevaka miljövårdsintressena, har tillstyrkt. SGU:s maringeologiska expertis anser inte att det föreligger någon risk för att omgivande stränder skall påverkas av den aktuella täktverksamheten på Sandflyttan.

Jag upplever att Stenmarck, Fiskesjö och Persson i sina inlägg i första hand polemiserar mot remissinstanserna och inte mot regeringen. Regeringen har självfallet fattat sitt beslut mot bakgrund av expertutlåtandena, och beslutet bygger således på ett omfattande underlag – det vill jag mycket kraftigt slå fast – och har fattats på det sätt vi fattar beslut i detta land, dvs. genom hörande av de instanser som har sakkunskap på området.

Ett annat beslut av regeringen i detta ärende skulle enligt min mening framstått som märkligt mot bakgrund av remissopinionen. Därför blev jag mycket förvånad över Bertil Fiskesjös inlägg, eftersom han i så många andra sammanhang gärna gör sig till tolk för att ärendena skall förberedas i laga ordning och att hänsyn i första hand skall tas till de sakskalet som kommer fram. Jag har av andra frågor förstått att detta är Bertil Fiskesjös uppfattning. Därför blev jag förvånad när han, i likhet med Per Stenmarck, egentligen sade att regeringen skulle ha fattat sitt beslut efter tillfälliga opinioner och inte efter vad som framkommit under ärendets sakbehandling.

Det har antytts i debatten att regeringen skulle ha smugit igenom detta beslut, att vi skulle ha haft bråttom. Det tillbakavisar jag med kraft. Det är en antydning som vittnar om stor okunnighet. Det finns givetvis ingen möjlighet att smyga igenom ett regeringsbeslut. I detta fall framstår sådana antydningar som särskilt absurda, mot bakgrund av den omfattande remissbehandling som jag ingående har redovisat. Beslutet togs när ärendet var sakligt och korrekt förberett och färdigt för avgörande. Det är den korrekta bakgrunden till detta ärende.

Anf. 8 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Industriministern säger att vi polemiserar med remissinstanserna och inte med regeringen. Ja, det kan jag delvis hålla med om. Men jag ställde faktiskt en fråga för en stund sedan om vad som är regeringens uppfattning i den här frågan, och jag har åtminstone ännu så länge inte fått något svar.

Det är helt uppenbart att regeringen inte har gjort några som helst ansträngningar för att hitta alternativ. Man har sagt nej till att ta sand vid Disken, vilket säkert är ett riktigt beslut. Man har sagt ja till att ta den på Sandflyttan. Inga andra alternativ har man så mycket som tittat på. Att sedan sandsugning har förekommit tidigare vid Sandflyttan är ett utomordentligt dåligt argument. Det finns ingen anledning att upprepa detta, eftersom det trots allt är tämligen klart att vi vid alltför många tillfällen kan se effekterna av den verksamhet som har förekommit där.

I min interpellation har jag föreslagit ett tioårigt stopp för all sandsugningsverksamhet utanför Falsterbonäset. Genom noggranna mätningar skulle man därefter kunna fastställa om det verkligen finns något samband mellan skadorna och själva sandsugningen. Jag har också frågat industriministern om han är beredd att medverka till ett sådant stopp för att just frambringa denna klarhet. Industriministern konstaterar bara att ingen av remissinstanserna har föreslagit detta. Men än en gång: Vilken är regeringens uppfattning? Vilken är industriministerns uppfattning i frågan?

Låt mig ånyo få fråga: Vilka garantier har regeringen för att det inte är sandsugningen som orsakat de skador som jag har hänvisat till? Sådana måste trots allt finnas, om inte regeringen är fullständigt ansvarslös när det gäller miljö- och naturvärden. Vilket svar tänker industriministern ge sina partikamrater nere i Skåne när det gäller kravet på en konsekvensutredning? Har regeringen över huvud taget gjort några bedömningar av de miljömässiga konsekvenserna av denna verksamhet? Låt mig än en gång återge vad socialdemokraterna i Vellinge kommun anser. Man säger så här i en motion: Vi anser att det är en grov nonchalans av en regering att fatta ett beslut utan någon som helst undersökning av de miljömässiga aspekterna eller utan att ha besökt området. Allt talar för, säger man vidare, att Måkläppen, stränderna och klinterna kommer att försvinna i havet.

Detta är ord och inga visor, herr industriminister. Och det är inte jag som säger dem. Det är industriministerns egna partikamrater nere i Vellinge. Ge dem och alla oss andra ett ärligt svar. Verksamheten kan avbrytas om det inträffar skada, säger industriministern. Det är bra. Men då kan det faktiskt vara för sent.

Anf. 9 Tredje vice talman BERTIL FISKESJÖ (c):

Herr talman! Industriministern hänvisade till vattendomstolen, och jag uppfattade hans hänvisning som om han nästan hoppades att vattendomstolen skulle säga nej till projektet. Den förhoppningen – om den nu finns hos industriministern – delas i så fall av många. Vattendomstolen har också fått motta allehanda skrivelser från engagerade och oroade människor, inte bara i södra Skåne utan också på andra håll. Jag kan citera vad t. ex. Svenska naturskyddsföreningen säger i en inlägga till vattendomstolen: SNF kan inte

förstå varför en avlägsen sandtäkt över huvud taget måste utnyttjas, då stora massor slagg från cementtillverkningen i Limhamn finns att hämta omedelbart söder om Malmö på bekvämt avstånd för prämsläp eller t. o. m. lastbil.

Detta tog jag upp i mitt första anförande. Här finns ju ersättningsmaterial på närmare håll, om man vill bekväma sig att ta det där i stället.

Jag frågade industriministern i mitt tidigare inlägg vilka undersökningar han hade gjort för att ta fram alternativ, och jag fick inget svar på den frågan. Det är alldeles uppenbart att entreprenörerna – om de hade fått nej – var beredda att skaffa fram utfyllnadsmaterialet på ett annat sätt, som inte skulle leda till några protester eller naturskador.

Industriministern sade också att jag brukar kräva noggranna utredningar från regeringens sida. Ja, det är riktigt. Jag har heller inte anklagat industriministern för att han hört olika instanser. Det är naturligtvis bra. Men regeringen har det slutliga ansvaret och det är regeringens uppgift att värdera remissvaren. Om man läser de olika remissvaren – och flera av oss som gjort inlägg i debatten har refererat bitar av dem – så ser man att det mest påtagliga är den stora osäkerheten. Man tillstyrker visserligen på slutet, men som jag sade tidigare borde konsekvensen av de resonemang man har fört snarast ha varit att avstyrka. I denna fråga som i så många andra miljöfrågor borde det väsentliga vara att försöka se till de reella forskningsresultat som finns och inte bara till mera tekniskt eller ekonomiskt betonade utlåtanden som görs av olika instanser.

Anf. 10 SIW PERSSON (fp):

Herr talman! Vi får kritik för att vi kritiserar remissinstanserna. Men i vårt uppdrag ingår ju att ta reda på vad de tycker, och vi har rätt att kritisera dem om vi anser att de har fel. Vi från Malmöhus län blir dessutom kritiserade för att vi anser att remissinstanserna har dålig kunskap i dessa frågor. Till viss del måste jag hålla med industriministern om att remissinstanserna inte är tillräckligt kritiska i sin skrivning. De säger som vanligt nej till en början men böjer sig sedan under oket och säger i alla fall ja till slut.

När det gäller Disken konstateras att eftersom kunskaperna om förhållandena inom Diskenområdet är begränsade kan konsekvenserna av en sandtäkt inte förutses. Och utifrån detta konstaterar man att man inte bör ta sand där. Precis samma sak borde sägas också om Sandflyttan, men det gör man faktiskt inte.

Industriministern påminner mig om att det är väl känt att Måkläppen av naturliga orsaker ständigt har förändrats till form och i omfattning. Ja, alla accepterar nog att Måkläppen ändras av naturliga orsaker, men sandsugning är ingen naturlig orsak utan en onaturlig orsak. Dessutom vet vi att stora uttag medför en stor risk, och så stora uttag som nu föreslås har aldrig tidigare tillåtits.

Många av oss misstänker att detta anmärkningsvärt stora uttag kommer att påverka storleken på säl- och fågelskyddsområdet Måkläppen och att det dessutom blir en omfattande stranderosion. Hela tillskottet för flera är framåt av sand längs Falsterbonäsets västra strand har redan borttransporterats genom den sandsugning som görs vid Västra Haken – Sandflyttan är ett rekryteringsområde för den sand som vandrar upp längs Falsterbonäsets västsida.

Vidare saknas detaljkännedom om sandvandring och sandsugningens inverkan på aktuell botten eller stränder. Det finns alltså ingen sådan detaljkännedom. Från biologisk synpunkt har inte heller några undersökningar gjorts – det säger marinbiologerna vid Lunds universitet, och dem tror jag på.

En annan sak som är intressant är att Måkläppen står på den s.k. CV-listan. När man har gått med på den överenskommelsen har man godtagit vissa regler. Det heter bl. a. att man är övertygad om att våtmarkerna utgör en resurs och att man har bestämt sig för att man skall hejda det fortskridande intrånget på dessa våtmarker både nu och i framtiden. Eftersom vi har fått bevis för att Måkläppen har starkt förändrats undrar jag: Har regeringen anmält förändringarna? Det står i artikel 3 punkt 2.

Anf. 11 INGRID SUNDBERG (m):

Herr talman! Jag skall här inte debattera mot naturvårdsverket, SGU osv. – jag vill erinra statsrådet om att vi aldrig kan debattera med andra än dem som är ansvariga för dessa verk, och det är regeringen.

Jag skulle vilja ta upp några praktiska former för handläggningen av frågan i fortsättningen. Jag har bett riksdagens utredningstjänst gå igenom vattenrättsförordningen och vattenlagen för att komma fram till var det slutgiltiga avgörandet kommer att ligga. Jag har då bl. a. fått beskedet att 11 kap. 3 § i vattenlagen lyder på följande sätt: "Om ett annat vattenföretag än ett sådant som anges i 1 och 2 §§ är av betydande omfattning eller ingripande beskaffenhet, får regeringen förbehålla sig prövningen av företagets tillåtlighet. Besked om förbehållet skall lämnas till vattendomstolen eller förrättningsmannen innan dom eller beslut har meddelats om företagets tillåtlighet."

Det är en mycket intressant paragraf. Den ger i praktiken statsrådet möjlighet att säga ifrån att den här frågan avgör vi direkt i regeringen.

Jag ställde förut en fråga som jag inte fick svar på. Jag vill nu ställa ytterligare en till statsrådet: Har man inom regeringen bedömt att denna fråga är av sådan angelägenhetsgrad att beslutet bör fattas i regeringen, självfallet efter hörande av olika instanser?

Vi har här inte motsatt oss att regeringen hör olika instanser – det är självklart. Men vid genomgång av det fåtal forskningsrapporter som finns om sandsugning framkommer bl. a. att täktdjupet bör vara minst 12 meter då innanförliggande kustavsnitt tillförs material från djupare vatten. Den danska forskningsrapport som vi har diskuterat här tidigare visar samma siffror. Då man kan förutsäga erosion bör man räkna med åtminstone 9 meters djup. Det är djupkrav som inte uppfylls på Sandflyttan.

Herr talman! På punkt efter punkt kan man konstatera att det remissunderlag på vilket regeringen har fattat sitt beslut definitivt inte är fullständigt. I många fall är det missvisande. Man kan naturligtvis säga att regeringen skall lyssna på remissinstanserna. Men regeringen har också möjlighet att begära in kompletterande uppgifter, och det är bl. a. vad jag hoppas att den här debatten skall utmynna i.

Anf. 12 Industriminister THAGE PETERSON:

Herr talman! Per Stenmarck frågade igen vad som är industriministerns och regeringens uppfattning. Jag tyckte att det var onödigt att svara på den frågan. Regeringens uppfattning framgår av regeringsbeslutet – regeringens beslut i denna fråga ger regeringens uppfattning. Jag har i ett utförligt interpellationssvar också pekat på det underlag som regeringen har haft för sitt beslut.

Per Stenmarck kräver att regeringen skall göra undersökningar. Jag tycker i och för sig att det är viktigt att varje beslut föregås av noggranna undersökningar. Jag har under min tid som industriminister försökt att få ett mycket utförligt underlag för varje beslut. Ibland har jag kritiserats för att vara för omständlig när jag fattar beslut, därför att jag har velat ha ett underlag som visar alla sidors påverkan på ett beslut; jag är noggrann med detta. Jag hävdar att det i detta fall föreligger ett fullständigt underlag för regeringens beslut. Vi har ett naturvårdsverk som skall ge underlag för bedömningar av de miljömässiga konsekvenserna. Så har också skett i detta fall, och naturvårdsverket har tillstyrkt ansökan.

Per Stenmarcks tänkta bilder – de som aldrig visades på duken – var väl avsedda som stöd för hans uppfattning. Jag upplever att det han sade var ett understrykande av mitt interpellationssvar, där jag påpekade att Måkläppen sedan 1800-talets början av naturliga orsaker ständigt har förändrats till form och omfattning. Det var synd att vi inte fick se bilderna. Det var ju någon bild som skulle ha understrukt det jag har sagt i mitt svar.

Det är inte så att regeringen underlåtit att ta hänsyn till miljöintressena, Siw Persson. Den som hävdar det har fel. Jag vill återigen hänvisa till att naturvårdsverket har som främsta uppgift att bevaka just miljöintressena. Naturvårdsverkets bedömningar har lett till att man har tillstyrkt denna ansökan.

Jag tyckte faktiskt att tredje vice talman Bertil Fiskesjö försökte vilseleda genom sin tolkning av statens naturvårdsverks beslut. Det är överraskande att det var just Bertil Fiskesjö som svarade för den tolkningen. Det går inte att bortförklara med någon tolkning, Bertil Fiskesjö; statens naturvårdsverk har tillstyrkt täkt vid Sandflyttan. Jag är överraskad av att tredje vice talman Fiskesjö ifrågasätter om det i själva verket är en tillstyrkan. Det är en tillstyrkan från statens naturvårdsverk. Tillstyrkan skedde med det förbehållet att tillståndet skulle förenas med villkor om att sökanden bekostar vissa program för studier av bl. a. bottenfauna. Det är nu en fråga som prövas av vattendomstolen. Av detta skäl har några sådana villkor inte tagits med i det av regeringen meddelade täkttillståndet. Det är vattendomstolen som skall pröva frågan.

Jag vill också erinra om – det kan vara ett svar till Ingrid Sundberg – att vattendomstolen vid sin beredning av ärendet kommer att remittera det på nytt till bl. a. naturvårdsverket, till länsstyrelsen och till Vellinge kommun. Naturvårdsverket har då möjlighet att ställa krav på att sökanden skall bekosta sådana undersökningsarbeten som naturvårdsverket anser vara nödvändiga. Jag vill gärna ha sagt att på denna punkt råder inte några delade meningar.

Jag vill inte på något sätt nonchalera eller underskatta den oro som finns

hos människorna i det aktuella området i Skåne. Därför tycker jag att det är bra att vi har en sträng lagstiftning på detta område, där ett ärende prövas utifrån så många utgångspunkter som möjligt. Jag sade – med adress just till Ingrid Sundberg – att sista ordet ännu inte har sagts om igångsättningen av täktverksamheten i Sandflyttan till följd av vattendomstolens prövning. I regeringens beslut finns förbehållet att SGU skall gå in och följa verksamheten och kunna vidta åtgärder.

Med de olika synpunkter som har kommit fram under resans gång i den allmänna debatten här i riksdagen och i Skåne, med många upprop och inlägg – Per Stenmarck har säkerligen fler yttranden än det socialdemokratiska att åberopa, men jag har inget emot att han fortsätter att åberopa våra yttranden också i andra frågor – kan vattendomstolen få ett underlag för sin beredning av ärendet.

Anf. 13 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Jag frågade om regeringens uppfattning. Regeringens beslut är enbart en sammanräkning av de remissinstanser som har sagt ja. Dagens debatt har till stor del format sig till en nedsabbling av dessa remissinstanser. Industriministern verkar närmast hysa en from förhoppning att vattendomstolen skall rätta till de misstag som regeringen uppenbarligen har begått.

Visst är det så att det finns naturliga förändringar på Måkläppen. Men främst har förändringarna skett efter det utomordentligt kraftiga sanduttag som gjordes i närheten. Som jag visade tidigare skedde dessa uttag vid mitten av 70-talet. Just *då* förändrades Måkläppen kraftigt. Vad har industriministern för bevis för att det inte är just sanduttaget som medfört dessa skador? Än en gång kan jag endast vädja till industriministern – som uppenbarligen handlägger de viktigare miljö- och naturfrågorna inom regeringskansliet – att på ort och ställe studera frågan. Jag tror att det skulle vara utomordentligt nyttigt. Med en papegojas envishet upprepar industriministern att det inte framkommit något nytt i sak; trots protester från en hel region, trots hänvisningar till kraftiga erosioner på Måkläppen och på stränderna, trots uppgifter om höga arkeologiska kostnader och trots att många vill värna om den enda friska sälstammen i Östersjön.

Jag vet inte om det sista argumentet är något som biter på regeringen. Det finns i dag en alltmer begränsad sälstam i Östersjön. De allra flesta sälarna är sterila. Experter som jag har varit i kontakt med gör bedömningen att sälstammen i övriga Östersjön kan vara utrotad inom tio år. På Måkläppen finns det fortfarande en frisk stam. Om stammen får möjlighet att överleva kan den komma att "befolka" Östersjön på nytt. Framför mig ser jag en lösning på problemet i tre steg. Först måste vi få stopp på den nu diskuterade sandsugningen, därefter måste vi arbeta för ett stopp på annan sandtäktsverksamhet i detta område – åtminstone under en tioårsperiod – och därefter måste vi låta naturen reparera de skador som vi ställt till med. Uppenbarligen är det så att industriministern inte hört något av den debatt som förts i frågan. Inget har han lärt och inga slutsatser är han beredd att dra.

Anf. 14 Tredje vice talman BERTIL FISKESJÖ (c):

Herr talman! Jag vill uttrycka den förhoppningen att alla de som nu är så rädda om Skånes natur kommer att ha samma inställning som jag när det blir fråga om att fatta beslut om en Öresundsbro – och de sandtäkter som byggandet av denna bro kommer att kräva. Det blir då fråga om täkter av ännu större dimensioner än vad som gällt i det aktuella fallet.

