

**1983/84:146**

**Torsdagen den 17 maj fm.**

Kl. 12.00

**1 §** Justerades protokollet för den 9 innevarande månad.

**2 § Svar på fråga 1983/84:515 om tillvaratagande av sjunkvirke**

**Anf. 1** Justitieminister STEN WICKBOM:

Herr talman! John Andersson har, med utgångspunkt i ett ärende hos länsstyrelsen i Jämtlands län angående bärgning av sjunkvirke i Indalsälven, frågat jordbruksministern när regeringen kommer att föreslå en lagändring som möjliggör tillvaratagande av sjunkvirke eller om regeringen är beredd att vidta andra åtgärder så att en sådan bärgning kan ske.

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

Bestämmelser om virke som påträffas i allmän flottled finns i flottningslagen. Olika regler gäller beroende på om flottleden är avlyst eller inte.

Gäller det en avlyst flottled, får strandägare eller andra personer som kan lida men av kvarlämnat sjunkvirke ta upp virket och fritt förfoga över det. Virkets ägare, om han är känd, eller en förvaltare som har utsetts med anledning av avlysningen skall dock först underrättas och få skälig tid på sig att ta bort virket. Denna underrättelseskyldighet upphör tre år efter avlysningen.

I en lagrådsremiss som beslutades av regeringen den 12 april 1984 föreslås ändring i dessa regler så att kretsen av bärgningsberättigade personer utvidgas; var och en får ta upp virket med rätt att fritt förfoga över det. Däremot ändras inte reglerna om underrättelse. Avsikten är att lagändringen skall träda i kraft den 1 januari 1985.

Beträffande icke avlysta flottleder anser jag att den gällande regleringen ger tillfredsställande möjligheter till bärgning av sjunkvirke. Om virket har sjunkit där det kan orsaka t. ex. uppgrundning, kan flottningsföreningens styrelse anmodas att ta bort virket eller att vidta åtgärder på föreningens bekostnad. Också strandägare eller andra som kan lida men av att virket ligger kvar kan ta upp virket på föreningens bekostnad. Därför föreslås inte

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Om nedläggningen  
av den danska poli-  
sens narkotikarotel  
i Helsingör*

någon lagändring när det gäller sjunkvirke i sådana flottleder.

Om förslaget godtas av riksdagen, kommer det problem som John Andersson har tagit upp i sin fråga att få sin lösning.

**Anf. 2 JOHN ANDERSSON (vpk):**

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

Först en liten bakgrund till frågan. Vi har från vårt parti under många år motionerat om förslag till åtgärder för upptagning av det sjunkvirke som finns i landets älvar och sjöområden. Vi tyckte oss ha nått en viss framgång när lagutskottet förra hösten som svar på vår motion förklarade att en proposition om lagreglering på detta område skulle väntas inom kort. Den skulle komma under våren.

Enligt min mening är det rent ut sagt bedrövligt att det här problemet inte har kunnat lösas för länge sedan. Det ligger i våra vattendrag miljoner och åter miljoner stockar som dels inte är till någon fördel för vattenmiljön, dels skulle utgöra ett bra tillskott till våra industrier. Försök som är gjorda i Skellefteälven visar att hundraårigt virke är användbart som industrivirke. Ett nybildat virkesbärgningsbolag i Jämtland har vägrats tillstånd av länsstyrelsen att ta upp sjunkvirke i Indalsälven, helt enkelt därför att det inte finns någon lag som ger länsstyrelserna rätt att ge detta. I svaret från justitieministern framgår det att en lagändring kan komma att ske den 1 januari 1985. Jag får väl säga att det är bra – bättre sent än aldrig. Det handlar ju här om en massa arbetstillfällen i bygder där det råder stor arbetslöshet, och det handlar också om råvara till industrin.

Skulle man få framföra ännu en önskan, vore det att t. ex. AMS finge möjlighet att ordna beredskapsarbeten. Vi vet att det finns en hel del f. d. flottare efter de avlysta flottlederna som går arbetslösa. De har ju stor kunskap om var de största mängderna av detta virke finns. Det skulle vara en stor fördel att utnyttja deras kunskap när man skall bärga virket.

Jag vill åter en gång tacka för beskedet att det kommer ett förslag om lagändring till höstriksdagen.

Överläggningen var härmed avslutad.

**3 § Svar på fråga 1983/84:549 om nedläggningen av den danska polisens narkotikarotel i Helsingör**

**Anf. 3 Justitieminister STEN WICKBOM:**

Herr talman! Rune Gustavsson har frågat mig *dels* om nedläggningen av den danska polisens narkotikarotel i Helsingör står i överensstämmelse med andan och bokstaven i Nordiska ministerrådets beslut och Nordiska rådets rekommendationer på narkotikabekämpningsområdet, *dels* vilka åtgärder den svenska regeringen avser att vidta i syfte att förhindra att narkotikainförseln via Helsingör-Helsingborg ökar till följd av denna nedläggning.

När det gäller den påstådda indragningen av en narkotikarotel i Helsingör

Torsdagen den  
17 maj 1984

---

*Om nedläggningen  
av den danska poli-  
sens narkotikarotel  
i Helsingör*

har jag inhämtat följande. Någon fast narkotikarotel finns inte och har inte funnits vid polismyndigheten i Helsingör. Däremot har under en kortare tid bedrivits en försöksverksamhet inriktad på bekämpning av främst gatuhandeln. Polismyndigheten i Helsingör har nu beslutat att denna försöksverksamhet skall upphöra. I stället kommer den lokala bekämpningen av narkotikabrottsligheten att ske i annan form. Verksamheten organiseras inom kriminalavdelningen och får ungefär samma omfattning som tidigare. Det finns därför ingen anledning att befara att samarbetet mellan polismyndigheterna i Helsingborg och Helsingör kommer att bli sämre i framtiden eller att införseln av narkotika den vägen nu skulle komma att öka. Någon åtgärd från regeringens sida är därför inte aktuell.

**Anf. 4 RUNE GUSTAVSSON (c):**

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret.

Jag har emellertid en annan bild av dessa frågor än den som justitieministern ger i sitt svar. Jag har haft kontakt med polisen i Helsingborg, som uppfattar den grupp som finns i Helsingör som en narkotikarotel såsom vi har här i Sverige. Just detta att man har direktkontakt med dessa personer är vad man ser som så värdefullt. Man befara att denna möjlighet nu inte längre skall finnas. Jag beklagar att justitieministern inte ser allvarligare på det här.

Under flera år, under hela 1980-talet, har dessa frågor stått på dagordningen både i Nordiska rådet och i Nordiska ministerrådet. 1982 hölls i februari ett gemensamt nordiskt justitie-, social- och hälsovårdsministermöte i Stockholm just i syfte att diskutera narkotikapolitikens inriktning och utformning i Norden. Ministerrådet uppställde därvid ett narkotikafritt Norden som mål. Enighet rådde vidare inom ministerrådet om att det inte var acceptabelt ifall det inom några områden i Norden var lättare att komma över narkotika än i andra. Här har vi just leden Helsingborg-Helsingör som det är oerhört viktigt att bevaka. I det program som ministerrådet lade fram 1982 ingick ett utökat tullsamarbete och samarbete med polismyndigheterna som mycket viktiga ingredienser.

År 1982, en tid efter det nämnda ministermötet, antogs vid Nordiska rådets möte i Helsingfors en rekommendation riktad till ministerrådet. Därför är det ministerrådet som har att se till att man följer upp den målsättning som vi har lagt fast. För Sveriges del är det justitieministern som har denna uppgift. Tyvärr har avståndet mellan de officiella nordiska samarbetsorganens uppsatta mål och det praktiska uppföljningsarbetet i de enskilda nordiska länderna vuxit. Förverkligandet av målen lämnar mycket övrigt att önska. Vad som nu sker med narkotikaroteln i Helsingör är ett exempel på detta.

Om inte justitieministern redan har haft kontakt med polisen i Helsingborg, rekommenderar jag honom att ta en sådan. Det är de som arbetar så att säga på markplanet som möter problemen och som är rädda för att den nya organisationen inte kommer att fungera.

Jag ställer ändå frågan: Avser justitieministern att medverka till att ministerrådet verkligen ser till att man följer upp både ministerrådets och Nordiska rådets beslut och uppmaning i denna fråga?

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Om samarbetet  
mellan dansk och  
svensk polis för be-  
kämpning av nar-  
kotika*

**Anf. 5** Justitieminister STEN WICKBOM:

Herr talman! Min bild av situationen skiljer sig alltså något från Rune Gustavssons. Jag har erfarit att danskarna själva har den uppfattningen att den organisation som de nu skall arbeta med blir bättre än den som de hittills har haft. Den tidigare civilpatrullen, som tillhörde ordningsavdelningen, hade också andra arbetsuppgifter. Nu görs den organisatoriska förändringen att man inom kriminalavdelningen avsätter en grupp som kommer att syssla enbart med narkotikabekämpning. Jag har för min del erfarit att både polismästaren i Helsingborg och i Helsingör är av den åsikten att det inte kommer att bli någon försämring, utan snarare en förbättring.

Jag tror inte att Rune Gustavsson och jag kan klara ut alla detaljer i detta ärende här i kammaren. Viktigare är att de nordiska rikspolischeferna inom kort skall träffas här i Sverige. De skall då bl. a. ta upp samarbetsfrågor när det gäller narkotikabekämpning. Jag är övertygad om att den svenske rikspolischefen kommer att bevaka de svenska intressena och önskemålen i sammanhanget.

Jag kommer att hålla mig underrättad om det fortsatta händelseförloppet.

**Anf. 6** RUNE GUSTAVSSON (c):

Herr talman! Vi har tydligen olika bilder av situationen. Min bild är från markplanet, från dem som arbetar inom narkotikaroteln i Helsingborg. Jag undrar, justitieministern, hur det skulle bli med narkotikabekämpningen i vårt land, om vi upplöste de specialinriktade narkotikarotlar som vi har.

Jag delar justitieministerns uppfattning att vi inte kan klara ut alla detaljer i denna fråga här i kammaren – jag är medveten om det.

Jag noterar justitieministerns meddelande att rikspolischeferna skall träffas. Vi måste i alla situationer påverka de olika nordiska länderna, så att vi når upp till det som ministerrådet tidigare har uttalat och som Nordiska rådet med stor majoritet uttalade i Helsingfors 1982. Man var då enig om tre punkter:

Narkotikan måste bekämpas. Vi kan inte acceptera någon form av narkotikabruk som inte är medicinskt betingad. Vi måste ha ett utökat samarbete mellan polis och tull. Därtill måste rättstillämpningen vara likartad i våra nordiska länder.

Överläggningen var härmed avslutad.

**4 § Svar på fråga 1983/84:564 om samarbetet mellan dansk och svensk polis för bekämpning av narkotika**

**Anf. 7** Justitieminister STEN WICKBOM:

Herr talman! Karin Söder har frågat mig vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att polisen även efter den 1 juli skall ha en sambandsman placerad i Köpenhamn.

Sverige har sedan slutet av år 1977 haft sambandsmän placerade i Bangkok

och Haag. Kontaktnätet har sedan successivt byggts ut genom placeringar även i Köpenhamn och Aten år 1981 resp. 1982 och är numera ett led i det nordiska narkotikasamarbetet. Danska och norska sambandsmän på andra platser utför sålunda uppdrag åt svensk polis, och de svenska sambandsmännen arbetar också åt de övriga nordiska länderna.

Narkotikakommissionen har lagt fram förslag som bl. a. innebär att sambandstjänsten i Köpenhamn flyttas. I stället föreslås att det inleds ett mer aktivt och praktiskt samarbete i Köpenhamn genom att två svenska poliser tas ut för tjänstgöring hos narkotikapolisen där. Syftet med förslaget är således att ytterligare något öka samarbetet med Danmark.

Regeringen avser att i höst lägga fram ett samlat program för insatserna mot narkotikan. Frågan om svenska polismäns placering i Köpenhamn kommer då också att behandlas.

**Anf. 8 KARIN SÖDER (c):**

Herr talman! Jag ber att få tacka justitieministern för svaret, som jag till en del är nöjd med, men till andra delar inte är nöjd med.

Det är utomordentligt bra att man avser att lägga fram ett förslag om en utökning av verksamheten i Köpenhamn. Men jag har egentligen inte fått svar på min fråga: Vad händer den 1 juli?

Enligt de uppgifter jag har skall den polisman som är placerad i Köpenhamn lämna sin tjänst den 1 juli, och därutöver skall den utbytestjänst som har varit besatt i Köpenhamn upphöra den 1 juli. Detta innebär att det fram till dess att riksdagen har fattat beslut och det har kunnat effektueras ett beslut någon gång under hösten kommer att bli ett vakuum i Köpenhamn när det gäller bevakningen av dessa utomordentligt viktiga frågor. Jag vill redan nu ställa samma fråga som jag ställde ursprungligen: Vad händer den 1 juli i Köpenhamn?

Det är på det sättet, herr talman, att narkotikahandlingen är ett fruktansvärt gissel för våra ungdomar, för dem som råkar i narkotikans klor. Vi vet av erfarenhet att de år vi har haft sambandsmän på olika strategiska poster och där vi har haft ett samarbete med nordiska grannländer har det i alla fall varit möjligt att i någon mån motverka den olagliga handlingen och trafiken med narkotika.

Vi är helt klara över att det över Öresund pågår en intensiv trafik. Köpenhamn har en storflygplats, och vi vet att sådana storflygplatser ofta blir centrum för narkotikahandeln. Därför har det varit utomordentligt värdefullt att vi under de senaste åren har haft en sambandsman där. Vi har också socialarbetare i Köpenhamn som skall hjälpa ungdomar till rätta. De som har arbetat där har under åren sedan 1981 byggt upp ett kontaktnät och en verksamhet, som jag är övertygad om – det säger också mina sagesmän – om sambandsmannen tas bort ganska snart kommer att rivas ned. Det betyder alltså, att när det nya och, som justitieministern säger, aktivare arbetet inleds om kanske ett halvår har det som byggts upp hunnit rivas ned. Man kan inte repliera på de erfarenheterna, om inte svaret på min fråga nu om vad som händer efter den 1 juli är att vi skall ha polismän i Köpenhamn också efter den

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Om samarbetet  
mellan dansk och  
svensk polis för be-  
kämpning av nar-  
kotika*

1 juli. Om jag får det svaret är jag nöjd, och då skall jag inte ens begära replik, utan tacka.

**Anf. 9** Justitieminister STEN WICKBOM:

Herr talman! Låt mig först betona vilken stor vikt jag fäster vid det nordiska samarbetet när det gäller narkotikabekämpningen. Jag är väl medveten om de alldeles speciella och mycket stora problemen i Öresundsregionen.

Av narkotikakommissionens överväganden framgår emellertid nu att det inte längre är givet att det i fortsättningen skall finnas just en svensk sambandsman, alltså en polis med just den funktionen, i Köpenhamn. Starka skäl talar i stället för att samarbetet mellan svensk och dansk polis skall utvecklas i något förändrade former. Detta får vi ta ställning till i höst.

Beträffande tiden fram till hösten är det riktigt, som Karin Söder säger, att det blir ett visst glapp från den 1 juli. Jag har emellertid försäkrat mig om att *erforderliga kontakter och erforderligt samarbete upprätthålls. Under den korta mellantiden blir man i tillfälle att pröva sig fram i nya och något förändrade samverkansformer.*

**Anf. 10** KARIN SÖDER (c):

Herr talman! Jag måste säga att justitieministerns svar var något oklart. Innebar det att man under hösten skall pröva nya former? Den som har ansvaret för den här viktiga delen av narkotikabekämpningen, dvs. justitieministern, har både möjligheter och befogenheter att se till att inget glapp uppstår. Det är det säkraste och bästa sättet att brygga över den klyfta som nu kommer att uppstå på grund av den utdräkt i tiden som narkotikakommissionens arbete har inneburit.

Jag betvivlar inte att narkotikakommissionen har goda avsikter, men jag har absolut ingen förståelse för varför man skulle ha några månaders uppehåll i verksamheten och pröva nya former intill dess att riksdagen har hunnit fatta ett nytt beslut. Jag måste säga att en sådan hantering vore mycket oansvarig.

Jag upprepar min fråga: Kommer det att finnas någon sambandsman i Köpenhamn efter den 1 juli?

**Anf. 11** Justitieminister STEN WICKBOM:

Herr talman! Jag beklagar om jag på grund av ett tekniskt fel inte helt uppfattade vad Karin Söder sade – högtalaren krånglade under första delen av hennes inlägg – men jag tror ändå att jag kan svara på huvudfrågan. Jag vill då lugna Karin Söder med att det kommer att finnas svensk polis i Köpenhamn till och från, men det kommer inte att formellt finnas en sambandsman. Man prövar sig fram i nya samverkansformer, men jag försäkrar Karin Söder att det kommer att finnas svensk polis i Köpenhamn under denna korta mellantid.

**Anf. 12 KARIN SÖDER (c):**

Herr talman! Jag hoppas att jag får uppfatta den senare delen av justitieministerns svar, dvs. att det kommer att finnas svensk polis i Köpenhamn under den här tiden, som det rätta, och inte den första delen av svaret, där justitieministern sade att det skall finnas polis då och då. Enligt min mening skall man inte ta alltför lätt på de här frågorna, utan låta den nuvarande ordningen råda fram till dess att vi får pröva narkotikakommissionens förslag. Jag är säker på att det i någon form kommer att gå igenom. Kan vi senare få två poliser placerade i Köpenhamn är jag den första att hälsa det med tillfredsställelse.

Överläggningen var härmed avslutad.

**5 § Meddelande om svar på interpellation 1983/84:148**

**Anf. 13 Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:**

Herr talman! Svar på Sven Munkes interpellation om kostnaderna för saneringen efter giftutsläppen i Teckomatorp kommer att lämnas den 25 maj. På grund av utrikes resor och andra förhinder kommer jag inte att ha möjlighet att svara tidigare.

**6 § Svar på fråga 1983/84:508 om åtgärder mot otillåtna utsläpp från SAKAB:s destruktionsanläggning i Kumla**

**Anf. 14 Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:**

Herr talman! Anders Svärd har frågat mig om jag avser att kräva några åtgärder av SAKAB för att otillåtna utsläpp inte skall kunna förekomma i framtiden samt om jag kommer att se till att kravet på automatisk avstängning av SAKAB:s anläggning i Norrtorp redan vid risk för utsläpp blir verklighet.

Anders Svärds fråga är föranledd av en arbetsrapport om utsläppen till luft under provdriften av SAKAB:s anläggning i Norrtorp hösten 1983.

För den verksamhet som SAKAB bedriver vid anläggningen har företaget erhållit tillstånd enligt miljöskyddslagen. Beträffande de utsläpp från förbränningsugnen som föranlett frågan gäller bl. a. följande enligt föreskrifterna i tillståndsbeslutet.

Den slutliga prövningen av villkoren för luftutsläppen har skjutits upp, eftersom det behövdes en prövotid för erfarenheter och utredningar rörande driften. För prövotiden fastställdes provisoriska utsläppsvärden. En särskild sakkunnig har förordnats för att bl. a. svara för mätningar och kontroll av driften under prövotiden. Senast den 31 december 1984 skall den sakkunnige redovisa resultatet av sitt arbete till koncessionsnämnden, som därefter fastställer de slutliga villkoren. Om det under prövotiden förekommer utsläpp som kan antas medföra hälsorisker har den sakkunnige rätt att

**Nr 146**

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Meddelande om  
interpellationssvar*

*Om åtgärder mot  
otillåtna utsläpp  
från SAKAB:s de-  
struktionsanlägg-  
ning i Kumla*

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Om åtgärder mot  
otillåtna utsläpp  
från SAKAB:s de-  
struktionsanlägg-  
ning i Kumla*

förbjuda fortsatt drift eller förbränning av visst avfall. Utsläpp som kan antas vålla olägenhet av någon betydelse skall omedelbart anmälas till koncessionsnämnden.

Den sakkunnige övervakar således att verksamheten vid anläggningen under prövotiden sker i överensstämmelse med det lämnade tillståndet. Noggrann tillsyn utövas också av länsstyrelsen.

När det gäller Anders Svärds fråga om automatisk avstängning vill jag upplysa om att det redan finns sådan utrustning installerad som automatiskt stoppar inmatningen av avfall i ugnen när förbränningseffektiviteten minskar under en viss nivå.

Långtgående åtgärder har sålunda vidtagits för säkerheten vid anläggningen och för kontrollen av driften.

**Anf. 15 ANDERS SVÄRD (c):**

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

Bakgrunden till att jag ställt frågan är den oro som finns i Kvarntorpsområdet, där den här anläggningen ligger, och den oro som har funnits under hela den debatt som föregick det lokaliseringsbeslut som ledde till att man fick bygga den här anläggningen i Kvarntorp. Kommunen har i politisk enighet tackat nej till att få anläggningen, och man känner sig alltså påtvingad denna anläggning. Därför är det mycket viktigt att det inte händer saker så här inledningsvis som försvårar möjligheterna att på goda och faktiska grunder lugna de oroliga stämningarna.

I samband med regeringens beslut gavs bland andra löften ett om automatiskt stopp redan vid risk för utsläpp. Det automatiska stoppet skulle kopplas till temperaturen i ugnen, och man skulle inte, såvitt vi i kommunen förstod det, behöva göra några analyser som tar tid innan ett stopp kan ske. Det skulle alltså ske ett automatiskt stopp redan vid risk för utsläpp, inte efter det att man har konstaterat ett utsläpp.

Det dröjsmål som skett på grund av analysresultatet är mycket olyckligt, och det är definitivt inte vad man kan förstå med en automatisk avstängning redan vid risk för avfall.

Nu tycker jag att slutet av jordbruksministerns svar andas en viss tillförsikt inför det som redan är åtgärdat. Jordbruksministern säger:

”Långtgående åtgärder har sålunda vidtagits för säkerheten vid anläggningen och för kontrollen av driften.”

Jag tror att jag kan vidimera det. Men jordbruksministern säger också i stycket före att den automatiska avstängningen redan är installerad.

Då vill jag fråga: Fanns den automatiska avstängningen inmonterad när utsläppen skedde?

Nästa fråga: Vad har den för värde som säkerhetsskapande detalj om utsläppen sker och det tar flera månader att få reda på resultatet, och så småningom kommer larmrapporter?

Jag vill alltså veta: Fanns den här anläggningen inmonterad när utsläppen skedde?

Jag vill också fråga jordbruksministern: Om det visar sig att det är problem



när det gäller att inom den tänkta försöksperioden få detta att fungera, är jordbruksministern då beredd att förlänga förordnandet för den sakkunnige, Jan Bergström, så att man kan fortsätta med prövotiden tills man är absolut förvissad om att det kommer att vara en säker anläggning, vilket är utlovat?

Nr 146

Torsdagen den  
17 maj 1984

**Anf. 16** Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Herr talman! Låt mig inledningsvis slå fast att det för det första är utomordentligt angeläget att man ställer hårda krav på en anläggning av den här karaktären. För det andra är det utomordentligt angeläget att de anordningar man vidtar också motsvarar kraven på att anläggningen i fråga också fungerar. För det tredje är det utomordentligt angeläget att den tillsyn man utövar är av den karaktären att man verkligen kan garantera trygghet.

Enligt de uppgifter som jag har fanns det en utrustning för automatisk avstängning vid den tidpunkt då det konstaterade utsläppet skedde. Här har det ändå ansetts vara nödvändigt – det kan man kanske förstå när det gäller installation av ny teknik av det här slaget – med en prövotid under vilken man undersöker hur anläggningen fungerar. För min del vill jag bara understryka angelägenheten av att man vid tillsynen och vid utövandet av den kontroll som det här är fråga om har skärpt uppmärksamhet riktad på detta, så att en upprepning inte kommer att ske.

