

Riksdagens protokoll

1989/90:58



Tisdagen den 30 januari

Protokoll
1989/90:58

Kl. 14.30–15.51

Förhandlingarna leddes av andre vice talmannen.

Svar på frågor

1 § Svar på fråga 1989/90:353 om privata och kollektiva beslut

Anf. 1 Statsminister INGVAR CARLSSON:

Herr talman! Charlotte Cederschiöld har frågat mig var kollektivet skall göra halt i det framtida socialdemokratiska samhället. I frågan hänvisas till en artikel av mig i den socialdemokratiska idétidskriften *Tiden* som Charlotte Cederschiöld helt måste ha missuppfattat. Jag vill därför uppmana Charlotte Cederschiöld till en förnyad läsning av artikeln i fråga.

Om Charlotte Cederschiöld efter denna läsning har synpunkter att föra fram eller om hon, genom vetgiriga frågor, vill öka den egna kunskapen om socialdemokratisk ideologi är hon säkert välkommen att skriva ett inlägg i vår idétidskrift. Att inom ramen för riksdagens frågeinstitut klara ut den politiska idédebatten torde inte låta sig göra.

Anf. 2 CHARLOTTE CEDERSCHIÖLD (m):

Herr talman! Jag vill tacka statsministern för svaret, där han hänvisar till en ideologisk tidskrift. Det är inte så värst många i Sverige som läser sådana tidskrifter. Det är en liten politisk elit som läser dem. Därför är det angeläget att statsministern kan svara på en fråga som är viktig för svenska folket, nämligen var gränsen för det enskilda ägandet går.

Statsministerns exempel berör livsåskådning, politisk uppfattning, val av livspartner, middagsmaten och färgen på vardagsrumssoffan. Det är märkliga exempel. Det är mer intressant vilka exempel som statsministern inte tar upp, t.ex. boendet. Man kan jämföra med LO 80-rapporten, där man begränsar ägandet genom att säga att "demokratiska socialister har aldrig eftersträvat att kollektivisera kläder, möbler och husgeråd".

Boendet, som är vanligt folks största sparbössa, är nu så dyrt att endast 10 % av de småhus som byggs verkligen blir enskilt ägda. Pensionssparandet, hushållens näst största sparbössa, har också försämrats i strid med nyligen avgivet löfte. Sparandet har drivits ned till minus 5 %. Hushållens andel av aktieinnehavet har minskat från 50 % till drygt 20 %. Framtidens ekonomiska problem för vårt land skall lösas med nya kollektiva fonder. Det före-

faller som om socialdemokraterna inte vill försvara det enskilda ägandet. Om äganderätten skall vara kvar, varför vill ni inte grundlagsfästa den?

Till sist vill jag citera statsministern som ledning för hur det skall bli med det framtida ägandet. I sin ideologiska handbok *Reformism och revolution* uttalar han: "Socialdemokrater är visst inte mindre för socialism än kommunister. Frågan handlar om på vilket sätt vi vill förverkliga det socialistiska samhället. Däremot handlar det inte om vem som är mest socialistisk."

Överläggningen var härmed avslutad.

2 § Svar på fråga 1989/90:385 om socialstyrelsens två tjänstemän i Köpenhamn

Anf. 3 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Gudrun Schyman har frågat socialministern om hur framtiden ser ut för de svenska socialarbetarna i Köpenhamn. Arbetet inom rege-
ringen är så fördelat att det är jag som skall svara på frågan.

Sverige har två socialarbetare placerade i Köpenhamn sedan år 1971. En av dem har status som svensk socialattaché. Båda avlönas av socialstyrelsen.

Arbetet i Köpenhamn består i att aktivt söka upp missbrukare och andra som riskerar att bli missbrukare, motivera dem att resa hem och att ordna kontakterna i Sverige. Det är enligt min mening viktiga arbetsuppgifter och verksamheten bör därför fortsätta.

Frågan om vem som skall vara huvudman för verksamheten har dock återkommande varit föremål för diskussion. I socialdepartementets översyn av socialstyrelsens uppgifter och inriktning ansågs att styrelsen inte borde syssla med klientarbete och att andra lösningar borde prövas.

Vid de fortsatta övervägandena i den här frågan har det emellertid framkommit starka skäl för att socialstyrelsen bör kvarstå som huvudman för verksamheten. Jag för min del räknar med att styrelsen står kvar som huvudman. Det pågår dock diskussioner om möjligheten att låta Malmö kommun svara för fortbildning och praktisk handledning. En sådan lösning skulle dels verka avlastande på socialstyrelsen, dels knyta socialarbetarna närmare till en fungerande kommunalnarkomanvård.

Anf. 4 GUDRUN SCHYMAN (vpk):

Herr talman! Jag skall be att få tacka statsrådet för svaret. Jag är glad över svaret, framför allt den passus där statsrådet säger att han för sin del räknar med att socialstyrelsen bör stå kvar som huvudman.

Förra året fanns det en del oro kring den här frågan. Jag skrev därför en motion för att vara säker på att frågan inte skulle tappas bort i den allmänna hanteringen. Motionen avslogs med hänvisning till den här översynsutredningen och att socialstyrelsen skulle omorganiseras.

I årets budgetproposition kunde jag inte finna att dessa pengar var avsatta någonstans. Jag undrar därför: Var är pengarna? Detta gjorde mig orolig, och jag försökte höra med dem som jobbar på socialbyrån i Köpenhamn med

detta. När jag ringde, visste de ingenting. Då är min nästa fråga: Varför vet de ingenting?

Jag forskade vidare i den här frågan och inte heller på socialstyrelsen visste man någonting. Över huvud taget var det svårt att få tag på någon, eftersom det pågår en omorganisering och alla håller på att byta rum med varandra. Hur kommer det sig att man inte ens på socialstyrelsen vet någonting? När är rumsbytena klara, så att man kan få ett besked? Jag delar statsrådets uppfattning om att detta är en mycket viktig verksamhet. Det är viktigt att socialstyrelsen, som har expertkunskaper, står kvar som huvudman. Dessutom kommer flertalet av klienterna från Mellansverige med tyngdpunkt på Storstockholmsområdet. Det finns en rad skäl som talar för att just socialstyrelsen skall vara kvar som huvudman. Jag kan tänka mig att en del praktiska frågor – handledningsfrågor o.d. – kan lösas tillsammans med Malmö kommun.

Varför vet ingen någonting? Varför vet inte de som jobbar med detta någonting? Varför finns det inga pengar avsatta i någon budget? Varför vet man ingenting på socialstyrelsen?

Anf. 5 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Det värsta är att inte heller statsrådet rätt upp och ner kan svara på dessa frågor. Jag var inte beredd på att utveckla hur detta finns med i budgeten och hur det återspeglas i socialstyrelsens personalplanering. Jag kan försäkra Gudrun Schyman att inriktningen på arbetet och verksamheten är precis den som jag nu har sammanfattat, alltså att socialstyrelsen kvarstår som huvudman och att vi överväger att aktivera Malmö kommun i den praktiska sidan av verksamheten med handledning och fortbildning för att knyta dessa socialarbetare till svensk narkomanvård – någonting som vi tror är väldigt viktigt.

I övrigt hoppas jag att beskedet att detta är en mycket viktig verksamhet och att situationen kräver att vi fortsätter att bedriva den skall vara tydligt nog för att skapa garantier för att så verkligen sker.

Anf. 6 GUDRUN SCHYMAN (vpk):

Herr talman! Jag är väldigt belåten med det sakliga innehållet i svaret. Jag kan åta mig att genast ringa till de socialarbetare som jag har varit i kontakt med och tala om för dem att de inte längre behöver känna sig oroliga. Jag konstaterar att ur detta kaos och denna förvirring träder det fram en ordning som vi är överens om. Med detta är frågan klargjord.

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Svar på fråga 1989/90:386 om tidigareläggning av försvarsorder

Anf. 7 Försvarsminister ROINE CARLSSON:

Herr talman! Gudrun Norberg har frågat mig vad jag avser att svara Bofors AB på dess begäran om beställningar av ammunition och pjäser som

elimineras varslen till drygt 500 anställda och som gör att produktion kan säkerställas fram till nästa försvarsbeslut?

Jag är väl medveten om de problem som uppstår vid en eventuell neddragning av verksamheten vid Bofors AB, inte minst för de anställda. Likaså innebär den uppkomna situationen att förutsättningarna för kris- och krigsproduktionsförmågan avseende framför allt ammunition förändras.

Frågan är angelägen och bereds för närvarande inom regeringskansliet.

Anf. 8 GUDRUN NORBERG (fp):

Herr talman! Jag vill först tacka statsrådet för svaret.

När Bofors nu har tvingats säga upp sitt avtal om ammunition m.m. till försvaret har det uppstått ett, som jag ser det, mycket bekymmersamt läge. Vi riskerar att försätta oss i en ohållbar situation. Vi överlämnar våra möjligheter att få tillgång till ammunition m.m. till andra länders välvillighet.