Så till industriministern: Jag har inte försökt att vilseleda någon. Jag redovisade redan i mitt första inlägg vad naturvårdsverket och en del andra remissinstanser hade uttalat. Jag har faktiskt plockat fram deras yttranden och läst dem. Som jag sade i mitt första anförande hade det logiska, med hänsyn till den osäkerhet som dessa remissinstanser uppenbarligen kände, varit att de hade sagt nej. Jag är därför förvånad över att de sade ja.

Det kan bli tjatigt att upprepa frågor, och jag har nu åtminstone två gånger ställt samma fråga, nämligen varför man inte har tagit fasta på de alternativ som finns när det gäller att få utfyllnadsmaterial till Saab-fabriken. Jag refererade i mitt första anförande till inlägg i pressen från entreprenörer i detta sammanhang. En av dem säger: Vi har redan från början räknat med att det skulle bli nej. Det förvånade mig att inte en enda tung remissinstans har sagt nej. Det framhålls vidare: Om det blir nej till sandsugningen i sundet finns det en hel del andra lösningar.

Av konkurrensskäl vill man inte tala om vilka lösningar som åsyftas.

Man är alltså inte försatt i någon slags tvångssituation, där man nödvändigtvis måste ta sand från det just nu aktuella stället för att förverkliga det industriprojekt som man har ivrat så mycket för i Malmö, utan det finns alternativ. Varför då göra detta stora naturingrepp, vars konsekvenser vi i dagsläget inte ens kan överblicka?

Anf. 15 SIW PERSSON (fp):

Herr talman! Låt mig först få replikera till industriministern vad gäller naturvårdsverket. Detta framhåller på s. 2 i sitt yttrande:

Bristerna i ansökningarna och den ännu otillräckliga kunskapen om miljöeffekter av marin täkt gör det svårt att ta slutlig ställning till de villkor som bör gälla för verksamheten. Om inte ärendena skall fördröjas måste eventuellt tillstånd utformas så, att villkoren kan ändras om i dag okända omständigheter framkommer eller om kontroll och tillsyn visar behov därav. Naturvårdsverket har alltså lagt in en brasklapp.

Jag kommer inte att ställa fler frågor, eftersom jag faktiskt inte fått några svar. Låt mig bara konstatera följande.

Varje år utrotas hundratals arter på vår jord. Det sker i en kuslig kedjereaktion, som stadigt försämrar våra egna livsvillkor. Vi måste inse att vi måste känna ansvar för allt levande. Vi har alla ett ansvar för att bevara vårt gemensamma livsrum – innan det ännu är för sent att göra något.

En enda växtart som utrotas kan genom en kedjereaktion leda till att mellan 10 och 30 djurarter dör ut. Vad har då detta att göra med sandsugning? Jo, vi vet inte vilka arter som dör vid sandsugning, bara att arter därvid faktiskt dör.

Detta har också länsstyrelsen konstaterat. Den framhåller: Varje form av sandtäkt medför att bottenlevande organismer utplånas eller skadas.

Den slumpartade utrotningen av arter kan liknas vid att man på måfå tar bort nitar ur ett flygplan: med en nit borttagen går det kanske bra, men om man tar bort 10 eller 100 nitar, vem vill då flyga med? Hur många arter kan vi ostraffat ta bort från rymdskeppet Jorden? I dag har vi så stora kunskaper om detta att vi kan säga att svaret måste bli: Inga. Vi måste inse att vi inte kan tillåta oss någon form av exploatering av våra medpassagerare, växter och djur, som leder till utrotning eller risk för utrotning.

Sandsugningen vid Sandflyttan riskerar att förstöra lekområdet för både sill och flatfisk i Öresund och södra Östersjön. Dessutom riskerar vi att förstöra födounderlaget för de ytterst få knubbsälar och gråsälar som finns kvar i Östersjön. Om nu de få som är kvar råkar klara gifterna, då dör de av brist på föda.

Det måste alltså finnas betryggande garantier för att inga skador kommer att uppstå på djurliv, stränder och fiske. Och sådana garantier finns inte i dag, trots bifallet till sandtåkten.

Vi måste alla inse att vi inte har rätt att handla så här, och därför uppmanar jag industriministern att se till att hela detta ärende omprövas – och att det blir nej till sandsugning vid Sandflyttan.

Anf. 16 Industriminister THAGE PETERSON:

Herr talman! Bertil Fiskesjö gjorde ett avslöjande inlägg, som fick mig att fråga: Hur är det egentligen med centerns djupa miljöintresse? Han sade att det finns frågor med ännu större dimensioner än detta fall. När jag har lyssnat till Bertil Fiskesjöes inlägg har jag utgått från att det just har varit ett djupt naturvårdsintresse som gjort att Bertil Fiskesjö engagerat sig i denna debatt. Men så gjorde han alltså själv erkännandet att det finns frågor med ännu större dimensioner än detta fall.

Till Per Stenmarck: Jag har pekat på de naturliga förändringarna av Måkläppen. Nu säger Per Stenmarck att dessa förändringar har kommit efter 1970. Det är inte korrekt, och det vet Per Stenmarck mycket väl – i varje fall om han vill göra gällande att han seriöst har läst in den fråga som vi nu diskuterar. Sedan början av 1800-talet har ju stora förändringar ägt rum. Under nära 150 år har alltså betydande förändringar registrerats, fram till 1950-talet när sandsugningen inleddes.

Flera talare har här varit inne på att dokumentationen skulle vara så bristfällig. Jag vill gärna försvara naturvårdsverket på den punkten. Det finns såväl internationell som svensk vetenskaplig dokumentation om sandsugningens effekter på den marina miljön, på t. ex. bottenfauna och fiskebestånd. Varför vill ni förneka det? Naturvårdsverket publicerade 1983 en rapport med titeln Miljöeffekter av marin sand- och gruståkt, en utvärdering. Naturvårdsverket hade självfallet beaktat de riskvärderingar och rekommendationer som finns i den rapporten, när verket tillstyrkte tåktverksamheten på Sandflyttan.

Herr talman! Med risk för att bli beskylld för envishet vill jag ändå upprepa, att de maringeologiskt sakkunniga inom SGU har sagt att det inte föreligger någon risk för att Måkläppen och dess omgivande stränder skall påverkas av den aktuella tåktverksamheten på Sandflyttan.

Dessutom kunde jag konstatera att debattörerna i denna interpellations-

Prot. 1986/87:78
3 mars 1987

Om betygssystemet i skolan

debatt har fortsatt att i första hand polemisera mot och kritisera remissinstanserna – och inte ifrågasätta regeringsbeslutet.

Talmannen anmälde att Per Stenmarck, Siw Persson och tredje vice talman Bertil Fiskesjö anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Svar på interpellation 1986/87:158 om betygssystemet i skolan

Anf. 17 Utbildningsminister LENNART BODSTRÖM:

Herr talman! Birgitta Rydle har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att åstadkomma en över hela landet rättvisande betygsättning i de schemalagda ämnena i grundskolan och gymnasieskolan. Hon har också frågat mig om – och i så fall när – jag avser att förelägga riksdagen förslag om ett nytt reformerat betygssystem.

Enligt Birgitta Rydles mening fungerar det modifierade relativa betygssystemet inte, vare sig i grundskolan eller i gymnasieskolan. Hon stöder sig på en undersökning som gjorts av länskolnämnden i Stockholms län och som avser betygens likvärdighet på de tre- och fyraåriga linjerna i länets gymnasieskolor.

Jag måste då först påpeka, att det modifierade relativa betygssystemet som Birgitta Rydle nämner enbart gäller för grundskolan. Detta betygssystem infördes i samband med den nya läroplanen för grundskolan i syfte att undvika oönskade konsekvenser för grundskolans del av den s. k. normalfördelningen.

I gymnasieskolan innebär det relativa betygssystemet att de betyg som ges till rikets elever i en årskurs i ett visst ämne fördelas i de olika betygsstegen på den femgradiga betygsskalan – med betyget tre som medelbetyg – enligt normalfördelningskurvan. I en enskild klass blir fördelningen naturligtvis i allmänhet en annan.

Detta system fanns tidigare också i grundskolan. I samband med att riksdagen 1979 beslutade om ny läroplan, beslutade man också att den relativa betygsättningen i grundskolan skulle modifieras. Man tog bort föreskriften att betygen skulle fördelas enligt givna procentsatser. Standardproven skulle behållas och användas som riktninggivare för betyget 3.

Den undersökning som länskolnämnden i Stockholm gjort ligger helt inom ramen för den statliga skoladministrationens skyldighet att följa och utöva tillsyn över skolans verksamhet. Det hör också till dess skyldigheter att verka för att det betygssystem som riksdagen beslutat om fungerar i enlighet med riksdagens intentioner.

Jag har blivit informerad om att skolöverstyrelsen har beslutat att länskolnämnderna, inom ramen för sin aktiva tillsyn, under budgetåret 1987/88 särskilt skall prioritera granskning av betygsättningen i gymnasieskolan. Jag avvaktar med intresse utfallet av denna granskning. Skolöverstyrelsen arbetar också med nya föreskrifter om betygsättningen och kommer

under året att ge ut ett särskilt servicematerial som hjälp för gymnasielärare vid betygsättning.

Birgitta Rydle har också frågat om – och när – jag avser att föreslå ett nytt betygssystem. Som svar på denna fråga vill jag säga att jag inte avser att nu lägga fram förslag om förändringar av betygssystemet i gymnasieskolan.

Under 1970-talet arbetade en parlamentarisk betygsutredning. Den dåvarande regeringen tog ställning till utredningens förslag om betyg i grundskolan i propositionen om grundskolans läroplan 1979. En bred majoritet i riksdagen beslutade i enlighet med propositionen.

Den parlamentariska betygsutredningen hade också vissa förslag om förändringar i gymnasieskolans betygssystem, men denna fråga överlämnades till gymnasieutredningen, som senare lade fram ett annat förslag.

Gymnasieutredningens arbete låg till grund för en proposition våren 1984, *Gymnasieskola i utveckling*, som i sin tur ledde till ett omfattande förändringsarbete i gymnasieskolan i form av en bred försöksverksamhet. Ytterligare förändringar planeras för den yrkesinriktade utbildningen i gymnasieskolan. De förslag som arbetsgruppen för översyn av den gymnasiala yrkesutbildningen har lagt fram bereds för närvarande inom regeringskansliet. Ett nytt eller annorlunda betygssystem måste kunna bygga på fastlagda timplaner och kursplaner. Det är därför inte möjligt att nu ta ställning till frågan om vilka eventuella förändringar av gymnasieskolans betygssystem som är önskvärda och möjliga att genomföra i praktiken.

Jag vill ändå säga något mera allmänt om betygsproblematiken, eftersom jag anser att de argument som framförs i betygsdebatten ofta är alltför förenklade. Det finns många krav på och önskemål om hur betygen skall fungera. Det är ofta fråga om mål som kommer i konflikt. Man kan därför inte räkna med att det går att hitta något betygssystem som är perfekt.

Ur pedagogisk synpunkt skulle det kanske vara motiverat att i första hand jämföra eleven med hans eller hennes tidigare prestationer, eller att ha betyg i form av intyg över genomgångna kurser ungefär som vi nu har i högskolan.

Men betygen skall också kunna användas för urval. Det innebär att eleverna måste kunna jämföras med varandra och rangordnas. Betyg från olika skolor måste vara jämförbara. Hur olika uppfattningarna än är om vad som är "rättvisa" betyg, är ändå alla överens om att det inte bör vara lättare att få bra betyg i vissa skolor än i andra.

Alla utredningar och all forskning som hittills har gjorts om betygen tyder på att relativa betygssystem är överlägsna andra när det gäller att klara betygens urvalsfunktion och uppnå jämförbarhet mellan betyg från olika skolor. När man har föreslagit andra typer av system, t. ex. målrelaterade eller kursrelaterade betyg, har man i allmänhet varit medveten om att detta skulle minska jämförbarheten.

För att över huvud taget uppnå någon form av jämförbarhet mellan olika skolor och undvika att det i praktiken blir lättare att få bra betyg i vissa ämnen jämfört med andra, har de som har talat om målrelaterade eller kursrelaterade system ofta fört in relativa moment också i dessa system. Man har t. ex. utgått från att målen formuleras så, att man kan förväntas få en viss betygsfördelning. Blir betygsfördelningen en annan än den förväntade justeras målen efter hand.

Ett strikt målrelaterat system, där eleven betygsätts i förhållande till preciserade mål, innebär stora problem:

Det krävs att man noga preciserar olika delmål och kravnivåer, vilket är mycket svårt att göra. Målbeskrivningarna måste dessutom hela tiden förändras i takt med att kunskapsstoffet förändras.

Även om det i vissa ämnen, t. ex. matematik eller vissa yrkesinriktade ämnen, skulle gå att precisera detaljerade mål, blir svårigheterna stora när det gäller ämnen som t. ex. samhällskunskap. Det finns risk för att man koncentrerar sig på sådant som går att mäta. Systemet kan bli hårt styrt och begränsa de enskilda lärarnas valfrihet att lägga upp undervisningen. Man skulle t. ex. behöva centrala prov i alla ämnen. Systemet kan verka mycket konserverande.

De som har föreslagit alternativ till ett relativt betygssystem har ofta tagit avstånd från ett system av denna typ och i stället velat ha en mer allmän beskrivning av målen. Men då måste man också erkänna att utrymmet blir större därför att olika lärare och olika skolor gör olika bedömningar. Om betygen inte behövde användas för urval skulle detta kanske inte vara så allvarligt. Men så länge betygen behövs för urval, måste vi ha ett system där betygen blir jämförbara.

Den senaste gymnasieutredningen föreslog att kursplanerna skulle utformas som ett system av grundkurser och tilläggskurser där eleverna hade stora valmöjligheter. När det gällde betygen utgick man från vad som kunde vara pedagogiskt lämpligt och föreslog då ett kursrelaterat system utan några relativa inslag. Man intresserade sig inte för frågan om jämförbarhet mellan olika skolor eller om detta system kunde användas för urval.

Tillträdesutredningen, som har haft i uppdrag att föreslå urvalsregler till högskolan, har däremot koncentrerat sig på betygen som urvalsinstrument. Man menar att det relativa betygssystemet är det system som ger bäst jämförbarhet och att det därför är viktigt att skolmyndigheterna ser till att det fungerar enligt reglerna.

Om betygen inte behöver användas för urval, har vi större frihet att diskutera alternativa betygssystem eller möjligheten att avskaffa graderade betyg och i stället ha olika former av kompetensintyg. Men så länge betygen behövs för urval, är det viktigt att vi har ett system som ger jämförbarhet.

Man säger ibland att nuvarande betygssystem ökar konkurrensen mellan eleverna. Men vilket betygssystem man än har, kommer det att leda till konkurrens om betygen används vid urval.

I ett målrelaterat system skulle man naturligtvis aldrig kunna vara garanterad att komma in på en viss högskoleutbildning, om man har uppnått ett visst mål. Vilka chanser man har beror i praktiken på hur många andra sökande som har uppnått samma mål. Denna konkurrens kan vi inte komma ifrån så länge villkoren i vissa yrken är attraktivare än i andra och så länge antalet platser i utbildningar som leder till dessa yrken är begränsade.

Om vi använder betygen för urval, uppstår en konkurrenssituation i skolan. Man kan minska betygens betydelse genom att bygga ut utbildningssystemet, så att fler kommer in på de utbildningar de önskar. 79 % av dem som togs in i gymnasieskolan hösten 1985 togs in på sitt förstahandsval. Motsvarande siffra för högskolan var ca 60 %.

Man kan också komplettera med andra urvalsgrunder. Vid intagning till gymnasieskolan får de sökande också poäng för intresse för sökt utbildning och om han eller hon tillhör ett kön som är underrepresenterat i den sökta utbildningen. Dessutom kan intagningsnämnden inom ramen för den fria kvoten göra en friare bedömning och t. ex. ta in sökande som har särskilt stort behov av utbildningen i fråga.

När det gäller urval till högskolan finns ett förslag från tillträdesutredningen om att högskoleprovet också skall användas som urvalsgrund. Detta förslag bereds för närvarande inom regeringskansliet.

Jag tycker att det är värdefullt att diskussionen om betygen fortsätter. Jag har till min glädje sett att Riksförbundet Hem och Skola har tagit initiativ till en bred debatt om betygen. Man har skickat ut ett studiehäfte, *Rådslag om betygen*, som i första hand handlar om grundskolan men som också kommer in på frågor som gäller gymnasieskolan. Det kommer säkert att öka intresset för och insikterna om betygsproblematiken.

Anf. 18 BIRGITTA RYDLE (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka utbildningsministern för svaret på min interpellation. Svaret är långt men långtifrån uttömmande. Ministern har dock gjort tappra försök att utöver en beskrivning av vad som har förevarit i betygsfrågan i utredningar och riksdagsbeslut säga "något mera allmänt om betygsproblematiken". Men det stannar vid tappra försök.

Jag konstaterar att det enda utbildningsministern har att säga om betygen handlar om urval till högre utbildning. I svaret nämns ordet "urval" inte mindre än tio gånger på tre och en halv sida, om jag har räknat rätt. Att betyg också har andra funktioner undviker utbildningsministern helt att tala om.

Hela svaret andas den socialistiska inställningen: Betyg är inte bra, men vi måste behålla dem tills vi hittar bättre urvalsmetoder.

Herr talman! Det har förekommit en hel del artiklar i pressen med anledning av den kartläggning av betygsättningen i ett antal gymnasieskolor i Stockholms län som länskolnämnden där låtit göra. Denna utredning visade att det i varje fall i vissa ämnen i gymnasieskolan sker en betygsglidning, som inte stämmer med reglerna för det relativa betygssystemet.

Utifrån denna undersökning skall skolöverstyrelsen nu låta ytterligare ett antal länskolnämnder – nio stycken enligt vad jag har inhämtat – göra motsvarande kartläggning.

Generaldirektör Erland Ringborg säger i samband därmed: "Men egentligen anser jag det vara dags att vi får pröva ett helt nytt kursrelaterat betygssystem. Politikerna borde kunna enas om en försöksverksamhet." Denna invit ställde sig Lennart Bodström tveksam, för att inte säga kallsinnig, till. I en tidningsintervju säger han: "Det är inte aktuellt med någon försöksverksamhet och inte heller med en ny betygsutredning. Ett kursrelaterat betygssystem skulle kanske vara bra om vi bara skulle kontrollera hur väl eleverna tillägnade sig vissa kunskaper. Men så länge vi inte har tillräckligt antal platser på alla utbildningar måste vi kunna rangordna dem med jämförbara betyg."