Med anledning av den fråga som Anders Svärd ställt till mig vill jag säga att jag anser att SAKAB har det ansvar som Anders Svärd menar att man skall ta. På samma sätt har tillsynsmyndigheterna ansvaret för uppföljningen, så att anläggningen fungerar.

**Anf. 17** ANDERS SVÄRD (c):

Herr talman! Jordbruksministern säger att anläggningen fanns när utsläppen skedde. Då kan man inte konstatera annat än att anläggningen uppenbärligen inte fungerade. Det borde rimligtvis vara en väldigt allvarlig larmsignal. Jag kan inte förstå annat än att jordbruksministern knappast kan vara nöjd med det lämnade beskedet. Jag hoppas att han inte är det. Om det visar sig att anläggningen faktiskt inte fungerar – trots de krav som ställs och de åtgärder som vidtas – medför det att oron ökar snarare än minskar.

I detta sammanhang är det fråga om en verksamhet som är väldigt viktig i ett modernt samhälle. Någonstans måste den ju försiggå – det kan man förstå. Men man måste samtidigt garantera omgivningen säkerhet. Om omgivningen får veta att utlovade åtgärder inte har avsedd effekt, blir det bara ännu värre än det var från början.

Så till min andra fråga, om jordbruksministern är beredd att se till att försöksperioden utsträcks med t. ex. ett förlängt förordnande för den särskilt sakkunnige för att på det viset sätta in alla åtgärder innan en kontinuerlig drift tillåts. Har verksamheten väl kommit i gång, vet man att det är ganska svårt att i efterhand göra justeringar. Man måste alltså i förväg få garantier för att den särskilt sakkunnige så länge det finns minsta osäkerhet på något område får fortsätta med sitt arbete.

Under den debatt som föregick lokaliseringen av anläggningen sade

*Om åtgärder mot  
otillåtna utsläpp  
från SAKAB:s de-  
struktionsanlägg-  
ning i Kumla*

*Om åtgärder mot  
otillåtna utsläpp  
från SAKAB:s de-  
struktionsanlägg-  
ning i Kumla*

Valfrid Paulsson att skulle man inte klara att uppfylla säkerhetsvillkoren under försöksperioden, har vi råd att skrota anläggningen redan från början. Delar jordbruksministern den uppfattningen – om vi nu inte klarar de säkerhetsåtgärder som utlovats?

**Anf. 18** Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Herr talman! Det är självklart att jag inte är nöjd i händelse av att en sådan här anordning inte fungerar. Vad vi båda kanske ändå kan inse är att när man påbörjar en sådan här verksamhet kan det under en provotid inträffa något som vi icke är nöjda med och som vi då måste se till att vi verkligen kan bli nöjda med genom ytterligare åtgärder. Det är koncessionsnämndens sak att bedöma hur säker anläggningen befunnits vara under provotiden och vilka ytterligare krav som man kan behöva ställa för att vi skall bli så hundra procentigt säkra som vi vill vara.

Jag utgår från att man, om man vid en sådan prövning inte finner att man kan uppnå den säkerhet som man önskar eller att man behöver en längre provotid, kommer att handla därefter.

Mitt mål är att vi skall nå fram till att situationen när det gäller denna anläggning blir sådan att de omkringboende kan känna hundra procentig säkerhet för att ingenting skall behöva inträffa som allvarligt kan skada människorna eller miljön.

**Anf. 19** ANDERS SVÄRD (c):

Herr talman! Det är självfallet lätt att inse att det kan förekomma svårigheter i inledningsskedet när en så pass komplicerad verksamhet som SAKAB:s skall bedrivas. Bl. a. därför har den sakkunnige förordnats för att kunna göra en bevakning.

Jag tycker emellertid att jordbruksministern gör det litet väl lätt för sig när han kryper bakom koncessionsnämnden. Jordbruksministern är väl ändå den högste politiskt ansvarige för verksamheten. Om jag inte minns alldeles fel är det också regeringen som har förordnat den särskilt sakkunnige, Jan Bergström. Det är litet förvånande, i varje fall för mig, att jordbruksministern inte kan säga direkt att om det behövs kommer den särskilt sakkunnige att få förlängt förordnande.

Här kan inte någon möda eller några kostnader vara för stora i inledningsskedet, för att få anläggningen att fungera. Man har trots allt redan investerat en kvarts miljon kronor i byggandet, och då måste man också se till att anläggningen fungerar.

Är jordbruksministern inte beredd att lova att den särskilt sakkunnige får fortsatt förordnande, för att det inte skall hända sådant som är olämpligt när driften kommer i gång?

**Anf. 20** Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Herr talman! Anders Svärd har kanske missförstått handläggningen av den här frågan något. Vi har en koncessionsnämnd utrustad med möjligheter att verkligen pröva och följa utvecklingen. Den myndigheten måste få utöva sin

kontroll och göra sina insatser. I sista omgången ankommer avgörandet på regeringen. Jag kryper sålunda inte bakom koncessionsnämnden, utan jag iakttar bara den ordning som vi måste ha, eftersom regeringen inte i kanslihuset kan ha tillgång till den expertis som följer utvecklingen i Kumla och prövar vad som händer där – det är koncessionsnämndens uppgift.

Sedan vill jag omedelbart säga – som jag sade i ett tidigare inlägg – att om koncessionsnämnden, som har att pröva denna fråga i första omgången, finner anledning till åtgärder, exempelvis av den karaktären att prøvotiden borde utsträckas, då är jag övertygad om att regeringen kommer att följa koncessionsnämnden på den punkten och ställa de resurser till förfogande som är nödvändiga för att vi skall nå vad som måste vara målet: en säker anläggning.

**Anf. 21 ANDERS SVÄRD (c):**

Herr talman! Det är möjligt att jag har missförstått den formella handlägningsordningen. Men nu har i alla fall jordbruksministern sagt något som jag är mer nöjd med än det han sade tidigare. Om koncessionsnämnden föreslår en sådan åtgärd – och det förutsätter jag att nämnden måste göra, om problemen inte har klarats ut innan den reguljära driften skall börja – kommer regeringen att följa det förslaget.

Jag utgår också ifrån att jordbruksministerns besked gäller även sådana åtgärder som att begränsa vilka produkter som får förbrännas i anläggningen. Det skulle kunna bli nödvändigt om man inte lyckas klara ut problemen.

Även om jag har missförstått den formella handläggningen har jag ändå inte missförstått den oro som finns i området. Och jag hoppas att jordbruksministern förstår att det krävs fortlöpande krafttag för att människorna skall känna den trygghet som de har rätt att känna.

Överläggningen var härmed avslutad.

**7-§ Svar på fråga 1983/84:518 om lantbruksnämndernas prisprövning enligt jordförvärvslagen**

**Anf. 22 Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:**

Herr talman! Sven Muncke har frågat mig om jag är beredd att ompröva lantbruksnämndernas prisprövning med hänsyn till de orimliga konsekvenser den innebär.

Enligt jordförvärvslagen skall jordförvärvstillstånd vägras om köpeskillingen eller annan ersättning inte endast obetydligt överstiger egendomens värde med hänsyn till dess avkastning och övriga omständigheter. Motivet till prisprövningen är bl. a. enligt proposition 1978/79:85 med förslag till jordförvärvslag, m. m. att en prisnivå som överstiger avkastningsvärdet motverkar konsumenternas krav på tillgång till livsmedel till rimliga priser och strävandena att bygga upp effektiva lantbruksföretag.

Syftet med prisprövningsregeln är alltså att motverka omotiverade pris-

---

*Om lantbruks-  
nämndernas pris-  
prövning enligt  
jordförvärvslagen*

stegringar på jordbruks- och skogsmark och spekulation i sådan mark. Under 1970-talet steg lantbruksföretagen i pris snabbare än den allmänna prisstegringen. Detta försvårade för lantbrukare utan tillgång till betydande eget kapital att etablera sig som egna företagare. Prisprövningen är till för att förebygga att aktiva lantbrukare blir utkonkurrerade då de vill köpa en jordbruksfastighet. Dessa måste ju i huvudsak värdera en fastighet efter dess avkastningsvärde och kan inte lägga skattemässiga och andra värderingar ovanpå detta värde. Samtidigt förebyggs också att omotiverat höga priser på jordbruksfastigheter medför krav på höjda priser på jordbruksprodukter.

Priserna på jordbruksfastigheter har stabiliserats. En av flera orsaker härtill torde vara jordförvärvslagens prisprövningsregel. En annan orsak kan vara det allmänna konjunkturläget.

Avkastningsvärdet bör även i framtiden vara bestämmande för priset på jordbruksfastigheter. Jag är därför inte beredd att ompröva jordförvärvslagens prisprövningsregel.

**Anf. 23 SVEN MUNKE (m):**

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret på min fråga. Men jag måste tillstå att jag är ganska besviken.

Det är en otillständig lagstiftning som bestämmer priset på fastigheter. Man kan ställa frågan: Har regeringen vid något tillfälle tänkt sig att liknande prisspärar skall gälla vid andra fastighetsförvärv, typ egna hem-småvillor, fabriksfastigheter eller liknande?

Redan när jordbruksutskottet behandlade propositionen om förslag till jordförvärvslag i mars 1979 reserverade sig de moderata representanterna i utskottet mot just priskontrollen. Moderaterna fastslog att själva grunden för en beräkning av skäligt fastighetspris – nämligen avkastningsvärdet – ytterst beror på lantbrukarens kunnighet och förmåga att driva ett lantbruk. Det är ingen ovanlighet att olika brukare på samma fastighet kan nå olika resultat. Jag kan själv intyga att det finns lantbrukarfamiljer – exempelvis i Skåne – med mycket små gårdar på kanske 20–25 hektar som har kunnat försörja sig och sin familj mycket bra, medan en granne med en betydligt större gård haft ekonomiska svårigheter.

Att låta lantbruksnämnderna göra bedömningar av vad en egendom avkastar är en mycket osäker metod, menar jag. Det finns flera exempel på hur snett det kan slå. Även tjänstemän och lantbruksdirektörer i flera nämnder anser att det är tveksamt att priskontrollera värdet av jordbruksfastigheter.

Jag kan berätta om en man som köpte en skogsfastighet för 240 000 kr. på en exekutiv auktion. Sedan vägrades han tillstånd att förvärva fastigheten, och han blev då tvingad att sälja den. Lantbruksnämnden sade då att avkastningsvärdet var 90 000 kr. Han förlorade alltså 150 000 kr. på detta. Det är en orimlig lagstiftning.

Ett annat exempel är en Skånelantbrukare som var delägare i ett dödsbo. Han hade drivit gården i 15 års tid. Han ville sedan överta den, och han löste ut de övriga dödsbodelägarna med 2,8 milj. kr. Han fortsatte att driva

egendomen. Av olika omständigheter – bl. a. de höga räntorna – såg han dock senare ingen annan utväg än att sälja gården. Han fick mycket snabbt en köpare som var beredd att ge det pris han själv hade gett, dvs. 2,8 miljoner. Då sade lantbruksnämnden, att den inte var värd så mycket – och slog av över 1 milj. kr.

Den här stackars mannen, som så att säga blev bestulen i lagens namn, har inga möjligheter att klara sig. Han får betala detta i hela sitt liv.

**Anf. 24** Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Herr talman! Jag har i mitt svar angett motiven till att vi måste ha en prisprövning. Det pågick en utveckling, som innebar att en ung jordbrukare som ville etablera sig praktiskt taget inte hade någon möjlighet till det, med hänsyn till de priser som lantbruksfastigheterna – under en friare prisbildning – kom att representera när de fördes ut på marknaden. Detta skulle ha blivit till stort men både för näringen och för konsumenterna.

Vad Sven Munke egentligen har sagt i sitt inlägg är: Det kan finnas någon som är så duktig jordbrukare att han – även om han skulle få betala det mycket högre priset – skulle få det hela att gå runt.

Jag tycker att det är fel väg att belöna den särskilt duktige: att man på det här sättet skulle undanröja prisprövningen, så att den som lämnar fastigheten får pengarna med sig, medan den som skall driva fastigheten får göra det under utomordentligt svåra förhållanden. Därför har vi hela tiden sagt: Vill vi den här näringens väl i fortsättningen bör vi behålla den här typen av prisprövning.

**Anf. 25** SVEN MUNKE (m):

Herr talman! Det finns faktiskt i dag olika spärrar, som förhindrar folk att spekulera i lantbruksmark. Man måste kunna bevisa att man är tillräckligt duktig att sköta jordbruket. Man måste bevisa att man tänker göra det. Man måste t. o. m. bosätta sig på egendomen.

Det finns alltså spärrar utan denna orimliga priskontroll, som den här näringen är ensam om. Någon sådan finns inte inom verkstadsindustrin eller då man skall förvärva ett eget hem. Den finns bara på lantbrukets område, och jag tycker att det är orimligt.

Det finns tre olika fastighetsvärden, som man arbetar med i dag: För det första är det taxeringsvärdet, för det andra belåningsvärdet – som bankerna sätter på en egendom – och för det tredje lantbruksnämndens stoppris.

Man arbetar således med tre olika priser, och nu har det gått så långt att det finns kreditinstitut som ifrågasätter om garantin för givna lån är tillräcklig – på grund av att lantbruksnämnderna har så olika bedömningar beträffande fastighetsvärdena.

Överläggningen var härmed avslutad.

*Om lantbruks-  
nämndernas pris-  
prövning enligt  
jordförvärvslagen*

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Om skydd för de  
fjällnära skogarna*

**8 § Svar på fråga 1983/84:530 om skydd för de fjällnära skogarna**

**Anf. 26** Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Herr talman! Lennart Brunander har frågat om jag är beredd att införa ett moratorium i avvaktan på att de biologiska förutsättningarna för skogsbruket i de fjällnära skogarna blivit klarlagda och de skyddsvärda områdena har avgränsats och givits ett fullgott skydd.

De skogar som kallas fjällnära ingår i det område som regeringen med stöd av 18 § skogsvårdslagen (1979:429) har föreskrivit skall avsättas som svårförnygrad skog. För att man skall få slutavverka i sådana områden krävs skogsvårdsstyrelsens tillstånd i varje enskilt fall. Om skogsvårdsstyrelsen ger sådant tillstånd kan den besluta om vilka åtgärder som skall vidtas för att begränsa eller motverka olägenheter och trygga återväxten. Syftet med dessa särskilda bestämmelser i skogsvårdslagen är bl. a. att förhindra sådana avverkningar som leder till att ny, tillfredsställande återväxt inte kan åstadkommas inom rimlig tid. Om skogsvårdsstyrelsen bedömer att skogsvårdslagens krav på återväxt inte kan fullgöras kan den inte heller ge tillstånd till den tilltänkta avverkningen.

Det framgår också av skogsvårdslagstiftningen vilken hänsyn som skall tas till specifika naturvårdsintressen och till rennäringens intressen. Det sker vidare ett organiserat samråd med företrädare för naturvårdsmyndigheten, rennäringens myndighet och berörd sameby. Förutsättningarna härför har förbättrats väsentligt sedan inventeringarna av urskogar och hänglavskogar nu har avslutats. På grundval av inventeringarna skall berörda myndigheter gemensamt göra avgränsningar och bedömningar, som skall göra det möjligt att hantera frågorna med hänsyn till de olika intressen som gör sig gällande i detta sammanhang. Jag förutsätter att myndigheterna under tiden vid sin prövning av olika frågor i sammanhanget tar sådana hänsyn att det slutgiltiga ställningstagandet vad gäller detta arbete inte föregrips.

Med hänvisning till det anförda anser jag inte att den åtgärd Lennart Brunander avser är befogad.

**Anf. 27** LENNART BRUNANDER (c):

Herr talman! Jag tackar jordbruksministern för svaret. Men jag kan inte påstå att jag är speciellt nöjd med det, eftersom jordbruksministern inte tycker att det finns anledning att vidta de åtgärder jag har frågat honom om.

Bakgrunden till frågan är de larmrapporter vi under det senaste året fått om avverkningar inom dessa känsliga områden. Vi har också fått rapporter om att man bygger vägar i områdena, vilket naturligtvis visar att man tänker avverka. Vi har vidare fått rapporter från forskare om att svårigheterna att förnygra skog är betydligt större än vi tidigare trott. Den bedömning vi har haft har varit för kortsiktig; man behöver vänta betydligt längre – kanske upp till 20 år – innan man över huvud taget kan bedöma om det är möjligt att få fram ny skog på sådana här områden.

Vi hade räknat med att få en debatt om de här frågorna i riksdagen under våren, men det blir inte så nu – behandlingen av dem är uppskjuten till

---

*Om skydd för de  
fjällnära skogarna*

hösten. Det gör att ansvaret på regeringen just nu är något större än det annars hade varit för att bevaka frågan och se till att ingenting händer som kan spolia viktiga värden.

De fjällnära skogarna är en oerhört viktig tillgång för oss – från naturvårdssynpunkt, från naturvetenskaplig synpunkt och från forsknings-synpunkt. Men de är, som framgår av svaret från jordbruksministern, viktiga också för rennäringen.

85–90 % av landets urskogar finns inom de här områdena. Vi vet att det händer sådant här också på andra håll i världen – jag tänker på t.ex. regnskogarna – och då är vi väldigt snabba och villiga att uttala oss om hur andra skall bete sig. Det är risk för att värden av samma slag går till spillo här. Även om det är fråga om en något mindre omfattning sker det stora saker i de fjällnära skogarna och stora värden spolieras, och det är viktigt att vi här tar vårt ansvar i Sverige.

Jag anser att man t. v. inte skall ha någon avverkning ovanför den s. k. skogsodlingsgränsen – det är ju ett större område än det som jordbruksministern berör i sitt svar. Vi skall inte heller bygga vägar för avverkning där.

För att långsiktigt skydda de områden som är viktigt att bevara har vi från centern framfört att man borde föra över dem från domänfonden till naturvårdsfonden. Syftet är att trygga deras fortbestånd i det skick de nu har. Här är det fråga om omloppstider på flera hundra år, så det här är någonting som är mycket långsiktigt.

Jordbruksministerns svar är ganska negativt. Jag skulle därför vilja upprepa frågan om jordbruksministern inte ändå anser att det kunde finnas motiv att mot bakgrund av de rapporter vi har fått fundera över om inte regeringen och statsmakterna borde införa ett moratorium, så att man får litet tid på sig att göra en utvärdering och avgränsa de områden som behöver avgränsas för framtiden.

**Anf. 28** Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Herr talman! Jag vill bara säga till Lennart Brunander att det område jag talar om är större än området ovanför skogsodlingsgränsen, alltså det område som faller under paragrafen om svårföryngrad skog. Situationen är den att man måste ha tillstånd av skogsvårdsstyrelsen för att över huvud taget få avverka i det området.

Vi har haft en ganska omfattande debatt kring de här frågorna, och vi är helt överens om att det är angeläget att vi här är utomordentligt försiktiga och restriktiva. Det har gjorts inventeringar, på vilkas grund vi nu skall kunna göra de slutgiltiga bedömningarna av hur avgränsningar skall kunna ske för att vi skall tillgodose de intressen det är fråga om.

Vi konstaterar att det numera på snart sagt alla håll och kanter finns ett aktivt intresse för att klara det här. Jag konstaterar att utskottet för sin del, mot bakgrund av detta aktiva intresse, har sagt sig att man vill se vad det leder till innan man slutbehandlar det här ärendet. Lennart Brunander framhåller att ett tungt ansvar under tiden ligger på regeringen. Då har jag sagt i mitt svar att jag förutsätter att här inte skall ske någonting under tiden som skapar

problem i Lennart Brunanders mening. Vad jag däremot inte kan instämma i är att vi skall lägga ett moratorium, dvs. stoppa varje avverkning i stora delar av Norrlands inland – för det är ju ett utomordentligt stort område som i varje fall jag talar om och som hör hemma under denna paragraf och skall prövas i detta avseende. Jag finner att vi är helt överens om våra strävanden och målet för dem. Jag är övertygad om att vi också skall komma fram till ett bra resultat, när vi har fått resonera färdigt på basis av inventeringen.

**Anf. 29 LENNART BRUNANDER (c):**

Herr talman! Det är ju bra, jordbruksministern, om vi är ense om målsättningen. Men problemet är bara vad som händer till dess vi har vaskat ut det som är skyddsvärt och som vi verkligen vill behålla. De missgrepp som vi gör kommer att finnas kvar mycket lång tid, om de ens någonsin går att reparera. Därför är det viktigt att det inte sker några missgrepp.

Jordbruksministern säger att skogsvårdslagen har gällt och gäller inom dessa områden. Det är naturligtvis riktigt. Men ändå har dessa saker hänt som jag refererade till från början. Då kan man inte vara riktigt nöjd med det sätt som det hela fungerar på.

Jordbruksministern säger vidare att han litar på de myndigheter som skall sköta dessa frågor. Det kan i och för sig även jag göra. Men vad som bekymrar mig är att jordbruksministern inte är beredd att göra någonting för att hjälpa till just nu utan vill vänta och se.

**Anf. 30 Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:**

Herr talman! Det är riktigt att missgrepp har skett. Men jag är övertygad om att myndigheterna efter den debatt som vi har haft och med de uttalanden som har gjorts både av riksdagen och av mig nu kommer att hantera dessa frågor på ett annat sätt så att denna typ av missgrepp inte uppstår. Uppmärksamheten på denna fråga har väl tveklöst skärpts. Däremot menar jag att det skulle vara fel att sätta ett definitivt stopp så att man inte har någon möjlighet att pröva någon form av avverkning i stora delar av Norrlands inland, där man diskuterar svårigheten att föryngra. Det finns områden, där man kan avverka, eftersom man har kommit fram till att en föryngring är möjlig. Om vi sätter ett definitivt stopp, kanske vi skapar svårigheter som vi inte är riktigt medvetna om i dag.

**Anf. 31 LENNART BRUNANDER (c):**

Herr talman! Jordbruksministern talar om stora delar av Norrlands inland. Vad jag har talat om är områdena ovanför skogsodlingsgränsen. Det är kanske inte riktigt samma sak.

Nu säger jordbruksministern att man inte skall sätta stopp för all avverkning. Jag är klart medveten om att man även inom de områden som är skyddsvärda kan tillåta en viss typ av avverkning, men då får det bli en annan typ av avverkning än de stora kalhyggen som nu har uppkommit. De är svåra att reparera och skapar stora problem.



**Anf. 32** Jordbruksminister SVANTE LUNDKVIST:

Herr talman! I den mån tillstånd inom ett område av denna karaktär skulle lämnas har skogsvårdsstyrelsen också att förelägga vederbörande på vilket sätt avverkningsen skall ske just med hänsyn tagen till vad Lennart Brunander här anförde. Jag måste diskutera i anslutning till gällande lagstiftning. Jag markerade också i mitt första inlägg att vad jag talar om är den svårföringrade skog som faller under 19 § och som utgör ett betydligt större område än den skog som ligger ovanför skogsodlingsgränsen. Då är vi inne i stora delar av Norrlands inland.

Överläggningen var härmed avslutad.

**Nr 146**

Torsdagen den  
17 maj 1984

---

*Om handläggningstiderna för prövning av ansökningar om statliga ombyggnadslån*

**9 § Svar på fråga 1983/84:553 om handläggningstiderna för prövning av ansökningar om statliga ombyggnadslån**

**Anf. 33** Bostadsminister HANS GUSTAFSSON:

Herr talman! Ing-Marie Hansson har påpekat att handläggningstiderna för prövning av ombyggnadslåneärenden enligt uppgift har ökat under år 1984 och mot den bakgrunden frågat mig om jag är beredd att vidta åtgärder i syfte att underlätta och påskynda hanteringen av dessa ärenden.