Statsrådet vet naturligtvis bättre än jag att detta är en omöjlig situation. Ställs Sverige och Europa inför ett krigsläge finns det inget annat land som skulle tillverka och sälja ammunition till oss. Det är uteslutet. Har vi en gång gjort oss av med våra egna resurser på det här området får vi ställa våra pojkar vid fronten utan att de har något att skjuta med. Jag kan inte tro att regeringen skulle vilja ta på sig ansvaret för en sådan situation. Skulle den trots allt göra det, är jag övertygad om att svenska folket inte skulle acceptera det. Det är inte någon försvarshemlighet att vi är dåligt rustade när det gäller ammunition.

En annan fråga som är viktig för försvaret och försvarsindustrin är hur det kommer att bli med haubitsen 5,5 F, som kallas fransyskan. Förbudet att skjuta med fransyskan består. Såvitt jag vet har inga undersökningar ännu givit något utlåtande. Man måste nog bestämma sig för att reparera pjäserna, byta ut vissa delar eller skrota pjäserna. I alla dessa alternativ är Boforsindustrin nödvändig, som jag ser det.

Jag frågar statsrådet hur han ser sig kunna reparera eller ersätta fransyskan om Bofors måste släppa sin kompetens på materiel- och ammunitionssidan.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på frågorna 1989/90:381 och 384 om informationen om affären mellan Volvo och Procordia

Anf. 9 Industriminister RUNE MOLIN:

Herr talman! Hans Dau har frågat mig om jag anser att informationen om den s.k. Volvo AB/Procordia AB-affären har skötts på ett tillfredsställande sätt och om det är acceptabelt att företagsöverlåtelser får gå till på detta sätt när staten är så djupt involverad.

Nic Grönvall har frågat mig om en fullständig information i saken kommer att lämnas till riksdagen och när den proposition som är nödvändig för att avtalet skall kunna genomföras kommer till riksdagen.

Jag besvarar frågorna i ett sammanhang.

Den preliminära överenskommelse som träffats mellan staten, Volvo AB och Procordia AB har offentliggjorts i en kommuniké den 12 december 1989.

På samma sätt som andra erbjudanden på svensk aktiemarknad kommer fullständigt prospekt att tillställas berörda aktieägare, så snart detta färdigställts, vilket beräknas bli i slutet av mars. Avsikten är också att uppgifter motsvarande dem som finns i prospektet skall tillställas riksdagens ledamöter som underlag inför ett ställningstagande till beslut om bl.a. statens framtida ägarandel i Procordia AB. Proposition i frågan avses föreläggas riksdagen i slutet av mars.

Informationen i detta ärende avviker inte från vad som är regel på svensk aktiemarknad. I prospektet måste enligt de rekommendationer som gäller för emissionsprospekt ingå ett bokslut som inte är äldre än tre månader. Procordia måste därför avvakta sitt årsbokslut för år 1989, vilket beräknas föreligga i mitten av mars, för att därefter ge ut prospektet. Det är därför inte möjligt att utge prospektet förrän i slutet av mars. Det är således helt normalt att affärer som offentliggörs nära ett årsskifte inte följs av ett prospekt förrän i slutet av mars.

Anf. 10 HANS DAU (m):

Herr talman! Jag skall börja med att tacka industriministern för svaret. Jag hade förutsett att Rune Molin skulle gömma sig bakom formella skäl, så det var inte oväntat. Jag hade ändå hoppats att han skulle ha modet att ta ställning i denna fråga, även om det kanske inte är så populärt hos Volvo och Gyllenhammar skulle kunna känna sig oroad av det.

Det är skillnad på prospekt och information, enligt min uppfattning. Särskilt i den här affären, där det har funnits så oerhört många rykten och insinuationer, tycker jag att en information från bolaget hade varit i sin ordning. Det har i alla fall gått över två månader, och man har endast fått information genom massmedia. Ivar Nordberg, Rune Molins företrädare, var ganska mycket i farten när det här förekom i pressen från början.

Det har t.ex. gått många rykten om insideraffärer. Jag har fått en del kontakter som lett till att jag började fundera på den här frågan. Det som fick mig att till slut reagera var artikeln i den Rune Molin närstående tidningen Aftonbladet, där det helt klart påstås att det har förekommit insideraffärer.

Lagen pekar visserligen på enskilda personer. Gyllenhammar är dock faktiskt både styrelseordförande i Pharmacia och koncernchef i Volvo. En närmare koppling mellan de två företagen kan man inte tänka sig. Kommer industriministern att ta något initiativ i denna fråga? Man har haft många funderingar kring hur detta gör skada hos internationella aktieplaceringar i New York, London och på andra ställen. De små aktieplaceringarna i Sverige har man tydligen ingen större omtanke om. Jag har fått flera brev, där man har sagt sig vara orolig. Jag har t.ex. fått ett brev sedan det blev känt att jag har ställt den här frågan där det står: "Det gläder mig att vi små aktieägare mot Volvo och staten får stöd." Tycker inte industriministern att staten skall känna sig ansvarig?

Anf. 11 NIC GRÖNVALL (m):

Herr talman! Av industriministerns svar får jag veta vad jag redan har läst i näringsutskottets propositionsförteckning, nämligen att den här propositionen kommer i mars. Det föranleder mig att göra några kommentarer och komma med ytterligare frågor.

Denna affär innehöll en företagstransaktion som berör förköpsrätt, hembudsplikt och en hel del andra centrala frågor kring aktieäggande. Man undrar varför det var så bråttom med att gå ut med en publicering av affären, som uppenbarligen var ofullständig. Vi måste nu vänta till mars innan vi får en fullständig information om affärens innehåll. Jag skulle vilja veta om industriministern, när man nu betraktar affären i backspegeln, är nöjd med den situation som blev följden av publiceringen i december. Man kan fråga sig om det verkligen var nödvändigt med den här "trumpetstöten" i december. Har industriministern någon uppfattning i frågan?

Varför har inte information givits i saken? Varför innehöll inte trumpetstöten information om centrala frågor som angår och intresserar aktieägare och marknad? Att man måste avvakta Procordias bokslut, är det ett godtagbart skäl för att villkoren i denna aktietransaktion inte publiceras eller kungörs förrän i en proposition i mars? Procordias koncernbokslut som sådant har förhållandevis litet att göra med det slutliga genomförandet, som i det här sammanhanget betyder att riksdagen skall inblandas genom ett eftergivande av statens ägande.

Anf. 12 Industriminister RUNE MOLIN:

Herr talman! Jag vill bara konstatera att Procordias styrelse och Volvo har följt de regler som finns på den svenska aktiemarknaden när det gäller affärer av denna typ. Man har träffat en principöverenskommelse som skall följas av ett prospekt. Ett prospekt kan inte göras förrän man har ett årsbokslut. I det prospektet kommer alla dedetaljer som berörs här att redovisas. Jag kan inte se att det finns anledning att ställa andra krav på Volvo och Procordia i det här fallet än dem som ställs vid andra affärer på svensk aktiemarknad. Jag tycker således att det finns anledning att vänta tills man kan ge svar på alla dessa frågor när prospektet föreligger. Jag har inte sett att börsstyrelsen har reagerat på detta. När det gäller insiderfrågan gör bankinspektionen nu en utredning. Den kommer att offentliggöras när den blir klar. Jag kan inte se att detta på något sätt avviker från många andra stora affärer som har gjorts på svensk arbetsmarknad. Staten har visserligen inte varit inblandad, men jag tycker att staten kan få bli behandlad på samma sätt som andra aktieägare.

Anf. 13 HANS DAU (m):

Herr talman! Som jag sade i mitt inledningsanförande anser industriministern att vissa formella förutsättningar har uppfyllts. Jag nämnde t.ex. att de små aktieägarna är mycket oroliga. De hade ju kunnat få information utan att ha fått ett prospekt. Staten har ju formellt ett ansvar. Ivar Nordberg agerade ganska mycket i den här saken. Det är väl inte någon tillfällighet att många små aktieägare känner sig oroade? Jag är inte ensam om denna uppfattning. Det är väl inte heller någon tillfällighet att det skrivs så mycket om

just denna fråga? Det har t.o.m. gjorts jämförelser med Fermenta-affären där Gyllenhammar och Volvo var involverade. Den affären förstörde väl förtroendet för de små aktieägarna att agera på börsen.

Jag kan ställa en annan fråga som ligger nära den tidigare. Tycker inte landets industriminister att det är värdefullt att småspararna köper aktier i olika bolag och att ägandet sprids? Om man tycker så, måste man i rimlighetens namn försöka skapa ett sådant förtroende i stället för tvärtom.