Får jag fråga utbildningsministern: Finns det inte något annat i Lennart Bodströms tankar kring betyg än urval, urval och åter urval?

Kan en socialdemokrat aldrig tänka sig att ett kursrelaterat betygssystem, där en elev tävlar med sig själv, i slutänden kan gälla som ett urvalssystem men samtidigt vara ett system där skolan genom betygsgivningen har hjälpt eleverna till aha-upplevelser om vad som är det rätta att satsa på, det rätta för att uppnå en position i arbetslivet som man trivs med och utifrån vilken man kan utvecklas och nå nya positioner? Har utbildningsministern någon gång funderat över varför vi i Sverige gjort betygsgivningen så dramatisk? Så dramatisk att den inträffar första gången när eleverna gått i skolan sju och ett halvt av grundskolans nio år. Vi moderater anser att betygen skall ingå som en naturlig del i skolans arbete. Och de skall naturligtvis sättas utifrån den enskilde elevens egen situation och vara relaterade till kursplanernas krav och inte till vad klasskompisen Kalle eller Eva kan.

Har utbildningsministern aldrig tänkt på att det är värdefullt för en elev att få skriftligt bevis på att det har lönat sig att anstränga sig? Har utbildningsministern aldrig tänkt på att en elev från ett mindre studiemotiverat hem kan få den nödvändiga kicken och med ett bra betyg våga satsa på fortsatt utbildning? Vad jag vill säga är att betygen fyller andra funktioner utöver att tjäna som urval. För det första ger det eleverna *motivation*: att anstränga sig, att se att det lönar sig att satsa extra. Ytterst är det fråga om att göra klart för dem att det är viktigt för deras framtid att skaffa sig grundläggande och nödvändiga kunskaper.

För det andra är betygen en fråga om *information* – till föräldrar, till eleven själv, till andra lärare eller till arbetsgivare. Och det är en information som tillgodoser rättssäkerhetskrav i en utsträckning som informella kvartssamtal mellan lärare, föräldrar och elever inte kan åstadkomma. Hur sådana samtal utformas avgörs vid den enskilda skolan. Samtal kan föras med varierande underlag. Inga systematiska uppgifter finns som anger hur den lämnade informationen når fram eller om den uppfattas på ett riktigt sätt.

Herr talman! För ett par år sedan ansökte ett antal kommuner i Stockholms län – bl. a. Sollentuna, där man gjorde en seriös enkät bland elever och föräldrar – om dispens för att få ge eleverna betyg på mellanstadiet och i årskurs 7. Dispensen begärdes efter det att det visat sig att 85 % av eleverna och föräldrarna ville ha denna försöksverksamhet. Men alla ansökningar avslogs.

Mot bakgrund av det uttalande från Erland Ringborg som jag tidigare refererade till vill jag fråga: Är utbildningsministern verkligen inte beredd att medverka ens till en försöksverksamhet med kursrelaterade betyg?

Är utbildningsministern beredd att nu medge försöksverksamhet med kommunala betyg under tidigare årskurser, om en förfrågan därom kommer?

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

Anf. 19 Utbildningsminister LENNART BODSTRÖM:

Herr talman! Jag vill först erinra om att det betygssystem vi nu har i grundskolan beslutades av riksdagen 1979. Birgitta Rydle säger att det betygssystem vi nu har är präglad av tankarna hos en socialistisk majoritet.

Det är något att överskatta den socialistiska gruppens styrka i riksdagen, om majoriteten föreföll överväldigande 1979.

Jag har försökt att ge ett nyanserat svar på den här interpellationen. Jag får då höra att jag använt ordet "urval" tio gånger på de sju sidor som mitt skriftliga svar omfattade. Efter denna inträngande analys ställs frågan om det inte skulle vara möjligt att ha kursrelaterade betyg i stället.

Det var faktiskt vad vi hade i det gamla systemet med A, B och C och dess olika mellanformer. Det var då ett tänkt kursinnehåll som skulle svara mot vart och ett av dessa betygssteg. Men det brukar gärna påstås att den tidens skola inte var mindre hetsad än den nuvarande är. Den berömda filmen om den tidens "lyckliga" skolsystem kom för övrigt att heta Hets.

Jag tycker att det är rimligt att man diskuterar betygssystemet. Jag tycker att man bör diskutera det på det nyanserade sätt som görs i det material som Riksförbundet Hem och Skola har gett ut. Jag tror inte att det finns någon enkel lösning på detta problem.

Jag vill också erinra om att internationella jämförelser visar att vilket betygssystem man än har – även det av Birgitta Rydle omhuldade kursrelaterade systemet – kommer det att leda till stora problem. Just därför att en av uppgifterna för betygen är att avgöra vilka elever som skall komma in på gymnasium eller högskola uppstår dessa urvalsproblem.

Anf. 20 BIRGITTA RYDLE (m):

Herr talman! I interpellationssvaret framhåller utbildningsministern flera gånger att ett kursrelaterat betygssystem skulle minska jämförbarheten mellan elever. Men vad utbildningsministern då talar om är en jämförelse mellan elever i samma klass, eller kanske rättare sagt samma årskurs. Men vad händer vid jämförelse mellan skilda årskurser? Med ett relativt betygssystem måste en sådan jämförelse göras, eftersom vi vid övergången mellan grundskola och gymnasieskola har intagning till gymnasieskolan även av 17–18-åringar. Stämmer betygen med centrala proven från det ena året till det andra? Hur förändras de centrala proven mellan åren?

Medge, Lennart Bodström, att det relativa betygssystemet, modifierat eller inte, är ett dåligt system som minst av allt gagnar eleverna. Och det är deras utveckling och framgång som vuxna medborgare vi skall ha som utgångspunkt för våra politiska beslut.

Ni socialdemokrater har mycket dåligt stöd hos föräldrar och elever för er ideologiska inriktning mot en betygsfri skola. En SIFO-undersökning hösten 1985 visar att 79 % av de tillfrågade ville ha betyg tidigare i grundskolan. 75 % av dem som deltog i undersökningen ansåg att det är nyttigt för de flesta barn att få betyg varje termin i skolan – endast 7 % ansåg det vara skadligt.

Vi moderater anser att nuvarande relativa betygssystem skall ersättas av ett betygssystem som mäter elevens egna kunskaper i förhållande till läroplanens krav. Vi anser också att betyg skall ges oftare än i dag med början vid utgången av lågstadiet. Antalet betygssteg bör vara fler än fem, och den fullständigt onödiga dramatik som i dag finns runt betygssättningen kan på det sättet motverkas.

Slutligen, och det är inte minst viktigt, måste det ges möjligheter att få ett redan givet betyg omprövat och medräknat till sitt fulla värde vid ansökan till

högre studier. Jag har framför mig här en insändare i en kvällstidning, där en mamma beskriver hur hennes son, som är 23 år och inget högre önskar än att komma in på arkitektlinjen, icke har en möjlighet att förbättra ett en gång givet betyg på naturvetenskaplig linje. Alla vägar är stängda för honom att kunna skaffa sig ett bättre betyg och nå den utbildning han så gärna vill ha, medan däremot hans granne som hoppade av både från social och från humanistisk linje på gymnasiet har alla möjligheter att få betyg när han nu har blivit några år äldre och mognare. Anser inte utbildningsministern att detta är en orättvisa som vi måste komma bort ifrån?

Anf. 21 Utbildningsminister LENNART BODSTRÖM:

Herr talman! Vad Birgitta Rydle nu förespråkar är en återgång till det som en gång kallades kompletteringsraseriet, där elever som inte varit så framgångsrika i gymnasieskolan fortsatte att komplettera sina betyg på olika sätt för att därmed konkurrera ut andra elever. Jag vill påpeka att tillträdesutredningen kommer med ett förslag som innebär att den som inte varit framgångsrik i gymnasieskolan skall ha möjlighet att två år senare genomgå högskoleprovet. Då finns det alltså möjlighet att pröva sina krafter igen.

Slutligen vill jag säga att om man har ett kursrelaterat system, måste dessa kurser exakt anges från central nivå för att tillämpas fullständigt likformigt i varenda skola. Vad som därefter återstår av lärarnas frihet att välja uppläggnings av sin undervisning kan inte vara mycket. Önskan att ge lärarna frihet att efter sitt eget pedagogiska intresse och sina egna kunskaper lägga upp undervisningen leder till att det är svårt att ha ett kursrelaterat system.

Anf. 22 BIRGITTA RYDLE (m):

Herr talman! Det sista utbildningsministern sade förstår jag inte alls. Det är faktiskt riksdagen som har fastställt kursplanerna, och kursplanerna är ju styrande för verksamheten i skolan. Att lärare sedan har frihet att lägga upp undervisningen på det sätt som den enskilde läraren tycker passar bäst är en helt annan sak. Kursplanerna är som sagt centralt fastställda.

Jag håller med om det utbildningsministern sade i slutet av sitt svar, att det är värdefullt att vi har en debatt kring betygen. Men en debatt för faktiskt inte frågan framåt bara genom att finnas till. Det måste ju också ske någonting som har sin utgångspunkt i debatten.

Hittills gjorda undersökningar pekar på – jag upprepar det igen – att en stor majoritet av svenska folket vill ha betyg i skolan och att betygen skall vara så rättvisa som möjligt gentemot den enskilda elevens prestationer. Därför är det djupt beklagligt att utbildningsministern inte på något sätt är beredd att ställa upp på en förändring eller ta initiativ till åtminstone en försöksverksamhet.

Anf. 23 Utbildningsminister LENNART BODSTRÖM:

Herr talman! Jag vill bara i all enkelhet erinra om att de läroplaner som antas av riksdagen ju inte rimligtvis kan vara så detaljutformade att man med utgångspunkt därifrån kan göra standardprov som används i alla rikets skolor.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 24 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Göran Ericsson och Ivar Franzén har ställt ett antal frågor som rör bilavgasernas inverkan på miljön. Jag besvarar deras frågor i ett sammanhang.

Avgasutsläppen från biltrafiken har länge varit ett allvarligt miljöproblem. Att biltrafiken innebär olycksrisker och bullerstörningar är uppenbart. Med ökande biltrafik och allt bättre kunskaper har vi dessutom börjat inse hur skadliga avgaserna är för hälsa och miljö. Vi vet nu att bilavgaserna, som bl. a. svarar för större delen av kväveoxidutsläppen, skadar människor, djur och växtlighet. Jag tror att alla nu begriper att dessa skadeverkningar måste tas på yttersta allvar och att omfattande åtgärder krävs för att begränsa dem.

Beslutet om införande av blyfri bensin och betydligt hårdare avgasutsläppskrav för personbilar fr. o. m. 1989 års bilmodeller bör ses som ett betydelsefullt första steg i ansträngningarna att minska avgasproblemen. Jämfört med dagens bilpark blir utsläppen från dessa bilar närmare 90 % lägre när det gäller koloxid samt kolväten och 60–70 % lägre när det gäller kväveoxider. På sikt, när allt större andel av vår bilpark blir utrustad med katalytisk avgasrening, kommer avgasutsläppen från personbilarna att minska väsentligt. För att säkerställa detta resultat fordras fortsatta ansträngningar för att förbättra tillsynen och kontrollen av att bilarna uppfyller de fastställda kraven. Nya bestämmelser om tillsyn och kontroll kommer att gälla från den 1 juli 1987. Hårdare avgasutsläppskrav övervägs även för tyngre fordon. Naturvårdsverket kommer inom kort att redovisa förslag till nya avgasbestämmelser för dessa fordon.

Jag är road över de beräkningar som visar att vi, trots de åtgärder som jag nu har nämnt, får svårt att klara målet att minska kväveoxidutsläppen med 30 %. Ytterligare åtgärder kommer därför att behövas, bl. a. förbättringar av motorerna och utveckling av nya motortyper.

Andra sätt att minska de totala utsläppen är att sänka hastigheterna på vägarna och att låta kollektivtrafiken svara för en större andel av transportererna. Dessa frågor kommer att tas upp i det arbete som nu pågår inom kommunikationsdepartementet inför ett kommande transportpolitiskt beslut.

Göran Ericsson har frågat om regeringen avser att vidta åtgärder för att bl. a. öka användningen av motorgas. Motorgasdrift är miljövänlig jämfört med vanlig bensindrift. Statsmakterna stimulerar därför motorgasdrift genom en förmånlig beskattning av motorgas jämfört med bensin. Jag kan dock konstatera att naturvårdsverket för några år sedan fann att blyfri bensin i kombination med avancerad avgasrening ger betydligt lägre föroreningsutsläpp än normal motorgasdrift, och detta till lägre kostnader.

Motorgas bör därför snarare ses som ett komplement än som ett alternativ till dagens övriga drivmedel. Några planer på att ändra den i förhållande till bensin förmånliga beskattningen av motorgas finns inte. Eftersom blyfri bensin och katalytisk avgasrening ur miljösynpunkt är bättre än normal motorgasdrift finns det dock inte några miljömässiga skäl att skattevägen ytterligare stimulera övergång till motorgasdrift.

Prismässigt har motorgasen under senare år blivit mindre förmånlig än tidigare, jämfört med bensen. Många tycks tro att det beror på en hårdare beskattning. Detta är fel. Skatten på motorgas är i dag t. o. m. något förmånligare än den var när motorgasen infördes. Försämringen för motorgasen beror i stället på att oljebranschen har ändrat sin prissättning när det gäller motorgas. Branschens produktpris, alltså före skatt, var år 1982 drygt 70 öre lägre för motorgas än för bensen. Våren 1986 hade denna prisskillnad helt försvunnit. Jag vill därför i detta sammanhang betona branschens ansvar för att tillhandahålla motorgas till rimliga priser åt dem som redan har installerat utrustning för motorgasdrift.

Ivar Franzén har tagit upp frågan om användning av det s. k. LEMI-systemet i den befintliga bilparken för att minska utsläppen av bl. a. kväveoxider. Naturvårdsverket har avslagit en ansökan från företaget LEMI AB om dispens från gällande bestämmelser för att få montera in sitt system i bilar som är i trafik. Företaget har överklagat avslagsbeslutet hos regeringen. Ärendet bereds för närvarande inom regeringskansliet.

Ivar Franzén har vidare frågat om regeringens åtgärder beträffande det s. k. RAN-ångdrivningssystemet. Utvecklingen av detta drivsystem får redan nu stöd genom styrelsen för teknisk utveckling. Som jag nyligen har angett i den forskningspolitiska propositionen kommer jag senare att återkomma till riksdagen med förslag till inriktning av den energirelaterade forskningen inom energiområdet, som bl. a. omfattar utveckling av nya motorer.

Avslutningsvis vill jag understryka att bilindustrin har ett stort ansvar för att förbättra och utveckla bl. a. motortekniken, så att framtidens bilar kan uppfylla de miljökrav som då kommer att ställas.

Anf. 25 GÖRAN ERICSSON (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på mina frågor, eller åtminstone på en av mina frågor.

Glädjande nog tycks det nu råda enighet beträffande synen på de miljöproblem som förorsakas av biltrafik. Dessa problem är ju mest påtagliga i storstadsområdena i landet.

Jag noterar med tillfredsställelse att statsrådet i likhet med mig önskar fortsätta arbetet med att minimera skador och olägenheter på människor och miljö. Det är alltså fråga om ett fortsatt arbete på flera fronter, bl. a. när det gäller hastigheter men också när det gäller utvecklingen av nya eller bättre motorer. Det är, herr talman, viktigt att slå fast att beslutet om en övergång till katalytisk avgasrening och införandet av blyfri bensen var en viktig milstolpe i detta arbete.

Vad som överraskar är den passivitet som regeringen intar i motorgasfrågan. Är vi överens om att ett offensivt arbete för en bättre miljö skall bedrivas måste alternativbränslen för fordon föras in i den debatten.

Jag delar statsrådets oro när det gäller problemet med kväveoxidutsläpp, som trots de nu vidtagna åtgärderna kommer att ligga tämligen högt. En successiv övergång till gasdrift av stora fordonsgupper, som taxi och inom andra typer av lokala transportföretag, skulle verka positivt på kväveoxiderna. Bekymret är emellertid att regeringen klamrar sig fast vid bensen som det huvudsakliga drivmedlet för bilar – jag bortser här från diesel.

Statsrådet delar min uppfattning att motorgasdrift är betydligt miljövänligare än bensindrift. I en utredning gjord 1983 av länsstyrelsens naturvårdsenhet i Göteborg framgår klart de miljömässiga fördelar som gasdrift av vissa delar av fordonsparken skulle innebära. Det kommer att ta lång tid innan fordonsparken i sin helhet har katalytisk avgasrening och körs på blyfri bensin. Omloppstiden i fordonsparken är minst tio, kanske femton år, vilket skulle betyda att några större förbättringar inte skulle ske förrän 1995 eller 2000.

Detta är enligt min mening en alltför defensiv målsättning. I dag är motorgasen utvecklade, den går att ta i bruk tämligen omgående och kan i ett perspektiv av endast några år markant förbättra miljön.

Nu klagar statsrådet på att bensinbolagen har drivit upp priserna på motorgasen. Det är inte så konstigt, eftersom efterfrågan är låg eller utomordentligt begränsad och kostnaderna, både rörliga och fasta, för att tillhandahålla gas är höga per såld volymenhet. Man hade kunnat förvänta sig ett mer offensivt svar från regeringen i denna fråga, som är så oändligt viktig för både människor och miljö.

Jag har, herr talman, efterspanat en antydning till svar på min första fråga, som löd: Avser regeringen vidta några åtgärder, och i så fall vilka, för att säkerställa långsiktiga och stabila planeringsförutsättningar för företag som t. ex. vill investera i miljövänligare drift? Jag tänker på exempelvis taxirörelser, som kan få bättre planeringsförutsättningar så att de vet vilka ekonomiska spelregler som gäller i morgon och som medverkar till att de vågar göra investeringar i miljövänligare drift.

I grunden handlar det om detta. Näringslivet är icke miljöfientligt, tvärtom, men det gäller att företagare, stora som små, enskilda som enmansföretag, får veta vilka spelregler de har att rätta sig efter. Vilken beskattning ligger runt hörnet? Investeringar som görs i dag skall betalas i morgon. Om det finns en fast och entydig energibeskattningsprincip som har en miljövänlig inriktning kan man räkna med att företagen gör de nödvändiga investeringar som alla önskar.