Frågor om bostadslån för ny- och ombyggnad av bostadshus prövas av länsbostadsnämnderna i de olika länen. Det är riktigt att ärendebalanserna har ökat under senare tid hos vissa länsbostadsnämnder och att handläggningstiden för låneärenden f. n. är förhållandevis lång hos dessa nämnder. Enligt bostadsstyrelsen är en viktig anledning till detta att ett antal belåningsregler nyligen har ändrats.

Jag har från bostadsstyrelsen inhämtat att man vidtar en rad åtgärder inom organisationen för att minska ärendebalanserna. Bostadsstyrelsen räknar med att berörda nämnder genom dessa åtgärder redan under våren skall kunna förkorta handläggningstiden för nya ärenden högst väsentligt. På något längre sikt eftersträvas en genomsnittlig total handläggningstid på ca fyra veckor per ärende.

Svaret på Ing-Marie Hanssons fråga är således att det pågår ett arbete med att förkorta handläggningstiderna. Jag är därför inte nu beredd att för egen del förorda några åtgärder. Jag kommer dock att noggrant följa den fortsatta utvecklingen och vid behov överväga åtgärder i frågan.

**Anf. 34** ING-MARIE HANSSON (s):

Herr talman! Jag vill tacka bostadsministern för svaret, som jag finner mycket positivt. Jag ser med tillfredsställelse att man redan är i gång med ett arbete att försöka få ner handläggningstiderna, som onekligen har förlängts under den senaste tiden. Om bakgrunden till det är att antalet ärenden har ökat, ser jag också det som positivt; det finns naturligtvis en strävan att minska byggarbetslösheten genom att få till stånd en ökning på ombyggnadssidan.

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Om handlägg-  
ningstiderna för  
prövning av ansök-  
ningar om statliga  
ombyggnadslån*

Enligt vad jag har erfarit är bilden kanske ändå inte helt entydig. Ombyggnadsärendena har varit flera till antalet i de större kommunerna än i de små, och det kan naturligtvis i sin tur få effekter på byggsysselsättningen. Därför tror jag att det är viktigt att se över hur man kan initiera information och rådgivning och aktivera kommunernas byggnadsnämnder just för att få fram ombyggnadsärenden.

Om köerna ökar eller inte tror jag också är någonting som skiljer sig mellan olika län. Om län med hög byggarbetslöshet samtidigt får en förlängning av handläggningstiderna, innebär ju detta att åtgärderna bromsas. Därför finner jag det mycket tillfredsställande att bostadsministern så aktivt har gått in för att bevaka de här frågorna.

Nu tror jag inte att det är bara förändringen av belåningsreglerna som ligger bakom att handläggningstiderna har blivit långa. Jag har varit i kontakt med några byggnadsnämnder och stadsarkitekter och hört mig för om deras bedömning av detta, och de har sagt att man ofta får in ganska dåliga och ofullständiga handlingar, vilket gör att handläggningstiderna förlängs i onödan.

Jag skulle vilja fråga bostadsministern om det finns planer på eller möjligheter att fastställa kompetenskrav för dem som utfärdar handlingar, så att det står klart vem som är ansvarig för handlingarnas utformning. Det skulle också underlätta byggnadsnämndernas dialog med husägaren och den som är ansvarig för handlingar och ritningar. Jag tror att det skulle underlätta ärendehanteringens lika väsentligt som åtgärder för att komma åt de administrativa rutinerna i handläggningen.

Att hålla nere handläggningstiderna tror jag är viktigt också ur ekonomisk synpunkt för husägarna. Det finns naturligtvis en otålighet att komma i gång. Risker är att man ser över och prövar andra finansieringsformer som kan bli dyrare.

**Anf. 35 Bostadsminister HANS GUSTAFSSON:**

Herr talman! Redan i mitt inledande svar sade jag att jag delar uppfattningen att det är angeläget att vi bringar ned handläggningstiderna – de kan leda till ekonomiska förluster och naturligtvis motverka byggsysselsättningen.

Jag kan försäkra att vi gör vad vi kan och med tämligen okonventionella metoder. I Gävle har vi lånat in två ingenjörer från kommunen för att beta av kön som finns. Vi har flyttat ärenden från Stockholm till andra länsbostadsnämnder som har mindre att göra, och vi har på gång tillsättning av tjänster på olika länsbostadsnämnder. Vi har även lyckats undandra dem den prövning om 2 % nedskärning som annars normalt drabbar alla myndigheter.

Men vi har beroende på det ROT-program som vi satt i sjön en kraftig tillströmning av komplicerade ärenden. För att åstadkomma så bra handläggning som möjligt har vi haft överläggningar och konferenser med 15 000 personer som är sysselsatta på detta område, genom bostadsstyrelsen och departementet.

Dessutom har vi tillsatt en delegation för ROT-verksamhet i varje län. Det

är klart i hälften av landets län och skall vara färdigt till midsommar i alla län. Syftet är att påskynda, effektivisera och förbättra handläggningen.

Jag kan alltså säga att vi har vår uppmärksamhet klart inriktad på problemen. Jag delar de synpunkter som Ing-Marie Hansson framfört. Vi gör vad vi kan.

Vi är inte beredda att kräva auktorisation när det gäller inlämnande av handlingar. Det Ing-Marie Hansson talade om på slutet gäller närmast byggnadsnämndens handläggning av ärendena, vilket inte är detsamma som länsbostadsnämndernas. Men även inom byggnadsnämnderna finns säkert behov av en ökad utbildningsinsats och ökade kontaktmöjligheter.

Vi har i övrigt på de flesta områden lämnat kravet på att folk skall vara formellt auktoriserade. Det är byggnadsnämnden som i varje ärende får bedöma om handlingarna är tillfredsställande utformade och begära de kompletteringar som är nödvändiga.

**Anf. 36 ING-MARIE HANSSON (s):**

Herr talman! Jag tycker jag har fått ett mycket tillfredsställande svar. Jag vill än en gång tacka bostadsministern.

Samtidigt var jag naturligtvis medveten om att byggnadsnämndens handläggning skiljer sig från länsbostadsnämndens, men ju klarare och bättre underlag desto snabbare genomströmning.

Jag är mycket tillfredsställd med det stora arbete bostadsministern lagt ned på att föra detta aktivt framåt.

Överläggningen var härmed avslutad.

**10 § Föredrogs och hänvisades**

Proposition

1983/84:201 till trafikutskottet

**11 § Föredrogs men bordlades åter**

Trafikutskottets betänkande 1983/84:30

Arbetsmarknadsutskottets betänkanden 1983/84:18 och 19

**12 § Fortsattes behandlingen av finansutskottets betänkanden 1983/84:35, 33 och 42 (forts. från prot. 145).**

**Fortsatt valutareglering (forts. FiU 42)**

**Anf. 37 CHRISTER NILSSON (s):**

Herr talman! Finansutskottets betänkande 1983/84:42 behandlar en proposition om fortsatt valutareglering och ett antal motioner som väckts med anledning av regeringsförslaget. Betänkandet behandlar också motioner om internationella kapitalrörelser.

Valutaregleringen gör det möjligt för oss att föra en självständig penningpolitik. Uppstår tendenser till valutaoro kan vi med stöd av regleringen försvara valutakursen utan så kraftiga räntehöjningar som annars skulle behövas.

Man kan säga att regleringens främsta syfte är att hindra rena finansiella placeringar i utlandet.

Finansutskottets majoritet anser i likhet med riksbanksfullmäktige och regeringen att valutaregleringen bör förlängas med hänsyn till obalanserna i vår ekonomi.

I propositionen föreslås en förlängning till den 1 juli 1985. Motionerna 2779, 2780 och 2781 begär att valutaregleringen endast förlängs till utgången av 1984. Valutaregleringen är sedan flera år tillbaka föremål för utredning i valutakommittén. Utredningen förväntas bli klar under 1984, men inte i så god tid att en ny lagstiftning kan träda i kraft vid årsskiftet.

De rapporter som hittills lämnats från valutakommittén är inte av den karaktären att de nu kan läggas till grund för en ny lagstiftning.

Herr talman! Mot den här bakgrunden är det naturligt att valutaregleringen förlängs till utgången av juni 1985. Utskottets majoritet avstyrker därför motionerna.

I motionerna 2779, 2780 och 2781 föreslås en liberalisering av valutalagstiftningen. Det finns självfallet inga skäl att ändra lagstiftningen på området innan valutakommittén blir klar med sitt arbete.

I motionerna 1438 av Nils Åsling och 2120 menar man att en liberalisering av kapitalrörelserna och skapandet av en fri nordisk aktiemarknad skulle främja ett industriellt samarbete i Norden. Finansutskottet intar här samma ståndpunkt som i höstas. Motionerna strider mot OECD:s regler och måste därför avslås av riksdagen. Det beskedet – i sakfrågan – fick ju också Nils Åsling från OECD, direkt eller indirekt, redan under sin statsrådstid. Även finansministern har i ett frågesvar till Nils Åsling framhållit att vi måste följa OECD:s kapitalstabiliseringsstadga.

Det utredningsarbete som pågått och pågår på det nordiska planet har visat dels att vi måste acceptera OECD:s regler, dels att valutaregleringen inte utgör ett hinder för nordiskt industriellt samarbete.

Motion 939 tar upp de svenskägda företagens investeringar utomlands. Dessa investeringar hotar sysselsättningen inom Sverige. Därför bör, enligt motionen, svenska direktinvesteringar i utlandet prövas från betalningsbalanssynpunkt.

Den här frågan har behandlats av direkt investeringskommittén. Betänkandet är remissbehandlat, och regeringen håller nu på med att ta ställning till de olika remissvaren. Även valutakommittén behandlar den frågeställning som finns i motionen. Det kommer alltså att dröja ytterligare någon tid innan en mer samlad bedömning kan göras av svenska direktinvesteringar i utlandet. Utskottet avstyrker därför motion 939.

Noteras bör emellertid att utlandsinvesteringar har både positiva och negativa effekter för den svenska ekonomin. Många menar att de positiva effekterna överväger. Skall svenska företag hävda sig i ett internationellt

perspektiv, så krävs vissa etableringar utomlands.

Motion 1123 behandlar regler för utlänningars aktieförvärv i svenska företag. Det är, enligt motionen, ett nationellt intresse att de svenska storföretagen behålls i svensk ägo. Därför föreslås det att riksbanken återgår till sin tidigare restriktiva praxis när det gäller tillstånd för utlänningar att köpa aktier i svenska företag.

Här vill emellertid utskottets majoritet gå en annan väg. Redan i höstas beslutade riksdagen på förslag av utskottet att den lag som ger oss skydd mot oönskat utländskt inflytande skulle ses över. En viss skärpning av lagen har också skett. Nämnas bör även att företagsförvärvslagen är föremål för översyn.

Mot den här bakgrunden avstyrker finansutskottet motion 1123.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till hemställan i finansutskottets betänkande 1983/84:42.

**Anf. 38** HANS PETERSSON i Hallstahammar (vpk) replik:

Herr talman! Jag skall fortsätta litet grand med de frågor som behandlades under debatten i går kväll och som Christer Nilsson nu berörde.

De svenska utlandsinvesteringarna har ju ökat väldigt starkt under 1980-talet och fortsätter att öka. Det här är ett stort problem för svensk ekonomi, så som jag ser det. Och när man nu inte vill återgå till en äldre praxis då det gäller beviljandet av tillstånd till utlandsinvesteringar, sker det med hänvisning till att man måste kunna göra en samlad bedömning och att det möjligen är en rad positiva effekter som följer av svenska utlandsinvesteringar.

Jag tror också att det alltid kommer att göras en del svenska utlandsinvesteringar, men jag anser att den ökning och den tendens som visar sig är oroväckande. Man kan inte bara säga att det här skall vi tillåta därför att svenska företag skall kunna hävda sig ute i världen. Vi måste kunna skapa sysselsättning i vårt land. Det finns faktiskt ett direkt samband mellan de ökade utlandsinvesteringarna och den minskade industrisysselsättningen här i landet. Därför tycker jag att man kunde bifalla vpk-motionen i denna del.

När det gäller utlänningars aktieförvärv i svenska företag är det rätt intressant att notera den kritik som riktades mot denna företeelse av socialdemokraterna när de var i oppositionsställning 1982. Då lades fram förslag från socialdemokraterna, och vi från vpk har nu väckt liknande förslag, men dem bifaller man inte. Så totalt kan man svänga från en position som man haft i opposition till ett annat ställningstagande när man är i regeringsställning eller, som Christer Nilsson, skall försvara regeringspolitiken.

I frågedebatten den 15 maj diskuterades just utlänningars aktieköp i svenska företag. Då sade den socialdemokratiska representanten klart ifrån att sedan den borgerliga regeringen 1979 slopade möjligheten att via valutaregleringen kontrollera den här typen av affärer har man inget riktigt grepp över situationen. Man erkände att det var ett dåligt förhållande.

Det finns all anledning att bifalla vpk-reservationerna 4 och 5.

Torsdagen den  
17 maj 1984

---

*Fortsatt valuta-  
reglering*

**Anf. 39** CHRISTER NILSSON (s) replik:

Herr talman! Hans Petersson i Hallstahammar försöker göra gällande att vi skulle ha svängt i de här frågorna. Det är möjligt att vi på vissa punkter nu har andra attityder. Men det beror på att vi har tagit intryck av den information som inkommit från utredningar och riksbanken. Man måste ju ta hänsyn till nya fakta som kommer in.

Frågan om svenska investeringar utomlands har utretts av direktinvesteringskommittén. Det hela är remissbehandlat, och frågan bereds nu i regeringskansliet. I avvaktan på detta kan vi självfallet inte bifalla någon motion.

När det sedan gäller frågan om utlänningars aktieförvärv i Sverige har vi ju fått en lag 1982. Den har skärpts till viss del. Utskottet har redan tidigare sagt att det behövs ytterligare skärpning av denna lag.

**Anf. 40** HANS PETERSSON i Hallstahammar (vpk) replik:

Herr talman! Man måste ta intryck av nya fakta, säger Christer Nilsson och hänvisar till de olika motiv som anförts för att ge en positiv tolkning när det gäller utlandsinvesteringarna. Jag tycker att man också måste ta intryck av de faktiska förhållandena, att industrisysselsättningen här i landet rasar och utlandsinvesteringarna ökar väldigt snabbt. Det borde föranleda någon politisk slutsats från socialdemokratien.

När det gäller utlänningars aktieköp i svenska företag kan jag bara konstatera att industriministern hyser samma oro som jag när han tillsatt en kommission som skall undersöka om det kunde vara dags för skärpning på området. Jag kan inte förstå varför man inte, medan man väntar på förslag som eventuellt skall läggas fram, kan återgå till den restriktiva praxis som vi haft tidigare och som visat sig fungera väl. Det finns väl ingen anledning att lätta på trycket i de här frågorna, när man ändå konstaterar att utvecklingen är oroväckande. Det borde föranleda det precis motsatta beslutet.

**Anf. 41** TALMANNEN:

Jag får meddela att anslag om kvällsplenum nu har uppsatts.

**Anf. 42** NILS ÅSLING (c):

Herr talman! Jag tycker att man måste sammanfatta den här debatten med att säga att det finns goda skäl – det har expertkommittén inom valutakommitténs arbete visat – att hävda att valutaregleringens effektivitet och berättigande som medel i penningpolitiken markant minskat under det senaste årtiondet. Det här har en del länder i vår omvärld också tagit till intäkt för betydande förändringar av valutapolitiken. I Danmark har man i år påtagligt liberaliserat valutapolitiken vad gäller handeln med utländska värdepapper. I Norge finns en offentlig utredning i samma syfte. Vi kan alltså konstatera att våra nordiska grannar har tagit väsentliga steg i riktning mot en liberalisering av kapitalrörelserna. I det här avseendet är alltså regeringen, och för all del också utskottsmajoriteten, kvar i gamla positioner. Man hänvisar till bristen på balans i vår ekonomi, men man gör detta utan att

egentligen närmare analysera valutaregleringens reella betydelse för penning- och stabiliseringspolitiken.

Av alldeles speciell betydelse är enligt min uppfattning valutaregleringens konsekvenser för det nordiska samarbetet. Vi har närmare utvecklat vår ståndpunkt i reservation 3 till utskottsbetänkandet. En liberalisering av kapitalrörelserna i Norden skulle ge möjligheter att skapa en fri nordisk aktiemarknad, vilket egentligen är en absolut förutsättning för ett närmare industriellt samarbete på marknadens villkor och därmed också för en utveckling mot en nordisk hemmamarknad.

Det är naturligtvis en viktig princip att OECD-länderna skall behandlas likformigt och att en diskriminering av vissa länder på andras bekostnad inte skall få förekomma. Men OECD:s kapitalliberaliseringsstadga kom till för över 20 år sedan, i ett helt annat ekonomiskt klimat i industrivärlden. Enligt min uppfattning är det orimligt att i längden förhindra naturliga och önskvärda åtgärder i liberaliserande riktning på det sätt som den nu gör.

Det borde därför vara angeläget för regeringen att ta initiativ för att inom OECD-kretsen argumentera för att man här i Norden skulle kunna få anträda den väg som hela OECD-gruppen förr eller senare måste komma att slå in på.

Det är heller inte att ta miste på att Nordiska rådet vid sitt plenarsammanträde i Stockholm i februari mycket klart och otvetydigt krävde att regeringarna i Norden, och då i första hand – som situationen nu är – den svenska, snarast omprövar sin inställning och överger sin passiva attityd och går från ord till handling. Det ministerrådsyttrande som åberopas i finansutskottets betänkande imponerade alltså inte på Nordiska rådets plenarmöte.

Den fråga som detta leder till och som också aktualiseras i dag genom den här debatten om vårt ställningstagande till finansutskottets betänkande är: Vad tänker nu den svenska regeringen göra för att tillmötesgå den mycket klara opinionsyttring som Nordiska rådet gav uttryck för i februari, med krav på åtgärder för en liberalisering av kapitalrörelserna i Norden? Hittills har man från regeringens sida – och det gör också utskottsmajoriteten – förbigått denna rekommendation med tystnad, trots alla de stolta deklARATIONER som man var beredd att medverka till vid rådsmötet.

Herr talman! Jag tror – detta är en prognos som jag vill göra i sammanhanget – att frågan om de fria kapitalrörelserna nu mognar snabbt till en total omprövning inom OECD-gruppen. En revidering av OECD-stadgan blir alltså ofrånkomlig i en nära framtid. Jag tycker det är beklagligt, med tanke på våra traditioner när det gäller internationellt samarbete och med tanke på våra aktiviteter inom OECD, att Sverige intar den passiva attityd som regeringens agerande och utskottsmajoritetens skrivning ger vid handen.

Herr talman! Jag ber att med detta få yrka bifall till reservationerna 1, 2 och 3 till finansutskottets betänkande 42.

Torsdagen den  
17 maj 1984

---

*Fortsatt valuta-  
reglering*

**Anf. 43 BJÖRN MOLIN (fp):**

Herr talman! Låt mig helt kort säga några ord om folkpartiets inställning i det här sammanhanget. Från folkpartiets sida menar vi att tiden snart borde vara inne för en uppluckring av den nuvarande valutaregleringen och en därav möjliggjord begränsning av den byråkrati inom bankväsendet som krävs för att administrera valutaregleringen.

Valutakommittén har ju arbetat länge nu. Som Nils Åsling sade, är en slutsats av det arbete som har gjorts inom valutakommittén att den här typen av regleringar inte fungerar som ett skydd för en självständig nationell ekonomisk politik utan tvärtom kan verka störande på möjligheterna att komma fram till samhällsekonomisk balans.

Vi menar därför att valutakommittén nu borde kunna avsluta sitt arbete och riksdagen få möjlighet att i höst ta ställning till ett konkret förslag om avveckling av valutaregleringen. Vi har av den anledningen föreslagit att riksdagen i dag bara skall förlänga valutalagen fram till årsskiftet 1984-1985.

Så några få ord om utlandsinvesteringarna. Jag vill gärna upprepa vad som ofta har sagts – och styrkts i olika undersökningar – när det gäller både utländska investeringar i Sverige och svenska företags investeringar i utlandet.

Kapitalrörelser över gränserna bidrar till välstånd och sysselsättning i vårt land. Om man hindrar utländska företag att satsa kapital och investera i Sverige uteblir dessa investeringar, och den ekonomiska och industriella utvecklingen bromsas.

På samma sätt påverkas utvecklingen här hemma ogynnsamt av att svenska företags utlandsinvesteringar inskränks. Det blir inte fler utan färre jobb om man försvarar för de stora svenska exportföretagen att etablera sig utomlands. Utlandsetableringen är ett stöd för avsättning av svensk tillverkade varor och därmed ett stöd till sysselsättningen i den inhemska industrin.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationerna 1-3.

Överläggningen var härmed avslutad.

**Finansutskottets betänkande 35**

*Mom. 1 och 2 (genomförande av en folk- och bostadsräkning år 1985)*

Utskottets hemställan bifölls med 171 röster mot 141 för reservation 1 av Lars Tobisson m. fl.

*Mom. 3 (framtida folk- och bostadsräkningar)*

Utskottets hemställan med godkännande av utskottets motivering – som ställdes mot utskottets hemställan med godkännande av den i reservation 2 av Lars Tobisson m. fl. anförda motiveringen – bifölls med acklamation.

*Mom. 8 (samkörningar)*

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 3 av Lars Tobisson m. fl. – bifölls med acklamation.



**Mom. 11** (lag om arbetsställenummer)

Utskottets hemställan bifölls med 171 röster mot 142 för reservation 4 av  
Lars Tobisson m. fl.

**Övriga moment**

Utskottets hemställan bifölls.

**Finansutskottets betänkande 33****Punkt 1****Mom. 1 och 2** (partisympatiundersökningarna)

Utskottets hemställan bifölls med 237 röster mot 76 för reservationen av  
Filip Fridolfsson m. fl.

**Mom. 3**

Utskottets hemställan bifölls.

**Punkt 2**

Utskottets hemställan bifölls.

**Finansutskottets betänkande 42****Mom. 1 och 2** (fortsatt valutareglering)

Utskottets hemställan bifölls med 172 röster mot 138 för reservation 1 av  
Lars Tobisson m. fl. 2 ledamöter avstod från att rösta.

**Mom. 3** (liberalisering av valutalagstiftningen)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 2 av Lars Tobisson  
m. fl. – bifölls med acklamation.

**Mom. 4** (gemensam nordisk aktiemarknad)

Utskottets hemställan bifölls med 198 röster mot 113 för reservation 3 av  
Rolf Rämgård m. fl. 2 ledamöter avstod från att rösta.

**Mom. 5** (begränsning av svenska företagsinvesteringar i utlandet)

Utskottets hemställan bifölls med 296 röster mot 16 för reservation 4 av  
Hans Petersson i Hallstahammar.

**Mom. 6** (regler för utlännings aktieförvärv i svenska företag)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Hans Petersson i  
Hallstahammar – bifölls med acklamation.

**13 § Föredrogs****Finansutskottets betänkanden**

1983/84:38 Anslag till ersättning till Trelleborgs kommun för mistad tolag  
(prop. 1983/84:100 delvis)

1983/84:41 Anslag till riksdagens revisorer och deras kansli på tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1983/84 (förs. 1983/84:22 delvis)

Vad utskottet hemställt bifölls.

#### 14 § Ändringar i vägtrafikbeskattningen

Föredrogs skatteutskottets betänkande 1983/84:40 om ändringar i vägtrafikbeskattningen (prop. 1983/84:178).

##### Anf. 44 KARL BJÖRZÉN (m):

Herr talman! Skatteutskottets betänkande 40 är ytterligare ett bevis, och ett mycket värtaligt bevis, på vilka partier här i riksdagen det är som visar förståelse för bilismen, för bilisterna och deras problem, och vilka partier det är som arbetar i motsatt riktning.