Anf. 14 NIC GRÖNVALL (m):

Herr talman! Jag tar gärna fasta på det industriministern sade, nämligen att Volvos och Procordias styrelser har följt alla bestämmelser. Det är säkert så. De skulle väl inte ens en gång tänka sig att inte göra det. Men vi talar egentligen om huruvida regeringen har tagit de hänsyn som jag tycker regeringen skall ta gentemot riksdagen och gentemot dem som har satsat pengar i de statliga företagen. Varför har inte regeringen kunnat ge en fullständig information om detta avtals villkor? Är det så att det inte var färdigförhandlat den 12 december såvitt gällde statens roll och aktietransaktionens slutliga genomförande? Vad är det för svar vi väntade på? Industriministern sade att när man kunde ge svar på alla frågor skulle prospektet komma. Vad var det för frågor som var oklara den 12 december?

Anf. 15 Industriminister RUNE MOLIN:

Herr talman! Jag kan bara upprepa att Nic Grönvall får lugna sig tills propositionen kommer. Då kommer det att finnas svar på alla de frågor som han har.

Det är klart att det är bra att aktieägandet utvecklas och att vi får riskkapital till industrin, Hans Dau. Men jag tycker att det är en helt annan fråga som inte har med denna sak att göra.

Anf. 16 HANS DAU (m):

Herr talman! Jag är precis av den motsatta uppfattningen. Ju fler litet osäkra, halvsmutsiga affärer som finns på aktiemarknaden, och det är ännu värre när staten är inblandad, desto mer undergräver man förtroendet. Tänker verkligen industriministern inte vidta några åtgärder för att komma till rätta med detta?

Anf. 17 NIC GRÖNVALL (m):

Herr talman! Eftersom jag måste vänta på svaren på frågorna till mars, vill jag först och främst konstatera att det fanns frågor som det inte fanns svar på i december. Jag vill veta vilka de frågorna var. Är det så att avtalet har måst kompletteras efter den 12 december, industriministern? Var det inte färdigförhandlat när man gick ut och kungjorde den stolta affären?

Anf. 18 Industriminister RUNE MOLIN:

Herr talman! Hans Dau pratar om smutsiga affärer. Jag vet inte vad han har för grund för det. Det vore intressant att få höra vad det är som är smutsigt med affären. Jag kan inte se något sådant. Jag tycker att det är litet oför-

ständig att här i Sveriges riksdag grunda sina påståenden på massmediala uppgifter.

Jag har sagt att det har träffats en principöverenskommelse, Nic Grönvall. Det är klart att det finns detaljer som skall klaras ut under tiden fram tills propositionen lämnas. Det arbetet pågår.

Anf. 19 HANS DAU (m):

Herr talman! Jag grundar mina påståenden på massmediala uppgifter, eftersom det inte finns några andra uppgifter. Det har dessutom talats om att man visste om att det skulle bli stora ökningar av vinsterna i Pharmacia. Anklagelserna om insideraffärerna skulle grundas på det.

Jag har här ett brev skrivet av Bertil Tiusanen på Pharmacia, adresserat till en av de oroliga små aktieägarna. Brevet är daterat den 12 september 1989.

"Jag tror att Du relativt snart kommer att kunna utläsa effekter av de program vi startat för att nå våra mål och att börsen skall börja värdera Pharmacia-aktien efter förtjänst igen."

Det är väl tydligt att man visste om detta i Pharmacia. Det vore väl märkligt om inte styrelseordföranden kände till den 1 december vad man visste om den 12 september. Det är väl något som i allra högsta grad borde vara värt att utreda.

Överläggningen var härmed avslutad.

5 § Svar på fråga 1989/90:363 om patent inom biotekniken

Anf. 20 Justitieminister LAILA FREIVALDS:

Herr talman! Martin Olsson har frågat mig vilka åtgärder regeringen kommer att vidta med anledning av att patent på högre former av liv nu gäller i Sverige. Bakgrunden till frågan är ett beslut meddelat av det europeiska patentverket att bevilja patent bl.a. för växtceller framställda enligt ett visst förfarande och för växt eller plantvävnad uppvuxen ur sådana celler.

Jag vill för min del framhålla att frågan om patent för den aktuella uppfinningen ännu inte är slutligt avgjord av det europeiska patentverket. Som Martin Olsson säkert känner till, har Centerns ungdomsförbund utnyttjat möjligheten att rikta invändningar mot det nu aktuella patentet. Sådana invändningar skall prövas av en särskild invändningsavdelning inom verket, som kan underkänna patentet helt eller delvis. Invändningsavdelningens beslut kan sedan överklagas till verkets besvärskammare, som också kan upphäva eller inskränka patentet.

Frågan har alltså inte slutligt avgjorts vid det europeiska patentverket. Regeringen har därför inte haft anledning att göra några sådana överväganden som Martin Olsson efterlyser.

Anf. 21 MARTIN OLSSON (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka justitieministern för svaret på min fråga. Med den respekt för livet som centerpartiet anser skall vara vägledande

både för samhällsarbete och för vetenskaplig verksamhet säger vi, liksom en bred miljöopinion i övrigt, ett klart nej till patent på liv. Vi vill att Sverige, både nationellt och internationellt, skall arbeta för att förhindra en utveckling mot patentering av genetiskt manipulerade material, växter och djur osv.

För ett år sedan framhöll justitieministern i ett svar till mig att det var för tidigt att inta en definitiv ståndpunkt beträffande gränserna för det patenterbara i de biotekniska uppfinningarna. Jag har nu ställt frågan, eftersom det europeiska patentverket under fjolåret beviljade ett amerikanskt företag ett patent på en särskild process att föra in främmande växtgen i en annan växt. Dessutom fick företaget patenträttigheter på alla de växter som skall bli resultatet av processen. Resultatet blir en genetiskt förändrad växt med helt nya egenskaper.

Nu har dess bättre Centerns ungdomsförbund utnyttjat möjligheten att rikta invändningar mot det aktuella patentet, varför en särskild prövning skall ske, som framgår av svaret. Jag hoppas att regeringen är glad över att den har fått en respittid, och jag hoppas att den tiden skall utnyttjas väl.

Nu är den viktiga frågan vilken inställning som regeringen har i fråga om patent på liv. Vad planerar regeringen för åtgärder om beslutet om patentering kommer att stå fast? Kommer då regeringen att överväga t.ex. omförhandlingar mot bakgrund av den tolkning som patentkonventionen har fått? Det är ju en tolkning som inte var väntad, eftersom väsentliga biologiska processer uttryckligen är undantagna från patenterbarhet.

Det är alltså av intresse att få veta dels regeringens inställning, dels hur man tänker utnyttja den tid som finns till dess ett eventuellt definitivt beslut fattas om patentering.

Anf. 22 Justitieminister LAILA FREIVALDS:

Herr talman! Martin Olsson vill att jag skall ge mig in och recensera det förfarande som pågår vid europeiska patentverket, innan verket har fattat ett slutligt beslut. Jag utgår från att Martin Olsson inte har tänkt på att det skulle bli fallet om jag uttalade mig i sak. Jag förutsätter att Martin Olsson respekterar att jag är förhindrad att kommentera saken innan den är slutligt avgjord.

Anf. 23 MARTIN OLSSON (c):

Herr talman! Jag bad inte om att få en recension av detta. Jag efterlyste regeringens inställning och om regeringen överväger några åtgärder därest beslutet kommer att stå fast. Jag kan inte förstå att det skall vara främmande för vad som kan redovisas.

Detta är en väldigt viktig fråga som berör många. Många är också intresserade av den och ser med oro på utvecklingen när det gäller möjligheten att patentera liv. Jag tycker därför att justitieministern skulle begagna tillfället att förklara vilken åsikt regeringen har i dessa frågor.

Det patent som nu har beviljats är början på en utveckling som det gäller att förhindra, om vi inte vill att denna utveckling skall fortsätta.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på fråga 1989/90:383 om brottsligheten kring Möllevångstorget i Malmö

Svar på frågor

Anf. 24 Justitieminister LAILA FREIVALDS:

Herr talman! Sten Andersson i Malmö har frågat mig vilka åtgärder som är att förvänta med anledning av ett lagförslag från polisen i Malmö om åtgärder för att komma till rätta med brottsligheten vid Möllevångstorget i Malmö.

Vad Sten Andersson får antas syfta på är en skrivelse från polismyndigheten i Malmö den 16 december 1987 med vissa förslag till åtgärder mot asocial klubbverksamhet i Malmö. Polismyndigheten föreslog bl. a. vissa ändringar i den s.k. automatspelslagen. Jag kan säga att i den delen har polismyndighetens synpunkter tillgodosetts genom den proposition som lämnades till riksdagen i november förra året (prop. 1989/90:46). I propositionen föreslås ett antal ändringar i automatspelslagen som syftar till att motverka olika former av illegalt spel och annan kriminalitet som kan förekomma i sådana sammanhang.