Jag får inget konkret svar på denna fråga, och i detta inläser jag att osäkerheten kommer att bestå och att miljövänligare investeringar kommer att utebli.

Anf. 26 IVAR FRANZÉN (c):

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

Miljö- och energiministern börjar bra: Avgasutsläppen är ett allvarligt miljöproblem och är skadliga för hälsa och miljö. Skadeverkningarna måste tas på "yttersta allvar", och omfattande åtgärder krävs för att begränsa dem. Detta låter bra och riktigt.

Vad är det då för omfattande åtgärder som miljö- och energiministern avser att komma med? Det är egentligen ingenting utöver de gamla besluten om blyfri bensin och ett successivt införande av katalytisk avgasrening. Trots att miljö- och energiministern själv är oroad över att målen avseende reduktion av kväveoxidutsläppen kan bli svåra att nå finns det inga konkreta förslag till ytterligare åtgärder.

Den bild som svaret ger är att miljö- och energiministern vill men inte kan

eller inte får vidta nödvändiga och kraftfulla åtgärder. Jag måste erkänna att jag är allvarligt oroad. Vi räddar inte vår hälsa och miljö genom att bara tala om problemen och göra utfästelser om framtida, diffusa åtgärder.

Jag skall inte lägga mig i debatten om motorgas – den klarar säkert Göran Ericsson själv – men det finns ett principiellt fel i miljö- och energiministerns resonemang kring motorgasen som jag vill påtala.

Använder vi motorgas producerar vi en mindre mängd föroreningar. Kombinationen bensin och katalytisk avgasrening producerar mer föroreningar, men genom den katalytiska avgasreningen neutraliserar vi en del av dessa så att slutresultatet blir mindre utsläpp. Detta är ett dubbelarbete eller låt oss säga en bakvänd ordning.

Huvudregeln måste alltid vara att så långt som möjligt undvika att producera skadliga ämnen. LEMI-systemet arbetar efter den principen. Tillsatsen av väteperoxid ger i huvudsak två effekter: en något lägre förbränningstemperatur och en fullständigare förbränning. Resultatet blir mindre föroreningar och lägre bränsleförbrukning. Jag har i dag från USA fått helt färskare testresultat, som pekar på en halvering av kväveoxidutsläppen med LEMI-systemet i jämförelse med enbart katalytisk avgasrening. LEMI-systemet är alltså sannolikt mycket användbart även i kombination med katalytisk avgasrening.

Det väsentliga med LEMI-systemet är dock att det för ungefär en tusenlapp, om de uppgifter jag har fått i dag är riktiga, kan installeras på befintliga bilar. En lägre bränsleförbrukning betalar snabbt den gjorda investeringen.

De undersökningar som Svensk Bilprovning gjort tyder på att vid en allmän tillämpning av LEMI-systemet skulle kväveoxidutsläppen minska med cirka en tredjedel. Det motsvarar 40 000–50 000 ton per år. Bränsleförbrukningen skulle sannolikt minska med 600–700 miljoner liter per år. Mindre bränsle, bättre miljö – skall vi säga nej till detta?

Nu är det så vist ordnat att det endast är biltillverkarna som får göra ändringar i bränslesystemet på bilar som är tillverkade 1976 och senare. Vad har biltillverkarna för intresse av gamla bilar, annat än att så snabbt som möjligt få byta dem mot nya? Nog är det som att sätta bocken till trädgårdsmästare om inte regeringen här lyfter blicken över snäva branschintressen och tar ett seriöst miljöansvar.

Miljö- och energiministern svarar i vanlig ordning att frågan bereds i regeringskansliet. Även om den inte legat där så länge som en del andra frågor hade jag faktiskt förväntat mig ett besked här i dag.

Det finns uppgifter som tyder på att man t. ex. i USA kommer att utnyttja LEMI-systemets fördelar. I USA har medvetenheten om avgasproblemen nått en större mognad än i Sverige. Vissa större bilar har uppenbara svårigheter att klara 1983 års skärpta USA-krav med enbart katalytisk avgasrening. Med en kombination av katalytisk avgasrening och LEMI-systemet tycks det vara möjligt att nå betydligt lägre värden.

Med LEMI-systemet på alla befintliga personbilar kan det vara möjligt för Sverige att minska kväveoxidutsläppen med en tredjedel utan att det kostar bilägarna någonting. Den lägre bensinförbrukningen betalar mer än väl alla kostnader. Min fråga till miljö- och energiministern blir då: Vill miljö- och

energiministern avhända svenska folket denna möjlighet?

Katalytisk avgasrening i kombination med LEMI-systemet på nya bilar skulle sannolikt halvera utsläppen i jämförelse med de utsläppsnormer som gäller i Sverige för nya bilar fr. o. m. 1989 års modeller. Vill miljö- och energiministern medverka till detta?

LEMI-systemet tycks också vara användbart för att minska kväveoxidutsläppen från dieselfordon. Eftersom lastbilar och bussar svarar för en stor del av kväveoxidutsläppen kan detta vara av mycket stor betydelse för vår miljö. Har miljöministern någon åsikt om den möjligheten?

Anf. 27 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Jag vill bestämt tillbakavisa påståendena om att vi inte här skulle ha redovisat förslag till konkreta åtgärder. Jag har emellertid – och det skäms jag inte det minsta för – följt den goda tradition vi har i Sverige att jag, när vi väntar på förslag från ansvariga myndigheter, inte yxar till några enkla lösningar på egen hand. Vi väntar på att naturvårdsverket under våren skall lägga fram förslag då det gäller nästa del av försurningsprogrammet och då det gäller insatser mot utsläpp från tunga fordon av olika slag. Vi vill invänta dessa förslag och hantera dem i den ordning som såvitt jag vet också de borgerliga regeringarna hanterade problemen i på sin tid.

Vi har i den forskningspolitiska propositionen, som nyligen redovisades, givit förtur åt insatser på detta område. Vi arbetar mycket intensivt med dessa frågor inför den trafikpolitiska proposition som skall redovisas nästa år.

Herr talman! Jag begriper inte hur Göran Ericsson kan beskylla regeringen för passivitet i motorgasfrågan. Vi i regeringen är ju de enda som gjort något. Vi har medvetet sänkt skatten och sett till att motorgasen är skattemässigt gynnad. Det är bensinbranschen som har ändrat spelreglerna, inte regeringen. Jag vet inte om Göran Ericsson, så moderat han är, kräver hårdhanta ingripanden i den fria marknaden från regeringens sida. Jag skall i så fall med stort intresse ta del av dessa förslag, men jag tror inte att den socialdemokratiska regeringen är beredd att tillgripa sådana åtgärder.

Jag gav också i mitt interpellationssvar mycket klart besked om att regeringen inte avser att ändra de för motorgasbilarna så förmånliga skattereglerna. År 1982 var skillnaden i milkostnad 140 öre till motorgasens fördel. Det var summan av lägre produktpris och lägre skatt jämfört med bensin. År 1986, fyra år senare, hade skillnaden i milkostnad minskat till 113 öre. Under åren 1982–1986 hade oljebranschen ändrat sin prissättning av motorgas och bensin så att den tidigare pridförmånen på motorgas med 73 öre per liter helt hade försvunnit. Men samtidigt hade skatteförmånerna för motorgas ökat med ungefär 58 öre per liter. Att motorgasdrift fortfarande är billigare än bensindrif beror alltså nästan helt och hållet på den förmånligare beskattningen.

Jag vet också att distributionsföretagen har lagt ned ett stort antal gaspumpar, beroende på dålig lönsamhet. Detta är, liksom produktpriserna för motorgas, något som staten knappast kan påverka så länge vi håller oss till principen om en fri marknad. Vill Göran Ericsson och moderaterna att vi också på denna punkt skall ingripa i reglerna? Jag skall med stort intresse lyssna på svaret även på den frågan.

Jag hävdar mycket bestämt att oljebranschen borde kunna se till att motorgaskunderna får en tillfredsställande distribution och rimliga priser. Det är en service man kan begära. Regeringen kommer som sagt att fortsätta att gynna motorgasdriften, men vi önskar att branschen också tar sitt ansvar.

När det sedan gäller LEMI-systemet har faktiskt både naturvårdsverket och Svensk Bilprovning uttryckt stor skepsis mot systemet. Jag vill inte föregripa den prövning som regeringen skall göra av företagets överklagande – inte i någon riktning. Det hör inte bara till god ton utan det hör faktiskt också till de grundläggande rättsregler vi har att iaktta i regeringsarbetet. Det tror jag nog att Ivar Franzén är medveten om, när han ställer en rad ”populistiska” krav på besked här i dag. Jag kan ändå inte låta bli att tala om att naturvårdsverket vänder sig mot systemet och säger att det skulle sätta hela avgaskontrollsystemet ur spel. Vi får i den fortsatta prövningen bedöma om det är en korrekt uppfattning eller inte.

Svensk Bilprovning anser sammanfattningsvis – jag citerar nu ur dess yttrande – att LEMI-systemets effekt ej kan bedömas utan att dokumentationen kompletteras, vad gäller både ytterligare provning samt material som ger tekniskt vetenskapliga svar på övriga frågeställningar.

Företaget kommer som sagt att få möjlighet att ge svar på alla de här frågorna. Sedan kommer vi att ta ställning. Men innan året är slut kommer vi på en rad av de punkter som debatten här har gällt att kunna ge besked grundade på den prövning som skall ske.

Anf. 28 GÖRAN ERICSSON (m):

Herr talman! Det är riktigt att jag anklagar regeringen för passivitet. Jag gör det därför att regeringens företrädare Birgitta Dahl här sade: Ja, så här gick det – det blev ingen efterfrågan på motorgas. Vi har hållit skatten låg, och bensinbolagen har drivit upp kostnaden.

Den inställningen – att man bara noterar vad som händer – kallar jag passivitet. Varför har inte regeringen satt sig ned och analyserat varför det blev så här? Varför kom aldrig motorgasen ut på marknaden? Varför blev det aldrig populärt att köra på motorgas, speciellt i städerna? Nej, man sitter stilla och noterar vad som händer.

Då frågar man sig: Vad skall då moderata samlingspartiet göra? Skall vi följa en hårdhänt linje i den här frågan? Det är litet tidstypiskt att när socialdemokrater inte hittar någon annan lösning blir det fråga om lagstiftning och hårdhänta metoder.

Man skall alltså sätta sig ned och fundera över varför det blev så här. Vi moderater har sagt att man skulle kunna tänka sig att ge miljörabatter till de företagare som investerar i miljövänliga anordningar – det må sedan vara bilar eller anordningar i industrin; huvudsaken är att det är en miljövänlig anordning. Vi tycker att det är någonting som samhället skulle kunna tänka sig att stödja med någon form av miljörabatter. Jag kan inte utveckla detta vidare här i dag på min begränsade repliktid.

Jag vidhåller att det borde vara möjligt att få delar av det fordonsbestånd vi har i storstäderna, särskilt det som är lokalt verksamt som taxi, osv., att gå på motorgas och därmed skapa en vänligare miljö. Jag tror att regeringen borde analysera varför det har gått som det har gjort i stället för att bara klaga på

Anf. 29 IVAR FRANZÉN (c):

Herr talman! Miljö- och energiministern får det att framstå som om det skulle till något slags grundläggande forskning för att klara ut begreppen när det gäller ärendet avseende LEMI-systemet. I sak är det fråga om att få ansluta en slang till bilarnas förgasare. Naturvårdsverket säger – det har miljö- och energiministern refererat – att man då kan sätta hela kontrollen av avgassystemen ur spel.

Vilken kontroll är det då vi har i dag? Vi mäter koloxiden med vissa intervaller. Biltillverkarna säger: Vi har ansvar för det här och har då också fått rätten att bestämma vad som skall förändras. Men om man seriöst menar att detta enkla ingrepp har någon avgörande betydelse för kontrollverksamheten, skulle man ju ha ett helt annat kontrollsystem än vad regeringen har sett till att vi har i dag – det är praktiskt taget inte något kontrollsystem alls, om man ser till hur det fungerar i praktiken. Som kontrollsystemet i dag fungerar har jag mycket svårt att förstå att miljö- och energiministern över huvud taget kan föra fram detta som ett tungt vägande argument.

RAN-ångdrivningssystemet bygger på en kontrollerbar och fullständig förbränning, som producerar mycket litet kväveoxider. Miljö- och energiministern tycks inte ta den frågan på fullt allvar. Det "hattande" som regeringen under två års tid åstadkommit i den frågan är föga imponerande. Kan inte miljö- och energiministern tala med industriministern och åstadkomma en rejäl utvecklingssatsning? Det handlar inte om några fattiga miljoner instuckna i ett program om nya motorer. Det handlar om en industriell utvecklingssatsning i halvmiljardklassen.

Om miljö- och energiministern och industriministern tillsammans talar bilindustrin med samma pondus som statsministern hade när han talade till bankerna, kan det väl inte vara så svårt att plocka fram de pengar som behövs. Nog tycker väl miljö- och energiministern att miljön är värd den satsningen? Det är inte mer än vad det kostar att ändra karossen på en Volvo.

Jag vill poängtera att jag i intet fall har hävdat att detta är absolut klara och säkra saker. Jag har försökt att så gott jag kan ta till mig vad som händer i både Sverige, Norge och USA. Det finns klara indikationer på att detta är två ur miljösynpunkt otroligt viktiga frågor. De får inte försummas. Dessa åtgärder får inte stjälpas på grund av regeringens handlingsförlamning.

Anf. 30 LARS ERNESTAM (fp):

Herr talman! Jag vill bara lägga till några synpunkter i den här diskussionen.

Det är oroande att kväveutsläppen nu ökar, som det har sagts av statsrådet Birgitta Dahl. Det är bevisat att kväveutsläppen ökar. Enligt min uppfattning är statsrådet alldeles för förhoppningsfull när det gäller effekterna av de nya utsläppskraven som gäller fr. o. m. 1989 års bilmodeller. Bilar är mycket långlivade produkter. Det kommer att ta mycket lång tid innan den bilpark som vi har förnyas och de gamla bilarna är förbrukade. Därför, herr talman, behövs det stimulanser för en frivillig övergång till bättre rening av avgaserna

också från befintliga bilar. Det har vi begärt vid flera tillfällen. Regeringen har varit kallsinnig. Det finns verkligen skäl att överväga dessa förslag.

I regeringens proposition om avgasrening talas det om katalysatorrening. Utskottet ändrade den benämningen till en mera neutral beteckning: avgasutsläppskrav.

I debatten har många gånger framhållits hur viktigt det är att det finns konkurrens på detta område. Statsrådet hänvisar till att besvär från LEMI AB nu handläggs i regeringskansliet. Jag kan förstå att Birgitta Dahl nu inte vill gå in i direkt diskussion om det företaget. Men jag vill principiellt ta upp frågeställningarna om hur ett företag skall kunna komma in i den här branschen. Man får inte lägga byråkratiska hinder i vägen för nya företag som befinner sig utanför bilindustrin och bilimportörerna – de skall ha möjlighet att komma in i branschen. Det vore intressant att få detta belyst av statsrådet. Har vi fri konkurrens? Finns det samma möjligheter för företag utanför bilbranschen som det finns för andra?

Jag vill också ta upp några synpunkter om bilhastigheterna och utsläppen. Statsrådet hänvisar till att frågorna om hastighetsbegränsning diskuteras nu. Men, Birgitta Dahl, är inte det viktigaste att få trafikanterna att hålla fartgränserna? Behöver inte trafikövervakningen intensifieras? Varför skall vi i Sverige vara sämre på detta område än man är i t. ex. USA?

Herr talman! Jag tror att det är oklokt om motorgasfrågorna enbart överlämnas till branschen. Motorgasen är ett alternativ som bevisligen är miljövänligare. Det vore orimligt om det är så som jag finner att statsrådet här antyder, att bilbranschen håller ett högre pris på motorgas än på andra drivmedel för att slå ut denna kanske inte så lönsamma hantering. Jämförelsen med bilar med katalytisk avgasrening är inte bra. Det är ju, som jag tidigare sagt, först på mycket lång sikt som effekterna av kraven på bilar fr. o. m. 1989 års modeller börjar komma.

Anf. 31 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Får jag först upprepa att det är ytterst oroande att de insatser vi hittills har genomfört troligen inte kommer att räcka till. Det är i och för sig alldeles utomordentliga metoder som införs när det gäller nya bilar. Men det kommer att ta ungefär lika lång tid som kärnkraftsavvecklingen att genomföra denna stora omställning beträffande bilparken. Det är klart att det under tiden måste till åtgärder.

Det finns faktiskt en del åtgärder som relativt snabbt kan ge resultat. Dit hör att förmå trafikanterna att hålla hastighetsgränserna, och det är klart att det behövs ökade insatser för att se till att så sker.

Vi har också redan vidtagit en del sådana åtgärder, inkl. att medverka till finansiering av de informationskampanjer som nu pågår om detta. Det behövs naturligtvis en bättre övervakning, vilket kommunikationsministern också har framhållit.

En annan åtgärd som sannolikt kommer att kunna ge goda resultat är införandet av de hårdare krav på avgasrening som förbereds för den tunga trafiken. Men vi väntar här ännu på naturvårdsverkets förslag. Jag har tagit del av underhandsmaterial och kunnat konstatera att det sannolikt kommer att ge förhållandevis bra resultat. Det kommer att göra det enklare för oss att

nå det här uppsatta målet. Dessutom behöver målet höjas; 30-procentsmålet är sannolikt inte tillräckligt.

Det skulle faktiskt vara mycket bra om också taxi i storstäderna gick över till katalytisk rening och blyfri bensin. Det är ett alternativ som skulle vara utomordentligt bra. Men regeringen anser också att sådana alternativ som motorgas och andra former av nya bränslen bör prövas i framför allt storstadstrafiken. Vi har därför stött detta, och vi har även analyserat vad det kan bero på att det inte har gått bra med motorgasförsöket och kommit fram till att branschen faktiskt har saboterat det – jag använder det uttrycket.

Jag delar den uppfattning som har framförts i den här diskussionen att det är ett bekymmer att den berörda branschen, såväl när det gäller alternativa bränslen som när det gäller sådana nya motortekniker som Ivar Franzén tar upp, RAN-motorn, har förhindrat utvecklingen. Det tycker jag är ytterst allvarligt, vilket jag också har framhållit vid mina överläggningar med bilbranschen.