De senaste årens riksdagsdebatter har präglats av en ökad förståelse för bilens betydelse. De politiska partierna och deras företrädare har närmast sig den inställning som majoriteten av väljarna har. Men socialdemokraterna är i ett avseende avvikande på denna punkt. Deras högskattepolitik går igen även när det gäller hanteringen av bilismen. Det förefaller som om socialdemokrater i regering och riksdag egentligen bara försöker använda bilismen som en mjölkko för att få in så mycket pengar som möjligt till statskassan.

De borgerliga partierna i skatteutskottet har varit överens om att det här är en tokig väg, och de har i motioner yrkat avslag på propositionen om en kraftig höjning av fordonsskatten.

För drygt ett år sedan upplevde vi en liknande situation. Efter en präktig kovändning hittade regeringen då på att föreslå att inkomstskatteomläggningen i viss utsträckning skulle finansieras genom en kraftig höjning av bensinskatterna. Den gången var även vänsterpartiet kommunisterna motståndare till regeringsförslaget. Därför fick regeringen lov att ta tillbaka sitt förslag. Men nu när regeringen föreslår en kraftig höjning av fordonsskatten finns inte vänsterpartiet kommunisterna med på barriaderna. Från vpk:s sida har man accepterat det aktuella förslaget. Det är emellertid glädjande att se att de borgerliga partierna håller ihop i detta avseende.

Jag vill genast säga att det finns avsnitt i propositionen som inte är kontroversiella. Det gäller vad som sägs om en skatteomläggning beträffande tyngre fordon. Men även därvidlag har vi från oppositionspartiernas sida invändningar mot vissa detaljer. Man kunde väl tänka sig att genomföra de ändringar som vi är överens om. Men eftersom vi är överens om att gå emot förslaget om en kraftig höjning av fordonsskatten och eftersom vi har invändningar mot vissa detaljer även på andra punkter, har vi i en reservation yrkat avslag på propositionen. Vi hemställer att regeringen lägger fram en omarbetad proposition i enlighet med vad som sägs i reservationen. Man har tänkt sig ett ikraftträdande den 1 januari. Vi menar att man i så fall har gott

om tid på sig. Vi får ju inte pungslå bilismen i den utsträckning som regeringen föreslagit.

Vidare föreligger ett särskilt yttrande från moderaterna i skatteutskottet. Detta yttrande anknyter till motion 2519, vilken i sin tur har anknytning till en mera omfattande trafikpolitisk motion, nämligen motion 2518.

I skattehänseende handlar motionerna i viss mån om sådant som är under utredning. Det gäller sådana saker som man väntar sig att regeringen inom kort skall lägga fram förslag om. Vi har därför valt att inte avge någon reservation i detta sammanhang. I stället tar vi i ett särskilt yttrande fasta på en del av de principer som återfinns i motion 2518. Jag rekommenderar kammarens ledamöter att läsa motion 2518.

Med detta, herr talman, yrkar jag bifall till reservationen i detta betänkande.

**Anf. 45 INGEMAR HALLENIUS (c):**

Herr talman! I proposition 178 föreslås en generell höjning av fordonsskatten med ca 24 % för de flesta fordon. Från centern säger vi nej till den föreslagna höjningen. Vi anser att en skattehöjning inte kommer att lösa problemen. I stället kommer en sådan att skapa nya problem. Det är tveksamt om den nu föreslagna höjningen annat än kortsiktigt kommer att innebära någon inkomstförstärkning för statskassan.

Det är väl känt att en sådan här skattehöjning generellt krymper skattebasen och att den därigenom inte kommer att ge de inkomster som teoretiskt räknats fram. Det är speciellt aktuellt i detta fall, eftersom bilen är en nödvändighet för så många människor. Det innebär att en höjning av fordonsskatten krymper basen för andra skatter. Därigenom är inget vunnet ur statsfinansiell synpunkt.

De skattehöjningar som regeringen föreslagit och som godtagits av den socialistiska majoriteten är skadliga för tillväxten. Det gäller också denna skattehöjning.

När det gäller beskattningen av bilismen finns det även andra starka skäl för att säga nej till det aktuella förslaget. Riksdagen beslutade ju under hösten om en höjning av bilaccisen. Dessutom har bensinskatten höjts vid åtskilliga tillfällen under senare år. Vi anser därför att det inte finns någon anledning att på detta sätt öka beskattningen.

Beskattningen av bilismen drabbar dem som bor i glesbygd oproportionerligt hårt. En person som på grund av bostadsortens läge och förläggningen av sin arbetsplats är tvungen att använda bil får en större skattebördä än en person som är bosatt i en tätort med omfattande kollektivtrafik. Det är därför enligt vår bestämda uppfattning nödvändigt att största försiktighet iakttas med ytterligare skattebelastning på bilismen.

När det gäller användningen av de beräknade inkomsterna från skattehöjningen har vi från centerns sida i vår budgetmotion under allmänna motionstiden föreslagit högre anslag till vägunderhållet än regeringen. Detta har vi kunnat göra utan att föreslå några höjda skatter. Utrymmet för ökade väganslag har vi åstadkommit genom besparingar på andra områden. Detta

är den inriktning på budgetpolitiken som vi anser vara den rimliga.

När det gäller den speciella frågan om skatten på s. k. dollys anser vi inte att de förslag som lagts i propositionen är tillfredsställande. De ger inte neutrala skatteregler, utan här anser vi att regeringen får ta upp denna fråga till förnyad prövning.

Det är inte lämpligt att bryta ut de delar av propositionen som inte är kontroversiella, utan propositionen bör avslås. Regeringen bör återkomma med en ny proposition, där man tar hänsyn till de synpunkter som framförts, så att en reform på lastfordonsområdet kan träda i kraft vid nästa årsskifte.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen.

**Anf. 46 KJELL JOHANSSON (fp):**

Herr talman! I proposition 1983/84:178 görs en direkt koppling mellan höjningarna av fordonsskatten och anslagen till drift av det statliga vägnätet. En sådan koppling är enligt folkpartiets mening relevant endast om man generellt tillämpar metoden att avgifter på bilismen skall användas till samhällsservice som direkt har till uppgift att serva denna.

Som alla känner till är detta inte på något sätt fallet. Tvärtom torde de avgifts- och skattehöjningar som drabbat bilismen sedan det socialdemokratiska maktövertagandet 1982 mer än väl täcka de ökade anslag som föreslås i budgetpropositionen. Vi kan inte inse annat än att detta är ett försök att via skattehöjningar för bilismen förstärka statsbudgeten.

I folkpartimotionen 2853 har vi nämnt några av de ökade ekonomiska pålagor som drabbat bilismen under de senaste två åren. Vi påpekar där att mervärdesskatten, bilaccisen och bensinskatten har höjts och att avdraget för resor med bil till och från arbetet har försämrats. Vi påtalar också att det drabbar dem som bor i glesbygd speciellt hårt.

Till detta skulle jag vilja göra det ytterligare förtydligandet att det också blir ekonomiska påfrestningar för dem som bor utanför våra centralorter i de numera ofta stora kommunerna. Mycket av samhällsservicen är tyvärr förlagd till centralorterna i våra storkommuner. Detta medför att de som bor i de tidigare kranskommunerna ofta har ärenden till den centraliserade förvaltningen och servicen. Kommunikationerna inom kommunerna är tyvärr ofta så dåliga att dessa resor inte utan betydande olägenheter kan företas med ett allmänt kommunikationsmedel. Man är alltså hänvisad till att ta bilen, för att inte behöva sätta av onödigt mycket av sin arbetstid.

Fordonsskatten är också ett sällsynt dåligt instrument, om man genom skattepolitiken vill påverka människornas val av transportmedel. Skatten utgår ju en gång årligen med samma belopp, oavsett om man kör tusentals mil om året eller om man kör några få mil. Det innebär att man endast en gång om året bestämmer sig för om man skall erlägga skatten eller inte, och detta innebär också ett val beträffande om man skall ha bil eller inte.

Herr talman! Det är alldeles uppenbart att den otroliga skattehöjarsjuka som tycks ha drabbat landet nu inte kommer att ge de skatteinkomster som är nominellt beräknade. De pengar som människor i vårt land måste betala i högre skatter – det rör sig om betydande belopp – kan givetvis inte användas

för något annat. Helt klart minskar således, som påpekas i reservationen, basen för andra skatter.

Den här våldsamma dammsugning efter nya skatter och gamla som kan höjas kommer därför inte att ge det utslag i dammsugarpåsen som finansministern har tänkt sig. Jag vill därför i detta sammanhang ställa frågan till skatteutskottets talesman: Hur länge tänker ni fortsätta med denna förlamande skattehöjjarpolitik? Kan vi hoppas på att ni nu gjort undan det som skall göras inför valåret 1985 eller kommer skattejakten att fortsätta?

Herr talman! De skattehöjningar som nu föreslås kommer att drabba yrkestrafiken på ett olyckligt sätt. Kombinationer med dubbla påhängsvagnar och dollys kommer i vissa fall att drabbas mycket hårt. Det kan faktiskt i vissa viktclasser bli fråga om skattehöjningar på uppemot 70 %. Även den som under vinterhalvåret ställer av sitt släp kommer att drabbas hårdare än andra. Det är ju inget ovanligt förhållande. Med hänsyn till detta och med hänsyn till att vi från folkpartiets sida bestämt motsätter oss en höjning av skattetrycket yrkar jag bifall till reservationen, vilket innebär avslag på propositionen samt en begäran om ett bättre förslag från regeringen.

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

**Anf. 47 SVEN HENRICSSON (vpk):**

Herr talman! Hela idén med vägtrafikbeskattningen har sin upprinnelse i tanken att trafiken skall svara för de kostnader som följer av vägslitaget. Detta är ju ingenting nytt. Redan 1776 lanserade Adam Smith denna teori i sin klassiska *The Wealth of Nations*: varje verksamhet som pågår på en väg bana eller en bro skall i princip betalas av dem som utnyttjar infrastrukturen i fråga. Detta är ingenting annat än den monetära teori som moderater och andra borgerliga på senare tid allt oftare förfäktat: varje verksamhet skall belastas med de kostnader som den förorsakar.

Vad beträffar den nu aktuella höjningen har det klart uttalats att den tillkommer för att man skall skaffa pengar till vägunderhållet. Det är också mot bakgrunden av det växande behovet av vägunderhåll som vpk i motionerna 2849 och 269 – den sistnämnda motionen väckt under den allmänna motionstiden – aktualiserat frågan om skatteuttagets utformning i förhållande till det ständigt ökade kravet på mera pengar till vägunderhållet.

Även om vi just nu behandlar en skattefråga kommer man inte ifrån att den här frågan har ett samband med själva trafikverksamheten. Hur är då egentligen vår vägsituation? Den frågan har ju relevans i sammanhanget. Det är ingen glad bild vi möter när vi ser på vägsituationen i landet. Standarden på främst de belagda vägarna har på relativt kort tid starkt försämrats. Utvecklingen tyder på att vi närmar oss en situation då det under de senaste decennierna uppbyggda vägnätet i accelererande takt försämrats genom en nedbrytning. Detta har vägverket uppmärksammat i seriösa undersökningar. Detta är också någonting oroande, eftersom det drabbar vägtrafiken och inte minst den lätta trafiken, som ofta åsamkas skador på grund av de sönderslitna

**Nr 146**

Torsdagen den  
17 maj 1984

---

*Ändringar i vägtrafikbeskattningen*

---

*Ändringar i vägtrafikbeskattningen*

vägarna. Enligt vår mening är det framför allt den tunga trafiken med sitt stora axeltryck som orsakar huvuddelen av skadorna, inte minst på grund av dess ökande omfattning. Det framgår av den borgerliga reservationen att reservanterna betraktar bilismen som ett enhetligt begrepp. Vi tycker att det finns anledning att kritisera ett sådant synsätt. Vi menar att det är skillnad på lätt och tung trafik, och vi föreslår också att skatten skall omfördelas så att den tunga trafiken betalar vägtrafikskatt i proportion till det slitage och det underhåll den orsakar. Så sker inte f. n., menar vi, och inte heller enligt de förslag som regeringen lägger fram i propositionen och som återfinns i betänkande nr 40. Vi har därför i motion 2849 krävt ett nytt förslag, som skulle beakta just fördelningen mellan de olika vägtrafiksektorerna. Vi har inte, som någon sade, tillstyrkt regeringsförslaget. Vi har helt enkelt begärt ett nytt förslag, som tar hänsyn till de synpunkter jag här har försökt redogöra för. Om regeringens förslag går igenom får personbilarna och de lätta lastbilarna även i fortsättningen subventionera den tunga trafiken.

Nu hänvisar utskottets majoritet till att ett översynsprojekt pågår inom kommunikationsdepartementet. Detta tjänstemannaprojekt, som jag har hört talas om ofta, skall tydligen lösa de flesta av våra trafikpolitiska problem, men jag tror inte att utredningen har fått några direktiv om att utreda den enligt vår uppfattning felaktiga skatteordningen vad gäller vägunderhållets finansiering.

Genom seriösa undersökningar såväl i Sverige som i USA har det sedan många år klarlagts att 10 000 personbilar sliter lika mycket på vägbanan som ett enda maxilastat truckekipage. Detta är ett känt förhållande bland vägtekniker, och det borde ha beaktats i samband med vägtrafikbeskattnings utformning.

I varje fall, herr talman, är det betänkligt då man i stället vill låta den trafik som åstadkommer de minsta skadorna bära den största bördan. Detta får betydelse också om man betraktar prognoserna för framtiden. Transportrådet och vägverket har gjort sådana prognoser, och dessa visar att lastbils-transportarbetet i Sverige kommer att öka från nuvarande 25 miljarder tonkm/år till mellan 29 och 34 miljarder tonkm årligen år 2000.

I det sammanhanget kan f. ö. nämnas att enligt samma prognoser skall SJ:s andel av transportarbetet komma att minska, och dess överkapacitet, som redan i dag är betydande, kommer att bli ännu större. Det är enligt vår mening inte en bra utan snarare en dålig trafikpolitik. Vi får tala mer om detta sedan, men jag vill gärna nämna hur vi ser på det hela. Och förhållandena blir inte bättre av en dålig skattepolitik. Genom en vettig vägskattepolitik skulle, menar vi, ett betydande bidrag kunna lämnas till en bättre trafikstruktur och även till uppmuntran av en transportteknik, som ställer ökade krav på miljö- och energihushållning.

Med det anförda yrkar jag, herr talman, bifall till motionerna 2849 och 269 i berörda delar.

**Anf. 48 KARL BJÖRZÉN (m) replik:**

Herr talman! Sven Henricsson har som vi alla vet många intressen. Dit hör tydligen också historia och nationalekonomi – han gick tillbaka till Adam Smith och hans teorier. Men de har ju inte mycket med dagens verklighet att göra. Sven Henricsson vet väl också att beskattningen av bilismen för länge sedan har klivit långt förbi samhälles totala kostnader för bilismen.

Därför hänger det också litet i luften när Sven Henricsson säger att det är vägsituationen som gör att vpk nu agerar på ett annat sätt än när det gällde bensinskattelhöjningen. Man kan knyta samman de här båda sakerna och säga att Sven Henricsson ju vet att alla de borgerliga partierna i anslutning till budgetpropositionen har föreslagit mycket stora besparingar, som gör det möjligt att genomföra erforderliga vägförbättringar utan att höja den redan för höga beskattningen av bilismen.

Vidare säger Sven Henricsson att de borgerliga partierna betraktar bilismen som en enhet och att det är fel. Jag vet inte varifrån han får det – visst är vi medvetna om att godstrafiken och persontrafiken är skilda saker. Men för båda gäller att man måste se till att man inte försvårar och förhindrar. När det gäller godstrafiken är det fråga om att ökade pålagor medför högre transportkostnader, och det i sin tur medför högre priser på alla varor. Det är alltså ett dåligt sätt om man vill kämpa för lägre inflation och hålla priserna under kontroll.

Sedan säger Sven Henricsson att vpk inte har tillstyrkt regeringens förslag utan begärt ett annat förslag. Men vpk har inte heller reserverat sig utan är tydligen berett att rösta för det socialdemokratiska förslaget. Det är bakgrunden till att jag säger att ni har svängt sedan fjolåret. Då ville ni hjälpa till att förhindra en alltför kraftig beskattning av bilismen, men nu är ni beredda att ta det steget.

**Anf. 49 KJELL JOHANSSON (fp) replik:**

Herr talman! De borgerliga betraktar bilismen som en enhet, sade Sven Henricsson. Men min kritik gick tvärtom ut på att man missgynnar glesbygdsbilisterna och alltså måste ta hänsyn till att det finns skilda kategorier och skilda motiv till att man använder sig av bilen.

Även när det gäller yrkestrafiken påpekar vi att förslaget slår ojämnt och att det inte kommer att medföra full rättvisa. Eftersom Sven Henricsson har så stort intresse för den monetära teorin borde ju också det kunna vara av intresse för vpk.

Om Sven Henricsson vid den votering som följer om en stund visar omtanke om glesbygdsbilisterna och röstar för reservationen får vi till stånd en ny behandling av förslaget av regeringen, och det medför också en större rättvisa för dem som måste använda bilen och för dem som har långt till sitt arbete.

**Anf. 50 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:**

Herr talman! Jag är mycket väl medveten om, Karl Björzén, att 1979 års beslut om trafiken inte innebar att man släppte grundtanken att varje

*Ändringar i vägtrafikbeskattningen*

trafikslag ändå i någon mån skulle medverka till finansieringen av sina kostnader. Det blev aldrig sagt att man helt skulle bestrida dessa kostnader av samhällets medel – det är väl även Björzén väl medveten om?

Vad jag har tagit upp till diskussion är frågan om en rimlig fördelning av kostnaderna med hänsyn till slitaget på vägarna – det är den intressanta frågan jag för in i resonemanget, och den har ni inte berört. Därför menar jag – med rätta – att ni betraktar bilismen som en enhet och inte differentierat med hänsyn till hur fordonen sliter på vägarna.

Vi borde vara överens om att det är ett orimligt förhållande att människor, som nödvändigtvis måste ha bil för att kunna färdas till och från arbetet, måste vara med om att betala kostnader för en tung trafik, som raserar den vägbana som sedan i raserat tillstånd också ökar slitaget på de klenare bilarna i högre grad än slitaget på de stora robusta bilarna. Hela denna historia behöver ses utifrån frågan om en rimlig fördelning av kostnaderna för vägslitaget. Jag tror att jag har de flesta biltrafikanter med mig på detta resonemang.

Kjell Johansson sade att jag kan rösta på den borgerliga reservationen så att det blir en ändring. Jag vill då göra det motdraget att jag föreslår att han röstar på vår motion. Då får vi dels en omprövning av hela denna fråga, dels en prövning av fördelningen av kostnaderna mellan de olika trafikslagen.

**Anf. 51 KARL BJÖRZÉN (m) replik:**

Herr talman! Sven Henricsson återgår till att prata om sin motion, men yrkandena i den motionen har inte fått någon uppföljning i betänkandet. Betänkandet handlar framför allt om ett förslag om att kraftigt höja fordonsbeskattningen för både persontrafik och godstrafik. Om Sven Henricsson i betänkandet kan utläsa något löfte om att få en förändrad fördelning mellan dessa grupper, vet jag inte var han läser. Det är nog mera fromma förhoppningar. Har Sven Henricsson fått något löfte från socialdemokraterna om en lösning i den riktning som vpk önskar, eftersom han inte har reserverat sig till förmån för sin motion utan tydligen är beredd att hjälpa socialdemokraterna att kraftigt höja beskattningen?

**Anf. 52 KJELL JOHANSSON (fp) replik:**

Herr talman! Jag har kunnat notera att slitaget på vägarna har varit mycket starkt under den gångna vintern. Jag tror att detta i avgörande grad har sin grund i att vi numera i stor utsträckning använder dubbdäck. Därför är det inte så enkelt som Sven Henricsson säger att bara slå fast att slitaget beror enbart på den allra tyngsta trafiken. Om man använder dubbdäck eller inte när man färdas på vägarna har mycket stor betydelse för slitaget. Det räcker inte med att bara gå efter tjänstevikten.

Sven Henricsson har nu i alla fall deklarerat att han kommer att se till att vi inte får någon ny omprövning av detta förslag. Han föreslår att vi skall rösta med vpk-motionen. Men det förslaget faller på att vi i så fall tyvärr skulle få också en skattehöjning, som missgynnar dem som bor i glesbygden. Vi lägger då pålagor på dem som bäst behöver bilen.



**Anf. 53 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:**

Herr talman! Det är nästan genant att behöva upplysa Karl Björzén om att vpk inte har någon representant i skatteutskottet. Men att vpk skulle behöva en representant där håller jag med Karl Björzén om. Det vore en demokratisk gård av rättvisa. Men nu är inte så fallet, och då får vi nöja oss med att yrka bifall till de motioner som vi har väckt. Det är också detta jag har gjort. Notera dock att vi inte kan reservera oss så länge vi inte har någon representant i utskottet.

Till Kjell Johansson vill jag säga att frågan om fordonsviktens avgörande betydelse för körslitaget på vägarna har dokumenterats i en undersökning utförd av AASHTO, American Association of State Highway and Transportation Officials, som har hållit på i närmare 30 år. Genom seriösa forskningar har man kunnat slå fast att slitaget på vägbeläggningen till absolut övervägande del åstadkoms av de tunga fordonen och frekvensen av tung trafik på vägarna.

Nu ökar den tunga trafiken hela tiden, och det är klart att detta bidrar till att vägbanan bryts ner. Sedan kommer det vatten i sprickorna, vattnet fryser, vägbanans slitlager sprängs sönder, och så har vi på en gång svåra krackeleringsskador, som bidrar till spårbildning och till ytterligare vattenanhopning och vattenplaningsrisker.

Jag har här ett utdrag ur en sammanfattning av den utredning jag refererat till, och om Kjell Johansson är intresserad kan han där finna viktiga data som argumenterar för att en långtradare med maximal last, ett trailerekipage, sliter ner vägen lika mycket som 9 600 vanliga bilar.

Nu menar jag inte att vägbeskattningen utan vidare skall ha dessa relationer, men jag tycker att det vore fel att inte i någon mån beakta de här proportionerna i samband med en beskattning.

Andre vice talmannen anmälde att Kjell Johansson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

**Anf. 54 LARS HEDFORS (s):**

Herr talman! Den proposition som ligger till grund för utskottsbetänkandet behandlar i stort sett två frågor. Den ena gäller en generell höjning av fordonsskatten och den andra en lagstiftning på grundval av förslag från vägtrafikskatteutredningen.

Bakgrunden till förslaget om fordonsskattehöjningen är det enkla men synnerligen beklagliga faktum att kvaliteten på våra vägar stadigt försämras – det har man varit inne på i den här debatten. Det i sin tur beror på att vägunderhållet under senare år, inte minst under de år då vi hade borgerliga regeringar, blivit sorgligt eftersatt.

Under åren 1980 och 1981 minskade t. ex. underhållsverksamheten inom vägväsendet med inte mindre än 10 %. År 1982 kompengades visserligen denna verksamhet för inträffade prisstegringar, och under 1983 och 1984 fanns det t. o. m. utrymme för mindre volymökningar. Trots detta leder nuvarande medelstilldelning till en fortsatt försämring av vägnas tillstånd

*Ändringar i vägtrafikbeskattningen*

med åtföljande risker för fler trafikolyckor samt ökade restids- och fordonskostnader för trafikanterna.

Detta vill nu den socialdemokratiska regeringen göra något åt och föreslår en höjning av anslagen för drift av det kommunala och statliga vägväsendet med sammanlagt 564 milj. kr. för 1985. Det kommer att bli ett viktigt steg mot den vidmakthållandenivå som fastlades i 1979 års trafikpolitiska beslut.