De övriga förslagen i polismyndighetens skrivelse innebär att polisen vid misstanke om viss brottslighet i en speciell lokal, t.ex. spelklubb eller ett café, som en sista åtgärd skulle kunna stänga lokalen. Vid beredningen av dessa förslag bedömdes dock svårigheterna att skapa en tillräckligt avgränsad och tydlig lagstiftning vara sådana att förslagen inte borde genomföras. Dessutom ger den nuvarande lagstiftningen polisen möjligheter att ingripa i flertalet av de situationer som polismyndigheten tog upp.

Anf. 25 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Sedan många år tillbaka har vi haft en omfattande brottslighet kring en viss stadsdel i Malmö.

Polisen upplever att den står maktlös. Den skickade därför för två år sedan ett lagförslag till departementet, men enligt polisen i Malmö har den inte hört någonting från departementet. I det svar som statsrådet i dag lämnar skriver hon att nuvarande lagstiftning ger polisen möjligheter att ingripa i flertalet av de situationer som myndigheten tog upp i skrivelsen. Det är alltså en uppenbar och total inkompetensförklaring av polismännen i Malmö. Kan de inte hantera dessa problem baserat på gällande lagstiftning?

Det är tur att vi inte har en polisman här vid sidan av statsrådet. Jag tror nämligen att en sådan, baserat på sin erfarenhet, nog skulle ha haft en hel del synpunkter på statsrådets svar.

Jag må säga att det är förvånansvärt att vi vanliga medborgare då vi parkerar vår bil fel får betala 300 kr. utan att ha en chans att komma undan! Men den s.k. Möllevångsmaffian kan stå och skratta åt polisen och strunta totalt i allting.

Herr talman! Man skall väl vara försiktig med kraftuttryck och starka omdömen. Jag kan inte heller påstå att regeringen skyddar den s.k. Möllevångsmaffian i Malmö, men genom det senfärdiga agerandet innebär regeringens handlande ändå detta.

Vi har diskuterat detta problem ett flertal gånger i riksdagen. Regeringen

och departementet har utlovat kraftåtgärder, men ingenting händer. Fortfarande står Malmöpolisen enligt egen utsago maktlös. Jag skall föra en mycket intressant debatt med poliserna när jag kommer tillbaka till Malmö. De är tydligen helt inkompetenta, åtminstone enligt justitieministern.

Anf. 26 Justitieminister LAILA FREIVALDS:

Herr talman! Jag är mycket förvånad över Sten Anderssons beskrivning av polisen i Malmö. Jag tror inte någonting i mitt svar inkompetensförklarade polisen, men däremot är jag rädd för att en del av det som Sten Andersson sade hade den innebörden.

Av polismyndighetens skrivelse till justitiedepartementet framgår att polisen på ett framgångsrikt sätt i samarbete med många andra myndigheter har kommit till rätta med en del av de problem som finns med brottsligheten i Malmö. I andra avseenden har man haft svårigheter att komma till rätta med problemen. Därför kommer man med en rad förslag. En del av förslagen har nu genomförts och ett lagstiftningsarbete ligger på riksdagens bord.

Jag vill också erinra om att polismyndighetens tidigare framställningar om lagstiftning har blivit väl tillgodosedda. En skrivelse från myndigheten i mars 1985 remissbehandlades och ledde fram till att de nuvarande förverkanderglerna i automatspelslagen infördes i januari 1987.

Nu är alltså en ny lag på gång. Mot denna bakgrund tycker jag att Sten Anderssons beskrivning av polisen i Malmö och dess verksamhet är grovt vilseledande.

Anf. 27 STEN ANDERSSON i Malmö (m):

Herr talman! Statsrådet talar om automatspel. Jag talar om knarklangning, rån och förberedelse till grova brott i Malmö som indirekt eller direkt drabbar alla malmöbor.

Statsrådet skriver trots allt på slutet i svaret att man med nuvarande lagstiftning kan komma till rätta med flertalet av dessa situationer.

Så sent som i förra veckan gjorde man i Malmötidningarna stora nummer av att polisen uppgav sig vara maktlös. Den s.k. maffian skrattar åt oss, och departementet – och det är än allvarligare – struntar i oss, sade poliserna.

Okej, att spela på automater kan väl i och för sig vara en viss form av kriminalitet, men kan man inte få förslag till åtgärder kring narkotikahanteringen, kring grova rån eller överfall? Det är det man vill ha. Poliserna säger själva att de är maktlösa.

Detta får bli en fråga mellan statsrådet och polismyndigheten i Malmö.

Överläggningen var härmed avslutad.

7 § Svar på fråga 1989/90:331 om televerkets godkännande av mobiltelefoner

Anf. 28 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Per Westerberg har frågat mig vilka åtgärder jag är beredd att vidta med anledning av att tiden för godkännande av mobiltelefoner hos

televerket har tagit omotiverat lång tid i ett enskilt ärende. Ärendet rör mobiltelefoner avsedda för NMT-systemet.

T.o.m. år 1989 fick endast sådan utrustning som T-märkts av televerkets godkännandekontor anslutas till det allmänna telenätet. Fr.o.m. den 1 januari 1990 har T-märkningen upphört. I stället registreras godkänd utrustning för anslutning till det allmänna telenätet hos statens telenämnd.

Mobiltelefoner, som är ett slags radioutrustning, typgodkänns däremot, liksom hittills, av televerket. Någon T-märkning av mobiltelefoner förekommer inte eftersom sådana telefoner inte ansluts direkt till det allmänna telenätet. Typgodkännande av mobiltelefoner avsedda för NMT-systemet sker när radiodelen och programvaran uppfyller ställda krav. Under provningen upptäcks ofta fel som måste åtgärdas av leverantören. Eftersom mobiltelefoner är tekniskt komplexa apparater uppstår då ofta andra fel som i sin tur måste åtgärdas. Detta kan upprepas flera gånger, vilket förklarar att ett ärende totalt sett kan ta relativt lång tid. Provnings tiden för en helt felfri produkt beräknas till cirka en månad.

Televerket har informerat mig om att det typgodkännandeärende som Per Westerberg tar upp i sin fråga avsåg en apparattyp som inte uppfyllde de tekniska kraven efter en första provning.

Några särskilda omständigheter i detta ärende som skulle motivera åtgärder från min sida föreligger inte.

Anf. 29 PER WESTERBERG (m):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min fråga.

Jag tycker inte att svaret ger hela sanningen kring hela det problemkomplex som jag har pekat på. Detta handlar inte om ett enskilt ärende. Min fråga är en spegling av en lång rad ärenden av samma typ. Det gäller de långa provningstiderna för olika typer av mobiltelefoner innan de blir typgodkända i Sverige. Många gånger tar det nämligen ett halvår att få en produkt som har en livslängd på 24 månader godkänd.

Om man i det sammanhanget har i åtanke att man sänker produktionskostnaderna rejält varje gång man förnyar en produkt, så finner man att det är mycket stora samhällsekonomiska kostnader som de långa provningstiderna medför, såväl för företagen som för kunderna och för samhället som helhet.

I det aktuella fallet var den s.k. mjukvaran redan godkänd av televerket, men televerket hade skaffat en ny simuleringsutrustning som gjorde att man i något enstaka fall inte kom fram till abonnenten. Man fick ringa om. Det var det som förorsakade bl.a. förseningarna.

Jag tycker att det är ganska tråkigt att det tar så väldigt lång tid och kostar så mycket när det görs stora ansträngningar för att öka produktiviteten i näringslivet och förbättra Sveriges konkurrenskraft. I exempelvis USA tar sådana här provningar normalt sett fem à sex veckor innan man ser mätprotokollen. I det svar som kommunikationsministern lämnade angavs att man skulle kunna komma ner till en väntetid på någon månad. De som låter prova utrustningar upplever uppenbarligen inte att man har sådana väntetider.

Flera av dem som jag har talat med – och det gäller inte bara en tillverkare utan många – har varit rädda för att de skall råka ut för repressalier från televerket om de ställer frågor, och det tycker jag är tråkigt. Det borde finnas någon form av samägande av den instans som skall godkänna den här typen av utrustning, något som man har i många andra länder, så att den här typen av auktoritära system inte uppstår utan det i stället blir ett samarbete, där man försöker hjälpa i stället för att stjälpa.

Anf. 30 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag vill först konstatera att den fråga som ställdes var direkt knuten till ett enskilt ärende. Jag har försökt att ta reda på vad som kan ha förevarit i det ärendet.

Det ärende som Per Westerberg här tar upp rör mobiltelefoner av NMT-typ. Enligt televerket uppfyllde inte dessa kraven för att passa in i NMT-systemet när de lämnades in för godkännande. Televerket framhåller att provningen för godkännande av biltelefoner vanligen är ett växelspel mellan leverantören och televerket, vilket jag nyss beskrev i mitt svar. Det sker i ömsesidig samverkan för att man skall finna rätt åtgärdsinsats och därmed minimera provningstiden. Så skedde enligt uppgift även i det nu aktuella fall som Per Westerberg har tagit upp.

