# Riksdagens protokoll 1990/91:15

Torsdagen den 25 oktober

Kl. 14.30–14.33

Protokoll 1990/91:15

## 1 § Ledigheter

Talmannen meddelade att ansökan om ledighet för FN-uppdrag inkommit från

*dels Ulla-Britt Åbark* (s) för tiden den 10 november–den 9 december,

*dels Kristina Svensson* (s) för tiden den 12 november–den 11 december.

Kammaren biföll dessa framställningar.

Talmannen anmälde att *Alf Eriksson* (s) och *Märtha Berglund* (s) skulle tjänstgöra som ersättare för resp. Ulla-Britt Åbark och Kristina Svensson.

## 2 § Återkallelse av propositioner, m.m.

Talmannen redovisade att regeringen genom skrivelse 1990/91:49 återkallat

1. prop. 1989/90:100 bil. 16 (miljö- och energidepartementet) litt. C (energi), såvitt avsåg mom. 1 och 2, med undantag av de frågor som behandlats av näringsutskottet i betänkandet 1989/90:NU39,
2. prop. 1989/90:125 bil. 11 (miljö- och energidepartementet) litt. C (energi), såvitt avsåg mom. 2 och 5.

Med hänvisning till det anförda anmälde talmannen att han avskrivit dessa förslag samt de med anledning av prop. 1989/90:125 väckta motionerna 1989/90:N67, N68 yrkandena 1, 2, 5 och 8, N69, N70 yrkandena 1 och 4 samt N71 yrkande 1 och yrkande 3 delvis.

Skrivelsen lades till handlingarna.

## 3 § Bordläggning

Anmäldes och bordlades

Proposition

1990/91:46 Nya omprövningsregler vid uppbörd av inkomstskatter och socialavgifter m.m.

Motionerna

med anledning av skr. 1990/91:21 Hemlig teleavlyssning vid förundersökning i brottmål under 1989

1990/91:Ju5 av Claes Roxbergh m.fl. (mp)

med anledning av prop. 1990/91:22 Ändring i konkurslagen m.m.

1990/91:L14 av Elisabet Franzén m.fl. (mp)

med anledning av prop. 1990/91:29 Riksgäldskontorets uppgifter inom statsskuldspolitiken och den statliga finansförvaltningen

1990/91:Fi1 av Lars Bäckström m.fl. (v)

1990/91:Fi2 av Anne Wibble m.fl. (fp)

1990/91:Fi3 av Lars Tobisson m.fl. (m)

## 4 § Anmälan om interpellationer

Anmäldes att följande interpellationer framställts

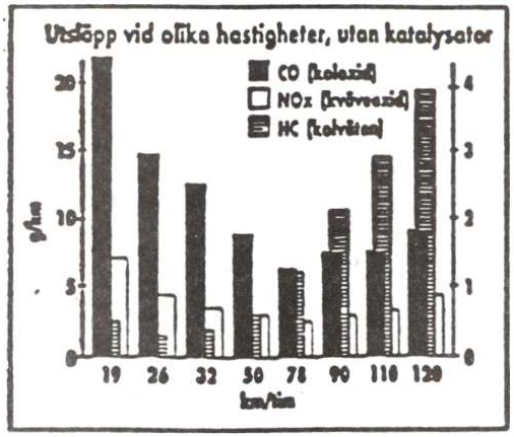
*den 25 oktober*

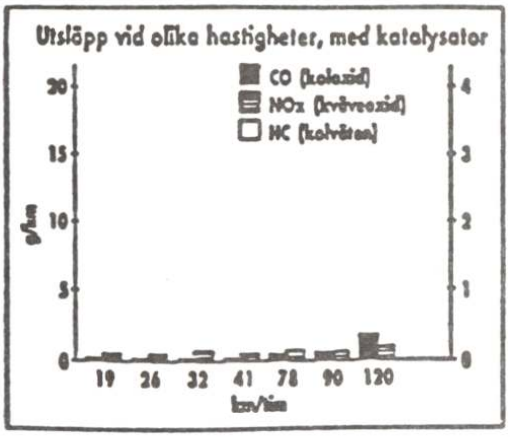
**1990/91:63** av *Olle Östrand* (s) till kommunikationsministern om kontrollbesiktning före försäljning av vissa begagnade bilar för att minska skadliga bilavgasutsläpp:

I juli månad i år presenterade miljöavgiftsutredningen sitt slutbetänkande med bl.a förslag till höjd försäljningsskatt (accis) för fabriksnya personbilar. Skattehöjningen är avsedd att träda i kraft den 1 juli 1992 och endast omfatta personbilar som drar mer än 0,9 liter per mil vid blandad körning. Dessutom skulle från samma datum en särskild prestandaavgift utgå för bilar med hög motorstyrka i förhållande till sin vikt. Syftet med förslaget är att nedbringa bl.a. koldioxidutsläppen från trafiken. Koldioxiden ger som bekant upphov till den s.k. växthuseffekten och mängden koldioxid i bilens avgaser är relaterad till bensinåtgången. Eftersom förslagen endast tar sikte på kommande bilgenerationer, kommer lång tid att förflyta innan önskvärd miljöeffekt uppnås.

Om man på kort sikt vill uppnå väsentliga miljöförbättringar beträffande den svenska bilparken måste alltså andra åtgärder vidtas. Nedanstående två

av Motormännens riksförbund framtagna diagram visar utsläppen av skadliga ämnen i avgaserna från bil utan katalysator och med katalysator.




Vid utgången av 1989 var drygt 20 % av den i trafik varande svenska personbilsparken utrustad med katalytisk avgasrening. Vid samma tidpunkt uppgick det totala antalet personbilar i trafik till knappt 3,6 miljoner fordon, varav alltså blott 700 000 var utrustade med katalytisk avgasrening. Enligt uppgift från bilindustrin har intresset att eftermontera katalysatorer i äldre bilar varit mycket svagt, trots erbjudande om statligt bidrag och rabatter från bilindustrin.

Vid utgången av 1989 var ca 40 % av den i trafik varande svenska personbilsparken tio år eller äldre. 16 % av fordonen var 15 år eller äldre. Mer än en halv miljon bilar är alltså äldre än 15 år. Dessa fakta jämfört med uppgifterna i ovanstående två diagram torde icke tarva några närmare förklaringar. Vill man på kort sikt uppnå väsentliga förbättringar beträffande den svenska bilparken måste man diskutera de äldsta i trafik varande bilarna. Utöver de kraftiga utsläppen av skadliga ämnen i avgaserna har dessa gamla fordon dessutom en väsentligt högre genomsnittlig bensinförbrukning än yngre fordon. Man torde utan överdrift kunna påstå att de äldsta bilarna förbrukar ca 30 % mer blyad bensin än vad dagens fabriksnya bilar förbrukar av blyfri bensin. Skillnaden ur miljösynpunkt är sålunda synnerligen kraftig om man jämför en gammal personbil utan katalysator som körs på blyad bensin och en nyare personbil som körs med katalysator.

Som komplement till och förstärkning av miljöavgiftsutredningens förslag i dess slutbetänkande är det sålunda synnerligen angeläget att åtgärder vidtas för att förnya den äldsta delen av bilparken.

AB Svensk Bilprovning har i ett remissvar på förslaget om förenklad kontrollbesiktning av yngre fordon föreslagit en obligatorisk kontrollbesiktning före försäljning av begagnade personbilar som är äldre än tio år. Detta förslag har framför allt en konsumentskyddande och trafiksäkerhetshöjande effekt. Förslaget skulle dock onekligen även medföra en tidigare utslagning av ur miljö- och säkerhetssynpunkt olämpliga fordon.

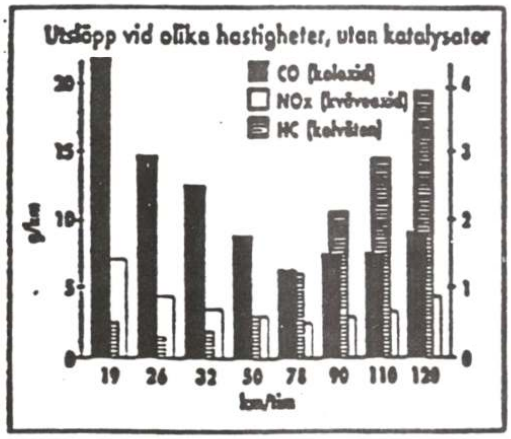
Mot bakgrund av ovanstående vill jag fråga kommunikationsministern följande:

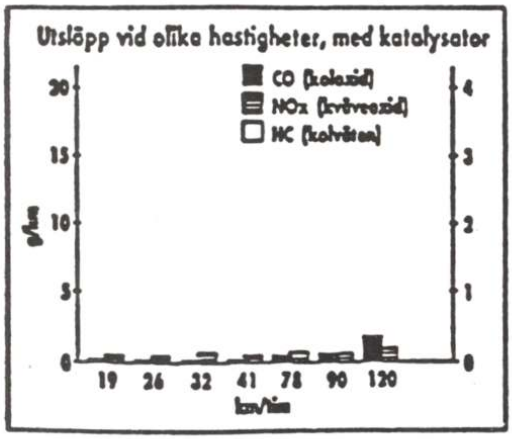
Är kommunikationsministern beredd att medverka till en obligatorisk kontrollbesiktning före försäljning av begagnade personbilar som är äldre än 10 år?

**1990/91:64** av *Olle Östrand* (s) till miljöministern om höjning av skrotningspremier för att minska skadliga bilavgasutsläpp:

I juli månad i år presenterade miljöavgiftsutredningen sitt slutbetänkande med bl.a. förslag till höjd försäljningsskatt (accis) för fabriksnya personbilar. Skattehöjningen är avsedd att träda i kraft den 1 juli 1992 och endast omfatta personbilar som drar mer än 0,9 liter per mil vid blandad körning. Dessutom skulle från samma datum en särskild prestandaavgift utgå för bilar med stor motorstyrka i förhållande till sin vikt. Syftet med förslaget är att nedbringa bl.a. koldioxidutsläppen från trafiken. Koldioxiden ger som bekant upphov till den s.k. växthuseffekten, och mängden koldioxid i bilens avgaser är relaterad till bensinåtgången. Eftersom förslagen endast tar sikte på kommande bilgenerationer, kommer lång tid att förflyta innan önskvärd miljöeffekt uppnås.

Om man på kort sikt vill uppnå väsentliga miljöförbättringar beträffande den svenska bilparken måste alltså andra åtgärder vidtas. Nedanstående två av Motormännens riksförbund framtagna diagram visar utsläppen av skadliga ämnen i avgaserna från bil utan katalysator och med katalysator.




Vid utgången av 1989 var drygt 20 % av den i trafik varande svenska personbilsparken utrustad med katalytisk avgasrening. Vid samma tidpunkt uppgick det totala antalet personbilar i trafik till knappt 3,6 miljoner fordon, varav alltså blott 700 000 var utrustade med katalytisk avgasrening. Enligt uppgift från bilindustrin har intresset att eftermontera katalysatorer i äldre bilar varit mycket svagt, trots erbjudande om statligt bidrag och rabatter från bilindustrin.

Vid utgången av 1989 var ca 40 % av den i trafik varande svenska personbilsparken tio år eller äldre. 16 % av fordonen var 15 år eller äldre. Mer än en halv miljon bilar är alltså äldre än 15 år. Dessa fakta jämfört med uppgifterna i ovanstående två diagram torde icke tarva några närmare förklaringar. Vill man på kort sikt uppnå väsentliga förbättringar beträffande den svenska bilparken måste man diskutera de äldsta i trafik varande bilarna. Utöver de kraftiga utsläppen av skadliga ämnen i avgaserna har dessa gamla fordon

dessutom en väsentligt högre genomsnittlig bensinförbrukning än yngre fordon. Man torde utan överdrift kunna påstå att de äldsta bilarna förbrukar ca 30 % mer blyad bensin än vad dagens fabriksnya bilar förbrukar av blyfri bensin. Skillnaden från miljösynpunkt är sålunda synnerligen kraftig om man jämför en gammal personbil utan katalysator som körs på blyad bensin och en nyare personbil som körs med katalysator.