I förslaget ingår att anslagsökningen skall finansieras med en generell höjning av fordonsskatten med 24 %. När nu de borgerliga talarna stämmer upp sin klagokör om stora skattehöjningar för vägtrafiken, finns det kanske anledning att erinra om att även under de borgerliga regeringarna höjdes skatten till vägtrafiken.

Det finns också anledning att erinra om att skattepålagorna visserligen har ökat nominellt, men om man sätter ökningarna i relation till den allmänna prisnivåns utveckling är de inte så katastrofala. Dessutom tror jag för min del att vägtrafikanterna kommer att acceptera de nu föreslagna höjningarna därför att de går direkt till att förbättra vägarna. Det är alltså "raka rör" mellan inkomstkällan och utgiften.

De borgerliga, som i stort sett accepterar anslagsökningen på 564 milj. kr., säger nej till skattehöjningsförslaget. De nöjer sig med ett diffust resonemang om att det finns "utrymme för ökade väganlag genom besparingar på andra områden". Vilka områden det gäller talar man av någon anledning inte om. Min uppmaning till reservationsföreträdarna här i dag blir därför: Tala om vilka besparingar ni vill göra för att täcka ökade anslag till landets vägar.

I denna del av propositionen finns också ett förslag om att bilar äldre än 1950 års modell skall befrias från vägtrafikskatt.

I den andra delen av propositionen föreslås att fordonsskatten och kilometerskatten för s. k. påhängsvagnar slopas och att skatterna på dragbilar höjs i motsvarande grad. Vidare föreslås – delvis som en följd av detta – en del andra ändringar i fordonsbeskattningen.

Bakgrunden till det hela är bl. a. att dragbilar och påhängsvagnar beskattas enligt olika principer i Sverige och i utlandet. I Sverige beskattas både dragbil och påhängsvagn, medan i flertalet europeiska länder all skatt tages ut på dragbilen. Det innebär att utländska påhängsvagnar kan användas för internationella transporter i Sverige utan att man betalar fordonsskatt för dem. Trots att kilometerskatt måste betalas kommer de då att skattemässigt gynnas i förhållande till svenska påhängsvagnar, som ju drabbas av både fordonsskatt och kilometerskatt.

Detta har fått till följd, att många speditörer och åkerier i Sverige hyr utländska påhängsvagnar till sina internationella transporter för att på det viset slippa betala fordonsskatt. Särskilt vanligt är transporter med s. k. frigående påhängsvagnar. Det är påhängsvagnar som skeppas till och från vårt land utan medföljande dragbilar.

Det här leder till betydande nackdelar för Sverige. Delar av transporter-sättningarna stannar t. ex. i utlandet. Tillverkningen av svenska lastfordon minskar. Det faktum att de flesta utländska vagnarna inte är registrerade leder till stora övervakningssvårigheter, och dessutom blir trafiksäkerheten sämre.

Det är därför som regeringen alltså har föreslagit en överföring av beskattningen från påhängsvagnen till dragbilen. Därigenom blir det lättare för svenska påhängsvagnar att konkurrera med utländska. I det här sammanhanget föreslås också vissa justeringar av fordonsskatten på lastbilar och släpvagnar.

Som en naturlig följd av omläggningen av skatten på dragbilsekipage föreslår regeringen också en skattehöjning på styraxlar för påhängsvagnar, s. k. dollys. Annars skulle ett ekipage som består av en dolly och en påhängsvagn gynnas på ett otillbörligt sätt.

Slutligen finns det i propositionen ett antal förslag med något mindre räckvidd än de förut nämnda. Det gäller en höjning av kilometerskatten på utländska påhängsvagnar och släpvagnar. Det gäller vidare ändringar i rutinerna för skattedebiteringen för utländska fordon, och det gäller reglerna för avräkning av kilometerskatt, när svenska fordon används i Finland.

Skatteutskottets majoritet har ställt sig bakom samtliga förslag i propositionen, och jag skall be att få yrka bifall till utskottets hemställan i detta ärende.

Utskottets borgerliga minoritet har som tidigare nämnts yrkat avslag på förslaget om en generell höjning av fordonsskatten. Man vill också avslå förslaget om höjd beskattning av dollys.

Även när det gäller övriga regeringsförslag säger de borgerliga nej. Det märkliga är emellertid att man gör det utan någon som helst saklig motivering. Man gör det enkelt för sig genom att använda den något uppseendeväckande formuleringen att man "inte anser det lämpligt att bryta ut de delar av propositionen som inte är kontroversiella". Det betyder att man medvetet försenar reformer som man tycker är viktiga och riktiga. Jag tycker nog att man borde kunna kräva av de borgerliga talarna här i dag, att de berättar varför de t. ex. vill försena en skattereform som skulle eliminera de uppenbara nackdelarna med den nuvarande beskattningen av svenska dragbilsekipage.

#### **Anf. 55 KARL BJÖRZÉN (m):**

Herr talman! Lars Hedfors gav en ganska bra beskrivning av vad det är som skiljer mellan socialdemokraternas och de borgerliga partiernas företrädare i skatteutskottet. Vi är överens om att det är lämpligt att öka på anslagen för förbättring och underhåll av vägarna, men det är finansieringen vi är oeniga om. De här förbättringarna vill vi ju få till stånd för att hålla nere transportkostnaderna och kostnaderna för bilismen över huvud taget. Om man finansierar det genom ökade pålagor på bilismen, så har man i stort sett inte vunnit någonting. Finansierar man det i stället genom besparingar på budgetens utgiftssida, har man däremot vunnit en hel del fördelar.

Lars Hedfors säger: Tala då om *var* besparingarna skall göras. Men Lars Hedfors vet ju att de borgerliga partierna har redovisat en lång rad besparingsförslag i motioner. Detta finns således att läsa i riksdagstrycket.

Jag vill inte peka på någon särskild punkt. Vad beträffar oss moderater, så har vi föreslagit besparingar på över 20 miljarder för det aktuella budgetåret.

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Ändringar i vägtrafikbeskattningen*

Vi har föreslagit skattesänkningar på 7-8 miljarder. Det blir en nettoeffekt i besparingar på mellan 12 och 13 miljarder. Ta något av detta, för vad Lars Hedfors än väljer, så blir det en bättre effekt, nämligen att transportkostnaderna hålls nere, liksom kostnaderna för privatbilismen, och prisutvecklingen bromsas.

Vidare säger Lars Hedfors att ökningarna inte är så katastrofala för det här landet. Ja, det var en skön själs bekännelse! Men tänk ändå på att en genomsnittlig svensk industriarbetare jobbar mer än en månad av året för att få pengar till att betala skatterna på bil och på drivmedel – alltså de skatter som det nu gäller.

Även om ökningarna inte är katastrofala, så nog känns de, Lars Hedfors. Därför ogillar vi det här finansieringsförslaget.

**Anf. 56 INGEMAR HALLENIUS (c):**

Herr talman! Centerns förslag innebär inte, Lars Hedfors, minskade insatser. Vi vill i stället ha en rättvisare fördelning mellan de olika vägtyperna, men det är ju någonting som kommer att diskuteras vid behandlingen av trafikutskottets betänkanden om en stund.

Det här är inget diffust förslag. Vi har i vår budgetmotion klart redovisat besparingarna. Det går mycket bra att läsa där.

Lars Hedfors säger också att höjningen med 24 % inte är katastrofal. Men när målsättningen är att inflationen inte skall överstiga 4 % och när prisstopp införts, så tycker jag inte att regeringen lever som den lär, då den vill höja dessa skatter med 24 %.

Att vi begär ett nytt förslag behöver inte innebära någon försening, för förslaget kan läggas fram i så god tid att åtgärderna kan träda i kraft vid årsskiftet.

**Anf. 57 KJELL JOHANSSON (fp):**

Herr talman! Lars Hedfors frågar: Varför vill ni försena reformen då det gäller dragbilar? Men det är ju som Ingemar Hallenius sade så, att det inte behöver bli någon försening av reformen.

En av anledningarna till att vi inte ansluter oss till propositionen är att den innehåller ett förslag om höjd fordonsskatt som enligt vår mening drabbar orättvist bl. a. då det gäller glesbygdsbefolkningen.

Beträffande anslaget till vägarna, så har vi i likhet med centern i vår motion anvisat en finansiering.

Om en stund kommer Olle Grahn att tala om en effektivare användning av vägmedel som skulle kunna uppnås genom en bättre planering och genom att vi inte använde vägarbeten i så stor utsträckning som vi nu gör som ett arbetsmarknadspolitiskt medel för att bereda sysselsättning. Vi tror att man med en bättre planering av arbetena skulle kunna åstadkomma stora besparingar.

Slutligen sade Lars Hedfors att det är raka rör mellan kostnader och användning. Om någon vecka skall vi här i kammaren debattera propositionen om avgifter på gödsel- och bekämpningsmedel. Skatteutskottet har

framhållit att den föreslagna avgiften främst bör betraktas som en skatt och att riksdagen i princip tagit avstånd från systemet med specialdestination av skatter. Frågan är nu: Skall det vara raka rör eller inte?

Nr 146

Torsdagen den  
17 maj 1984

**Anf. 58 LARS HEDFORS (s):**

Herr talman! Jag fick faktiskt mina farhågor bekräftade i de här replikerna. Jag ställde frågan: Vilka besparingar är det som ni vill använda för att finansiera ökade anslag till vägunderhåll? Ni fortsätter med det här diffusa – jag upprepar det – pratet om att ni har lagt fram en mängd olika besparingsförslag. Då skall ni komma ihåg att dessa besparingar har ni använt en gång tidigare. Dem har ni så att säga redan inptecknat. Ni säger att ni sänker budgetunderskottet med si och så mycket och sedan hänvisar ni till era besparingsförslag. Samtidigt som ni återigen hänvisar till era besparingsförslag säger ni att ni skall använda dessa besparingar till att finansiera nya åtaganden. Det är ju höjden av opportunistiskt resonera på det viset. Jag tycker att ni borde reda ut detta under den fortsatta diskussionen.

Sedan skulle jag vilja ta upp en annan sak som också verkar litet egendomlig i er reservation. Där talar ni om att anslaget till vägunderhåll är ca 3,9 miljarder kronor. Samtidigt berättar ni att statens inkomster för fordons- och kilometerskatt är 4,1 miljarder kronor. Implicit alltså att vi skulle ta ut mer än vad vi gör av med. Det här skulle jag vilja beteckna som ett utomordentligt exempel på hur man ljugar med statistik.

Statens kostnader för drift av vägarna är nämligen betydligt större än 3,9 miljarder. Staten har kostnader för anslag till de kommunala vägarnas drift. Staten har kostnader för anslag till de privata vägarnas drift. Totalt blir anslagssumman 4,9 miljarder kronor. Till detta skulle man sedan kunna lägga en mängd kostnader för trafiksäkerhet, forskning och utveckling och kostnader till vägarna som går via arbetsmarknadsverket. Jag tycker att ni skall klara ut denna märkliga ekvation också.

**Anf. 59 KARL BJÖRZÉN (m):**

Herr talman! Lars Hedfors envisas med att försöka tvinga oss att peka på ett visst besparingsförslag och säga att det här skall vi använda till att finansiera ökat vägunderhåll med. Jag kan bara svara som tidigare: Vi har en lång lista över besparingsförslag. De är inte alls använda i sådan utsträckning att det inte finns utrymme för stora besparingar på budgetens utgiftssida. Om det finns positivt intresse hos Lars Hedfors och övriga socialdemokrater i skatteutskottet att ta upp en diskussion om ökad finansiering genom besparingar, skulle vi säkert hitta utrymme för det.

Sedan anmärker Lars Hedfors på de siffror som är angivna i reservationen. I sådant här sammanhang kan man välja siffror på olika sätt. Lars Hedfors vill liksom göra sken av att vi trollar med siffror för att ge en felaktig bild. Men, Lars Hedfors, beträffande den totala summan var skatteinkomsterna från bilismen under förra budgetåret ca 13 miljarder. Hur man än räknar, kan man inte få de totala utgifterna att överstiga 10 miljarder. Det finns alltså ett stort glapp, en överbeskattning på ca 3 miljarder kronor, oberoende av vad för exempel man har valt i reservationen.

*Ändringar i vägtrafikbeskattningen*

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Ändringar i vägtrafikbeskattningen*

**Anf. 60 INGEMAR HALLENIUS (c):**

Herr talman! Det är inga diffusa förslag centern har i sin budgetmotion, Lars Hedfors. Vi använder inte pengarna både till att öka utgifterna och till att räkna in besparingar, utan avräkningen är gjord så att här finns utrymme för såväl dessa utgifter som ett lägre budgetunderskott.

**Anf. 61 KJELL JOHANSSON (fp):**

Herr talman! Jag tror att man beräknar statens inkomster från bilismen, för det budgetår som vi diskuterar åtminstone en del av, till 15 miljarder kronor. De totala inkomsterna från bilismen räcker nog till för de kostnader som vi har talat om.

Jag sade ju att det är orimligt med den typen av finansiering att fordonskatten skall avpassas exakt – vi vill alltså inte ha sådana ”raka rör”. Därför tycker jag heller inte att det finns någon anledning att stå här och tala om exakt vilka besparingar vi vill göra för att åstadkomma finansieringen. Det räcker väl med att hänvisa till att vi har en budget som är 10 miljarder starkare än regeringens – ränteeffekterna oräknade. Där finns – åtminstone med hänsyn till ränteeffekterna – pengar så det räcker.

**Anf. 62 LARS HEDFORS (s):**

Herr talman! Det är alltså fortfarande på det sättet att de borgerliga företrädarna i diskussionen här inte kan peka ut något besparingsförslag som skulle kunna användas för just vägarna. Det gör att man kan misstänka de borgerliga partierna för dubbelspel på den här punkten. De utnyttjar sina besparingsförslag för att minska budgetunderskottet, och de utnyttjar dem samtidigt för att göra nya åtaganden.

I frågan om överbeskattning av vägtrafiken, som bl. a. Karl Björzén talade om, råder det delade meningar om huruvida vägtrafiken är missgynnad eller favoriserad. Detta har vi bl. a. hört av Sven Henricssons inlägg tidigare.

Just nu pågår ett intensivt arbete i kommunikationsdepartementet för att reda ut begreppen, och det skall vara klart någon gång under mitten av 1984. Förhoppningsvis skall vi då få svar på våra frågor.

Får jag slutligen rätta till ett annat fel i den borgerliga reservationen. Man säger nämligen att höjningen av skatten skulle drabba glesbygden särskilt hårt. Detta är fel. Det är nämligen en fordonskatt som drabbar alla fordon lika, oavsett om de finns i glesbygden eller i storstäderna.

**Anf. 63 KARL BJÖRZÉN (m):**

Herr talman! Jag skall inte förlänga debatten ytterligare. Jag vill bara påpeka att glesbygden faktiskt drabbas hårdare, eftersom man där är mera beroende av bilen och tvingas att använda den mer och på längre sträckor. Därför är det otvivelaktigt så att höjningen drabbar glesbygdsborna hårdare.

Överläggningen var härmed avslutad.

**Mom. 1** (lagförslagen i propositionen)

Först biträdades reservationen av Knut Wachtmeister m. fl. med 141 röster mot 16 för utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion 2849 av Sven Henricsson m. fl. i motsvarande del. 154 ledamöter avstod från att rösta.

Härefter bifölls utskottets hemställan med 171 röster mot 140 för reservationen av Knut Wachtmeister m. fl.

**Mom. 2** (skatten på den tyngre trafiken)

Utskottets hemställan – som ställdes mot motionerna 2849 av Sven Henricsson m. fl. och 269 av Lars Werner m. fl. i motsvarande delar – bifölls med acklamation.

**Mom. 3–7**

Utskottets hemställan bifölls.

**15 § Föredrogs**

trafikutskottets betänkanden

1983/84:21 om anslag till Vägväsende m. m. (prop. 1983/84:100 delvis),  
1983/84:25 med förslag till lag om kontrollavgift vid olovlig parkering, m. m.  
(prop. 1983/84:104) och  
1983/84:27 om tilläggsbudget III (prop. 1983/84:125 delvis).

**Anf. 64 ANDRE VICE TALMANNEN:**

Trafikutskottets betänkanden 21, 25 och 27 kommer att behandlas i tur och ordning. Voteringarna äger rum i ett sammanhang efter avslutad debatt.

Först upptas alltså trafikutskottets betänkande 21 om anslag till Vägväsende m. m.

**Anslagen till vägväsendet****Anf. 65 GÖREL BOHLIN (m):**

Herr talman! Från bl. a. vägverkets experter kom hösten 1983 kraftfulla varningar beträffande brister i underhållet i det svenska vägsystemet. Vi hotas av den s. k. amerikanska sjukan, om inte reparations- och underhållsåtgärder snarast sätts in. Den s. k. amerikanska sjukan består av ett mycket snabbt förfall när det gäller framför allt asfaltvägarna. Främst drabbas vägar på den amerikanska nordostkusten, där klimatförhållanden och användning av vägsalt påminner om svenska förhållanden.

Eftersom de svenska asfaltvägarna är ett tiotal år yngre än de amerikanska kan vi, om vi tar varning, rädda vägnätet från alltför omfattande skador, kapitalförstöring, ökat antal trafikolyckor och enorma kostnader för reparationer, bärighetsupprustning och ombyggnationer.

Vi kan alltså inte fortsätta att tära på vägnätet. Då blir det svårt att i framtiden få råd att bygga upp vägsystemet igen.

Vi är alla medvetna om det svenska näringslivets betydelse för våra möjligheter till en bibehållen och förbättrad standard. Även för våra möjligheter att få balans i ekonomin är ett expanderande näringsliv en förutsättning. Den pågående omvandlingen i näringslivet har inneburit ökade transportkrav. Kraven på goda vägar och på bra och säkra framkomlighet har skärpts, samtidigt som behovet av förbättringar och reparationer har ökat.

Utvecklingen mot en ökad offentlig sektor, som nu tar i anspråk mer än 70 % av våra resurser, och en allt mindre industrisektor kan inte få fortsätta. Inom några år riskerar vi att komma i ett hopplöst läge där underskotten, som nu uppgår till ca 90 miljarder kronor, och obalanserna blir omöjliga att hantera. I en sådan situation skulle vi tvingas till drastiska nedskärningar av både de offentliga utgifterna och den privata konsumtionen. Besparingar måste därför ske redan nu.

Den konjunkturuppgång som inletts kommer inte att kunna bryta den trendmässiga nedgången i vår ekonomi. Så länge de offentliga utgifterna, skattetrycket, budgetunderskottet, regleringarna m. m. fortsätter att öka kommer en konjunkturuppgång bara att leda till en tillfällig förbättring av Sveriges ekonomiska läge. Behovet av strukturpåverkande insatser växer hela tiden, oavsett den konjunkturrella utvecklingen, och kraftiga nedskärningar i de offentliga utgifterna är nödvändiga för att konjunkturuppgången inte skall brytas alltför tidigt.

De strukturella bristerna i vår ekonomi negligeras tyvärr av regeringen, som med hjälp av en låg löne- och prisstegringstakt, hoppas få oss ur den ekonomiska krisen. Åtgärder som syftar till låg löne- och prisstegringstakt är nödvändiga, men långt ifrån tillräckliga. Därutöver måste en mycket kraftig bantning av de offentliga utgifterna och en neddragning av budgetunderskottet ske. Dessutom krävs en sänkning av skattetrycket, så att drivkrafterna bakom arbete, investeringar, sparande och risktagande stimuleras. Det krävs också ordentliga systemförändringar, som syftar till en omstrukturering av den offentliga sektorn. En ökad privatisering, konkurrens, avgiftsfinansiering, externfinansiering och avreglering är nödvändig för att tillväxttakten i vår ekonomi varaktigt skall återställas.

Herr talman! Behovet av besparingar samtidigt med behovet av generösa anslag för att kunna bibehålla och förbättra vägnätet leder till en svår balansgång för att finna den rätta avvägningen mellan anslagens storlek och den nödvändiga återhållsamheten med utgifterna på statsbudgeten.

En avveckling av underskottet i den offentliga sektorn är en avgörande uppgift för oss politiker. Från moderat håll har vi tagit på oss den både svåra och otacksamma uppgiften att föreslå besparingar på alla områden, besparingar som verkligen skall ge effekt. Även hos regeringen tycks insikten om nödvändigheten av besparingar växa. De förslag till dämpning av utgifterna som kommer från regeringen har inte sällan tidigare lagts fram i moderata motioner och då föranlett kritik från socialdemokratiskt håll. Det kan vi bära. Det viktigaste är att besparingar görs.

Mot den bakgrunden vill jag betona att vi trots nödvändigheten av



besparingar i stort sett accepterar de förslag till väganslag som finns i budgetpropositionen. Skälet är, som också torde ha framgått tidigare i mitt anförande, att undvika kapitalförstöring och att säkra det vägnät och den standard för transportnäringarna som vi alla är så beroende av.

Herr talman! I reservation nr 3 i trafikutskottets betänkande nr 21, som är en gemensam borgerlig reservation, påminner vi om tidigare begärd redovisning av förslag till extern finansiering av broinvesteringar.

Det är i nuvarande ekonomiska situation utomordentligt viktigt att alla möjligheter tas till vara att finansiera angelägna investeringar utanför statsbudgeten. I strävan att hitta besparingar kan då ingå att försöka hitta andra finansieringsformer. Det är väl känt att det finns ett flertal entreprenörer som är villiga att låna ut pengar för att broinvesteringar skall kunna finansieras. Det är inte troligt att någon konflikt med upphandlingskungörelsens bestämmelser skulle uppstå härigenom.

T. ex. för att ersätta färjetrafik genom bygge av broar kan det vara fördelaktigt att externfinansiera. Ett antal broprojekt finns redovisade i utredningsmaterial som visar på att det på mycket kort tid skulle bli lönsamt att göra sådana finansieringar.

I samband med reservation 3 vill jag nämna vårt särskilda yttrande, som handlar om förslaget att ha vägtullar sommartid vid Ölandsbron.

Ölandsbron behöver rustas upp omgående. Den har utsatts för ett hårt slitage och en betydligt hårdare trafikbelastning än vad som förutsågs när bron byggdes. Statsmakterna tog då ställning till och avlog ett förslag om att avgiftsfinansiera bron. Man menade därvid att intäkterna inte skulle bli tillräckligt stora och att tullar skulle få andra och negativa effekter. Man kan i dag konstatera att om vägtullar hade funnits vid Ölandsbron, så hade bron varit betald och pengar funnits även för upprustning av densamma.

I reservation 4 angående byggande och underhåll av vägar behandlas vår syn på hur anslaget till vägbyggande skall användas. Numera utgör såväl det ordinarie anslaget till vägverket som medel för vägbyggande av sysselsättningspolitiska skäl planeringsram för vägverkets planering.

Vägverket har en mycket ambitiös och föredömlig bedömning av vägobjekts angelägenhetsgrad. Man beräknar nyttan och avkastningen av olika projekt mot bakgrund av den planeringsordning som verket arbetar efter. Denna har sin grund i först av kommunerna prioriterade objekt, därefter av vägförvaltningen gjord bedömning, som sedan lett till av resp. länsstyrelse fastställd plan. Vägverket gör sedan avkastningsberäkningar och tar då hänsyn till näringslivets behov, trafikintensitet, olycksbenägenhet m. m. Den nyttoordning man då får fram synes vara den för landet mest fördelaktiga.