Jag tar det som positivt att Ivar Franzén i denna debatt inte kräver att staten skall stå för halvmiljardsatsningen. De pengarna behöver vi i det övriga miljöarbetet. Jag anser vidare att bilbranschen inte skall få subventioner för detta utan skall göra jobbet själv. Denna halvmiljardsatsning skulle faktiskt utgöra mindre än 10 % av vad bilbranschen varje år satsar på nya modeller. Det är skräp att bilindustrin inte kan ställa upp och göra denna satsning för miljön. Det är bra om centern nu har övergivit kravet på att staten skall subventionera bilbranschen i detta avseende och i stället riktar krav mot branschen. Jag kan försäkra att industriministern och jag är helt överens på den punkten.

När det sedan gäller LEMI är det inte så enkelt. Jag ber att få redogöra för naturvårdsverkets yttrande. Jag säger att vi skall pröva om det håller enligt de regler som vi är skyldiga att iaktta. Naturvårdsverket säger så här: Om LEMI-systemet skall undantas från gällande bestämmelser finner naturvårdsverket att det ur rättvisesynpunkt vore rimligt att medge dispens på motsvarande sätt även för liknande modifieringar som påstås påverka avgasutsläppen. Därmed skulle gällande avgasregler dock helt urholkas. Om sålunda en stor del av bilparken på detta sätt undantas från att omfattas av krav på avgasgodkännande kommer även den nödvändiga kontrollen av bilar i drift att omöjliggöras ur avgasreningsynpunkt. Att ett sådant förhållande skulle få stora negativa effekter på miljön är sannolikt.

Från den 1 juli i år kommer väsentligt skärpta regler för avgaskontroll av bilar i drift och nya bilar som tillverkas efter de nya normerna att träda i kraft. Regeringen är inte beredd att vidta åtgärder som skall sätta detta strängare kontrollsystem ur funktion.

Självfallet måste vi ta naturvårdsverkets invändning på allvar. Man kan inte avvisa den helt enkelt genom att tala om byråkrati. Man kan heller inte avfärda invändningen med en enkel hänvisning till monopol tendenser inom branschen, utan vi måste ta den på allvar. Vi skall – det lovar jag – med öppet sinne pröva såväl myndigheternas som företagets synpunkter i denna fråga innan vi tar ställning.

Anf. 32 IVAR FRANZÉN (c):

Herr talman! Det var till att börja med ytterligt intressant att få ett klart besked från miljö- och energiministern om kärnkraftsavvecklingen: denna kommer att ta 15–20 år, dvs. lika lång tid som det tar att få ett genomslag för den katalytiska avgasreningen. Så tolkar jag Birgitta Dahls uttalande. Det var i så fall ett om inte efterlängtat besked, så ändå ett besked.

Låt mig påminna om att jag i en interpellationsdebatt med industriministern för snart ett år sedan gav denne idén att man, när man ändå skulle frisläppa 25 miljarder från investeringsfonderna, borde villkora denna åtgärd med att vartdera av våra stora bilföretag skulle få betala ett par hundra miljoner. Visst har centern alltså varit inne på att bilbranschen skall bära den väsentliga kostnaden för utvecklingen i detta sammanhang. Vi är helt överens på den här punkten.

Jag delar helt miljö- och energiministerns åsikt att bilbranschen i detta sammanhang har fungerat som en bromskloss, något som är mycket beklagligt. Självfallet är det fråga om en oerhörd omställning för den, och jag kan i och för sig förstå den från ren företagssynpunkt, men ur utvecklingssynpunkt är dess agerande ytterligt beklagligt.

Jag är vidare medveten om att det finns många idéer om hur man skall förbättra avgasreningen, men jag kan inte riktigt förstå att man skulle behöva fånga in alla i sin famn. Man borde i inledningsskedet kunna ge dispens för en begränsad upplaga av ett system som det aktuella, som såvitt jag förstår är ganska lätt att verifiera. Det är fråga om en kemisk process och ett förlopp som ganska klart kan beskrivas från vetenskaplig utgångspunkt – samtidigt som de praktiska resultaten i vissa avseenden har varit överraskande positiva.

När det gäller den tunga trafiken vill jag återkomma till att det ändock finns vissa uppgifter – om även i mycket begränsad omfattning – om att man också beträffande denna skulle kunna nå väsentliga sänkningar av utsläppen av kväveoxider, nämligen genom en liten tillsats av väteperoxid. Detta är ytterligt intressant, eftersom vi på detta område inte har tillgång till någon katalytisk avgasrening. Jag tycker att man med förtur borde dokumentera denna effekt, så att vi kan övertyga varandra om att det finns en reell bakgrund till denna effekt.

Jag har inte fått svar på mina frågor. Jag vill trots allt fråga miljö- och energiministern om det inte kan vara både logik och förnuft i att, även om man inte helt kan utreda de totala effekterna av LEMI-systemet, ändå ge det en chans.

Anf. 33 GÖRAN ERICSSON (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för hennes andra inlägg, som faktiskt var innehållsrikare än det första. Hon konstaterar liksom jag att omloppstiden i den nuvarande fordonsparken är lång, och hon noterar också de problem som är förknippade därmed. Som lösning anvisas sedan någon form av hastighetsbegränsning eller tanken att svenska bilister helt plötsligt skulle bli osedvanligt laglydiga. Också detta är ett kolossalt långsiktigt mål. Användning av motorgas som drivmedel är en mycket kortsiktigare åtgärd, med ganska omedelbar verkan.

Jag vill säga till statsrådet Dahl: Om branschen saboterar en utveckling i miljövänlig riktning, då tycker jag det finns anledning för regeringen att skärpa tonen. Och med det menar jag inte att man omedelbart skall lägga fram ett förslag om lagstiftning, förbud osv. Vad jag menar är att man skall samla branschens företrädare och verkligen skärpa tonen.

Här fordras alltså inte bara att samhällets företrädare – statsrådet Dahl, jag, kommuner och landsting – för en kamp för att förbättra miljön för människor. Här gäller det också att alla de enskilda företagen är med på galoppen. Då får man, menar jag, ta itu med dem som försöker sabotera en utveckling som är nödvändig för människor, djur och miljö.

Anf. 34 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Jag vill bara notera som en mycket betydande framgång i denna debatt, att vi nu är överens om var man skall lägga skulden för de problem vi har när det gäller motorgasen. Och jag kan försäkra att jag i detta ärende – eller andra – inte tvekar att ta upp allvarliga överläggningar. Det är glädjande att Göran Ericsson instämmer när det gäller behovet av den typen av överläggningar, och det tackar jag för.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på interpellation 1986/87:124 om ökad återvinning av avfall, m. m.

Anf. 35 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Lars Ernestam har frågat mig *dels* vilka åtgärder regeringen avser vidta för att öka återvinningen av avfall och minska utsläppen från miljöfarligt avfall, *dels* när regeringen kommer att överlämna den hösten 1986 utlovade avfallspropositionen till riksdagen.

Avfallsfrågan är en av de många frågor som måste prioriteras i det pågående miljöpolitiska arbetet. Några avfallsproblem har under det senaste året varit mer akuta än andra och krävt särskilda insatser. Jag avser då främst avfallsförbränning, miljöfarliga batterier och annat miljöfarligt avfall. Även Lars Ernestam tar upp dessa problemområden i sin interpellation.

Avfallet återspeglar vår kultur och visar hur vi handskas med de gemensamma resurserna på vår jord. Låt mig med en gång uttryckligen säga att jag *inte* är stolt över hur vi i vår tid hanterar dessa gemensamma tillgångar. Jag tror att många håller med mig om detta. Jag tror också att många håller med mig om att avfallsfrågan måste angripas i själva samhällsstrukturen och i den enskilda människans sätt att leva. Resursfrågan måste vidare, enligt mitt sätt att se, vara utgångspunkten för varje övergripande resonemang om avfallsfrågorna.

Jag vill betona att de grundidéer som kom till uttryck i regeringens proposition 1975 om återvinning av avfall fortfarande gäller. De kan sammanfattas i orden: sparsamhet med resurer, avfallssnål teknologi, återanvändning av en gång använt material och miljöhänsyn i alla led.

Det är nödvändigt att mängden avfall minskas såväl i produktionsledet

som i samhället i övrigt. Det avfall som ändå uppstår måste i största möjliga utsträckning komma till nytta i materialåtervinning eller på annat sätt. Avfall som inte kan användas måste tas om hand på ett från miljösynpunkt godtagbart sätt. Av särskild betydelse är producentens ansvar både för det avfall som uppkommer vid tillverkningen av en vara och för varan som avfall när den en gång tjänat sitt ändamål.

Jag vill erinra Lars Ernestam om att den avfallspolitik som vi lade grunden till för över tio år sedan har lett till en expansiv teknisk och idémässig utveckling inom avfallsområdet. Ett stort antal anläggningar och anordningar har kommit till för sortering av avfall både som källsortering och för sortering i senare led. Insamlingen av tidningar och tidskrifter för återanvändning inom pappersindustrin har nått goda och når efter hand allt bättre resultat. För att ta hand om miljöfarligt avfall har en verksamhet med det statliga SAKAB i centrum byggts upp och fortlöpande förbättrats. Ett system för insamling av miljöfarliga batterier har kommit till. Avfallsförbränningen har byggts ut för att ta till vara energiinnehållet i avfall och teknik i anslutning härtill utvecklats för att minska miljöfarliga utsläpp. Olika former för alternativ avfallshantering har också kommit fram, vilket är viktigt eftersom vi inte får låsa oss för *en* teknik för hur avfall skall tas om hand. Denna utveckling och också andra åtgärder på avfallsområdet har följts upp genom utredningar som regeringen förordnat om och stött.

Utvecklingen hittills har således lett till många goda resultat. I vissa avseenden har vi emellertid inte lyckats så bra som man kunde önska. Jag tänker då främst på de frågor som hänger samman med resurssparighet och producentens ansvar. Ett viktigt sådant område är det som handlar om glas och aluminiumburkar. Nya frågor och problem har också kommit upp efter hand. Exempel på det är miljöskyddsfrågorna i anslutning till avfallsförbränning och hanteringen av visst miljöfarligt avfall.

Det finns genom den verksamhet som bedrivits en omfattande erfarenhet att bygga vidare på. Vi arbetar nu intensivt med olika avfallsfrågor. Såsom jordbruksutskottet uttalat i sitt betänkande 1986/87:2 om avfallshantering kommer regeringen givetvis att lämna en redovisning till riksdagen om avfallspolitiken. Som ett första steg kommer regeringen att så snart som möjligt lämna en redovisning till riksdagen där frågorna om miljöproblemen med avfallsförbränning kommer att behandlas.

Anf. 36 LARS ERNESTAM (fp):

Herr talman! När jag tackar miljöministern för interpellationssvaret vill jag samtidigt uttala besvikelse över det. Jag har frågat vilka åtgärder statsrådet tänker vidta beträffande avfalls- och återvinningsfrågorna. Jag får ett svar i vilket det inte redovisas några nya åtgärder alls. Svaret innehåller endast en redovisning över gångna års otillräckliga beslut. Jag har frågat när den aviserade propositionen om avfall kommer att läggas fram. Jag får ett svar där det talas om en redovisning men inte om någon proposition.

Miljöministern kommer tomhänt till diskussionen här i riksdagen i dag. Detta är typiskt för den miljöpolitik som förs just nu. Det är fråga om många ord och litet handling.

I sitt betänkande i höstas om avfallshanteringen hänvisade jordbruksut-

skottet till en kommande proposition om avfall.

En rad förslag, bl. a. från folkpartiet, lades åt sidan för att riksdagen skulle få ta ställning till avfalls- och återvinningsfrågorna när propositionen lades fram. Jag förutsätter att det finns kanaler mellan utskottsmajoriteten och regeringskansliet.

I interpellationssvaret säger statsrådet endast att regeringen kommer att lämna en redovisning till riksdagen där frågorna om miljöproblemen med avfallsförbränning kommer att behandlas.

Jordbruksutskottet har, såvitt jag förstår, förutsatt att en proposition skulle föreläggas riksdagen, och en av mina frågor i interpellationen gäller när regeringen kommer att lägga fram denna proposition. Jag upprepar frågan: Avser statsrådet att redovisa en proposition till riksdagen om avfallshanteringen?

Interpellationssvaret innehåller i övrigt en mycket översiktlig probleminventering. Svaret ger anledning till ett par reflexioner och slutsatser.

Den första reflexionen är att regeringen tycker att de åtgärder som vidtagits är tillräckliga. Riksdagen skall få en redogörelse, och därför finns det ingen anledning att nu gå in i en seriös debatt.

Den andra reflexionen man kan göra är att socialdemokraterna inte tycks ha någon strategi för avfalls- och återvinningsfrågorna utöver det beslut som fattades 1975 och det som har hänt i anslutning till detta beslut.

Jag vill nu ta upp några av de konkreta förslag som folkpartiet vill se genomförda och som hör till den strategiska diskussionen kring avfallsfrågorna.

Avfallsberget uppgår till i runda tal 50 miljoner kubikmeter varje år. Det är alltså fråga om betydande kvantiteter.

Sverige saknar en fungerande lagstiftning om återvinning. Avfallsbergets alltmer svällande volymer nödvändiggör en lagstiftning som innehåller generella krav på återvinning. Är statsrådet beredd att medverka till att vi får en sådan lagstiftning?

All produktion och annan verksamhet skall bära sina miljökostnader. Miljöavgifter bör användas för att fördyra produkter som medför miljöproblem. Olika ekonomiska styrmedel måste användas i större utsträckning än tidigare. Är miljöministern beredd att medverka till detta?

Fungerande återvinningssystem för miljöfarligt avfall behöver tas fram. Nu deponeras alltför mycket miljöfarligt avfall vid SAKAB. Befolkningen som bor i närheten av SAKAB är mycket oroad, även om det i och för sig finns säkerhetsföreskrifter. Har tillräckliga åtgärder vidtagits för att ta hand om de miljöfarliga batterierna, som statsrådet nämner i interpellationssvaret? Hur är det med bilbatterier, lysrör och annat? Finns det tillräckliga garantier för att den förbränning som föreslås i DRAV- och ENA-utredningarna kan genomföras utan risker för dioxinutsläpp och andra utsläpp? Är statsrådet redo att förbjuda sopförbränning, om sådana garantier inte kan ställas?

Herr talman! Detta var kortfattat bara några av de strategiska frågor som det är nödvändigt att få belysta i en debatt om avfallshantering och återvinning.

Anf. 37 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Lars Ernestam är besviken. Ärligt och uppriktigt sagt är också jag besviken över att vi inte kommit längre. Vi har arbetat mycket hårt och intensivt med en proposition med en rad konkreta åtgärder ända sedan i somras, inkl. de konkreta frågor som Lars Ernestam tar upp men också en hel rad andra. Jag kan säga att man i det här arbetet upplever väldigt ofta mycket grått vardagsarbete från ord, där man lägger fast mål, till det som kallas handling men som egentligen är slutredovisning av resultaten. Jag upplever väldigt ofta att det på detta område ungefär är som i Augias stall, dvs. att ju mer man arbetar, desto mer problem kommer upp till ytan. Man kan inte skiljas från uppgiften förrän man tycker att den är väl utförd.

Detta upplever vi på många områden. Det är inte alls särskilt tillfredsställande. Å andra sidan tycker jag, för att tala med Edith Södergran, att det inte tillkommer mig eller regeringen att göra oss mindre än vad vi är, i den meningen att så dåligt med resultat är det inte och så litet grått vardagsarbete som skall leda till att vi också kan redovisa resultat är det inte. När jag säger att arbetet är inriktat på att vi skall kunna redovisa resultat så snart som möjligt, vill jag säga att det betyder i vår. Nu vet Lars Ernestam att så länge det pågår en beredning i regeringskansliet som inte är färdig och så länge man inte är tvärsäker på att man verkligen kan klara alla praktiska problem, vill man inte ställa ut växlar. Kan DRAV- och ENA-utredningarnas förslag inte förverkligas, ställs vi i en väldigt besvärlig situation. Det räcker tyvärr inte med att förbjuda förbränning, för vi har kvar avfall som även deponerat – det vet Lars Ernestam – leder till mycket stora problem.

Nu är jag ganska optimistisk när det gäller tillämpningen av utredningarnas förslag. Jag har i mina diskussioner med Kommunförbundet och Renhållningsverksföreningen, vilkas företrädare jag för övrigt träffade så sent som i går för att diskutera dessa frågor, meddelat dem att de måste räkna med att DRAV- och ENA-utredningarnas förslag skall tillämpas, men att vi inte bara skall satsa på förbränning utan också på alternativa återvinningsmetoder och energiutvinningsmetoder. En sådan lösning diskuterade jag för några veckor sedan i Göteborg, som ju är en stor kommun med mycket omfattande volym av avfall och mycket stora problem på detta område, för att nu nämna ett exempel.

Naturligtvis går vi igenom de olika intressanta, mer eller mindre lyckade, förslag till miljöavgifter och miljöfonder som förts fram på senare tid. Där finns en hel uppsjö idéer, som delvis står emot varandra.

Jag kan väl säga vad vi inte vill ha. Vi vill inte ha ett avgiftssystem som gör det möjligt för företagen och andra att köpa sig fria från ansvar eller köpa sig en rätt att smutsa ner, vi vill inte ha fonder som skall betala miljöbovarnas åtgärder, på bekostnad av dem som sköter sig, osv.

Det är kanske ingen helt lätt uppgift att konstruera ett system som är bra när det gäller att driva på utvecklingen i miljövänlig riktning. Men vi går nu mycket noggrant och systematiskt igenom de förslag som har väckts här i riksdagen, de förslag som naturvårdsverket har och de förslag som kommit från andra håll.

Så här skulle jag, herr talman, kunna gå igenom ämnesområde för ämnesområde. Jag vill emellertid säga att jag har ambitionen att vi skall

kunna komma med ett så väl genomarbetat förslag att vi anser oss kunna lämna det ifrån oss med heder.

Prot. 1986/87:78
3 mars 1987

*Om ökad återvinning
av avfall, m. m.*

Anf. 38 LARS ERNESTAM (fp):

Herr talman! Det som statsrådet Dahl säger nu är något annorlunda än det som står i interpellationssvaret. Där talas det om en redovisning. Nu talas det om att vi skall få en proposition och att det är betydande arbetsuppgifter som ligger bakom detta, vilket jag också är medveten om. Men det hade ju varit mycket enkelt att i interpellationssvaret säga "Vi arbetar med en proposition, och riksdagen kommer att föreläggas en sådan, i bästa fall till våren" – i stället för att komma med sådana här mer allmänna skrivningar, som faktiskt gjorde mig ganska besvrad.