Som komplement till och förstärkning av miljöavgiftsutredningens förslag i dess slutbetänkande är det sålunda synnerligen angeläget att åtgärder vidtas för att förnya den äldsta delen av bilparken. Miljöavgiftsutredningen framförde i sitt tidigare delbetänkande från oktober 1989 förslag om en väsentligt förhöjd skrotningspremie med avsikt att stimulera en tidigare utskrotning av de äldsta personbilarna. Effekterna av detta skulle bli en snabbare förnyelse av personbilsparken och därmed en minskning av utsläppen av skadliga ämnen.

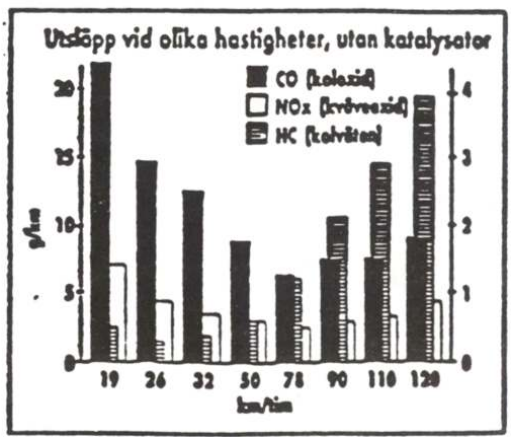
Mot bakgrund av ovanstående vill jag fråga miljöministern följande:

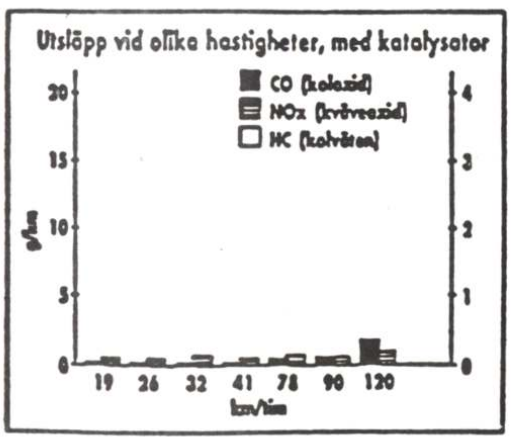
Är miljöministern beredd att medverka till en kraftig höjning av skrotningspremien?

**1990/91:65** av *Olle Östrand* (s) till finansministern om ökad prisskillnad mellan blyad och oblyad bensin för att minska skadliga bilavgasutsläpp:

I juli månad i år presenterade miljöavgiftsutredningen sitt slutbetänkande med bl. a. förslag till höjd försäljningsskatt (accis) för fabriksnya personbilar. Skattehöjningen är avsedd att träda i kraft den 1 juli 1992 och endast omfatta personbilar som drar mer än 0,9 liter per mil vid blandad körning. Dessutom skulle från samma datum en särskild prestandaavgift utgå för bilar med stor motorstyrka i förhållande till sin vikt. Syftet med förslaget är att nedbringa bl.a. koldioxidutsläppen från trafiken. Koldioxiden ger som bekant upphov till den s.k. växthuseffekten, och mängden koldioxid i bilens avgaser är relaterad till bensinåtgången. Eftersom förslagen endast tar sikte på kommande bilgenerationer, kommer lång tid att förflyta innan önskvärd miljöeffekt uppnås.

Om man på kort sikt vill uppnå väsentliga miljöförbättringar beträffande den svenska bilparken måste alltså andra åtgärder vidtas. Nedanstående två av Motormännens riksförbund framtagna diagram visar utsläppen av skadliga ämnen i avgaserna från bil utan katalysator och med katalysator.



Vid utgången av 1989 var drygt 20 % av den i trafik varande svenska personbilsparken utrustad med katalytisk avgasrening. Vid samma tidpunkt uppgick det totala antalet personbilar i trafik till knappt 3,6 miljoner fordon, varav alltså blott 700 000 var utrustade med katalytisk avgasrening. Enligt uppgift från bilindustrin har intresset att eftermontera katalysatorer i äldre bilar varit mycket svagt, trots erbjudande om statligt bidrag och rabatter från bilindustrin.