Emellertid förrycks vägverkets planeringsordning då sysselsättningsmedel delas ut och pengar går till sysselsättningsvaga regioner. Följden är att man bygger för att sysselsätta och inte för att vägbygget är det mest angelägna. På grund härav används också pengarna ineffektivt. Totalt sett skulle säkerligen även sysselsättningseffekten bli bättre, om man satsade på projekt över hela riket som är mest angelägna ur trafiksynpunkt. Projekt av stort värde för näringslivet och med god samhällsekonomisk effekt genererar också fler arbeten.

*Anslagen till väg-  
väsendet.*

Antingen bör vägverket få disponera även s-medlen i enlighet med den *totala* prioriteringsordningen över riket, eller också bör det ordinarie väganlaget ökas på bekostnad av sysselsättningsanslaget, som ju brukar vara ungefär lika stort som det ordinarie anslaget.

Erfarenheten visar att sysselsättningseffekten för de arbetslösa är betydligt mindre av arbetsmarknadspolitiskt styrda vägarbeten än vad man tidigare utgått ifrån.

Jag vill i sammanhanget påpeka att vägverket i sin anslagsframställning fört samma resonemang och önskar en omfördelning mot ökade ordinarie anslag för att därigenom kunna bedriva vägbyggnadsarbetet med större effektivitet till trafikanternas och samhällets fromma.

I reservation 5 föreslås neddragning med 60 milj. kr. på det ordinarie anslaget för byggande av statliga vägar. Vad jag anförde beträffande reservation 4 är applicerbart på även reservation 5. Om vägverket får direkt använda sysselsättningsmedel enligt sin egen planering över riket kan vägbyggnadsverksamheten bedrivas med större effektivitet. Man får ut mer väg för pengarna. Anledningen till att vi då föreslår neddragning av anslaget i stället för utökning av det ordinarie anslaget och minskning av sysselsättningsanslaget är att det är väganlagets storlek och inte s-medlen som trafikuskottet har att ta ställning till och som behandlas i detta betänkande. Men jag vill gärna lägga socialdemokraterna om hjärtat att till ett annat år studera en omläggning i enlighet med vårt och vägverkets resonemang, som jag anförde i anslutning till reservation 4.

Bygget måste självfallet hållas tillbaka till förmån för drift och underhåll. Det säger ju också föredragande statsrådet. Även det är ett skäl för att studera hur de s. k. s-medlen används.

Reservation 7 är också en besparingsreservation: Vi menar, i likhet med de båda andra borgerliga partierna, att anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator kan minskas. Från moderat håll föreslår vi en mindre besparing än den centern och folkpartiet vill göra. Vi vill inte skära så hårt i ett driftsanslag. Vårt förslag är därför detsamma som vägverkets minimalalternativ. Det kan i sammanhanget hävdas att kommunerna, när de inte kontinuerligt underhåller sina vägar, själva bidrar till att öka behovet av underhåll. Det är tveksamt om denna underlåtenhet verkligen skall leda till ett ökat statsbidrag.

I reservation 9 om anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator föreslår vi en minskning av anslaget med 30 milj. kr., från 340 milj. kr. till 310 milj. kr. I enlighet med det resonemang som vi genomgående fört är skälet till besparingarna, dvs. förslag till minskat anslag, nödvändigheten att åstadkomma besparingar i statsbudgeten. Det är då lämpligt att i största möjliga utsträckning göra sådana besparingar som innebär minskat byggande till förmån för drift och underhåll samt att minska statsbidragen till kommunerna.

Herr talman! Jag yrkar således bifall till reservationerna 3, 4, 5, 7 och 9.

**Anf. 66 BERTIL JONASSON (c):**

Herr talman! Jag börjar med att yrka bifall till reservationerna 2, 3, 6, 8, 10 och 11 i trafikutskottets betänkande nr 21.

Först och främst vill jag slå fast att centern alltid slagit vakt om underhållet av vägarna. Bra vägar är en förutsättning för näringsliv och utveckling. En satsning på bra vägar är en av de bästa satsningar vi kan göra ur ekonomisk synpunkt. Vi skapar då möjligheter för effektiva och billigare frakter. Vi minskar på slitaget av fordon och maskiner, och vi sparar energi. Bra vägar ger bättre säkerhet i trafiken.

I proposition 100 föreslås ett vägbyggnadsanslag på 775 milj. kr., varav riksvägarna föreslås få 565 milj. kr. och länsvägarna 210 milj. kr.

I centerns motion 414 som vi väckt under innevarande riksmöte har vi påtalat det enligt vår mening felaktiga i att riksvägnätet, som omfattar 1 300 mil, skall erhålla mer än två tredjedelar av byggnadsanslaget. Länsvägarna, som omfattar 8 500 mil – eller en sträcka som är sex gånger längre än riksvägarna – får mindre än en tredjedel av byggnadsanslaget. En fördelning efter principen 50 % till vardera bör enligt vår mening vara en riktig fördelning. Det tycker däremot inte de andra partierna.

Centerledamöterna i trafikutskottet följer upp detta yrkande i reservation 6.

Vårt yrkande bygger på det rimliga kravet att eftersläpningen avhjälps när det gäller länsvägnätet och att glesbygdens nät får en nödvändig upprustning. Detta är nödvändigt därest vi skall kunna skapa någorlunda rättvisa mellan olika delar av vårt land.

I centermotionen 414 hemställer vi att riksdagen beslutar att till bärighetsupprustning av mindre vägar och broar skall anslås 20 milj. kr. som reservationsanslag.

Dessa vägar är av mycket stor betydelse för skogs- och industritransporter på landsbygden. Vi skall ha klart för oss att den sämsta biten av en väg alltid bestämmer lassets storlek. En upprustning av det slag som vi här föreslår kan således vara till mycket stor nytta. Man skulle då snabbt få tillbaka de pengar som man lagt ut. Många omlastningar för att anpassa till bärigheten blir alltför dyrbart. Vill man utnyttja fordon och annat är det nödvändigt att ta bort dessa flaskhalsar.

Tyvärr går de andra partierna emot oss på den här punkten, men vi följer upp yrkandet i reservation 2.

Centern yrkar också i motion 414, liksom undertecknad och Jan Hyttring i motion 665, avslag på regeringens förslag till ändrade bidragsregler för drift av enskilda vägar. Vi yrkar också att riksdagen beslutar att återinföra de regler för bidrag till enskilda vägar som gällde budgetåret 1982/83.

Centern har motsatt sig de försämringar som moderater och socialdemokrater införde, eftersom de går ut över enskilda människor med svag ekonomi samt boende på landsbygd och i skogsbygd, där servicen i de flesta fall är dålig. Att banta ned bidraget är fel, och flera kommuner har också fått gå emellan med stöd, för att enskilda människor inte skulle drabbas alltför hårt. Alla kommuner har dock inte satsat särskilda pengar till enskilda vägar.

**Nr 146**

Torsdagen den  
17 maj 1984

---

*Anslagen till väg-  
väsendet*

Moderater och socialdemokrater går här på den hårda linjen, men vi i centern reserverar oss enligt reservation 10, och här har vi sällskap av folkpartiet.

Som en följd av dessa yrkanden fullföljer vi i reservation 11 kraven i centermotion 414 på en uppräknig med 53,5 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag till Bidrag till drift av enskilda vägar m. m. Det innebär ett oförändrat reallt anslag jämfört med 1982/83 års budget eller vad som gällde innan moderater och socialdemokrater angrep detta anslag så hårt.

Även på denna punkt har folkpartiet samma uppfattning.

Centern vill också spara där det kan göras utan stora men för människor som har det svårt. I motion 414 har vi föreslagit riksdagen besluta att till Bidrag till drift av kommunala vägar och gator anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 92 milj. kr. sänkt reservationsanslag på 606 milj. kr. Socialdemokraterna vill ha 698 milj. kr., och moderaterna vill pruta till 653 milj. kr. Trots vår prutning blir det samma reala anslagsnivå 1985 som 1983 för de statskommunala vägarna. Vi parallellställer anslagen till enskilda vägar med anslagen till statskommunala vägar.

I reservation 8 följer vi upp yrkandet, och även här har vi folkpartiet med oss.

I trepartimotionen av centern, moderaterna och folkpartiet med Kjell Mattsson som första namn och i motion 359 av Nils Åsling har frågan om låne- eller leasingförfarande i samband med vissa brobyggnader tagits upp. I nuläget, med brist på sysselsättning, och med hänsyn till investeringssvårigheterna bör andra finansieringsvägar prövas, menar motionärerna. Angelägenheten skulle kunna finna en lösning, och vår produktionsapparat på området skulle kunna utnyttjas effektivare.

Trafikutskottets icke-socialister delar denna uppfattning och följer upp dessa krav i reservation 3. Det skulle vara mer att säga om den, men Görel Bohlin har talat om denna reservation, och på den här punkten är vi från borgerligt håll överens.

I övrigt delar vi i centern utskottets uppfattning.

Genom de ställningstaganden som gjorts av centerledamöterna i utskottet blir de yrkanden som gjorts från centerhåll och som behandlas i trafikutskottets betänkande 21 i huvudsak tillgodosedda genom våra reservationer.

Herr talman! Jag yrkar således bifall till reservationerna 2, 3, 6, 8, 10 och 11 och i övrigt bifall till utskottets hemställan.

**Anf. 67 GÖREL BOHLIN (m) replik:**

Herr talman! Jag har svårt att förstå centerpartiets linje beträffande enskilda vägar. Jag vill gärna fråga Bertil Jonasson hur han ser på det egentligen. Det är inte min uppgift att försvara ett regeringsförslag, men eftersom vi angräps för att vi stöder det vill jag fråga: Anser ni inte ifrån centern – och det lär väl gälla också folkpartiet – att det är högst rimligt att allmänt utnyttjade genomfartsvägar, som alltså utsätts för stort slitage, skall ha mer i statsbidrag än uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse?

Det differentierade bidragssystemet som vi har efterlyst under tidigare år

gör det ju möjligt att använda pengarna bättre och att få dem att räcka längre. De blir också mer rättvist fördelade med hänsyn till det allmänna utnyttjandet. Är det fritidsboende personer som spontanpermanentat sitt boende som ni anser er vara tvungna att slå vakt om? Med det här systemet får vi möjlighet att få in många fler av de vägar i systemet som köar för att få statsbidrag.

**Anf. 68 BERTIL JONASSON (c) replik:**

Herr talman! Bland de enskilda vägarna finns det många olika typer av vägar. Det är inte bara rena fritidsfastigheter utefter dem. I många fastigheter bor människorna året runt. Vi har inte fått ett tillräckligt klart besked av regeringen om hur man skall placera in vägarna när man börjar med de differentierade bidragen som föreslås i propositionen. Det har anslagits pengar, och nivån är baserad på 1983 års kostnadsläge och inte på 1985 års. Därför har vi krävt mer till de enskilda vägarna.

Beträffande den andra frågan, om de statskommunala vägarna, kan jag säga att det blir en åtskilligt kraftigare ökning enligt regeringens förslag. Vi har velat få dessa anslag baserade på 1982/83 års kostnadsnivå. Då blir det större rättvisa. Vår bedömning är att den nivån var rätt avvägd.

**Anf. 69 GÖREL BOHLIN (m) replik:**

Herr talman! Jag har varit i kontakt med vägverket, och jag har fått del av den fullständiga och omfattande utredningen om det differentierade statsbidragssystemet. Såvitt jag kan förstå skall de vägar där man har fast boende ingå i den grupp som får det högre anslaget, alltså bland dem som inte räknas till fritidsboende. Därför undrar jag om ni verkligen vill slå vakt om dem som har permanentat ett fritidsboende. Det kan ändå inte vara rimligt.

Av utredningen framgår att alternativet som föreslås från regeringssidan innebär att alla de vägar som står i kö för statsbidrag inom högst en femårsperiod skall kunna komma in i systemet.

**Anf. 70 BERTIL JONASSON (c) replik:**

Herr talman! Man kan väl – som Görel Bohlin gör – utgå från att fritidsboende människor skulle ha lättare att betala. Visst är det så. De människor som är fast boende vid de enskilda vägarna har däremot oftast inte särskilt god ekonomi.

Som jag sade förut är det – såvitt vi kan se – inte tillräckligt klarlagt i regeringsförslaget hur man skall placera in dessa vägar. Görel Bohlin har uppfattningen att det avgörande är om det finns fast boende som är delägare. Jag tror att det blir väldigt svårt att dra gränserna i sådana fall. Därför har vi vidhållit vår uppfattning, och vi har lagt fram förslaget om att man skall använda samma systemregler i framtiden som man har haft förut. Detta är orsaken till vår ståndpunkt. Jag tror att det i annat fall blir mycket svårt att dra gränserna i praktiken.

Andre vice talmannen anmälde att Görel Bohlin anhållit att till protokollet få antecknat att hon inte ägde rätt till ytterligare replik.

Torsdagen den  
17 maj 1984

---

*Anslagen till väg-  
väsendet*

**Anf. 71 OLLE GRAHN (fp):**

Herr talman! Väg- och gatunätet utgör landets mest vittförgrenade transportsystem. Nästan alla hushåll kan nås av en vägtransport. Därför är våra vägar och deras beskaffenhet en fråga som intresserar alla. Det är emellertid inte bara antalet vägkilometer som finns i landet utan även vägarnas beskaffenhet och lastförmåga som har stor betydelse för trafikanterna. Därför är vägunderhållet, och inte minst ny- och ombyggnadsprogrammet, mycket betydelsefullt.

Om de ekonomiska resurserna vore obegränsade skulle vi säkert med lätthet kunna överbrygga de motsättningar som i dag finns om hur för vägarna tillgängliga medel skall användas.

Regeringen har i årets budgetproposition föreslagit en fortsatt uppräknings av bidraget till driften av statliga vägar. Att så sker är nödvändigt för att inte i vägväsendet nedlagt kapital skall förstöras, och vi har från folkpartiets sida ställt oss bakom förslaget.

När det gäller anslaget till byggande av vägar föreslår regeringen nominellt oförändrat anslag. Det är naturligtvis bra att vi kan hålla en sådan ambitionsnivå. Vad som emellertid är otillfredsställande är att vägbyggandet i ännu större utsträckning blir beroende av att medel även fortsättningsvis anvisas för sysselsättningsfrämjande ändamål. En betydande nackdel med sådana anslag är att insatserna inte alltid kan göras vid rätt tidpunkt på rätt ställe. Dessutom är det, som statsrådet själv antyder i budgetpropositionen, osäkert vilka medel som på detta sätt kommer att ställas till förfogande för byggande av vägar. Det är därför angeläget att understryka betydelsen av att beslut om sysselsättningsmedel kan fattas så tidigt som möjligt – inte minst för att man skall kunna undvika alltför påtagliga ryck i planeringen av t. ex. vägbyggandet.

Däremot föreslår regeringen en neddragning av bidraget till drift och underhåll av enskilda vägar. Detta strider enligt folkpartiets uppfattning mot 1979 års trafikpolitiska beslut, där riksdagen uttalade att målet var att åstadkomma största möjliga likställighet i landets olika delar vad beträffar framkomlighet och bärighet.

Regeringen förslår att ett nytt system med differentierade bidrag skall införas för enskild väghållning. Vi har i vår partimotion motsatt oss detta förslag, framför allt därför att vi befarar att det kan komma att missgynna de många vägar som har blandad permanent- och fritidsbebyggelse. Vi föreslår därför att bidragsprocenten skall återställas till 70 % samt att bidraget för 1984/85 skall utgå med realt samma belopp som i 1982 års budget. I reservationerna 10 och 11, som är fogade till utskottets betänkande, har vi tillsammans med centern motiverat vårt ställningstagande, och jag ber att få yrka bifall till reservationerna 10 och 11.

Även vad det gäller bidraget till kommunala vägar och gator har regeringen lämnat den ambitionsnivå som 1982 års budget innebar, men i detta fall har regeringen i stället väsentligt höjt anslaget.

Vi anser att den balans som fanns i 1982 års budget i detta hänseende var att föredra. Vårt förslag innebär dessutom en besparing på 92 miljoner, och jag

ber att få yrka bifall till reservation 8, som är fogad till utskottsbetänkandet. F. n. har konjunkturläget i västvärlden ljusnat ganska betydligt, och vi får ofta rapporter om att olika näringsgrenar fått kännning av detta. Det är bra, och vi har anledning att hoppas på förbättringar ännu en tid. Trots denna ljusning finns det fortfarande problem bl. a. inom byggsektorn.

En viktig del av vårt vägnät är broförbindelserna, men i nuvarande kärva statsfinansiella läge är det besvärligt att ta fram tillräckliga medel för broinvesteringar. För att upprätthålla kompetensen bland våra brobyggare och naturligtvis också för att förbättra våra vägförbindelser är det angeläget, anser vi, att pröva nya finansieringsvägar för exempelvis brobyggande. Därför har folkpartiet, centern och moderaterna i en gemensam reservation föreslagit externfinansiering av lönsamma broförbindelser. I reservationen – nr 3 – har vi ganska utförligt redogjort för förslaget, och jag ber att få yrka bifall till även denna reservation.

En angelägen väginvestering som jag berört vid ett flertal tillfällen i tidigare vägdebatter är frågan om E 6-ans utbyggnad till motorvägsstandard. Jag har i ett särskilt yttrande, som är fogat till utskottsbetänkandet, understrukit vikten av denna investering. Eftersom jag vet att Christer Eirefelt i ett senare inlägg kommer att beröra detta skall jag inte uppta kammarens tid i denna fråga.

#### **Anf. 72 SVEN HENRICSSON (vpk):**

Herr talman! När man diskuterar järnvägar hör man ofta nedläggningsiv- rarna tala om att endast några få procent av trafiken sker på det rätt stora, trafiksvaga nätet. Men förhållandet är i princip detsamma när det gäller vägnätet. Stora delar av vägnätet har svag eller måttlig trafik, medan en relativt liten del belagda vägar har huvuddelen av trafikvolymen. Än så länge har dock inga krav ställts på nedläggning av vägarna i glesbygden, och man får väl hoppas att vi också besparas sådana förslag.

En incident i antydd riktning är väl ändå de försök som gjorts att försämra anslaget från staten till de enskilda vägarnas drift. Där har det i debatten – bl. a. i fjol och då från ganska auktoritativt håll – framhållits att de här vägarna visst är viktiga men att de ändå bara har 4 % av den totala trafikvolymen. Det är en återspeglning av ett liknande resonemang.

I årets proposition föreslås efter utredning en viss differentiering av bidraget till de enskilda vägarna med hänsyn till vägens huvudsakliga användning. Från vpk:s sida har vi godtagit detta förslag men förutsätter att vägsamfälligheterna på landsbygden inte drabbas av försämrade bidragsvillkor. För att ingen försämring skall ske krävs det enligt våra beräkningar en uppräkning av anslaget med 35 milj. kr., och de 35 miljonerna kan, menar vi, gott och väl flyttas över från drift av statsvägarna. Dessa enskilda vägars tillstånd hör verkligen nära samman med regionalpolitiken. De är ofta grundförutsättning för att människor skall kunna bo och verka – ofta i mindre företag – även i landets ytterområde.

Som jag tidigare framhöll sker den mesta trafiken på en mindre del av det belagda vägnätet. Undersökningar visar f. ö. att 20 % av det belagda

vägnätet har svåra skador. Den intensiva perioden för väg- och gatubyggande inträffade på 1950- och 1960-talen. Årligen investerades då ca 3 miljarder kronor i dagens penningvärde i vägar och broar. Detta var f. ö. en förutsättning för bilismens enorma expansion.

Så kom 1970-talet med en viss vändning. Allt oftare började man nu i stället att tala om nödvändigheten av höjda anslag för att klara underhållet. Man talade om vidmakthållandenivån osv. Samtidigt inträffade det på sitt sätt märkliga förhållandet att axel- och boggietrycket höjdes från 8/12 till 10/16 ton utan att någon egentlig motsvarande fysisk upprustning av vägarna företogs. Det talades i stället om att industrin skulle tjäna på den nya ordningen, eftersom den nya men tunga fordonstekniken skulle möjliggöra sänkta fraktkostnader. Men industrins överskott medförde inte några standardhöjande åtgärder för vägarnas del. Industrin och näringslivet tjänade säkerligen på åtgärden – det har de för resten själva medgivit. Men medaljens baksida ser vi tydligt i dag, då efter några års uthållighet tempot nu tycks öka i vägnätets nedbrytning. Någon talare nämnde att vi närmar oss en amerikansk situation när det gäller vägarna. Många vägar med tung trafik bl. a. i Norrland skulle snabbt ha behövt förstärkas, men den officiella vägpolitiken kom i stället att mera handla om satsning på motorvägssystem för det högttrafikerade vägnätet i och omkring storstäderna.

Det finns många vittnesmål om hur vägsituationen är ute i regionerna. Bl. a. finns ett uttalande från vägdirektören i Västernorrlands län, vilken medarbetar i Svenska vägföreningens tidskrift, nr 2. Han säger där:

”Under senare delen av 70-talet, då landets ekonomi började stramas åt, blåste en besparingsvind över både vägar och vägtekniker. Våra standardkriterier sattes under kritisk granskning och det innebar bl. a. att man ansåg att vägarna kunde byggas smalare, eller omvänt, man kunde ta mer trafik på samma bredd. Likaså naggade man i kanten på vägens uppbyggnad, dvs. tjocklek, och utförde asfaltbeläggningar av kosmetisk karaktär. Den gamla filosofin att en ny beläggning också skulle innebära ett visst mått av förstärkning för att kompensera ökad belastning och åldring fick ge vika för tankar av ’uppehållandeförsvär’-karaktär med enklare och billigare tekniska lösningar. Samtidigt har den tunga trafikens andel ökat och kampen mot en av våra fiender ’överlastar’ har varit chimär.”

Detta är viktiga ord från en som står mitt uppe i arbetet med att lösa problemen. Det är angeläget att vi lyssnar på sådana vittnesmål.

Regeringen gör nu bl. a. via höjda vägtrafikskatter en ansträngning för att restaurera de värsta vägvagnsnitten, men enligt vår mening behövs resolutare grepp. I perspektivet finns f. ö. en fortsatt ökning av godstrafiken på vägarna med ytterligare påfrestningar såsom följd.

Därför gör vi inom vpk den bedömningen att den aktuella utvecklingen av landtrafiken, med återhållsamhet i järnvägsinvesteringarna – jag tänker då närmast på banförbättringar – där man snarare kan iakta en viss nedtoning i stället för utveckling, är en politik ägnad att skapa svårigheter och försämra trafikekonomin för samhället.

Vårt alternativ är klart. Vår syn på trafiken betonar dess samhällsekon-



miska betydelse. Utan att man försummar ett rimligt vägunderhåll måste ansträngningar göras för att utnyttja alternativa transportmedel. Härvid betonar vi järnvägens kapacitet men även kust- och insjöfartens möjliga utveckling i nära samverkan med lastbilarna i vidaredistribution och uppsamlingstransporter.

Det gäller att i ökad omfattning föra över tung långväga trafik till exempelvis järnvägarna, som redan nu har överkapacitet i många relationer. Härigenom kan landet spara på bl. a. motorvägsbyggen för tung trafik och stället satsa på vägar ute i regionerna, t. ex. i Västernorrland, i de fall det är samhällsekonomiskt motiverat med en sådan satsning.

De borgerliga och då främst moderaterna, som ofta vill framstå som bilismens speciella omhuldare, visar nu tydlig inkonsekvens genom att skära ned väganlagen till en nivå under vägverkets besparingsalternativ.

Även detta har uppmärksammats av Svenska vägföreningen. Ledaren i nr 2 av föreningens tidskrift relaterar situationen ungefär på det sätt som jag har gjort – man talar bl. a. om en tydlig tendens till stora svårigheter också i Stockholmsregionen – och skriver sedan så här:

”Mot den angivna bakgrunden, speciellt den kommunala vägstandarden av i dag, blir man minst sagt förbluffad när man läser de icke-socialistiska partiernas besparingsförslag i riksdagen. Samtliga tre partier vill pruta på anslagen till driftbidrag till de kommunala vägarna till det alternativ som Vägverket har angett som besparingsalternativ.”