Hittills har ingen av mobiltelefonleverantörerna haft tillgång till egen simulator för att prova sin produkts anpassning till NMT-systemet. Detta har naturligtvis försvärat det hela för producenterna. Jag kan dock notera att Ericsson är på väg att skaffa en sådan simulator för att minska provningstiden hos televerket. Det kan förhoppningsvis medverka till en viss förbättring.

Jag tycker att Per Westerbergs antydningar om repressalier och liknande är litet egendomliga. Jag utgår från att det inte finns någon grund för de antydningar som Per Westerberg här gör.

Anf. 31 PER WESTERBERG (m):

Herr talman! Jag hoppas också att det inte skall finnas någon grund. Men det är anmärkningsvärt att flera representanter som arbetar med mobiltelefonförsäljning har ungefär likartade synpunkter. Flera har varit rädda för repressalier, vilket tidigare nämnts. De vill inte framträda med namn eller ens med fabrikat. Det har varit en bristfällig dialog. Kommunikationsministern har velat antyda att dialogen har varit god, men uppenbarligen tycker inte kunderna så.

Det har påpekats att man i andra länder ofta har ett samägande av kontrollinstitutet, vilket gör att man har ett gemensamt intresse av att finna bra lösningar. Jag tycker att det finns anledning att även i Sverige försöka få fram ett sådant för att nå dessa samhällsekonomiska vinster förutom de vinster detta skulle ge företaget, kunder och enskilda personer.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på frågorna 1989/90:334, 335 och 382 om restriktioner mot enkelbottnade tankfartyg, som anlöper svenska hamnar

Svar på frågor

Anf. 32 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Karin Starrin, Olle Östrand och Kenth Skårvik har frågat mig om regeringen är beredd att införa restriktioner mot enkelbottnade fartygs rätt att anlöpa svenska hamnar.

Arbetet med att öka sjö- och miljösäkerheten vid fartygstransporter är viktigt och pågår ständigt. Sjöfartsverket är ansvarig myndighet i detta arbete. Sjöfarten är till sin natur internationell och det är därför av största vikt att eftersträva internationellt enhetliga regler när det gäller fartygs konstruktion och utrustning. Genom det s.k. MARPOL-protokollet år 1978 skärptes kraven för nya oljetankfartyg. Bl.a. infördes krav på särskilda segregerade ballasttankar i större tankfartyg som skall vara placerade så att de ger ett visst skydd mot oljeutflöde vid grundstötning eller kollision. MARPOL-protokollets bestämmelser tillämpas nu internationellt och har inneburit att tankfartyg byggda under 1980-talet har en säkrare skrovkonstruktion än äldre fartyg.

Den av frågeställarna nämnda tekniken med dubbel botten är därvid ett av flera sätt att uppfylla MARPOL-protokollets krav på ökat skydd mot utsläpp. Arbetet med att öka miljösäkerheten har dock drivits vidare. Sjöfartsverket har således år 1987 inom IMO presenterat den s.k. "vacuum"-metoden som bygger på att genom undertryck i tankarna förhindra utsläpp av olja vid en bottenkada. Metoden kan till skillnad från bestämmelser om dubbel botten även tillämpas på äldre befintliga fartyg. Metoden kommer på bl.a. svenskt initiativ att behandlas vidare vid ett möte inom IMO i mars.

Beträffande förslaget att genom differentierade hamnavgifter gynna dubbelbottnade fartyg vill jag erinra om att ett förslag om en sådan taxekonstruktion presenterades för riksdagen redan år 1981. Riksdagen återförde dock frågan till regeringen för ytterligare överväganden av konsckvenser och alternativ. Efter sådana ytterligare överväganden kunde man då konstatera att den bedömning av risker som görs i samband med lotsningsdispenser leder till den önskvärda ekonomiska styrningen mot säkrare skrovkonstruktioner.

Oavsett vilka konstruktionsregler och ekonomiska styrmedel som används är det emellertid genom inspektionsverksamheten som de största säkerhetsvinsterna kan göras. Det internationella samarbetet i inspektionsfrågor, där Sverige är aktiv part, är därför mycket centralt och den bästa garantin för att miljöfarliga fartyg tas ur trafik.

Jag utgår från att frågan om dubbelbottnade tankfartyg och andra säkerhetshöjande åtgärder inom sjöfarten kommer att få en allsidig behandling i IMO:s arbete under första halvåret i år och ser i avvaktan på detta ingen anledning att nu vidta några särskilda svenska åtgärder.

Anf. 33 KARIN STARRIN (c):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret. Det var ett långt svar, men inte helt och hållet uttömmande.

Vi är många som skakats av den oljekatastrof som inträffade utanför Ma-

rockos kust strax före jul. Beredskapen för att förhindra oljekatastrofer måste öka. Det måste ske genom en kombination av olika åtgärder. Vi måste dela upp frågeställningen i två delar. Det gäller dels vad som skall ske med nya fartyg, dels vad som skall ske med befintliga gamla fartyg. Det som hände utanför Marockos kust får definitivt inte ske igen. Vi kan dessutom inte acceptera att det tog så lång tid innan olyckan rapporterades.

Det behövs internationella avtal. Kommunikationsministern hänvisade i sitt svar flera gånger till att sjöfarten till sin karaktär är internationell och att man därför förlitar sig till de internationella bestämmelser som redan finns. Jag tycker inte att vi kan nöja oss med det i det här läget. Jag vill fråga kommunikationsministern: Tror kommunikationsministern att just det här fartyget, Kharg 5, hade kunnat hindras att färdas på svenskt farvatten genom de dispenser som krävs i samband med lotsningen och som kommunikationsministern här förklarar är tillräckliga? Jag tror inte att de bestämmelserna räcker.

Vi vet att detta fartyg har färdats i våra vatten med över 200 miljoner liter olja under år 1989. Varför stoppades inte detta fartyg trots att det fanns mycket stark kritik mot att vi släppte in fartyget? Det här problemet måste delas upp i vad vi gör åt befintliga dåliga fartyg och vad vi gör åt nya fartyg.

Anf. 34 OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! Även jag vill tacka för svaret.

Assuransföreningens chef fick frågan om han trodde att det kunde inträffa ytterligare en oljekatastrof liknande den som inträffade utanför Marockos kust. Han svarade då att det inte är fråga om *om* en sådan här olycka skall inträffa utan *när* nästa olycka inträffar. Det enda som han inte var säker på var *var* den kommer att inträffa. Trots internationella regler och bestämmelser inträffar den ena stora oljekatastrofen efter den andra. Det finns ingenting som säger annat än att nästa stora olycka kan inträffa i t.ex. Östersjön eller Brofjorden. Då skulle naturligtvis katastrofen vara ett faktum med allt vad en sådan skulle föra med sig. Vi har många känsliga vattenområden både i skärgårdarna och i de inre vattenvägarna i vårt land, t.ex. Södertälje kanal, Mälaren samt Göta älv och Väneren.

Det har skett flera mindre tankbåtsolyckor. Jag blir därför något förvånad, när kommunikationsministern säger att det inte finns någon anledning att nu vidta några särskilda åtgärder från Sveriges sida. I stället anser jag att det finns all anledning att nu skärpa bestämmelserna innan det är för sent. Även om man inte i ett sammanhang kan förbjuda fartyg med enkel botten att trafikera de svenska hamnarna, borde man genom differentierade avgifter stimulera en övergång till tankfartyg med dubbel botten.

I Finland har man höjt landningsavgifterna med 100 % för enkelbottnade fartyg. Det har lett till att kostnadsneutralitet har skapats mellan enkelbottnade och dubbelbottnade fartyg. Därför finns det all anledning även för oss i Sverige att som ett första steg höja säkerheten genom att stimulera en övergång till fartyg med dubbla bottenar.

Anf. 35 KENTH SKÅRVIK (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret. Diskussionen om de skrotfärdiga oljetankrar som stävar fram med sin kletiga last på

Svar på frågor

världshaven blir intensivare och intensivare efter hand som alltmer olja av olika anledningar läcker ut i havet och smetar ner kusterna runt om i världen och tar död på allt djurliv där katastroferna inträffar. Vår svenska kust drabbas också, vilket medför mycket stora bekymmer.

Hösten 1987 drabbades Tjörn av ett av de värsta oljepåslagen någonsin.

Jag kunde i dag i mitt hemläns stora tidning Bohuslänningen läsa att katastrofkommissionen i februari väntas föreslå en skärpning av kraven, så att händelser typ Tjörnkatastrofen om möjligt kan undvikas i framtiden. Givetvis är detta glädjande. Vi får nu bara hoppas att kommissionen har sett över hela problemet och att den inte har stannat vid vad som sker när katastrofen har inträffat utan också har undersökt hur fartygen är konstruerade och hur säkerheten fungerar under transport.

Det är stora mängder fartyg som passerar förbi eller löper in i svenska hamnar efter västkusten, framför allt i Brofjorden och i Göteborg. Flertalet av dessa fartyg i superklass är byggda på 70-talet. En del låg upplagda länge och for illa av det. Några har rent av varit skyttlar i krigets Persiska viken och har skottskador.