Vid utgången av 1989 var ca 40 % av den i trafik varande svenska personbilsparken tio år eller äldre. 16 % av fordonen var 15 år eller äldre. Mer än en halv miljon bilar är alltså äldre än 15 år. Dessa fakta jämfört med uppgifterna i ovanstående två diagram torde icke tarva några närmare förklaringar. Vill man på kort sikt uppnå väsentliga förbättringar beträffande den svenska bilparken måste man diskutera de äldsta i trafik varande bilarna. Utöver de kraftiga utsläppen av skadliga ämnen i avgaserna har dessa gamla fordon dessutom en väsentligt högre genomsnittlig bensinförbrukning än yngre fordon. Man torde utan överdrift kunna påstå att de äldsta bilarna förbrukar ca 30 % mer blyad bensin än vad dagens fabriksnya bilar förbrukar av blyfri bensin. Skillnaden från miljösynpunkt är sålunda synnerligen kraftig om man jämför en gammal personbil utan katalysator som körs på blyad bensin och en nyare personbil som körs med katalysator.

Som komplement till och förstärkning av miljöavgiftsutredningens förslag i dess slutbetänkande är det sålunda synnerligen angeläget att åtgärder vidtas för att förnya den äldsta delen av bilparken.

Kemikalieinspektionen och statens naturvårdsverk framförde nyligen ett gemensamt förslag att väsentligt öka prisskillnaden mellan blyad och oblyad bensin. Effekten av en sådan åtgärd skulle, om prisskillnaden blir tillräckligt stor, med all sannolikhet bli ett kraftigt ökat intresse för yngre personbilsmodeller som kan framföras på oblyad bensin.

Mot bakgrund av ovanstående vill jag fråga finansministern följande:

Är finansministern beredd att medverka till att öka prisskillnaden mellan blyad och oblyad bensin?

**1990/91:66** av *Sten Svensson* (m) till socialministern om utdelning av sprutor till personer som missbrukar narkotika intravenöst:

Riksdagen har i sitt beslut med anledning av socialutskottets betänkande 1988/89:SoU21 godkänt en begränsad, noga kontrollerad, försöksverksamhet med utbyte av sprutor och kanyler till narkotikamissbrukare. Avsikten med detta är att söka vetenskapligt stöd för metodens värde i kampen mot aids.

Mot denna bakgrund vill jag rikta uppmärksamheten på den verksamhet som nu bedrivs i Uppsala och som strider mot vad riksdagen har beslutat. Trots förbud ägnar sig läkare i Uppsala åt att dela ut sprutor till personer som missbrukar narkotika intravenöst, utan att någon ansvarig myndighet försöker förhindra detta. Denna nonchalans mot de riktlinjer riksdagen givit är helt oacceptabel!

Min fråga till statsrådet blir därför:

Vad gör regeringen för att begränsa utdelandet av sprutor till endast de projekt som riksdagen föreskrivit?

## 5 § Anmälan om frågor

Anmäldes att följande frågor framställts

*den 24 oktober*

**1990/91:135** av *Charlotte Cederschiöld* (m) till statsrådet Erik Åsbrink om avdrag för kostnader avseende barntillsyn:

Kostnader för barntillsyn är en nödvändig utgift för inkomstens förvärvande för förvärvsarbetande föräldrar. Därför har vi moderater i åratal föreslagit en avdragsrätt för barntillsynskostnader upp till ett visst tak. Detta avvisas av socialdemokraterna som därtill har ett tungt ansvar för det bristande utbudet av barnomsorg i landet.

Denna hållning drabbar särskilt kvinnor, men även män och barn. Socialdemokraterna har i stället infört ett avdrag för fackföreningsavgift. Enligt pressuppgifter har en fördubbling av detta avdrag och en avvikelse från skatteomläggningen "Symmetri" därtill beslutats av den socialdemokratiska kongressen. Avser regeringen att effektuera kongressens beslut på kort eller lång sikt?

Mot bakgrund av den socialdemokratiska prioriteringen, som totalt avviker från moderata och vanliga familjers intressen, vill jag fråga statsrådet:

Varför är avdrag för fack viktigare än avdrag för barn?

**1990/91:136** av *Göran Ericsson* (m) till statsrådet Maj-Lis Lööw om möjlighet till legitimation för flyktingar med utländsk sjukvårdsutbildning:

Inom ramen för den tämligen stora flyktinginvandringen under de senare åren har många läkare, tandläkare, sjuksköterskor och laboratorieassistenter kommit till vårt land. Alla tillhör de yrkesgrupper som efterfrågas och är viktiga för vårt land. Under 1990 har ett antal landsting med läkar-, tandläkar- och sjuksköterskebrist startat ett projekt som innehåller en intensivundervisning i svenska och medicinalsvenska samt undervisning om lagar och avtal. Detta är kurser som snabbt leder fram till svensk legitimation.