I någon motion – det nämndes visst här också av moderaternas företrädare – förordas nu tullavgiftssystem, t. ex. för Ölandsbron. Med detta återinförande av grindslanten via administrativt krångel tror man sig tydligen kunna lösa finansieringsfrågorna.

I reservation 3 från de borgerliga kommer också förslag om att i ökad omfattning privatisera väg- och brobyggandet. Enligt vår mening måste det vara högst tvivelaktigt att, som föreslås, låta entreprenörer fungera också som kreditgivare. I förlängningen skulle vi härigenom rubba principen om att de politiska organen skall styra anläggningsverksamhetens omfattning.

Vi anser tvärtom att privatiserings- och entreprenörssystemet drivits tillräckligt långt redan nu av vägverket självt, som fortsätter att avveckla mer och mer av sin egenregiverksamhet till förmån för entreprenader. Snart är egenregiverksamheten marginell.

Detta kan på sikt leda till halvering av arbetsstyrkan vid vägverket, dvs. en minskning med tusentals arbetare, och indragning av uppåt femtioalet vägstationer ute i regionerna, t. ex. i Jämtland. Vägstationerna betyder mycket inte bara för ett tryggt underhåll av vägarna i de långa avståndens land utan även för att behålla arbetsmöjligheter i bygder där det är ont om arbetsplatser.

Jag vill med det här, herr talman, yrka bifall till reservationerna 1 och 12 samt i övrigt till trafikutskottets förslag.

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Anslagen till väg-  
väsendet*

**Anf. 73 GÖREL BOHLIN (m) replik:**

Herr talman! Det lät som om Sven Henricsson ansåg att näringslivet åker snålskjuts på staten. Jag vill då säga till honom att näringslivet tillför statskassan många miljoner, och vi skulle sannerligen behöva fler. Att man då tillmötesgår kravet på goda vägar för bl. a. näringslivets behov är faktiskt att stimulera till ökade intäkter för statskassan. Jag vill citera vad vägverket skriver i ett pressmeddelande med anledning av anslagsäskanden:

”Vi kan konstatera att godstransporterna ökar på vägarna. Detta sammanhänger med att distributionstekniken utvecklats dels mot effektivare lagerhantering och dels mot färre produktionsställen – – –”

Sedan påstod Sven Henricsson att vi hade förslagit besparingar som understiger vägverkets alternativ. Vårt förslag motsvarar vägverkets minimialternativ vad gäller statskommunala vägar.

Angående våra förslag till privat finansiering av vissa projekt vill jag säga att syftet är att avlasta statsbudgeten och att skapa möjligheter att genomföra projekten. Jag menar att ett mera marknadsinriktat låne- och leasingförfarande vid byggande av t. ex. lönsamma broar vore bra. Ett sådant finansieringssätt är av stort samhällsekonomiskt värde och innebär en avlastning av statsbudgeten. Förutom att kapital kan utnyttjas för lönsamma investeringar i stället för till finansiella transaktioner, bidrar investeringarna till att upprätthålla entreprenörernas kompetens och till att vidmakthålla deras byggorganisationer. För svenska byggexportföretag är det också mycket värdefullt att kunna hänvisa till referensobjekt i Sverige, utförda på svenska statens villkor. Detta innebär ett stort ansvarstagande från företagarsidan, vilket i sig är meriterande.

**Anf. 74 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:**

Herr talman! Det måste vara ett missförstånd att jag skulle ha sagt att näringslivet inte vore betjänt av bra vägar. Jag har i stället sagt att höjningen av axeltrycket, som gjordes utan att man höjde vägens standard och bärförmåga, ju var bra för näringslivet på kort sikt, genom att man där kunde sätta in kraftigare transportresurser. Det tjänade näringslivet på, och det var ju bra, men jag menar att det därmed uppkom kostnader för det allmänna för att återställa vägarna, reparera dem och vidmakthålla dem. Detta betyder alltså ökade kostnader för det allmänna, medan näringslivet tagit förtjänsten. De förtjänster näringslivet gjorde överlämnades ju inte till vägverket med tack för hjälpen: Varsågod, här får ni en extra dusör för att renovera vägarna! Tvärtom exemplifierar detta hur staten får vara hjälpgumma åt näringslivet utan att få någonting för det.

Om detta med att anlita entreprenörer och stora företag för att finansiera objekt som skall realiserar – t. ex. broar – vill jag säga att man härigenom kommer i klart beroendeförhållande, som jag ser det, i varje fall om man låter entreprenören finansiera detta. Denne får ett övertag gentemot konkurrerande entreprenörer som inte kan ge samma generösa erbjudande. Vi får en situation där den som har mycket pengar kan vara med och styra vilka objekt som skall realiserar.

Jag menar att vi då kommer ifrån den vedertagna ordningen att detta skall ledas av politiska beslut.

Nr 146

Torsdagen den  
17 maj 1984

**Anf. 75 GÖREL BOHLIN (m) replik:**

Herr talman! Sven Henricsson säger att näringslivets krav ökar kostnaderna för det allmänna. Men de ger också ökade intäkter för staten. Vägverket får inte pengarna direkt utan i efterhand sedan staten gjort en bedömning av behovet.

*Anslagen till vägväsendet*

**Anf. 76 KURT HUGOSSON (s):**

Herr talman! Trafikutskottets betänkande om anslag till vägväsendet, som vi nu behandlar, är justerat den 10 april, och i dag är det den 17 maj. Det har, enligt vad jag erfarit, varit en viss diskussion i korridorerna här i riksdagshuset, där man med hänsyn till kammarens arbetsbelastning undrat: Vad är orsaken till att kammaren får upp detta ärende till behandling så sent?

Ärade kammarledamöter! Förklaringen är mycket enkel. Det är nämligen så att den föreslagna ökningen av driftanslagen för det statskommunala och det statliga vägnätet är kopplat till fordonsskattehöjningen, och den frågan tog kammaren ställning till genom att som föregående ärende på föredragningslistan behandla skatteutskottets betänkande nr 40 om ändringar i vägtrafikbeskattningen. Riksdagen har för en halvtimme sedan alltså tagit ställning till fordonsbeskattningen. Därför har vi först nu möjligheter att behandla trafikutskottets betänkande om anslagen till vägväsendet. Detta är den enda orsaken till att kammarbehandlingen dröjt.

Jag har velat göra denna deklaration för undvikande av missförstånd och ryktesspridning här i riksdagen. Men, herr talman, nog om detta.

Samhällets transportberoende har vuxit oavbrutet under de senaste 30 åren. Den standardförbättring som ägt rum i det svenska samhället under denna period har bl. a. kunnat ske tack vare utvecklingen i fråga om landets väg- och gatunät. Vägtrafiken kännetecknas av att den lättare än andra trafikgrenar kan anpassas till de varierande förutsättningarna och kraven i samhället. Denna förmåga till anpassning kommer även i framtiden att spela en stor roll, eftersom vägtrafikens dominerande ställning i trafikpolitiken kommer att bestå under överskådlig framtid.

Vägnätet och gatunätet är vårt största transportsystem, och precis som Olle Grahn sade i sitt inlägg kan praktiskt taget varje hushåll i det här landet nås av en vägtransport. Även om man begagnar andra transportmedel – t. ex. järnväg, flyg och båt – måste man nästan alltid använda vägen för att transporten skall kunna nå det slutgiltiga målet.

En god standard på vägnätet och gatunätet är av grundläggande betydelse för landets näringsliv, eftersom mer än 50 % av alla godstransporter äger rum på våra vägar. Men en god vägstandard är lika viktig för de människor som dagligen – individuellt eller kollektivt – måste färdas på vägarna. Hela 88 % av all persontrafik, om man mäter i persontrafikkilometer, sker på våra gator och vägar.

Vårt lands befolkning har sin bosättning och utkomst spridd över en stor

yta, med långa transportavstånd. Samhällets utveckling, liksom industrins omvandling, förändrar hela tiden transportbehoven. Godstransportarbetet kommer att öka i framtiden, och detta beror bl. a. på en koncentration av produktionsställena och en distributionsteknik med ökad lagring av varor i centrallager. Denna omvandling av vårt samhälle och vårt näringsliv ställer krav på god framkomlighet på vägnätet under alla tider på dygnet. Industrins strävan att minska lagerhållningen kräver att transportererna kan ske med god regularitet.

Den ekonomiska politik som den socialdemokratiska regeringen bedrivit sedan regeringsskiftet 1982 syftar bl. a. till en ökning av industrisektorns relativa andel i vår ekonomi. Den massiva satsning som skett och sker på kommunikationsområdet är ett led i denna socialdemokratiska strävan.

Inte minst viktigt är att vårt vägsystem förnyas och utvecklas i en riktning som främjar näringslivets tillväxt och förutsättningar härför. I regeringens fördelningsplaner för vägbyggandet ges vägbyggandet, som har som mål att främja näringslivets transporter, högsta prioritet. Samma inställning präglar de åtgärder som föreslås när det gäller drift och underhåll av landets vägnät.

Våra vägar och det kapital som har investerats i dem spelar, som jag redan sagt, en mycket stor roll. Underhållet och skötseln av vägarna är viktiga för att vi skall kunna utnyttja den infrastruktur som vägnätet erbjuder. Bristande underhåll innebär, förutom sämre transportförutsättningar, att vi skjuter en reparationsskuld framför oss. Jag tror nämligen att om vi skulle fortsätta att tära på våra vägar på det sätt som skedde t. ex. under år 1976-1982, blir det oerhört svårt att i framtiden skaka fram de pengar som kommer att behövas för att bygga upp vägsystemet igen. Det är därför bra att regeringen satsar som den gör på vägområdet.

Den totala anslagshöjningen på driftsidan uppgår till 591 milj. kr. Räkningar i reala termer, är den reala ökningen över 400 milj. kr. Härigenom blir det möjligt att täcka den årliga förslitningen av vägnätet. Men den kraftiga anslagshöjningen gör det också möjligt att upprusta det vägnät som förfallit på grund av bristande underhåll under tidigare år.

Jag vill, utan att gå in på några detaljer, beröra bidragssystemet för det enskilda vägnätet. Det förslag som läggs fram i årets budgetproposition innebär ett nytt och mera rättvist bidragssystem. Det skall träda i kraft från årsskiftet 1984-1985. Förslaget bygger i sin helhet på ett underlag som arbetats fram inom vägverket. Man kan säga att förslaget innebär att statsbidragen skall utgå med följande procenttal för de enskilda vägarna. Det skall utgå med 80 % för genomfartsvägar, med 70 % för vägar som betjänar fast boende och näringsliv, med 50 % för vägar som gäller det rörliga friluftslivet och med 40 % för vägar inom fritidsbebyggelse.

Tillgängliga bidragsmedel bör ges en rättvis fördelning med hänsyn till vägarnas funktion. Därför prioriteras genom det här systemet skogsbrukets och lantbrukets behov av bra vägar framför vägar för fritidsbebyggelse och boende inom olika bebyggelseområden. Moderaterna och vänsterpartiet kommunisterna har accepterat det här förslaget. Däremot har centerpartiet och folkpartiet i reservationer sagt nej till en omläggning av statsbidragssys-

temet för enskilda vägar. Det är svårt, herr talman, när man i en knapp ekonomi måste prioritera att inse att vägar för fritidsbebyggelse bör få samma bidrag som vägar för lantbruk och skogsbruk i glesbygden. På samma sätt vill centern och folkpartiet att vägar i stora kommuners villabebyggelse skall få lika stort bidrag som vägar för fast boende i glesbygd.

Det socialdemokratiska förslaget innebär att de som har de längsta och tyngsta transporterna skall få från den kaka som finns att fördela förhållandevis mer än de som åker till sin sommarstuga eller bor i ett villaområde. Jag undrar egentligen vad de som bor i glesbygd säger om centerns och folkpartiets förslag. Förslaget, som båda dessa partier ställer sig bakom, innebär ju att de fast boende i glesbygd får mindre bidrag för att centern skall kunna tillgodose kravet att lika bidrag skall utgå till fritidsbebyggelses vägar. Vi tycker att det är en egendomlig glesbygdspolitik som centerpartiet har gett sig in på, och vi tycker det är egendomligt att folkpartiet accepterar den.

Regeringen har i sitt budgetförslag lagt stor omsorg vid att driften av statliga och statskommunala vägar skall kunna genomföras på ett likartat sätt. Det är viktigt att hävda denna parallellitetsprincip mellan statlig och statskommunal väghållning.

Nu föreslår centern och folkpartiet att anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator skall skäras ned med 92 milj. kr. eller drygt 13 %. Hur skall då de väghållande kommunerna kunna underhålla beläggningar och broar i samma omfattning som sker på det statliga vägnätet? Det kommer att bli stor skillnad på vägstandarden, till men för trafiksäkerheten och framkomligheten.

Centerns och folkpartiets förslag att föra över 92 milj. kr. från de statskommunala vägarna till enskild väghållning innebär att drift och underhåll av t. ex. den viktiga trafikleden Essingeleden, inkl. Essingebroen, här i Stockholm får stå tillbaka till förmån för sommarstugevägar eller gator i villaområden. Bara detta lilla exempel visar hur illa genomtänkt deras förslag är.

Herr talman! Det förvånar mig också att vpk hamnat på samma principiella ståndpunkt och vill föra över medel från drift av statskommunala till enskilda vägar. Visserligen har vpk reducerat sin omfördelning till 35 miljoner, att jämföra med mittenpartiernas 92 miljoner, men det förändrar inte min förvåning, herr Henricsson, och inte heller det faktum att man vill ta pengarna ifrån driften av statsvägar. Det är förvånansvärt att ni har gjort så.

Vad beträffar byggandesidan har denna budgetproposition en väsentligt högre ambitionsnivå. Jag vill först hänvisa till 1979 års trafikpolitiska beslut, där riksdagen framhöll att planeringen av vägbygget borde utgå från en högre ambitionsnivå.

Genom att man från regeringens sida i anvisningarna för flerårs- och fördelningsplanerna gjorde det möjligt för väghållarna att på ett bättre sätt än tidigare ta med de s.k. sysselsättningsanslagen i sin planering, kan riksdagens "beställning" från 1979 uppfyllas i framtiden.

Som bekant baseras de nya flerårsplanerna för 1984–1993 på ordinarie anslag, dvs. 900 milj. kr., samt dessutom på 500 milj. kr. för vägbyggande av

sysselsättningskäl. Det betyder en ram på 1 400 milj. kr. för i år och 1 450 milj. kr. för nästa år. På samma sätt har fördelningsplanen för byggande av statskommunala vägar grundats på en planeringsnivå som ligger 60 milj. kr. över det ordinarie anslaget på 340 milj. kr. För år 1985 är planeringsramen 450 milj. kr.

Jag tycker det är ett bra system man har infört. Inom utskottet har vi emellertid fortfarande den uppfattningen att det vore bättre att ytterligare en del av de s. k. sysselsättningsmedlen överfördes till och ingick i de ordinarie ramarna för vägverket.

När man lyssnar på Görel Bohlin och tar del av moderata samlingspartiets reservationer, kan man inte låta bli att uppfatta moderata samlingspartiet som mycket negativt när det gäller vägsektorn. Dess företrädare reserverar sig för en minskning av anslaget till byggande av statliga vägar med 60 milj. kr. De vill reducera anslaget för byggande av kommunala vägar med 30 milj. kr., och på driften av dessa vill de pruta 35 milj. kr. Jag tycker att det här är ett uttryck för att man inte i sin bedömning ger vägsektorns betydelse för transportområdet och för näringslivet samma prioritet som vi gör.

Görel Bohlin säger att det är en svår balansgång man måste gå när man skall spara. Jag kan gärna medge det. Jag menar också att det är väldigt viktigt att vi driver en ekonomisk politik så att vi kan rätta till det stora budgetunderskott ni lämnade över. Jag tycker att den förda politiken pekar i rätt riktning. Jag vill emellertid med bestämdhet hävda att kapitalförstörelse inte är ett bra sätt att spara. Jag vill med bestämdhet hävda att investeringar i infrastrukturen och i vårt vägnät ur ekonomisk synpunkt är positiva. De har nämligen en positiv effekt på industrin.

Skall vi ha en chans att rätta till ekonomin i det här landet, måste vi få en industrisektor och ett näringsliv som kan fungera effektivt, producera till låga kostnader och vara konkurrenskraftigt. Transportsektorn och transportkostnaderna är i det sammanhanget av utomordentligt stor betydelse. Det trodde jag att moderata samlingspartiet hade fått klart för sig vid alla de överläggningar och diskussioner som trafikutskottets ledamöter haft möjlighet att föra med näringslivets representanter. Det är litet egendomligt att en socialdemokrat skall behöva föra en debatt med företrädare för moderata samlingspartiet när det gäller att tillgodose för svenskt näringsliv angelägna behov.

Det finns ett antal reservationer. Jag avser inte att diskutera alla. Reservation 3 handlar om leasingförfarande och externfinansiering i samband med brobyggen. Samtliga tre borgerliga partier står bakom reservationen. Vi har från utskottsmajoritetens sida sagt nej till ett sådant leasingförfarande. Vi har gjort det för att regeringen i sina anvisningar för flerårsplanarbetet har förutsatt att man i länen prioriterar sina brobyggen i planarbetet. Detta gäller speciellt där man kan minska driftkostnaderna genom att ta bort nuvarande färja. Regeringen har dessutom i budgetpropositionen vidgat planeringsramarna för de statliga vägarna med 500 milj. kr. jämfört med vad som gällde under den borgerliga regeringstiden. Denna vidgning av ramarna ger också utrymme för ökat brobyggande.

Min alldeles bestämda bedömning – det vill jag säga till de företrädare för de borgerliga partierna som står bakom den här reservationen – är att det blir dyrare att leasa än att staten lånar. Möjligheterna att ta upp lån är definitivt inte bättre än riksgäldskontorets. Man måste också ha klart för sig att kostnaderna för driften inte bortfaller om man lånar – oavsett på vilket sätt – eftersom dessa ändå måste betalas som räntor och amorteringar.

Sedan en kort kommentar riktad till moderata samlingspartiets företrädare. I en motion krävs att en avgiftsfinansiering för Ölandsbron skall införas. Man vill men vågar inte följa upp kravet fullt ut. Det blev i stället ett särskilt yttrande. Hela den argumentering som Görel Bohlin förde fram visade emellertid en positiv inställning till att vi skall införa avgiftsfinansiering – speciellt när det gäller Ölandsbron.

Man talar i reservationen och i det särskilda yttrandet om onödigt åkande på Ölandssidan. För två veckor sedan behandlade vi Gotlandsstödet här i kammaren. Då framförde moderata samlingspartiet kravet att vi skall göra allt för att underlätta turismen på Öland. Man reserverade sig för ett inrättande av en ny färjelinje från Öland till Gotland. Detta är ett mycket egendomligt sätt att argumentera. Ena veckan säger man att allt skall göras för att underlätta turismen, nästa vecka talar man i ett särskilt yttrande om okynnesåkande och vill införa en särskild avgiftsfinansiering. Vi har från socialdemokratins sida sagt nej till avgiftsfinansiering. Vi kommer att säga nej även i framtiden när det gäller den del av det svenska vägnätet som skall betjäna trafiken inom landets gränser.

Herr talman! Med detta ber jag att på alla punkter få yrka bifall till hemställan i trafikutskottets betänkande nr 21.

**Anf. 77 GÖREL BOHLIN (m) replik:**

Herr talman! Kurt Hugosson säger att jag i mitt anförande lät negativ till vägnätet. Det är mycket märkligt, och jag föreslår att Kurt Hugosson läser protokollet – det får visa att jag faktiskt inte är negativ vare sig till vägnätet eller till den industri och det näringsliv som i stor utsträckning använder vägnätet. Tvärtom betonade jag mycket starkt i mitt anförande att det var viktigt att vägnätet upprustades just för industrins skull. Det vi från moderata samlingspartiet har gjort är en annan bedömning beträffande anslagen, och det är en neddragning i förhållande till regeringens förslag som inte är så särskilt stor. 591 milj. kr. på driftsidan sade Kurt Hugosson att regeringen hade plussat på, och vi har från det dragit av 45 milj. kr. Vi har också motiverat varför vi har gjort detta.

Det är faktiskt så, Kurt Hugosson, att besparingar i statsbudgeten är absolut nödvändiga. Det räcker inte med stimulans till näringslivet – man måste också åstadkomma besparingar.

När det sedan gäller frågan om finansieringen utanför statsbudgeten skulle jag vilja säga att ett mycket värdefullt sätt att låna är att ha ett mer marknadsinriktat låne- och leasingförfarande. Man uppnår en fördelning av kostnaderna för projekten över tiden, och man uppnår en fördelning – under förutsättning av avgiftsuttag – på brukarna mer än på skattebetalarna. Detta

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Anslagen till väg-  
väsendet*

är utomordentligt värdefullt för samhällsekonomin.

Jag vill tillägga, eftersom Kurt Hugosson tog upp detta med upplåningsförfarande, att det redan i upplåningsförfarandet via staten ligger en förlust, på grund av att staten nu lånar utomlands till hög marknadsränta och med valutaförluster, men lånar ut både till affärsdrivande egna verk och till andra, t. ex. kommunerna, till lägre ränta. Det finns skäl för statsmakterna att titta litet närmare på detta.

Beträffande Ölandsbron hade det, Kurt Hugosson, varit ganska bra att ha de pengar till reparation av Ölandsbron som vi hade fått om vi hade haft tullar från början.

**Anf. 78 BERTIL JONASSON (c) replik:**

Herr talman! Kurt Hugosson säger att socialdemokraterna har ambitioner att förbättra vägar, och det är bra – men vi har alla de ambitionerna. Vi skall väl se saken som den i verkligheten förhåller sig: Vi har nu fått en bättre världskonjunktur som ger oss dessa möjligheter, och det är vi glada för. Det är nödvändigt att vi får en förbättring av vägarna.

När det gäller fördelningen vill vi från centerns sida att riksvägar och länsvägar skall ha 50 % vardera. Vi föreslår dessutom 20 milj. kr. ytterligare för att förstärka vägar och broar som utgör-flaskhalsar och är till stort men för effektiviteten.

Kurt Hugosson har här redogjort för de nya reglerna för enskilda vägar. Men man blir inte så mycket klokare för det. Frågan är, Kurt Hugosson: Hur blir det med vägarna i de områden där det finns både bofast befolkning och en hel del fritidsboende? Det är väl fel om den bofasta befolkningen i ett område skall drabbas av att det finns fritidshus i området. Är det så, Kurt Hugosson, att om det finns någon fast boende efter en väg så kommer denna väg att klassas som tillhörande ett område med bofast befolkning, utan hänsyn till de fritidsboende? Det vore bra att få veta detta.

Huvudmännen för de statskommunala vägarna har en bättre ekonomi, och vi har egentligen inte dragit ner anslagen i förhållande till 1982 års nivå. Vi har återställt dem realmässigt. Säkerligen kommer glesbygdsborna att bli medvetna om vad de förslag som regeringen har lagt fram innebär – de förslag som har accepterats också av moderaterna. Vi anslår ju i varje fall 53,5 milj. kr. mer, och då kan jag inte på något sätt förstå hur det skall kunna bli en försämring. Det måste Kurt Hugosson förklara för kammarens ledamöter, detta går egentligen inte ihop. Jag kan inte förstå hur man kan åstadkomma mer om man tar bort en massa pengar – det är en filosofi som får stå för andra och deras sätt att resonera ekonomiskt.