Givetvis är detta inte hela förklaringen till alla oljeutsläpp. Många gånger är bristande uppmärksamhet och nonchalans orsaken.

Vi måste ställa mycket hårda krav på dessa båtar. Vi vet att USA i dag skärper tonen. Vi måste se till att vi här i Skandinavien inte får se de gamla och uttjänta båtarna i våra vatten med den risk detta innebär för våra kuster.

Jag vet också att det finns svenska rederier som på eget initiativ i dag har tagit denna fråga på allvar och beställer eller bygger fartyg med släta tankar och dubbla skrov. Detta är givetvis lovvärt.

Eftersom kommunikationsministern i svaret inte nämnde något om katastrofkommissionens tankar vill jag ställa följande fråga: Kände kommunikationsdepartementet till att kommissionen hunnit så långt, och kan vi vänta oss förslag i denna riktning, framför allt när det gäller de gamla fartygen?

Anf. 36 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Alla dessa frågor har ställts med anledning av den oljekatastrof som inträffade utanför Marocko. Karin Starrin anknyter också direkt till denna olycka. Det är viktigt att komma ihåg att den olyckan uppenbarligen inte hade kunnat undvikas, även om fartyget hade haft dubbel botten. Enligt uppgift inträffade en explosion ovanför vattenlinjen. Jag vill belysa detta för att nyansera den här diskussionen.

Med andra ord kan jag tyvärr konstatera att lagstiftning och regler om dubbelbotten inte innebär någon garanti för att ingen olycka kommer att inträffa. Det är något omtvistat i vilken utsträckning som dubbelbotten och dubbla skrov förbättrar situationen. I vissa avseenden förbättras situationen, men enligt uppgift medför detta andra risker och svagheter i systemet. Icke förty har ju de flesta tankrar i kust- och närsjöfart i den svenska handelsflottan i dag dubbla skrov.

Det har ställts frågor om huruvida detta fartyg hade kunnat stoppas i svenska vatten. Men jag kan naturligtvis inte här och nu uttala mig om detta speciella fartygs konstruktion. Men i Sverige har vi hårda regler. Som jag sade i mitt svar ledde den diskussion som initierades 1981, då riksdagen åter-

förvisade frågan om ekonomiska styrmedel, till att lotsningsreglerna skärptes. Dessa fyller i stort sett denna funktion. Vi är alltså aktiva på detta område. Olle Östrand var litet besviken över mitt svar, att jag anser att några åtgärder från Sveriges sida inte är nödvändiga nu. Men det gäller åtgärder utöver dem som nu vidtas. Dessa innebär att vi följer utvecklingen mycket noga och försöker initiera åtgärder som ökar säkerheten ytterligare.

Anf. 37 KARIN STARRIN (c):

Herr talman! Jag måste ändå kommentera svaret på det sättet att ju mer man läser det, desto mer nonchalant kan man uppfatta det. Återigen vill jag dela upp frågeställningen i gamla fartyg och nya fartyg. Visst måste väl statsrådet ändå hålla med om att vi i Sverige, för att undvika att få utrangerade och avskrivna gamla fartyg i våra vatten, måste införa avgifter. Hamnavgifterna skall vara så höga att de avskräcker. Det kan kanske i sin tur leda till att det sker en omlastning nära hamnarna och att de fartyg som kommer in i hamnarna är dubbelbottnade.

När det gäller de nykonstruerade fartygen måste olika lösningar stimuleras fram, dubbelmetod, vakuummetsod, etc. Vi måste ...

Anf. 38 ANDRE VICE TALMANNEN:

Jag erinrar om de debattregler som gäller.

Anf. 39 OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! Jag tycker att det kan vara lämpligt att i detta sammanhang nämna att social- och miljöutskottet i Nordiska rådet nyligen har slutbehandlat ett medlemsförslag med krav på dubbelbottnade oljetankfartyg. Utskottet har uttalat följande:

”Utskottet anser sålunda att frågan om åtgärder för att befrämja övergång till dubbelbottnat tanktonnage bör tas upp internationellt av de nordiska länderna, då det torde ge en extra säkerhet mot katastrofala oljeutsläpp. Då beslut på internationellt plan i dessa frågor torde kräva avsevärd tid, i synnerhet som förändringar innebär stora kostnader, bör de nordiska länderna samtidigt vidta egna åtgärder för att stimulera till ökad användning av dubbelbottnat tonnage.”

Slutligen uttalar utskottet att Nordiska rådet rekommenderar de nordiska regeringarna att vidta effektiva åtgärder för att därigenom främja användning av dubbelbottnade tankfartyg vid oljetransporter, särskilt med hänsyn till Nordens sårbara kuster och marina miljö.

Denna fråga har alltså uppmärksammats även på det nordiska planet.

Anf. 40 KENTH SKÅRVIK (fp):

Herr talman! Jag förstår att det inte är lätt för kommunikationsministern att svara på tre ”hungriga” riksdagsledamöters frågor samtidigt. Jag vill återkomma till uttalandet av Ulf Widbäck om att en skärpning av kraven förr eller senare kommer att ske och att det stora problemet hittills har varit att bestämma vilka krav och förbättringar som verkligen ger effekt.

Det har även gjorts uttalanden om att tekniken att skapa vakuum i tan-

karna är gammal och att det nu handlar om att finna metoder att använda den i praktiken.

Det handlar nu om att gå vidare för att förhindra oljeutsläpp vid olyckor och grundstötningar. Dubbelbotten finns på många nya fartyg, men det är knappast möjligt att förse gamla fartyg med dubbel botten. Därför ställde jag frågan om kommunikationsministern kände till detta och om det är något som regeringen kommer att arbeta vidare med. Det är ju ganska viktiga saker.

Anf. 41 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag konstaterar att frågan fortsättningsvis fokuseras på frågan om dubbelbottnade fartyg, men har sin utgångspunkt i en olycka som uppenbarligen inte hade kunnat förhindras med dubbelbotten.

USA nämndes, och det sades att man där ställer hårda krav. Det är orättvist att jämföra Sverige med USA. Vi befinner oss i ett geografiskt område där vi verkligen inte ensidigt kan ställa krav på den sjöfart som bedrivs i vatten omkring oss.

Karin Starrin återkommer till frågan om gamla fartyg. Men med vakuummetsoden kan man faktiskt bättre tillgodose, såvitt sjöfartsverket kan bedöma, kraven på att åtgärda gamla fartyg än med dubbelbotten, som på gamla fartyg i stort sett är verkningslöst, om man inte med straffavgifter helt stänger dem ute – med de övriga konsekvenser som det får för det internationella samarbete som vi ändå vill upprätthålla.

Anf. 42 KARIN STARRIN (c):

Herr talman! Vi kan mycket väl i Sverige ta egna initiativ som leder till att vi får maximal säkerhet till sjöss. Det klarläggandet kan vi avkräva av kommunikationsministern här i dag. Visst kan Sverige ta ytterligare initiativ, t.ex. inom ramen för Helsingforskonventionen, där man redan diskuterar frågan. Men det räcker inte med att diskutera, utan vi måste naturligtvis också ha förslag om vilka krav som skall gälla. Visst kan vi få en bättre ordning till havs, om vi stimulerar fram lösningar. Visst kommer vi snabbare fram till lösningar om vi sätter in avgifter som man t.ex. gjort i Finland, vilket vi hört flera gånger här i dag.

Anf. 43 OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! Det är alldeles riktigt att olyckan utanför Marockos kust inte kunde ha undvikits med dubbelbottnade fartyg. På tal om vakuummetsoden och dubbelbottnade fartyg: vakuummetsoden finns, såvitt jag förstår, ännu inte. Däremot har vi dubbelbottnade fartyg. Då tycker jag att det i ett sådant läge finns all anledning att stimulera ökad användning av dubbelbottnade fartyg, ungefär på samma sätt som man har gjort i Finland. Då skulle man också skapa konkurrensneutralitet mellan de rederier som vill satsa på ökad säkerhet till sjöss och dem som fortfarande, beroende på att man inte är tillräckligt konkurrenskraftig, kör med enkelbottnade tankfartyg. Därför vill jag vädja till kommunikationsministern: Överväg allvarligt att till att börja med vidta sådana åtgärder som man har vidtagit i Finland.

Anf. 44 KENTH SKÅRVIK (fp):

Herr talman! Det är riktigt att vi inte kan göra mycket åt det som har hänt. Vad som känns tragiskt är att dessa fartyg som vi talar om vid flera tillfällen har lotsat olja i våra vatten. Både den tankern som förolyckades i Marocko och den som förolyckades utanför Alaska har varit i Brofjorden ganska nyss och lotsat olja. Om vi inte kräver dubbelbotten måste vi i alla fall införa säkerhetsåtgärder när det gäller de fartyg som finns ute i dag. Vi måste ha någon sorts inspektion, så att vi vet att enkelbottnade fartyg inte kan passera in i svenska vatten, med de stora risker som det innebär.