Birgitta Dahl tar upp en rad frågeställningar som är viktiga. Hon kom in på miljöavgifterna. Dem har vi diskuterat många gånger. Bl. a. har jag diskuterat dem med en av Birgitta Dahls partikamrater från jordbruksutskottet. Nu säger också Birgitta Dahl: Vi vill inte att någon skall kunna köpa sig fri från miljöansvar. Det är precis som om socialdemokraterna hade det som en allmän devis. Men vi har gång på gång deklarerat att det inte är fråga om detta, utan det handlar om att komma längre än de beslut och ställningstaganden som koncessionsnämnden står för och kunna ge företagen stimulanter om de går längre än vad de är skyldiga att göra.

Det är intressant att också Birgitta Dahl är ganska negativ till en allmän miljöfond. Det har bl. a. kommit ett förslag från LO om en sådan fond häromdagen. Jag tror att det är bra att behandla ett sådant förslag försiktigt. Läger vi kostnaderna på produktionen på sådant sätt som vi gör beträffande en hel del andra åtgärder i vårt land, blir det enbart en inflationsdrivande effekt, och vi kommer inte att nå de resultat som vi bör nå.

Jag tror det är viktigt att det företag som har miljöansvaret också får stå för kostnaderna och att den produkt som det gäller får stå för kostnaderna, så att vi inte får en allmän fond där det bara är att hämta pengar för att täcka kostnaderna.

Slutligen vill jag ta upp frågan om miljöfarliga batterier en gång till. Det skulle vara intressant att höra om statsrådet har någon uppfattning om hur det påbörjade inventeringsarbetet går. Får man in batterier i tillräcklig omfattning? Är SAKAB beredd att göra den investering som erfordras för att verkligen kunna ta hand om de miljöfarliga batterierna?

Anf. 39 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Först beträffande frågan om miljöfarliga batterier: Ja, vi kommer att kunna lösa den slutliga frågan vad gäller SAKAB. Men som Lars Ernestam, som kommer från det aktuella länet vet, finns det en hel del både praktiska, tekniska och ekonomiska problem. Jag anser emellertid att vi kommer att kunna lösa dem. Och under mellantiden lagrar vi batterierna och tar för säkerhets skull ut en särskild avgift från företagen för att täcka även de kostnaderna.

Enligt den information jag fick av Renhållningsverksföreningen vid vår överläggning i går har nu batteriinsamlingen kommit i gång bra. Jag vill inte vara elak eller utnyttja detta på något sätt som kan missuppfattas, men man

sade att ett problem som man har är att riksdagens beställning av en utredning om pantsystemet, en utredning som vi naturligtvis redan satt i gång, har skapat förvirring i kommunerna. På vissa håll betyder det att batterierna får ligga, eftersom man inte riktigt vet vad som skall hända. Man har därför måst göra särskilda insatser för att klargöra att insamlingen skall sättas i gång utan ett besked om pantsystemet. Jag har själv i brev till samtliga berörda talat om att insamlingen måste i gång omedelbart.

Men den sammanfattande bedömningen var alltså att insamlingen går bra.

Sedan, herr talman, sade jag inte att jag utesluter att det går att hitta bra avgiftssystem och kanske fondsystem. Vi har i årets budgetproposition föreslagit att den s. k. bränslemiljöfonden skall utvidgas till en miljöteknikutvecklingsfond. Detta sker i syfte att vi skall kunna hjälpa till med övergångsproblemen när man ser att ny teknik av stor strategisk betydelse behöver utvecklas. Jag utesluter inte att sådana insatser kan behövas i samband med luftföroreningsprogram och program mot havsföroreningar.

Jag utesluter inte heller att man kan hitta både avgiftssystem och fondsystem som är rättvisa och som fungerar som styrmedel bort från miljöfarlig teknik. Detta kan stimulera till fortsatta ansträngningar. Jag sade bara att en del av de metoder som tillämpas i sinnevärlden i andra länder – USA är ett exempel – och en del av de fondsystem som föreslagits inte är lämpliga. De diskussioner vi nu för handlar om att finna lämpliga former för att utnyttja avgifts- och eventuella utvecklingsfondsystem på ett sätt som driver på miljöarbetet och lägger ansvaret främst hos dem som bedriver miljöfarlig verksamhet av något slag.

Anf. 40 LARS ERNESTAM (fp):

Herr talman! Det låter vackert när statsrådet talar om miljöavgifterna och diskuterar dessa strategiska frågor. Men jag vill ändå ställa frågan: Pågår det något aktivt arbete i regeringskansliet kring just den problematik som rör miljöavgifterna? Det är mycket viktigt, för man måste börja analysera dessa frågor för att vi någon gång skall kunna komma fram till ett beslut.

Statsrådet tog också upp frågorna kring de miljöfarliga batterierna. Det var väl ändå att ta i litet väl hårt när statsrådet sade att beslutet om pantsystem på något sätt skulle kunna försena den pågående insamlingen. Det är helt orimligt. Kommunerna har detta uppdrag, och apparaturen finns uppsatt. Frågan är bara om konsumenterna verkligen lämnar in batterierna eller ej. Statsrådet säger att hon därvidlag fått goda informationer. Jag hoppas att det är så, men jag har informationer som går i en något annan riktning.

Jag tror t. o. m. att SAKAB haft svårt att få batterier till sin försöksverksamhet, som är mycket begränsad. Men jag hoppas att man kommer längre och att dessa resultat uppnås. Det är utomordentligt viktigt.

En annan viktig fråga är hur de återvinningsföretag som finns skall fungera. Det är så att priserna på metaller och annat som hör samman med återvinning av miljöfarligt avfall har sjunkit mycket kraftigt. Det är ytterligare ett bevis på att miljöavgifter måste till i en sluten kedja, där återvinningen är en del av den pågående processen.

Jag är inte riktigt nöjd med statsrådets allmänna tal i dag kring miljöavgif-

ter och annat. Jag tror att vi måste komma fram till konkreta förslag. Sådana vill vi se.

Prot. 1986/87:78

3 mars 1987

Om åtgärder för att minska antalet trafikdödade renar

Anf. 41 Miljö- och energiminister BIRGITTA DAHL:

Herr talman! Jag får avsluta med att svara ja på Lars Ernestams första fråga. Resultaten kommer att redovisas när vi är nöjda med dem.

Beträffande nästa fråga vill jag säga att det verkliga problemet vid SAKAB inte är att man får in batterier utan att man har måst vidta särskilda åtgärder som kostar pengar för att lagra de batterier som kommer in, därför att man inte i tillräcklig omfattning har möjlighet att ta hand om dem.

Sedan är det ett problem med prisbildningen för återvinningen, ett problem som vi också har diskuterat med Renhållningsverksföreningen och som jag tidigare har diskuterat med företrädare för pappers- och massabranschen. Vi har ingen bra lösning på problemet, om man inte även där skall ingripa i prisbildningen. Problemet är inte att pappers- och massaindustrin inte skulle kunna ta emot det hela, utan det är en prisfråga.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på interpellation 1986/87:160 om åtgärder för att minska antalet trafikdödade renar

Anf. 42 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Erik Holmkvist har frågat mig

1. om vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att snabbt komma till rätta med utvecklingen beträffande tåg- och trafikdödade renar i Norrbottens län samt
2. om jag är beredd att prioritera sträckorna Kiruna-Riksgränsen på järnväg och Kiruna-Överkalix på väg på sådant sätt att dessa sträckor är åtgärdade före hösten 1987.

Trafikolyckor med renar förekommer främst i norra Sverige. Totalt inträffade i den regionen under 1986 i ifrågavarande län närmare 2 000 renolyckor på de allmänna vägarna, och drygt 2 000 renar tågdödades. Antalet renar har aldrig varit högre än nu, och tyvärr har även antalet renolyckor ökat. Detta är ett stort problem, naturligtvis från djurskyddssynpunkt men även vad gäller arbetsmiljön för SJ:s personal och för trafiksäkerheten på våra vägar. Såväl vägverket som SJ försöker därför med olika åtgärder minska antalet renolyckor.

Det finns också en mängd åtgärder som kan vidtas – mer eller mindre effektiva. Vägförvaltningen i Norrbottens län har för sin del funnit att de viktigaste åtgärderna för att minska antalet olyckor är att förbättra sikten för trafikanterna. En bra vinterväghållning är därvid viktig. Det mest effektiva sättet att undvika renolyckor med tåg är att sätta upp stängsel på båda sidor om spåret på utsatta ställen.

På Erik Holmkvists direkta fråga om vilka åtgärder jag är beredd att vidta

Prot. 1986/87:78
3 mars 1987

Om åtgärder för att minska antalet trafikdödade renar

och om jag är beredd att prioritera vissa sträckor vill jag förklara att ansvaret för den dagliga skötseln av de allmänna vägarna och för tågdriften ligger hos vägverket resp. SJ. Vilka åtgärder som skall vidtas bör kunna prövas i samarbete mellan berörda parter. Exempelvis bör frågan om, hur och var renstängsel skall sättas upp vid järnvägsspåren kunna lösas av samerna, SJ och länsstyrelsen gemensamt på lokal och regional nivå.

Åtgärder på vägområdet är t. ex. att ge trafikanterna bättre information om var det kan finnas renar på vägen. Sådant trafiksäkerhetsarbete bedrivs och bör även i fortsättningen bedrivas i samarbete mellan samerna, polisen, vägförvaltningen, länsstyrelsen m. fl. på lokal och regional nivå.

Jag utgår från att man på lokal och regional nivå prövar de åtgärder som är möjliga för att minska antalet trafikdödade renar.

Anf. 43 ERIK HOLMKVIST (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret. Både av min interpellation och av kommunikationsministerns svar framgår att bara i Norrbotten tågdödades under 1986 ca 2 000 renar, de flesta på sträckan Kiruna–Riksgränsen, till en total kostnad av 4–5 milj. kr. Under samma år inträffade ca 2 000 trafikolyckor på vägarna i Norrbotten, där renpåkörning var orsaken. En del av dessa olyckor medförde personsador. Totalt kostade trafikolyckorna på väg ca 15 milj. kr. Totalt kostade renolyckorna på järnväg och på väg Norrbottens befolkning 20–22 milj. kr. under 1986.

Kommunikationsministern menar i sitt svar att han inte har ansvar för situationen utan att detta ligger hos vägverket, SJ och länsstyrelsen. Om nu ansvaret ligger så till, är det tragiskt att behöva konstatera att vi ännu inte kunnat lösa frågan. Jag hade hoppats att kommunikationsministern i svaret skulle ha gett uttryck åt någon mening om hur han ville se lösningen.

SJ, vägverket och länsstyrelsen har tydligen inte kunnat lösa problemen. Kan statsrådet då bara stå och se på och säga "det här är egentligen inte mitt bord" medan vi får se en liknande utveckling? Skall 2 000 renar tågdödas även i år? Skall vi ha ytterligare 2 000 trafikolyckor på våra vägar?

Kommunikationsministern säger i sitt svar att det finns en mängd åtgärder att vidta. Vilka då? Tydligen har inte statsrådet generöst vidarebefordrat dessa råd till myndigheterna i Norrbotten.

Statsrådet säger i sitt svar: "Såväl vägverket som SJ försöker – – – med olika åtgärder minska antalet renolyckor." Men, kommunikationsministern, dessa ökar ju. 1986 blev det år då olyckorna nådde sin topp! Dessförinnan var det 1985, och dessförinnan 1984.

Jag hoppas att statsrådet omprövar sin roll i detta ärende och tar mer aktiv del i arbetet för att genom kontakter lösa problemen.

Berörda myndigheter i Norrbotten tvistar om vem som skall bekosta stängsel etc. Man hävdar från ömse håll att pengar saknas. Min uppfattning är att detta är en fråga som måste lösas – nu. När samhällets kostnader per år kommer upp i summorna 20–22 milj. kr. är det angeläget att ansvarigt statsråd går in, i akt och mening att förmå berörda parter att lösa tvisterna.

Men det är inte bara en ekonomisk fråga. Samernas intressen har hittills inte tillgodosetts. Trafikanternas intressen har inte heller tillgodosetts. Riskerna på de norrbottniska vägarna är större än i andra delar av landet, just

på grund av renar på vägarna. Tågpersonalen utsätts för en omänsklig press, att varje resa tvingas köra över och döda flera, kanske tiotals renar. Personalen förlorar sin arbetsglädje. Sjukskrivning är faktiskt inte ovanlig under den aktuella perioden.

Min förhoppning är alltså att ansvarigt statsråd omprövar sin roll i detta ärende. Jag vill därför ställa frågan direkt till kommunikationsministern: Vill kommunikationsministern ta initiativ till att dödläget – för det är i dag fråga om ett sådant – i fråga om åtgärder för att komma till rätta med problemen snarast upphör och att de åtgärder som måste vidtas verkligen vidtas före hösten och före ännu en vinter med liknande olycksfrekvens?

Anf. 44 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Nej, jag är nog inte beredd att på grundval av de argument som Erik Holmkvist anförde förorda en ändrad rollfördelning mellan regeringen och de lokala och regionala myndigheterna för att komma åt detta problem. I och för sig är vi ense om att det är ett stort problem för alla inblandade parter – för tågpersonalen, för samerna i deras egenskap av renägare, osv. – men samtidigt tror jag att problemet måste lösas på platsen, där problemet finns. Jag tror inte vi kan lösa det vare sig i riksdagens talarstol eller i regeringen. Därför bör det vara de lokala och regionala myndigheterna som, liksom hittills, på grundval av sina erfarenheter diskuterar igenom vilka ytterligare åtgärder som kan vidtas för att minska antalet renolyckor.

Hittills har man kunnat använda t. ex. arbetsmarknadspolitiska medel för att i större utsträckning uppföra renstängsel. Det finns inga direktiv från regeringens sida om att man skall sluta med den verksamheten. De regionala myndigheterna har tydligen gjort bedömningen att andra arbetsmarknadspolitiska åtgärder har en högre prioritet än just den här åtgärden. Jag tycker fortfarande att det är en prioritering som i första hand skall göras lokalt, inte från regeringens utgångspunkter.

Sedan skall vi också vara klara över att även om den ekonomiska sidan av den här saken inte är betydelselös, skulle exempelvis ett uppförande av renstängsel på sträckan Kiruna–Riksgränsen innebära en investeringskostnad i storleksordningen 30 milj. kr. Därför är det ganska förståeligt att berörda myndigheter – i varje fall så länge de har ekonomiska utgångspunkter – inte har ansett att det finns tillräckliga motiv för att vidta den här typen av åtgärder.

Jag menar alltså inte att man skall upphöra med att arbeta med detta problem. Men jag tror att man bäst löser det på platsen där man har de direkta erfarenheterna, där man kan gå ut med riktig information från tid till annan och där man har förutsättningar att vidta åtgärder. Det menar jag är en riktig rollfördelning. Således avser jag inte att ändra på den rollfördelningen.

Anf. 45 ERIK HOLMKVIST (m):

Herr talman! Jag förstår att kommunikationsministern inte tänker ta några initiativ när det gäller att få bukt med det nuvarande dödläget i Norrbotten i denna fråga och det beklagar jag mycket.

Kommunikationsministern säger att rollfördelningen är som den är. Men då vill jag påminna om att situationen har förvärrats från år till år. 1984 var ett

*Om åtgärder för att
minska antalet trafik-
dödade renar*

rekordår vad gäller olyckor. 1985 blev ett nytt rekordår. För 1986 har vi ytterligare en toppnotering. Jag vill inte gå händelserna i förväg och säga att 1987 blir ett nytt rekordår, men jag fruktar att det blir så.

Statsrådet säger att renfrågan tydligen inte prioriteras i Norrbotten. Jag skall inte lägga mig i vilken prioritering länsstyrelsen, vägmyndigheterna eller SJ gör, men en sak tror jag mig kunna säga och det är att situationen för personalen på tågen är orimlig. Varje resa tvingas de faktiskt köra över många renar, vilket förorsakar problem. Det är det ena. Det andra är att det är en ekonomisk fråga. Det rör sig om kostnader för länet i storleksordningen 20–22 milj. kr. Enligt statsrådet kostar renstängsel 30 miljoner. Jag håller med om att det är mycket pengar. Men jag tror att man i vissa frågor måste bära kostnaderna för att komma till rätta med sådant som inte kan accepteras. Det behöver inte enbart röra sig om ekonomiska problem.

Det här problemet är enligt min uppfattning av den arten att vi måste komma till rätta med det. Det finns ju renstängsel längs vägar och järnvägar på många andra håll. Det vore därför egendomligt om vi i Sverige inte skulle ha råd att skydda samer, renar och tågpersonal. Detsamma gäller vägolyckorna.

Vi får alltså inte stå med händerna i fickorna när 2 000 renar tågdödas och 2 000 trafikolyckor orsakar både personskador och materiella skador. Det är helt orimligt.

Jag tycker att kommunikationsministern skall göra en resa med malmtåg från Kiruna – en i och för sig trevlig resa –, så att han får se vilka problemen är och hur relativt enkelt det ändå borde kunna vara att lösa detta. Det här är en arbetsmiljöfråga, och mot den bakgrunden tycker jag att vi alla har ett ansvar för de människor som skall föra tågen.

Sedan önskar jag, kommunikationsministern, att de tips som tydligen finns – av interpellationssvaret att döma – skall nå myndigheterna i Norrbotten. Det kan ju finnas ett och annat korn som de inte har uppmärksammat hittills.

Anf. 46 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Jag har naturligtvis ingenting emot att de tips som eventuellt kan komma fram i denna debatt lämnas till myndigheterna i Norrbotten och används där, även om jag tror att de i grunden är rätt väl informerade om både möjligheter och begränsningar när det gäller att bekämpa detta problem. Poängen i det jag sade i interpellationssvaret och som jag upprepade i ett senare inlägg är att problemet måste lösas där uppe. Om den typ av åtgärder som Erik Holmkvist talar om bedöms så viktig av SJ:s förvaltning och länsmyndigheterna i Norrbotten att de prioriterar uppgiften att åstadkomma färre skadade och dödade renar, lägger regeringen inga som helst hinder i vägen för dem att vidta de nödvändiga åtgärderna.