Denna verksamhet är utomordentligt bra. Inblandade myndigheter är emellertid landstingen, SÖ, AMS och SIV. De landsting som vill driva nya kurser, exempelvis i Örebro, får från myndigheterna svaret att man inte är beredd att gå in med medel om inte de andra verken tillskjuter pengar. Detta har medfört att verksamheten tenderar att avstanna genom byråkratiskt krångel.

Myndigheterna tycks sakna kunskap om vem som är ansvarig och landstingen är angelägna om att fullfölja en verksamhet som ger stora besparingar.

Min fråga är:

Vilken myndighet är i dessa fall ansvarig, och vad avser statsrådet vidta för åtgärder så att denna verksamhet kan samordnas och permanentas till gagn inte minst för landsting med låg läkartäthet?

**1990/91:137** av *Rolf Clarkson* (m) till kommunikationsministern om återkallelse av körkort:

Ökningen av körkortsåterkallelser har lett till reaktioner där man har vänt sig mot att detta har skett utan att hänsyn har tagits till förhållandena i individuella fall. Bl.a. har framhållits den betydelse som innehav av körkort har för den enskildes möjlighet att behålla sitt arbete.

Trafikutskottet har framhållit att körkortslagstiftningen enligt förarbetena allmänt förutsätter en individualiserad bedömning. Kommunikationsministern underströk också i propositionen att bedömningen av frågan om körkortsåterkallelse på grund av hastighetsöverskridande "kan – och bör – naturligtvis påverkas av omständigheterna i det enskilda fallet". Utskottet har i betänkandena gjort uttalanden av samma innebörd. Vidare har utskottet förutsatt att regeringen noga skall följa frågan om återkallelse av körkort. En enig riksdag har ställt sig bakom dessa uttalanden.

Ökningen av körkortsåterkallelser på grund av hastighetsöverskridanden tyder emellertid på att riksdagens syn på användningen av återkallelseinstitutet inte beaktas.

Vilka åtgärder avser statsrådet att vidta med anledning av den praxis som nu tillämpas vid återkallelse av körkort?

*den 25 oktober*

**1990/91:138** av *Gunnar Björk* (c) till försvarsministern om försvarskommitténs fortsatta arbete:

Oklarhet har uppstått om försvarskommitténs fortsatta arbete.
Jag vill därför fråga:

Gäller fortfarande försvarskommitténs direktiv?

**6 §** Kammaren åtskildes kl. 14.33.

Förhandlingarna leddes av talmannen.

Vid protokollet

TOM T:SON THYBLAD

*/Gunborg Apelgren*

# Innehållsförteckning



**Torsdagen den 25 oktober**

1 § Ledigheter ..... 1
2 § Återkallelse av propositioner, m.m. ..... 1
3 § Bordläggning ..... 2
4 § Anmälan om interpellationer
1990/91:63 av Olle Östrand (s) om kontrollbesiktning före försäljning av vissa begagnade bilar för att minska skadliga bilavgasutsläpp ..... 2
1990/91:64 av Olle Östrand (s) om höjning av skrotningspremier för att minska skadliga bilavgasutsläpp ..... 3
1990/91:65 av Olle Östrand (s) om ökad prisskillnad mellan blyad och oblyad bensin för att minska skadliga bilavgasutsläpp ..... 4
1990/91:66 av Sten Svensson (m) om utdelning av sprutor till personer som missbrukar narkotika intravenöst ..... 5
5 § Anmälan om frågor
1990/91:135 av Charlotte Cederschiöld (m) om avdrag för kostnader avseende barntillsyn ..... 6
1990/91:136 av Göran Ericsson (m) om möjlighet till legitimation för flyktingar med utländsk sjukvårdsutbildning ..... 6
1990/91:137 av Rolf Clarkson (m) om återkallelse av körkort 7
1990/91:138 av Gunnar Björk (c) om försvarskommitténs fortsatta arbete ..... 7

**gotab** 97254, Stockholm 1990