Anf. 45 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Det sker en inspektion. Vi har långtgående regler, vi har lotsningsregler som har skärpts och som tillkommit just för att skapa den effekt som man trodde att de differentierade avgifterna skulle ha.

Ta initiativ från svensk sida, sägs det. Men vi har tagit och tar initiativ. Jag har i mitt svar redovisat vakuummetoden. Det är ett svenskt initiativ som vi tror kan vara mycket verkningsfullt.

Ta upp frågan om dubbelbotten till diskussion, säger Olle Östrand. Det framgår av mitt svar att frågan kommer upp i de överläggningar med allsidig behandling som nu sker inom ramen för IMO-arbetet. Självfallet kommer också den här frågan att behandlas.

Låt oss inte fastna i en ensidig diskussion om en åtgärd. Säkerheten för miljön och sjösäkerheten allmänt är någonting som vi måste ha en systemsyn på. Det finns en mängd konstruktionsdetaljer och utrustningsdetaljer när det gäller ett fartyg som bidrar till fartygets totala säkerhet. Det är utifrån det perspektivet som vi måste arbeta med frågan om ökad säkerhet till sjöss.

Anf. 46 KARIN STARRIN (c):

Herr talman! Jag kunde inte låta bli att begära ordet igen när jag hör att kommunikationsministern säger att vi inte skall stirra oss blinda på en åtgärd. Vad vi försöker säga är att det finns en rad olika åtgärder att vidta direkt, på kort sikt, och på längre sikt för att skapa en säkrare sjöfart. Vi kan t.ex. förbjuda att enkelbottnade fartyg går in i våra hamnar. Vi kan kräva att omlastning skall ske på nära avstånd för att undvika risker. Vi kan föreslå lagstiftning och ha dubbla avgifter. Det är absolut inte en enda lösning som vi stirrar oss blinda på. Vi förutsätter verkligen att statsrådet tar upp dessa olika skärpta initiativ i de internationella överläggningar som kommer att ske framöver.

Anf. 47 KENTH SKÅRVIK (fp):

Herr talman! Jag skall inte förlänga debatten så mycket mer, men jag vill vädja till kommunikationsministern att man fortsätter det arbete som nu sker i IMO:s regi och att man där verkligen försöker komma fram till något gemensamt. Någonting måste hända. Det känns väldigt oroligt för kustborna, och det känns oroligt för vår natur, det känns kusligt att ha sådana här "bomber" utanför våra kuster.

Anf. 48 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Det får inte framstå som att just frågeställarna är de som är ivriga att åtgärda och de som är oroliga för riskerna. Självfallet är vi ytterst angelägna om att ha så god säkerhet som möjligt till sjöss. Men vi måste arbeta från ett brett perspektiv. Vi måste arbeta i internationella sammanhang. Vi kan inte isolera oss. Här föreligger inga meningsskiljaktigheter när det gäller målsättningen, men vi kan ha olika synpunkter på vad som är realistiskt och vilka åtgärder som ger snabbast resultat. Vi gör allt vad vi kan för att öka säkerheten till sjöss, det kan jag försäkra.

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Svar på fråga 1989/90:350 om vägverket och banverket

Anf. 49 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Viola Claesson har frågat mig om den av regeringen aviserade propositionen om transportsektorns infrastruktur kommer att innebära förslag om att ombilda vägverket och banverket till affärsdrivande verk.

Bakgrunden till frågan är att inte anslagen vare sig till vägverket eller till banverket har redovisats i den budgetproposition som regeringen nyss förelagt riksdagen. Såsom frågeställaren också anger i sin fråga har det i pressen förekommit uppgifter om att dessa båda verk kommer att föreslås att ombildas till affärsverk.

Anslagen till banverket och vägverket kommer att redovisas i en särproposition i slutet av februari. Jag är i dag inte beredd att närmare diskutera dess innehåll.

Anf. 50 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Det tillhör våra vanor att tacka för svaret, och det gör jag också. Däremot måste jag säga att svaret inte innehöll något svar på min fråga. Jag har ställt en så rak fråga som det någonsin kunde vara. Många undrar i likhet med mig och mina partikamrater varför regeringen har ryckt loss de två stora delarna, vägområdet och järnvägsområdet, ur budgetpropositionen bil. 8 som vi fick se i januari. En bakgrund till min fråga var att det i bil. 8 från kommunikationsministern inte ges minsta tillstymmelse till motivering till att man har ryckt loss dessa två stora delar och återkommer med en särproposition med ett nytt förslag. Jag skulle vilja att kommunikationsministern åtminstone svarade på vad som är motiveringen till detta. Det är nämligen så att vi försöker ha en helhetssyn på trafikpolitiken. Jag tror att det vore bra om regeringen också försökte ha det. Men om man tar bort de två stora delarna, som oftast är föremål för diskussion i samhället, och säger att man återkommer till dessa senare, börjar folk undra vad som är motiveringen.

Kommunikationsminister Georg Andersson sade nyligen vid en VTI-forskarkonferens att vi nu skall betrakta trafikpolitik som en näringspolitisk fråga. Eftersom jag genom en mängd kontakter vet att även industridepartementet för närvarande ser på trafikpolitiken – det skall vara en del av under-

laget till den proposition som är aviserad till den 22 februari – vill jag veta: Är det så stora förändringar som förestår och som vi får presenterade den 22 februari att man inte bara gör om vägverket och banverket till affärsdrivande verk utan att man över huvud taget skall ha en näringspolitisk syn på trafikpolitiken och inte den syn som hittills har gällt?

Anf. 51 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Viola Claesson har ställt en fråga. Den frågan har fått det svar som den förtjänar.

Anf. 52 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Det är klart att statsrådet Georg Andersson kan bedöma mina frågor hur han vill. Men Georg Andersson måste ju veta att många undrar varför det skall bli en nyordning när det gäller banverkets och vägverkets områden.

Vägverket har alltså genom sin styrelse begärt att få bli ett affärsdrivande verk. Men banverket har inte kommit med någon sådan begäran. Om man något studerar de uttalanden som Georg Andersson gjorde – dessa har refererats dels genom mina personliga kontakter, dels genom massmedia – under VTI:s forskardagar, finner man att statsrådet sade att trafikanterna själva, näringslivet, fastighetsägare och andra måste tillskjuta mera pengar till trafiken, om vi skall kunna göra stora investeringar på järnvägens område. Kan Georg Andersson verifiera att den tolkningen av vad han har sagt på VTI:s forskardagar är riktig? Då skulle vi åtminstone få en fingervisning om huruvida banverket skall bli ett affärsdrivande verk eller inte.

Anf. 53 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Om Viola Claesson har svårt att förstå vad jag sade på VTI:s forskardagar – det var ett skrivet anförande – tror jag mig inte kunna förtydliga detta i dag. Jag rekommenderar Viola Claesson att läsa anförandet en gång till.

För övrigt får Viola Claesson försöka stilla sin nyfikenhet. Det är meningslöst att ta upp en diskussion här i förväg om en proposition som skall läggas fram om tre veckor. Det vore att missbruka den tid som kammaren har till sitt förfogande när det gäller frågestunden.

Anf. 54 VIOLA CLAESSION (vpk):

Herr talman! Georg Andersson anser att tiden missbrukas, och det får han gärna göra. Men jag anser inte att tiden missbrukas i detta fall. Det här är ju en viktig fråga.

Det är nämligen så – och detta behöver jag inte tala om för Georg Andersson men kanske för dem som läser protokollet – att riksdagen antog en ny trafikpolitik på försommaren 1988. Det var en mycket stor förändring som då skedde. Bl.a. infördes det som kallas vägtrafikmodellen. SJ sprängdes i två delar: ett nytt affärsdrivande SJ och ett nytt banverk som skulle vara statens förlängda arm och som skulle ha ansvaret för infrastrukturen på järnvägssidan.

Då sades det att investeringarna i infrastrukturen på järnvägssidan skulle,

på samma sätt som när det gällde väginvesteringarna, planeras på samhälls-ekonomiska grunder.

Tacka sjutton för att vi som har hört talas om att banverket skall göras om till ett affärsdrivande verk undrar om företagen – det handlar alltså om privata investeringar på järnvägssidan – som skall delta i detta arbete också kommer att kunna åstadkomma detta på samhällsekonomiska grunder! Det måste väl ändå vara omöjligt, Georg Andersson!

Överläggningen var härmed avslutad.

10 § Svar på fråga 1989/90:359 om avvägningen mellan järnvägs- och vägtrafiken

Anf. 55 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Krister Skånberg har frågat statsrådet Birgitta Dahl om hon är beredd att inom regeringen verka för att miljö- och energisynpunkter beaktas i kommande trafikpolitiska beslut och i avvägningsfrågor mellan järnvägs- och vägtrafik. Frågan har överlämnats till mig.