Anf. 47 ERIK HOLMKVIST (m):

Herr talman! Statsrådets senaste inlägg tyder på att han ändå kommer att ta de initiativ som behövs för att bryta dödläget. Jag skönjer i svaret att det inte är alldeles omöjligt att det kommer att ske samtal så att dessa problem löses. De pengar som behövs för att klara en sådan här situation måste finnas.

Det är otillständigt att vi bara står och ser på medan denna massaker fortsätter dag efter dag.

Prot. 1986/87:78
3 mars 1987

Överläggningen var härmed avslutad.

*Om ansvaret för AB
Svensk Bilprovnings
biltester*

7 § Svar på interpellation 1986/87:161 om ansvaret för AB Svensk Bilprovnings biltester

Anf. 48 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Sten Andersson i Malmö har frågat om jag är beredd att vidta åtgärder så att Svensk Bilprovning tvingas ta någon form av ansvar för sina obligatoriska biltester.

Bedömningen av fordon vid besiktning hos Svensk Bilprovning sker enligt regler som är angivna i författningar utfärdade av regeringen. Dessa regler kompletteras med föreskrifter från föreskrivande myndigheter.

All besiktningpersonal hos Svensk Bilprovning genomgår en omfattande grundutbildning. Dessutom sker fortbildning. Syftet härmed är att göra personalen väl förtrogen med gällande regler för verksamheten samt att åstadkomma en så likartad tillämpning som möjligt.

Besiktningverksamheten följs kontinuerligt upp dels lokalt av arbetsledningen på bilprovningstationen, dels regionalt och centralt genom inspektionsverksamhet. Den centrala uppföljningen sker också genom statistisk bearbetning av besiktning utfallet på varje station.

Polisens bedömningsnormer vid flygande inspektion är numera desamma som vid kontrollbesiktning. Vid flygande inspektion arbetar polisen normalt under andra förutsättningar än Svensk Bilprovning. Detta kan förklara att vissa skillnader i bedömningarna kan uppstå.

Besiktningen hos Motormännens riksförbund är av typen konditionsbesiktning och överensstämmer sålunda till sitt innehåll inte med kontrollbesiktningen.

När Svensk Bilprovning utför kontrollbesiktningar är det fråga om myndighetsutövning. Om fel eller försummelse begås vid sådan myndighetsutövning kan staten bli skadeståndsskyldig.

Frågan om skadestånd vid myndighetsutövning kan prövas på statens vägnar av justitiekanslern (JK). Svensk Bilprovning överlämnar årligen omkring 50 sådana ärenden till JK. Den som inte är nöjd med JK:s beslut kan väcka talan vid allmän domstol. Antalet klagomål på det tekniska utförandet är ringa.

Svensk Bilprovning känner väl till det fall som Sten Andersson angivit. Vid ett par tillfällen har personal från Svensk Bilprovning granskat bilen med anledning av de synpunkter som framförts av verkstadsägaren. Även en representant för trafiksäkerhetsverket har varit närvarande vid en genomgång av bilen. Vid dessa undersökningar har inget framkommit som visar att de bedömningar som gjordes vid kontrollbesiktningen skulle på ett avgörande sätt ha avvikit från gällande bedömningsnormer.

Ärendet har även granskats av statens mät- och provråd i dess egenskap av tillsynsmyndighet för Svensk Bilprovning som riksprovplats. Resultatet av

provrådets granskning är att det inte kommer att vidtas några åtgärder med anledning av det aktuella fallet.

Anf. 49 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Herr talman! Jag tackar för svaret.

Majoriteten av Sveriges bilägare blir förr eller senare tvingade att anlita Svensk Bilprovning. Om det kan man generellt säga att det är positivt. Jag tror mig utan överdrift kunna påstå att vi, framför allt för det äldre bilbeståndet, har en hög trafiksäkerhetskvalitet här i Sverige.

Men, herr talman, när jag skrev denna interpellation gjorde jag det inte för att komma åt vare sig Svensk Bilprovning eller personalen på företaget. Jag tror att den gör ett mycket gott arbete, men undantagen bekräftar regeln och alla kan göra fel. Alla har vi en måndag.

Jag menar att den enskilde bilägaren måste kunna lita på det protokoll han får från Svensk Bilprovning. Gör Svensk Bilprovning undantagsvis ett fel, borde det kunna kompenseras på ett bättre sätt än som faktiskt sker i dag. Om någonting i dag går sönder, baserat på testet, när bilprovningen testar bilägarens bil, får bilägaren ersättning direkt från bilprovningen. Däremot får man inte automatiskt compensation vid en reklamation, även om Svensk Bilprovning erkänner att man har gjort en felbedömning, utan fallet måste gå till justitiekanslern. Det påtalar också statsrådet i sitt svar. Är man missnöjd med utfallet från justitiekanslern, får man väcka talan i allmän domstol. Det är detta, herr talman, som jag tycker är en onödigt kränglig väg.

Inom parentes tar jag också i min interpellation upp att Motormännens riksförbund i sina tester har ett betydligt större ansvar ifall de gör fel. Statsrådet säger att dessa tester inte går att jämföra, men det gör de. Till vissa delar går de faktiskt att jämföra. En eventuellt felaktig test, som Motormännen snabbt ersätter, tar det mycket lång tid att få ersättning för hos Svensk Bilprovning. Justitiekanslern talade för en tid sedan i en tidning om att det är oundvikligt att detta system ibland leder till förluster för de enskilda. Det är det pris vi får betala för denna verksamhet. Jag tycker, herr talman, att det är fel att enskilda människor skall riskera att behöva betala det priset.

Jag skall bara ta två exempel på händelser som är minst sagt gravrande. En bilägare anmälde till justitiekanslern att han tvingats byta en del på en bil, en del som sedan visade sig inte vara felaktig. Det kostade honom 1 600 kr. JK sade nej till pengarna. En annan bil ansågs av Svensk Bilprovning vara rostfri. Den var inte rostfri. Ägaren begärde 5 000 kr. men fick nej.

Hade detta företag fungerat under konsumenttjänstlagen, hade problemen lösts mycket snabbare och på ett mycket smidigare sätt för den enskilde konsumenten. Säkert hade också Svensk Bilprovning sluppit en hel del problem.

Jag återgår till det fall jag tog upp konkret i interpellationen. Statsrådet säger i det sammanhanget att man måste acceptera vissa skillnader i bedömning mellan polisen och Svensk Bilprovning. Men jag tycker inte att jag eller ens statsrådet som bilägare skall acceptera att den bil som blir godkänd hos Svensk Bilprovning två minuter senare skall kunna beläggas med körförbud av polisen. Det förfarandet försvarar faktiskt statsrådet i dag här i talarstolen. Det tycker jag inte är korrekt.

Sist i interpellationssvaret talas det om att statens mät- och provråd, som var med vid den stora testen i det exempel jag talade om, ingenting har att anmärka. Faktum var att denna test hölls den 5 december i fjol. Det var en lätt skärrad tillställning. Då lovade statens mät- och provråd att mycket snart lämna ett besked både till den aktuella bilägaren och närvarande journalister. Men den 19 december hade de ännu icke fått något som helst besked därför att man sade sig inte ha haft tid.

Jag skulle till sist vilja fråga statsrådet: Vilket privat stort företag med monopol på sin verksamhet skulle kunna behandla missnöjda kunder på det sätt som Svensk Bilprovning i dag faktiskt kan göra? Finns det någon naturlag som säger att Svensk Bilprovning inte skulle kunna verka under konsumenttjänstlagen framöver? Jag kan inte förstå att statsrådet har någonting emot det. Det borde vara mycket positivt framför allt för de hundratusentals bilägare som varje år tvingas besiktiga sina bilar hos Svensk Bilprovning.

Anf. 50 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Jag noterar att vi är överens om att verksamheten i stort sett fungerar ganska väl. Eftersom Svensk Bilprovning besiktigar drygt fyra miljoner fordon per år, är det kanske inte så överraskande att det inträffar ett och annat fel också i den verksamheten.

Såvitt jag kan förstå beror en del av denna diskussion på att bilägarna lägger in mer i Svensk Bilprovnings tester än vad dessa tester är avsedda för. Man uppfattar provningen som ett allmänt konditionstest, medan den i själva verket tar sikte bara på de brister som är av betydelse för trafiksäkerheten eller miljön. De övriga fel som kan finnas på bilen går man inte igenom fullständigt i detta sammanhang, utan det ankommer på bilägaren själv att genom exempelvis sådana tester som utförs av Motormännens riksförbund eller på annat sätt se till att bilen hålls i gott skick.

Jag vill i och för sig inte försvara att det kan inträffa att en bil som kommer ut från bilprovningen omedelbart blir belagd med körförbud. Det är då naturligtvis ett av dessa undantag som Sten Andersson själv talar om och som helst inte bör förekomma. Jag har ingenting emot – och det tror jag inte att Svensk Bilprovning har heller – att man successivt fortsätter att arbeta med att förbättra tillförlitligheten i testerna och försöka minimera antalet tvister som kan uppstå mellan Svensk Bilprovning och bilägarna. Det är en allmän strävan som alla inblandade bör ha. Huruvida det sedan kan leda till att Svensk Bilprovning hamnar under konsumenttjänstlagen vill jag inte ha någon bestämd mening om just nu. Jag har ingenting emot att den frågan prövas, om det kan vara ett medel för att eliminera dessa problem.

Anf. 51 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Herr talman! Jag måste säga att jag uppfattade svaret som positivt. Jag tror att den stora majoriteten av biltester i Sverige fungerar bra och att folk är nöjda med dem. När man, som statsrådet säger, anordnar fyra miljoner tester om året måste helt klart någonting någon gång gå snett. Men det är vid dessa tillfällen jag vill att man skall kunna skydda den enskilde bilägaren på ett bättre sätt än vad som sker i dag. Jag tycker att det är att litet grand prata förbi saken att säga att bilägarna har för stora förhoppningar på testerna. Låt

Prot. 1986/87:78
3 mars 1987

*Om ansvaret för AB
Svensk Bilprovvnings
biltester*

oss tala om för folk vad provningen innebär och vad Svensk Bilprovning skall kontrollera. Det är vad bilägarna eventuellt kan klandra och självfallet ingenting annat. Svensk Bilprovning skall inte ha kritik för något som man inte är tillsatt att utföra. Det trodde jag var helt klart.

Jag måste nog använda ordet positiv en gång till om det sista statsrådet sade, nämligen att han inte har någonting emot att verka för att vi skall få ett smidigare system för reklamationer. Jag fattar sista delen av svaret så, att om någon i riksdagen under nästa års allmänna motionstid lägger fram ett förslag om att Svensk Bilprovvnings verksamhet skall sortera under konsumenttjänstlagen, så kommer i alla fall statsrådet Hulterström inte att sätta sig emot det.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Föredrogs och hänvisades

Propositionerna

1986/87:84 till arbetsmarknadsutskottet

1986/87:85 till skatteutskottet

1986/87:93 till bostadsutskottet

9 § Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1986/87:Sk145 och Sk146 till skatteutskottet

1986/87:So108–124 till socialutskottet

10 § Föredrogs men bordlades åter

Konstitutionsutskottets betänkanden 1986/87:20 och 22

Skatteutskottets betänkanden 1986/87:21, 22 och 24

Justitieutskottets betänkanden 1986/87:16–18

Utbildningsutskottets betänkande 1986/87:9

11 § Anmäldes och bordlades

Förslag

1986/87:16 Fullmäktiges i riksbanken förslag om minnesmynt på etthundra kronor och på ettusen kronor

12 § Anmäldes och bordlades

Motionerna

1986/87:L126 av Allan Ekström (m)

1986/87:L127 av Mona Saint Cyr (m)

Ändring i räntelagen (1975:635) m. m. (prop. 1986/87:72)

Meddelades att följande interpellationer framställts

den 2 mars

Meddelande om inter-
pellationer

1986/87:188 av *Bo Hammar* (vpk) till kommunikationsministern om Gotlandstrafiken:

Flera månader har nu gått sedan transportrådet träffade avtal med rederiet Nordström & Thulin om övertagande av färjetrafiken till Gotland från nästa årsskifte. När denna interpellation väcks är avtalets innehåll allttjämt fullständigt okänt för alla de människor som närmast berörs – hundratals anställda på Gotlandsbolaget – och för länsmyndigheter, politiskt ansvariga på Gotland och den för öns framtid livsviktiga turistnäringen.

Vid ett studiebesök på Gotland häromdagen hade jag tillfälle att diskutera situationen med ett stort antal anställda inom färjetrafiken. Utan undantag uttryckte de alla stark oro och ängslan över sin framtid. Osäkerheten om framtiden har skapat en mycket svår situation för många anställda. Det är anmärkningsvärt att centrala statliga organ kan behandla de anställda på detta nonchalanta sätt.

Lika anmärkningsvärt är att länsstyrelsen hålls i total ovisshet om framtiden för färjetrafiken till Gotland. I ett Gotland som hårdare än de flesta län är drabbat av stor arbetslöshet har Gotlandsbolaget varit en av de största arbetsgivarna. Länsstyrelsen har viktiga uppgifter då det gäller att klara sysselsättningen på ön, men bristen på information om det nya avtalet om färjetrafiken försvårar allvarligt arbetet.

Samma svårigheter drabbar turistbranschen. Turismen är en av Gotlands absolut viktigaste näringar. Just nu är planeringen på många håll i full gång för turistsäsongen 1988. Hur skall Gotland kunna klara sig i en hård konkurrens när ingenting är känt om färjetrafiken för nästa år? Tonnage, tidtabeller och mycket annat är okänt.

Mot bakgrund av vad som anförts vill jag ställa följande frågor till kommunikationsministern:

1. Är kommunikationsministern beredd att ta initiativ så att berörd personal och länsstyrelsen på Gotland ges fullständig information om planeringsarbetet för nästa års färjetrafik till och från Gotland?
2. Är kommunikationsministern och regeringen beredd att medverka till att trygga sysselsättningen för de anställda inom Gotlandsbolaget?
3. Anser kommunikationsministern det vara rimligt att statliga organ håller en länsstyrelse i total ovisshet om en för det berörda länet central näringspolitisk fråga?

Prot. 1986/87:78
3 mars 1987

1986/87:189 av *Ing-Marie Hansson* (s) till utbildningsministern om rekryteringen till vårdutbildning:

Meddelande om interpellationer

Riksdagen har beslutat att grundutbildningen för arbete inom hälso- och sjukvården på sikt skall vara undersköterskeutbildningen. Landstinget i Gävleborg har planerat tre kurser för sjukvårdsbiträden som specialkurser inom gymnasieskolan för utbildning till undersköterskor.

I budgetpropositionen föreslås en minskning med 4 000 årselevplatser av lilla ramen (påbyggnadsutbildningar till gymnasieskolan). Föredragande åberopar främst utbildningar som har "ett specialinriktat innehåll och som i praktiken är avsedda för vissa personalgrupper hos företagen m. fl.... Sådana utbildningar kan i stället anordnas som uppdragsutbildning."

I Gävleborgs län föreslår nu länskolnämnden att hela reduceringen inom lilla ramen skall ske inom landstingets utbildningar.

Med hänvisning till det ovan anförda vill jag fråga utbildningsministern:

Bör inte påbyggnadsutbildningen av sjukvårdsbiträden till undersköterskor ses som ett statligt ansvar för att komma upp till en beslutad inriktning på lägsta utbildningsnivå?

Det dåliga platsutnyttjandet inom tekniska sektorn har mötts med vissa förstärkningsåtgärder. Vad avser statsrådet att göra för att öka rekryteringen till vårdutbildningen?

1986/87:190 av *Hans Göran Franck* (s) till statsrådet Anita Gradin om vapenexporten:

Den svenska vapenexporten har i fast penningvärde och sett över en längre tidsperiod ökat.

Värdet av svensk krigsmaterielexport under åren 1970–1985 i 1986 års prisnivå:

| | | | | | |
|------|---------------|------|---------------|------|---------------|
| 1970 | 299 milj. kr. | 1975 | 315 milj. kr. | 1980 | 775 milj. kr. |
| 1971 | 559 milj. kr. | 1976 | 266 milj. kr. | 1981 | 577 milj. kr. |
| 1972 | 299 milj. kr. | 1977 | 338 milj. kr. | 1982 | 481 milj. kr. |
| 1973 | 262 milj. kr. | 1978 | 395 milj. kr. | 1983 | 444 milj. kr. |
| 1974 | 316 milj. kr. | 1979 | 677 milj. kr. | 1984 | 544 milj. kr. |
| | | | | 1985 | 511 milj. kr. |

- Mellan januari och november 1986 låg vapenexporten 42 % högre än under motsvarande period 1985, enligt SCB:s statistik.
- Av Förenade Fabriksverkens ordergång 1985 var hela 80 % avsedda för utlandsmarknaden. Bofors exportandel under 1986 översteg 90 %.
- Regeringens utförseltillstånd är också av intresse. I löpande penningvärde milj. kr.

| | | | |
|------|---------|------|---------|
| 1981 | 1 541,3 | 1984 | 2 241,1 |
| 1982 | 1 930,9 | 1985 | 3 120,1 |
| 1983 | 2 017,3 | 1986 | 4 262,0 |

Den höga nivån på beviljad utförsel av krigsmateriel kommer att ge utslag i exportstatistiken under kommande år.

Flera av köparna av svenska vapen i dag är indragna i konflikter.

Indien och Pakistan är två stora köpare av svenska vapen. Pakistan har fått köpa Robot-70 från Bofors för över 200 milj. kr. under 1986, och leveranserna av fältartillerikanoner Haubitiz-77 till Indien har påbörjats. Ordern är värd 8,4 miljarder kronor i en första omgång. Det pågår en kapprustning mellan Indien och Pakistan, och under januari 1987 skärptes konflikten, och stora truppsammandragningar genomfördes på båda sidor om gränsen. Haubitiz-77 från Bofors är användbar vid offensiva militära framryckningar.

Leveranserna till Indonesien fortsatte under 1986. Indonesien är en stat med dominerande militärt inflytande, som i strid med FN-beslut ockuperat Östtimor. Man beräknar att mer än 200 000 människor på Östtimor har dött som följd av Indonesiens krigföring.

En beräkning visar att under tiden 1976–1982 tecknades kontrakt beträffande leverans av sammanlagt 27 Boforskanoner och 5 antiubåtraketkastare. Enligt SCB:s statistik uppgick exporten av vapen och ammunition till Indonesien 1976–1982 till 258 milj. kr.