Miljö- och energifrågorna är ett prioriterat område i regeringens arbete med trafikpolitiska frågor, vilket jag bl.a. framhåller i årets budgetproposition. Vi fullföljer därmed de miljöpolitiska intentionerna i riksdagens trafikpolitiska beslut från år 1988. Regeringen avser att återkomma till trafikmiljöfrågorna i en särskild proposition våren 1991. Jag vill också framhålla att vi nu särskilt arbetar med att komma till rätta med trafikens miljöproblem i storstäderna.

Avvägningsfrågorna beträffande olika trafikslag behandlas bl.a. i den samordnade investeringsplaneringen som gäller trafikverkens investeringsplaner. Detta arbete pågår för närvarande bl.a. inom trafikverken. Den samordnade investeringsplaneringen är ett viktigt trafikpolitiskt instrument. Jag har för övrigt redogjort för dessa frågor i årets budgetproposition.

Anf. 56 KRISTER SKÅNBERG (mp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret, som jag menar skulle ha varit tydligare om det hade innehållit ett ja eller nej och inte bara hänvisningar. En klar vilja från regeringens sida att verka för en bättre miljö och för en effektivare energianvändning på trafikområdet kunde ha visats på flera sätt. T.ex. kunde man väl åtminstone använda de järnvägar som redan finns på bästa sätt för person- och godstrafik.

Anser statsrådet att det ur miljö- och energisynpunkt är rimligt att de s.k. trafiksvaga bandelarna inom järnvägsnätet som ännu inte är nedlagda får åtminstone samma ekonomiska möjligheter som busstrafiken för att kunna drivas vidare?

Anf. 57 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Jag hävdar att regeringens samlade politik innebär en hög ambition när det gäller att tillgodose miljökrav och att ha en god energihushållning. Detta präglar också trafikarbetet, och kommer att göra det såväl i

Anf. 58 KRISTER SKÅNBERG (mp):

Herr talman! Det verkar lovande. Men det återstår att se hur det blir.

En del beslut som redan har fattats borde kunna föranleda att man inte avvaktar. Det finns ju anslag för ersättande busstrafik, och de borde kunna utnyttjas också för de järnvägar som man hann lägga ned innan reglerna ändrades. Det kan väl knappast behövas något nytt regeringsbeslut för att säga ja till en sådan åtgärd.

Jag vill således fråga statsrådet: Kan man räkna med att de bandelar där man hann lägga ned järnvägstrafiken innan busstrafiken fick ersättningsbidragen kan få samma sorts bidrag?

Anf. 59 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! En hög ambition när det gäller miljöfrågorna kan inte innebära att resurserna skall användas på ett orationellt sätt. Naturligtvis måste vi inom ramen för de relativt knappa resurser som finns i statsbudgeten använda pengarna mycket effektivt, också ur miljösynpunkt. Därför kan man inte så att säga in blanco uttala att alla järnvägsspår som en gång har lagts ut i vårt land skall trafikeras i framtiden.

Anf. 60 KRISTER SKÅNBERG (mp):

Herr talman! Det finns två möjligheter här. Den ena möjligheten är att i alla fall de bandelar som redan är elektrifierade – i det avseendet är egentligen alla investeringar gjorda utom vad gäller rent försummat underhåll – åtminstone får samma bidrag som busstrafiken. Den andra möjligheten är – även om man tvekar på den punkten – att åtminstone utreda möjligheterna att göra bandelar lönsamma och effektiva som nyligen har lagts ned. Det skulle gå att klara de bandelarna om de fick samma bidrag som ersättande busstrafik får.

Är statsrådet således beredd att förorda en ny lönsamhetsbedömning – att åtminstone de elektrifierade bandelarna får den här typen av bidrag?

Överläggningen var härmed avslutad.

11 § Svar på fråga 1989/90:379 om en fast förbindelse över Öresund

Anf. 61 Kommunikationsminister GEORG ANDERSSON:

Herr talman! Per Stenmarck har frågat statsministern om en redogörelse för regeringens inställning till frågan om en fast förbindelse över Öresund. Frågan har överlämnats till mig.

Jag har vid upprepade tillfällen i denna kammare, bl.a. i svar till Per Stenmarck, förklarat att följande förutsättningar bör gälla vid bedömningen av frågan om en fast förbindelse över Öresund.

Förbindelsen skall betalas av dem som trafikerar den. Subventioner med budgetmedel bör inte påräknas. De miljömässiga konsekvenserna måste till-

mätas stor betydelse. Goda förutsättningar för järnvägstrafik bör skapas. En anknötning som medger snabba tågförbindelser till kontinenten bör därför eftersträvas.

Frågan om en fast förbindelse över Öresund måste även diskuteras med den danska regeringen innan några beslut kan fattas i Sverige. Min förhoppning är att den nu inledda beslutsprocessen kan avslutas så snart som möjligt.

Anf. 62 PER STENMARCK (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet för svaret på min fråga.

Under hösten och vintern har jag flera gånger ställt frågor till kommunikationsministern angående regeringens inställning till en fast förbindelse över Öresund. Anledningen har, som jag och många andra har uppfattat det, varit bristande intresse och engagemang från regeringens sida för att söka nå en lösning. Jag tycker emellertid nu att frågan utvecklas i rätt riktning. Det beror för det första på att kommunikationsministern redovisat sin och, som jag uppfattar det, regeringens inställning. Dagens svar förstärker intrycket att regeringen nu har för avsikt att arbeta aktivt för att nå en lösning som innebär en kombinerad väg- och järnvägsförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Jag tycker att detta är positivt. Men det beror för det andra också på att det skett en markant omsvängning på den danska sidan av Sundet. Detta kom inte minst till uttryck i en Folketingsdebatt för någon månad sedan.

Anledningarna härtill är sannolikt två: dels det faktum att man nu är i gång med sitt Stora Bält-projekt, dels och förmodligen viktigare den lokala opinionen inom Köpenhamnsområdet. Utvecklingen för Köpenhamn och för hela Själlandsområdet har i flera år varit negativ. Detta har fått danskarna att inse att en bro från Malmö är positiv inte enbart ur svensk utan också ur dansk synvinkel. Bakom en sådan lösning står i dag samtliga åtta borgmästare inom Köpenhamnsområdet och på vår sida av Sundet samtliga länsstyrelser i södra Sverige. Så har aldrig tidigare varit fallet. Därför bör det nu, som jag ser det, vara rätt och lämplig tidpunkt att inleda förnyade diskussioner.

Överläggningen var härmed avslutad.

12 § Bordläggning

Anmälades och bordlades

Proposition

1989/90:79 Domarbanan och meritvärderingen vid tillsättning av domartjänster

13 § Kammaren åtskildes kl. 15.51.

In fidem

TOM T:SON THYBLAD

Tisdagen den 30 januari

1 § Svar på fråga 1989/90:353 om privata och kollektiva beslut	1
Statsminister Ingvar Carlsson Charlotte Cederschiöld (m)	
2 § Svar på fråga 1989/90:385 om socialstyrelsens två tjänstemän i Köpenhamn	2
Statsrådet Bengt Lindqvist Gudrun Schyman (vpk)	
3 § Svar på fråga 1989/90:386 om tidigareläggning av försvarsorder Försvarsminister Roine Carlsson Gudrun Norberg (fp)	3
4 § Svar på frågorna 1989/90:381 och 384 om informationen om affä- ren mellan Volvo och Procordia	4
Industriminister Rune Molin Hans Dau (m) Nic Grönvall (m)	
5 § Svar på fråga 1989/90:363 om patent inom biotekniken	8
Justitieminister Laila Freivalds Martin Olsson (c)	
6 § Svar på fråga 1989/90:383 om brottsligheten kring Möllevångs- torget i Malmö	10
Justitieminister Laila Freivalds Sten Andersson i Malmö (m)	
7 § Svar på fråga 1989/90:331 om televerkets godkännande av mobil- telefoner	11
Kommunikationsminister Georg Andersson Per Westerberg (m)	
8 § Svar på frågorna 1989/90:334, 335 och 382 om restriktioner mot enkelbottnade tankfartyg, som anlöper svenska hamnar	14
Kommunikationsminister Georg Andersson Karin Starrin (c) Olle Östrand (s) Kenth Skårvik (fp) Andre vice talmannen (om debattreglerna)	
9 § Svar på fråga 1989/90:350 om vägverket och banverket	20
Kommunikationsminister Georg Andersson Viola Claesson (vpk)	
10 § Svar på fråga 1989/90:359 om avvägningen mellan järnvägs- och vägtrafiken	22
Kommunikationsminister Georg Andersson Krister Skånberg (mp)	

Prot. 1989/90:58
30 januari 1990

11 § Svar på fråga 1989/90:379 om en fast förbindelse över Öresund	23
Kommunikationsminister Georg Andersson	
Per Stenmarck (m)	
12 § Bordläggning	24