Från 1983 och fram till 1984 har tecknats ytterligare kontrakt beträffande leverans av 16 Boforskanoner till ett värde av 213 milj. kr.

Det är känt att striderna på Östtimor fortsätter. Vidare har det rapporterats att kanoner monterade på fartyg använts för att beskjuta OPM-gerillan på Västpapua.

Det är väsentligt att Sverige när det gäller vapenhandeln står oberoende av stormakterna. Det förekommer ingen svensk vapenexport till Sovjetunionen eller Kina. USA är däremot en växande köpare av svenska vapen.

Förenade Fabriksverken, FFV, har fått en order på sitt nya lätta granatgevär AT-4 till den amerikanska armén och marinkåren. Vapnet kommer enligt amerikanska militära källor att användas av amerikanska styrkor för insatser i Mellanöstern och Centralamerika. Under 1987 torde vapenexporten till USA komma att öka väsentligt.

Den svenska vapenexporten till Storbritannien låg under 1984 och 1985 på 182 resp. 112 milj. kr.

Ett annat oroande inslag i vapenexporten är misstankarna om smuglingen av vapen och sprängämnen. Enligt uppgifter från tullkriminalen misstänks fortsatt smuggling.

Singapore har vid ett flertal tillfällen vidareexporterat svenska vapen i strid mot det s. k. slutförbrukarintyget. Länsåklagare Stig Age har bekräftat att Robot-70 från Bofors kom till Dubai och Bahrein via Singapore. Polisen utreder också andra vapenaffärer som gått via Singapore; det gäller bl. a. 23 kanoner till Thailand, ytterligare Robot-70 till Dubai eller Bahrein, Robot-70 till Iran. Ett stort antal fartygskanoner har dessutom sålts till Singapore, trots att landet inte skaffat några nya fartyg under de senaste åren.

Vapenexporten till Singapore har ökat under den pågående polisutredningen. 1985 uppgick den till 308 milj. kr. enligt KMI:s statistik, och under 1986 beviljades nya tillstånd. Under perioden 1979 till 1985 var Singapore den största köparen av vapen och ammunition från Sverige.

Den internationella vapenhandeln har mycket stor omfattning. Det är viktigt att Sverige bidrar till en begränsning av världens vapenproduktion och

vapenhandel. Ett genomförande av en internationell registrering av vapenhandeln är nödvändig. En sådan registrering skulle underlättas om även vapenproduktionen blev föremål för internationell insyn och registrering. Nya initiativ bör tas för att åstadkomma denna registrering och insyn inom FN:s ram.

För att möjliggöra en begränsning och successiv avveckling av vapenexporten är det viktigt att det sker en kraftfull satsning på omställning till civil tillverkning.

Alva Myrdal har sagt: "Det är genant att verka för nedrustning i världen och samtidigt ståta med höga siffror för svensk vapenexport."

I anledning av det anförda får jag ställa följande frågor till utrikeshandelsministern:

1. Vilka åtgärder avser regeringen vidta för att motverka den ökande svenska vapenexporten och främja en omställning av vapenproduktionen till civil produktion?
2. Vilka åtgärder erfordras för att effektivt förhindra vapenexport till stater indragna i olika konflikter?
3. Vilka åtgärder är regeringen beredd att vidta för att förhindra eller i vart fall begränsa den svenska vapenexporten till stormakterna?
4. Vilka åtgärder avser regeringen vidta för att förhindra smuggling och vidareexport av svenska vapen?
5. Vilka initiativ avser regeringen vidta för att begränsa den internationella vapenhandeln och få till stånd en registrering av vapenproduktion och vapenleveranser mellan stater?

den 3 mars

1986/87:191 av *Sten Andersson* i Malmö (m) till statsrådet Bengt K. Å. Johansson om åtgärder mot trakassering av fondanhängare och fondmotståndare:

Efter en uppslitande debatt infördes för några år sedan löntagarfonder. Det kan säkert hävdas att löntagarfonderna saknade stöd bland allmänheten och det enskilda näringslivet. Motståndet manifesterades bl. a. av en stor demonstration i Stockholm. Fortfarande anser många att löntagarfonderna är ett långsiktigt hot mot det fria näringslivet.

Många fondmotståndare har reagerat mot att Svenska Handelsbanken försökt göra affärer med Östra löntagarfonden. Det har uppgivits, vilket är beklagligt om det är sant, att företrädare för Svenska Handelsbanken har utsatts för hot med anledning av turerna kring Östfonden. Detta har fått stor publicitet i socialdemokratiska tidningar, och man har riktat skarp kritik mot fondmotståndarnas "odemokratiska" metoder. Även statsrådet Bengt K. Å. Johansson har reagerat och enligt massmedia sagt att "vi måste ta itu med fondmotståndarnas odemokratiska affärsmetoder".

Det skall i sammanhanget påpekas att fondmotståndare tidigare vid flera tillfällen kan vittna om hot och trakasserier. Av någon anledning har inte detta föranlett stora rubriker i A-pressen eller fackförbundetstidningar. Inga

statsråd har på framträdande plats gjort några skarpa uttalanden.

Med anledning av ovanstående vill jag ställa följande frågor till statsrådet:

Är statsrådet beredd vidta åtgärder mot dem som hotat och trakasserat fondanhängare och fondmotståndare?

Prot. 1986/87:78
3 mars 1987

Meddelande om frågor

14 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 2 mars

1986/87:392 av *Ulla Orring* (fp) till socialministern om lokalisering av thoraxklinik till Umeå:

Behovet av en thoraxkirurgisk verksamhet i norra Sverige har länge varit väl dokumenterat. Motioner i ärendet har varit föremål för överväganden både i riksdagen och i Landstingsförbundet. Samverkansnämnden för norra sjukvårdsregionen har nyligen överenskommit om en lokalisering till Umeå.

Nämnden för undervisningssjukhusen har nu emellertid enligt uppgifter som framkommit, uttalat att man inte ämnar vidta några åtgärder för att lokalisera en thoraxklinik till Umeå.

Överväger statsrådet att vidta några särskilda åtgärder för att en lokalisering av thoraxkliniken snabbt kommer till stånd enligt de intentioner som samverkansnämndens beslut innebär?

den 3 mars

1986/87:393 av *Karl-Anders Petersson* (c) till jordbruksministern om tillämpning av epizootilagen på viss fisksjukdom:

BKD (Renibakterios) är en fisksjukdom, som är mycket smittosam och som har konstaterats i kasseodlingar i vårt land, dock ännu i begränsad omfattning. Risker för spridning av sjukdomen till vildfisk är enligt experter uppenbar. Om så skulle ske liksom eventuell smittospridning till fiskodlingsanläggningar, kan katastrofala följder uppstå.

BKD sorterar inte under epizootilagen och kan därför inte bekämpas med hjälp av denna lag.

Är jordbruksministern beredd att vidta snabba åtgärder för att inrymma BKD under epizootilagens bestämmelser?

1986/87:394 av *Sten Andersson* i Malmö (m) till kommunikationsministern om postens medverkan i V65-spelet:

Varje vecka deltagar drygt 500 000 människor i det populära V65-spelet. En stor del av spelinsatserna görs hos postverket. I en tidning (DN den 13 februari) uttalar Ulla Bjersander, byrådirektör vid postverket, apropå

postanställdas service visavi V65-spelarna så här: "Dessutom är det ju fråga om moral. Vi kan ju inte tvinga våra 63 000 anställda att ta emot spelinsatser. Spel och dobbel anses ju inte riktigt av många."

Detta måste innebära att varje enskild posttjänsteman har rätt att avgöra om han eller hon skall ta emot V65-spelarnas insatser.

Är statsrådet beredd att lägga förslag så att berörda postanställda inte kan neka arbeta med V65-insatser?

1986/87:395 av *Ingegerd Anderlund* (s) till statsrådet Bengt Lindqvist om kooperativ barnomsorg:

Torsdagen den 5 februari 1987 svarade statsrådet Bengt Lindqvist på en fråga om statsbidrag till kommunala barndaghem/förskolor. Frågan var ställd av Sten Andersson i Malmö (m).

Sten Andersson önskade bl. a. svar på frågan om personal och föräldrar på ett dagis inom den kommunala barnomsorgen skulle se fördelar av att bilda ett föräldra- och personalkooperativ och om de då skulle kunna få statsbidrag. Statsrådet Bengt Lindqvist svarade ja på frågan. Villkoret är att kommunen tar upp kooperativet i sin barnomsorgsplan. Sten Andersson tog med glädje emot svaret, då statsrådet gav klartecken till att man kan ombilda redan befintlig kommunal barnomsorg till föräldra- och personalkooperativ.

När vi tidigare har talat om alternativa barnomsorgsformer som föräldra-kooperativ har det som regel inte handlat om redan befintlig kommunal barnomsorg utan om barnomsorg som startats vid sidan om den kommunala verksamheten.

Jag vill därför fråga statsrådet:

Innebär svaret till Sten Andersson att den redan befintliga kommunala barnomsorgsverksamheten helt kan ombildas till föräldra- och personalkooperativ (Sten Andersson talar om personalkooperativ)?

1986/87:396 av *Lars Ernestam* (fp) till jordbruksministern om de fjällnära skogarna:

Den 11 december förra året beslöt regeringen att ge tillstånd för avverkning inom fjällnära skog vid Grundagssättern i Dalarna. Såväl Älvdalens kommun som Idre Nya Sameby hade bestämt motsatt sig detta.

Det är uppenbart att en avverkning skulle innebära avsevärda svårigheter för renskötseln. Det kan dessutom starkt ifrågasättas om en återbeskogning är möjlig. Docent Leif Kullman konstaterar i en skrivelse till regeringen att avverkning med åtföljande plantering i så kärva klimatlägen löper mycket stor risk att helt misslyckas.

Föryngringen avses bli genomförd med contortatall, trots att länsstyrelsens naturvårdscenhet avstyrker sådan plantering inom detta område.

Leif Kullman uttalar i sitt brev till regeringen farhågor för att beslutet blir prejudicerande och att en storskalig exploateringskampanj mot fjällnära skog kan inledas.

Mot denna bakgrund vill jag fråga jordbruksministern:

Avser regeringen att i fortsättningen tillämpa en gentemot avverkarna generös tolkning av riksdagsbeslutet om de fjällnära skogarna?

1986/87:397 av *Charlotte Branting* (fp) till civilministern om jämställdhetsarbetet i regeringskansliet:

Prot. 1986/87:78
3 mars 1987

Meddelande om frågor

Departementens tjänstemannaförening, DT, har stämt sin arbetsgivare, regeringskansliet, för brott mot jämställdhetslagen. För tredje året i rad har regeringskansliet nämligen låtit bli att upprätta en jämställdhetsplan, vilket skall göras enligt jämställdhetsavtalet. I regeringskansliet, bortsett från UD, arbetar totalt 1 511 personer – 931 av dem är kvinnor, dvs. 62 %. 180 personer är chefer, endast 23 av dem är kvinnor, alltså 13 %. Regeringskansliet framstår som ett mycket dåligt exempel i det här avseendet!

I anledning av ovanstående vill jag fråga:

Vad tänker statsrådet vidta för åtgärder för att tillse att jämställdhetsarbetet fungerar också inom regeringskansliet?

1986/87:398 av *Oswald Söderqvist* (vpk) till försvarsministern om viss föreslagen ändring i vapenexportbestämmelserna:

Samarbetet mellan Sveriges och USA:s/Västeuropas militärindustri tog ett stort steg framåt i samband med JAS-projektet. Det innebar att svensk industri tillverkar delar till militärflygplan, som sedan säljs vidare. Det är ett brott mot de svenska vapenexportbestämmelserna. Nu föreslår försvarskommittén att dessa bestämmelser skall liberaliseras så att vapen som tillverkas i sådant samarbete får exporteras till stater som är förbjudna för dylik export.

Jag vill fråga försvarsministern:

Är en sådan förändring av de svenska bestämmelserna förenlig med Sveriges alliansfria politik och neutralitet i händelse av krig?

1986/87:399 av *Hans Petersson* i Hallstahammar (vpk) till statsrådet Anita Gradin om iranska kontakter med svenska myndigheter för inköp av krigsmateriel:

Enligt uppgifter i massmedia lämnade Iran en protest till svenska myndigheter i maj eller juni 1983 med anledning av avbrutna krutleveranser från Bofors till Iran. Enligt vissa uppgifter var det både sprängämnes- och vapenkontrakt som avbröts då all svensk krigsmaterielexport till Iran stoppades i november 1978. Den misstänkta sprängämnessmugglingen till Iran lär ha inletts direkt efter den iranska protesten i maj/juni 1983. Samma år återupptogs byggnationen av sprängämnesfabriken i Isfahan, och något senare misstänktes Bofors robot-70 ha smugglats till Iran. Det är känt att tullens utredning ledde till att sprängämnesleveranser till Iran stoppades under 1985.

Jag vill därför fråga utrikeshandelsministern:

När har Iran uppvaktat svenska myndigheter med önskemål om köp av krigsmateriel, och har Iran varit i kontakt med svenska myndigheter angående de under 1985 stoppade sprängämnesleveranserna till Iran?

Prot. 1986/87:78
3 mars 1987

1986/87:400 av *Lars-Ove Hagberg* (vpk) till försvarsministern om rätten till sjukpenning för värnpliktiga:

Meddelande om frågor

Organisatoriska förändringar inom krigsmaktens vakttjänstgöring innebär att värnpliktiga tjänstgör på ett rullande schema. Långa tjänstgöringspass innebär lång sammanhängande ledighet. Detta möjliggör för de värnpliktiga att arbeta med sitt civila arbete under ledighetsperioden.

Emellertid är den värnpliktige som arbetar på ledig tid inte berättigad till sjukpenning, arbetsskadesjukpenning m. m.

De värnpliktiga som arbetar i civila yrken på ledig tid betalar skatt och fullgör medborgerliga plikter i övrigt. Dessutom är lönesumman grund för arbetsgivaravgifter som inbetalas av staten.

Med hänvisning till ovanstående vill jag fråga försvarsministern:

Är regeringen beredd att vidta åtgärder så att värnpliktiga, när de under ledig tid arbetar i civila arbeten, skall vara berättigade till bl. a. sjukpenning m. m.?

1986/87:401 av *Gunnar Hökmark* (m) till statsministern om opinionsbildningen beträffande löntagarfonderna:

Debatten efter det att Svenska Handelsbankens ledning beslutade att ej fullfölja optionsaffärerna med Östfonden har innehållit ett antal besynnerliga inslag, som ur demokratisk synpunkt knappast kan lämnas opåtalade.

Enligt Dagens Nyheter har företrädare för regeringen hävdad att "fondmotståndarna förpestar luften i Sverige".

Enligt samma tidning har industriminister Thage Peterson hävdad att "all den kraft som fondmotståndarna ödslar på sina antikonferenser, antimöten och antidemonstrationer borde de i stället lägga ner på sina företag".

Mot denna bakgrund vill jag fråga statsministern om regeringen avser vidta någon åtgärd med anledning av här refererade synsätt.

1986/87:402 av *Margareta Mörck* (fp) till socialministern om omvårdnadsforskningens utveckling:

I den forskningspolitiska propositionen konstateras att omvårdnadsforskningen generellt sett har en svag ställning. Avgörande är sannolikt att omvårdnadsforskningen saknar plattform inom den statliga högskolan. Landstingen bedriver visserligen utvecklingsarbete men har enligt statsmakternas beslut inget primärt ansvar för forskning och forskarutbildning. I forskningspropositionen framhåller regeringen som sin uppfattning att det ankommer på sjukvårdshuvudmännen att satsa mer resurser på att utveckla omvårdnaden.

Mot den bakgrunden frågar jag socialministern:

Avser regeringen att avhända staten ansvaret för omvårdnadsforskningens utveckling?

1986/87:403 av *Per Stenmarck* (m) till finansministern om den skattefria försäljningen på färjorna över Öresund:

Prot. 1986/87:78
3 mars 1987

Meddelande om frågor

Lex Öresund är en särslag som kraftigt begränsar färjetrafikens utvecklingsmöjligheter i Öresundstrafiken. Med lättnader i lagen skulle trafiken bli tätare och biljetterna billigare. Därför har regeringen fört diskussioner med den danska regeringen för att uppnå en förändring.

I ett tidningsuttalande säger kommunikationsminister Sven Hulterström:

”Personligen stöder jag inte restriktionerna men jag tror att det ligger närmare till hands att begränsa den skattefria försäljningen på övriga linjer än att lätta på bestämmelserna för trafiken till Bornholm och över Öresund.”

Detta vore utomordentligt olyckligt.

Är finansministern beredd att ge en redogörelse för de senaste diskussionerna i ärendet med den danska regeringen?

1986/87:404 av *Jens Eriksson* (m) till miljö- och energiministern om dioxinutsläppen från norska industrier:

Idefjorden och norra Bohusläns vatten har sedan många år tillbaka varit starkt förorenade.

Under senare tid har man även spårat dioxin bl. a. i krabbor, och man har ställt sig frågande till varifrån utsläppen kommer. Enligt rapporter har det framkommit att Norsk Hydros magnesiumfabrik i Porsgrunn ensam har så stora utsläpp av dioxin att det med 50 % överstiger allt dioxinutsläpp från samtliga svenska sopförbränningsstationer.

I anledning av dessa rapporter vill jag till miljö- och energiministern 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?

1986/87:405 av *Maria Leissner* (fp) till statsrådet Anita Gradin om vapenexporten 1986:

1986 blev ett nytt rekordår för beviljade tillstånd för vapenexport. På två år har värdet av beviljade utförseltillstånd nära nog fördubblats. Eftersom den väntade ökningen av tillståndsgivningen i och med Indienordern ännu inte kan ha slagit igenom i tillståndsstatisiken, måste ökningen härröra sig från andra stater. Med tanke på att beviljade tillstånd inte återspeglas omedelbart i exportstatistiken utan kan dröja upp till ett år efter att tillståndet givits, vore det ytterst väsentligt att nu få reda på orsaken till den dramatiska ökningen av tillståndsgivningen. Jag vill därför fråga utrikeshandelsministern:

Vilka tolv stater toppade listan över beviljad vapenexport 1986 och hur omfattande var exporttillstånden till dessa stater?

Prot. 1986/87:78 15 § Kammaren åtskildes kl. 18.22.
3 mars 1987

Meddelande om frågor In fidein

TOM T:SON THYBLAD

/Olof Marcusson