**Anf. 79 OLLE GRAHN (fp) replik:**

Herr talman! Det är naturligtvis inte obekant för Kurt Hugosson att vi från folkpartiets sida i januari i samband med de olika motionerna med anledning av budgetförslaget lade fram en hel del besparingsförslag som tillsammans rörde sig om ungefär 10 miljarder netto. Dessa besparingar har trots allt inte drabbat kommunikationsområdet särskilt hårt. Jag hoppas att Kurt Hugos-



son har uppmärksammat det. Vi föreslår en besparing när det gäller driftbidraget till kommunala vägar.

Det är fel, Kurt Hugosson, att påstå att vi har fört över alla pengar till enskilda vägar. Vi gör en nettobesparing på runt 38 miljoner. Det vi för över till de enskilda vägarna är ungefär 53 miljoner. Det gör vi för att kunna behålla den nivå som vi anser att anslaget till de enskilda vägarna bör ha.

Jag kan inte förstå – och det är en synpunkt som även Bertil Jonasson framförde här alldeles nyss – hur det skulle kunna bli sämre för de enskilda vägarna om man ökar anslaget med 53 miljoner. Det måste Kurt Hugosson kunna förklara på något sätt.

**Anf. 80 SVEN HENRICSSON (vpk) replik:**

Herr talman! Kurt Hugosson tar upp frågan varför vpk föreslår att man skall föra över pengar från de statliga vägarna till de enskilda vägarna, ofta ute i glesbygden. Vi anser att man kan göra det av följande skäl.

En motorväg t. ex. kostade i fjol, när jag kontrollerade det, 10 000 kr. per meter. Det betyder att om man skulle dra in två tre kilometer av ett sådant markkrävande motorvägsbygge skulle man ändå få in pengar för att finansiera en satsning på de enskilda vägarna, som behöver behålla realvärdet i sitt stöd.

Jag skulle vilja ställa en fråga. Kurt Hugosson sade att det nu är mycket bra ställt med vägarna, och regeringen är mycket duktig, den satsar på vägarna, och det har hänt mycket. Hur kan det då komma sig – jag vill gärna ha en kommentar till det – att det är aktuellt med indragningar av en hel rad vägstationer ute i landet – det är tal om 50–60 – och att många människor skall bli permitterade från vägverket eftersom man inte har möjlighet att klara sin ekonomi.

Detta är frågor som inte minst Kurt Hugosson har drivit hårt – jag har läst protokollen så jag vet det. Nu vore det intressant att få veta: Hur förhåller det sig med detta i dag? Är det så bra ställt, eller vad är förklaringen till att man håller på att dra ned på vägstationer och personal ute i *huvuderna*?

**Anf. 81 KURT HUGOSSON (s) replik:**

Herr talman! Om jag sade att Görel Bohlin var negativ till vägverket, gjorde jag mig i så fall skyldig till en felsägning, för jag avsåg vägväsendet.

Det är faktiskt konstaterat – där ger jag gärna Olle Grahn rätt – att man från mittenpartiernas sida till stor del ställer sig bakom de anslagsförslag som föreligger i budgetpropositionen. Men moderata samlingspartiet har tre reservationer, i vilka man på olika anslag vill reducera medel som skall gå både till drift och till bygge. Detta måste tas till intäkt för att ni inte känner på samma sätt som övriga partier för att satsa på vägområdet.

Det är beklagligt, inte minst med tanke på att om en fortsatt kapitalförstoring fick äga rum när det gäller våra vägar, så skulle det kosta oss stora belopp i framtiden. Vi har ju också vid ett flertal tillfällen fått välmotiverat redovisat från näringslivets och industrins sida hur mycket det betyder för industrin att vi har ett bra och väl fungerande vägsystem.

När det gäller leasingförfarande och upplåningsförfarande har jag mycket svårt att tänka mig att man skulle kunna genomföra upplåningar till lägre räntenivå än vad som kan ske genom riksgälden.

För att återgå till centerpartiet vill jag säga att centerpartiet uppenbarligen är på det klara med att det system som föreslås i budgetpropositionen är bra men att man av någon oförklarlig anledning ändå har hamnat fel. Av de enskilda vägarna, som vi nu har diskuterat, utgör genomfartsvägar och vägar för fast boende i glesbygden 90 %. Dessa vägar får den högsta procentsatsen, just den procentsats som centerpartiet vill återgå till och som gällde under föregående budgetår. Men ni går alltså emot systemet, och det innebär att ni vill ha lika hög nivå på statsbidraget till sommarstugevägar och vägar i villaområden. Det är det som vi tycker är fel, eftersom ni då tar dessa pengar från de statskommunala vägarna, där vi har ett eftersatt underhåll. Det kan var och en upptäcka som kör på våra stora genomfartsleder i de stora kommunerna. Där har vi också det stora trafikarbetet. De enskilda vägarna svarar för 2 % av trafikarbetet i det här landet. Där vill ni satsa 53 milj. kr. ytterligare, medan ni däremot till det statskommunala vägnätet, som svarar för det helt dominerande trafikarbetet, vill reducera anslaget. Det är detta som vi tycker är besynnerligt.

**Anf. 82 GÖREL BOHLIN (m) replik:**

Herr talman! Nej, jag uppfattade "vägnätet" – inte vägverket.

Jag vill för det första säga att det är en högst egendomlig argumentation som Kurt Hugosson har. I mitt anförande talade jag om att vi är mycket angelägna om en förbättring av vägnätet. Men mot den nuvarande ekonomiska bakgrunden och med tanke på behovet av besparingar har vi föreslagit besparingar, dvs. en neddragning av den stora anslagsökning som regeringen har föreslagit.

Skälet till att vi vill göra besparingar – det är mycket marginella belopp – är insikten om nödvändigheten att spara på statsbudgeten för att om möjligt stoppa ökningen av budgetunderskottet. Det är ett skäl som ni borde respektera och t. o. m. känna tacksamhet för.

Det är ju inte ovanligt att våra besparingsförslag tas upp och dammas av för att sedan i något omstuvad form lanseras som regeringsförslag. Det är ju smart. Regeringen vet mycket väl att vi moderater inte hoppar av vår linje utan stöder besparingsförslag också när det är regeringen som står som avsändare.

Sedan, snälla Kurt Hugosson, är det så när det gäller leasing och låneförfarande att när vi har underskott i statsbudgeten, så blir varje ökning, dvs. varje lån, en mycket dyr upplåning.

**Anf. 83 BERTIL JONASSON (c) replik:**

Herr talman! När det gäller de enskilda vägarna inser givetvis var och en att de av regeringen föreslagna pengarna år 1985 inte kommer att vara ett stöd motsvarande det man fick 1983. Det kommer människorna att bli på det klara med. De föreslagna pengarna räcker inte till för att placera någon större

andel av vägarna på 70- och 80-procentsnivåerna. Man kan ju inte trola med knäna och göra mera för mindre pengar. På det här sättet kommer glesbygdskommunerna och befolkningen där samt skogstransporterna att drabbas.

Kurt Hugosson säger att de fritidsboende inte skall gynnas på den fasta befolkningens bekostnad. Jag har tidigare frågat Kurt Hugosson vilken bedömning man skall göra när det gäller områden med blandade vägar – dvs. områden där det kanske bara finns en bofast och många fritidsboende, eller tvärtom. Hur skall man förfara i det avseendet? Vi skall vara på det klara med att människorna, när resultatet av dagens majoritetsbeslut blir känt och skall tillämpas i det praktiska livet, kommer underfund med att det blivit en försämring – för så måste det ju bli när mindre pengar anslås. Man måste helt enkelt vara särskilt kunnig i ekonomi för att kunna förklara att man med mindre pengar kan göra mera. Men det får stå för dem som driver det påståendet. Försök klargöra detta för människorna! Det är bättre än att bara komma med munväder här i riksdagen. Det var vad jag ville ha sagt.

**Anf. 84 OLLE GRAHN (fp) replik:**

Herr talman! Även för mig är det en gåta hur ett lägre anslag skall kunna innebära ett bättre bidrag till vägarna. Det vore ärligt av Kurt Hugosson att nu här i kammaren erkänna att ni naturligtvis fått många tillrättavisningar från kommunalmän och andra som haft bekymmer till följd av det beslut som fattades här i riksdagen för ett år sedan. Det är ju därför som ni med diverse krumbukter har försökt att komma fram till ett förslag som i vissa hänseenden kanske ser bättre ut men som, naturligtvis, kommer att innebära att bidraget till de enskilda vägarna blir sämre.

**Anf. 85 KURT HUGOSSON (s) replik:**

Herr talman! När jag lyssnade till Görel Bohlins senaste replik här kom jag att tänka på följande gamla talesätt: tala är silver och tiga är guld.

Faktum kvarstår att moderata samlingspartiet är det enda parti i trafikutskottet som velat göra kraftiga neddragningar på anslagen såväl till byggande som till drift av vägsystem. Detta kan bara uppfattas på ett enda vis: ni prioriterar inte på samma sätt som övriga partier vikten av ett väl fungerande vägsystem. Det är detta som jag tycker är förvånansvärt. Vägsystemet har ju en sådan utomordentligt stor betydelse för det svenska näringslivet.

Jag vill på nytt säga vad gäller låne- och leasingförfarandet att även jag delar den principiella uppfattning som Sven Henricsson givit uttryck för tidigare, nämligen att vi icke är intresserade av ett system som innebär någon form av privatisering. Vi vill heller icke komma i beroendeställning när det gäller de entreprenörer som skulle ställa medel till förfogande.

Det är ganska allvarligt att, som skett i den här debatten, göra gällande att det jag säger bara är munväder. Om man gör en uppdelning i olika kategorier är det inte så konstigt att man kan klara underhållet av de enskilda vägarna med ett något mindre anslag. Naturligtvis innebär förslaget att mindre pengar anslås till sommarstugevägar och till vägsamfälligheter i villaområ-

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Anslagen till väg-  
väsendet*

den. Men å andra sidan ser vi till att de glesbygdsvägar som betjänar lantbruket och skogsbruket får sina 80 % – precis som ni vill. Men dessutom är det med det här anslaget möjligt att ta med även nya vägar i systemet.

Jag kan gärna hålla med Olle Grahn om att det system som gäller innevarande år och som vi fattade beslut om för ett år sedan inte är bra. Det är därför som vägverket har fått ta fram detta differentierade system, som skapar bättre rättvisa mellan olika vägkategorier.

Det som har gjort mig litet bekymrad är att ni har velat ta pengar från det statskommunala vägnätet, där vi har de stora bristerna, den stora trafikvolymen och den högsta andelen av våra trafikolyckor. Detta är ett område som måste prioriteras, och därför är det beklagligt att ni har velat göra besparingar på just detta anslag.

Andre vice talmannen anmälde att Görel Bohlin, Bertil Jonasson och Olle Grahn anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

**Anf. 86 KENTH SKÅRVIK (fp):**

Herr talman! De svenska vägarna har alltid varit ett kärt ämne att diskutera och debattera. Givetvis har det också alltid varit de vägar som ligger mig själv närmast som har varit de som intresserat mig mest. Men detta är ju inte så märkligt, eftersom det gäller de vägar som jag konfronteras med dagligen.

En väg är E 6-an, som sträcker sig efter hela Västkusten. Det finns egentligen mycket att säga om denna Europaväg. Många bitar är en skandal. Det pågår ett ombyggnadsarbete – det är riktigt – men det är för små delar åt gången som åtgärdas för att E 6-an någon gång skall bli färdig och acceptabel. Genom Bohuslän, från Stora Höga och upp till Svinesund måste ett krafttag tas. Pengar måste till så att de ombyggnadsplaner som är klara verkligen kan genomföras helt ut. Vägen genom Bohuslän har uppmärksamats vid många tillfällen i de västsvenska tidningarna, och det uttryck som använts har varit skandal. Detta är en väg som belastas med tung trafik i mängd samt en mycket stor del turisttrafik. Speciellt sommartrafiken kan många gånger drabba hårt med långa köer. En olyckshändelse av någon art ger milslånga köer och oframkomlighet.

Jag har i motion 672 beskrivit vad som kan hända. Det finns inte möjlighet att på ett acceptabelt sätt leda trafikanterna vidare på andra vägar, vilket också visar på angelägenheten av att de vägar i Göteborgs och Bohus län samt Älvsborgs län som i dag benämns 1071, 1069, 1070, 0702 samt 0924 får en ordentlig översyn, så att de i framtiden kan fungera som parallellvägar och tillfartsvägar utan stor olycksrisk.

Det är bråttom och angeläget att arbetet på E 6-an påskyndas, eftersom vägen är förenad med en stor olycksrisk men också därför att många nya arbetstillfällen därigenom skulle skapas. E 6-an genom Halland, som i dag håller på att ombyggas, bör absolut vara av motorvägsstandard. Vi kommer annars att i framtiden få ångra oss många gånger. Och vi måste känna ansvar för framtiden.

Jag har också medverkat i ett par motioner, nr 820 och 1792, där vi speciellt tagit upp angelägenheten av att bygga ett antal broar.

I motion 820 har vi tagit upp Öckerö kommun, som består av många olika öar med mycket svåra kommunikationsproblem. Det blir ofta långa väntetider för t. ex. skolbarn och deras lärare. Från kommunens sida har detta förhållande diskuterats och påtalats i 15 år. Under tiden har ytterligare många människor flyttat från Göteborgsområdet till Öckerö, varför projektet nu är än mer angeläget. Men ingenting har gjorts från berörda myndigheter. Däremot har man köpt nya färjor och lagt ned stora summor på reparation av dåliga färjelägen. Detta har bara tillfälligt förbättrat situationen. Vi måste hjälpa Öckerö kommun till ett bra internt kommunikationsnät.

I motion 1792 av Kjell Mattsson m. fl. tar man upp frågan om att ett program bör utformas för utbyggnad av broar vid angelägna ställen i Bohuslän. Ett av dessa är Svanesundsprojektet, med broförbindelse till Orust. Detta arbete måste anses vara så angeläget att det snarast måste projekteras och påbörjas. Uppvaktningar från Orust har gjorts hos kommunikationsministern vid flera tillfällen, men ingenting har ännu hänt som visar på intresse från berört departement.

Allt detta som jag har tagit upp här är angelägna projekt som av olika orsaker verkligen behövs. En av orsakerna, som borde påskynda beslutsprocessen, är att brobyggena och vägbyggena skulle minska olycksriskerna. De skulle dessutom ge många välkomna arbetstillfällen i ett av arbetslöshet hårt drabbat Bohuslän.

Herr talman! Jag yrkar därför bifall till motionerna 1265, 672, 820 och 1792 samt reservation 3.

#### **Anf. 87 OWE ANDRÉASSON (s):**

Herr talman! Trafikutskottets betänkande om anslag till vägväsende m. m. som nu behandlas tar upp många viktiga frågor. Låt mig erinra om en som inte är alldeles okänd för kammarens ledamöter.

I motion 1272 till årets riksmöte har samtliga från Halland i riksdagen företrädde partier föreslagit att riksdagen skulle uttala sig för att den fortsatta utbyggnaden av E 6 genom länet sker i form av motorväg. Samtliga i länet verksamma organisationer av skilda slag, näringslivet liksom alla de som av olika anledningar besöker länet stöder förslaget om motorväg genom länet. Alla har svårt att förstå att motorvägen skall sluta vid Varberg i norr för att åter börja vid gränsen mot Skåne. Vilka skäl finns det för att denna del av E 6 skall ha formen av motortrafikled?

Om det händelsevis skulle vara någon som funderar över varför vi återkommer i denna fråga, som tidigare inte vunnit gehör i trafikutskottet, skall jag ge en förklaring till detta.

Ett som vi, och många med oss, tycker starkt argument för motorväg är trafikolyckorna. På grund av många gånger alltför höga hastigheter samt de många omkörningarna i tid och otid uppstår stora risker för bl. a. dikeskörningar och frontalkrockar. Trafikolyckor är mycket kostsamma för samhäl-

let. Olyckor på motortrafikleder är ofta mycket allvarliga och därmed också som tidigare nämnts dyra. Beräkningar som gjorts beträffande den nu aktuella sträckan – Gunnestorp–Långås, 23 km – visar att den årliga minskningen av olyckskostnaderna – om den byggs i form av motorväg – blir flera miljoner kronor. Då är inte det stora mänskliga lidandet i samband med dessa olyckor medräknat.

Arbetsmiljön för dem som kör tunga fordon får inte glömmas bort i sammanhanget. Andelen tung trafik på E 6 genom Halland är högre än genomsnittet på Europavägarna i Sverige. Av den tunga trafiken är ca 60 % släpkombinationer. Mitt i Halland ligger också ett av vårt lands största åkerier med ett hundratal lastbilar av skilda slag.

Sverige satsar nu stort på turismen. Detta kan förhoppningsvis leda till stora turistströmmar söderifrån till vårt land. E 6 spelar i detta sammanhang en betydande roll som transportlänk. Motortrafikleden kan i detta fall vara en obekant företeelse för de utländska gästerna.

Herr talman! I Halland finns en enad opinion för en motorväg bland såväl politiker, näringsliv och organisationer som allmänhet om vikten av att anlägga ett långsiktigt perspektiv på denna fråga. Med tillgängliga fakta framstår motorvägsalternativet som det enda rätta.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till motion 1272.

**Anf. 88 CHRISTER EIREFELT (fp):**

Herr talman! Jag ber på förhand kammaren om ursäkt för att en del av vad jag kommer att säga innebär en upprepning av Owe Andréassons argumentering. Men det understryker bara den totala enighet som finns i vårt län när det gäller E 6.

Därför skall jag kortfattat än en gång redovisa den kompakta och eniga opinionen i Halland för en motorväg men också en del nya argument och synpunkter. Jag tar som utgångspunkt den just nu aktuella sträckan mellan Varberg och Falkenberg, men motiven kan också användas för stora delar av sträckningen genom Bohuslän.

Naturligtvis är utbyggnaden av E 6 en mycket angelägen fråga för oss som bor i Halland och Bohuslän. Men det går absolut inte att betrakta den som en begränsad länsfråga, därför att E 6 är en internationell trafikled, som förbinder Norge och Sverige med den europeiska kontinenten. Därav följer att den är mycket hårt belastad med en stor andel tung nyttotrafik – betydligt större än för genomsnittet på våra Europavägar. Vart fjärde fordon som trafikerar E 6 genom Halland tillhör den kategorin, huvudsakligen långtra-dare.

Att vägen är en internationell led och alltså trafikeras av många utländska bilar, såväl turist- som nyttotrafik, innebär ett problem i sig. Man är helt enkelt inte van vid den typen av väg som motortrafikleden utgör. Och det skapar bevisligen en mängd olyckstillbud. Risken är naturligtvis allra störst där en vägtyp avlöses av en annan.

Till den här bilden hör också planerna på en fast förbindelse över Öresund. En sådan skulle naturligtvis ytterligare öka såväl turist- som nyttotrafiken.

Motortrafikleden är ur trafiksäkerhetssynpunkt betydligt sämre än motorvägen. Det låter nästan banalt att säga det, men trafikolyckorna innebär, förutom personliga tragedier, också väldiga kostnader för samhället. Det går att räkna fram den ungefärliga skillnaden i olyckskostnader mellan en motorväg och en motortrafikled. På sträckan Varberg–Falkenberg blir den årliga minskningen av olyckskostnaderna 4 milj. kr., om man bygger motorväg i stället för motortrafikled. Läger man till det vinsterna som görs på grund av bättre framkomlighet, finner man att de högre kostnaderna för en motorväg skulle vara betalda på ungefär tio år.

Det finns, herr talman, ytterligare en intressant aspekt på valet av vägstandard, och den gäller framtida utvecklingstendenser i näringslivet på materialadministrationens område. De stora företagen i Sverige, inte minst i Västsverige, arbetar sedan flera år på att få snabbare genomflöde vad gäller både de interna och de externa transporter. Det är ett led i en kapitalrationalisering, som kommer att ställa stora krav på täta och säkra leveranser. Transportfunktionen kommer alltså att öka i betydelse. Det innebär i sin tur att om vi inte får en ordentlig upprustning av E 6, kommer det att ge våra västsvenska företag ett sämre utgångsläge än de europeiska konkurrenterna har.

När man går igenom alla argument som talar för motorvägsstandard på E 6, förstår man lätt varför opinionen i Halland är så enig som den är. Länsstyrelse, landsting, kommuner, polis, läkare och näringsliv – alla är lika övertygade: Det vore ett stort misstag att inte bygga den här sträckan som motorväg. Eftersom vi har motorväg såväl i länets södra som norra del och den motortrafikled vi nu har vid Halmstad dessutom är dimensionerad för att byggas ut till motorväg, riskerar vi att sträckan Varberg–Falkenberg i framtiden blir den enda delen av E 6 som inte är motorväg. Och ett sådant handlande är det svårt att finna någon logik i. Behovet kan ju inte rimligen vara mindre på just den här sträckan.

Slutligen, herr talman: Vi menar alltså att det är samhällsekonomiskt försvarbart att satsa på ett fortsatt motorvägsbyggande trots att vi har en besvärlig ekonomisk situation.

Men vi har ändå från länet sagt att om hela den sträckan inte går att klara ekonomiskt nu, vill vi i stället minska längden på den här etappen och bygga motorväg för de pengar som redan är reserverade i flerårsplanen.

Om det finns någon mening med det som utskottet kallar "den decentraliserade planerings- och beslutsprocessen", måste under alla förhållanden ett sådant önskemål från länet beaktas.

Yrkanden om att utbyggnaden av Europaväg 6 skall göras som motorväg förs fram i två motioner, nämligen 1265, som är en folkpartimotion, och 1272, som är undertecknad av Hallands samtliga riksdagsledamöter.

Jag yrkar, herr talman, alltså bifall till dessa två motioner.

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

**Anf. 89 KURT HUGOSSON (s) replik:**

Herr talman! Varje år väcks i riksdagen ett antal motioner som gäller enskilda vägobjekt. Vi har nu i talarstolen haft tre företrädare som talat för motioner som gäller ett enskilt projekt, i detta fall E 6.

Jag skall inte på något sätt gå i polemik när det gäller argumenteringen för eller emot E 6. Jag vill bara klarlägga trafikutskottets mångåriga tradition att inte ta ställning till enskilda projekt.

Vi har här i riksdagen lagt fast en väglag och lagt fast principer för hur planeringen och prioriteringen av olika vägobjekt skall gå till. Så länge riksdagen icke har ändrat väglagen och de prioriteringsprinciper som en enhällig riksdag lagt fast kommer trafikutskottet fortsätta att följa dessa riktlinjer och inte ta ställning till enskilda projekt.

Jag vill gärna också säga att frågan om E 6 inte är en länsfråga. Även om man i Halland går man ur huse för det här projektet – jag har full förståelse för att man gör det – är detta inte en fråga där man nödvändigtvis skall följa en enskild länsstyrelses uppfattning. Avvägningen måste ske genom en prioritering mellan olika delar av landet. Vi har ett system för det, och jag tror att det är klokast för riksdagen att vi tillämpar det system som vi hittills gjort och som Christer Eirefelts partivän, trafikutskottets tidigare ordförande Sven Gustafson i Göteborg, var den främste förespråkaren för här i kammaren. Det är därför jag noterar att trafikutskottet är enhälligt när det avvisar motionerna om dessa enskilda projekt. Det innebär inget ställnings- tagande till de enskilda objekten.

**Anf. 90 CHRISTER EIREFELT (fp) replik:**

Herr talman! När det gäller E 6 är situationen den att prioriteringen i länet är gjord sedan länge med ett kristallklart resultat. Det finns en nära nog hundra procentig opinion för motorvägsstandard. Däremot kommer vi inte överens med vägverket – det har Kurt Hugosson rätt i. Därför har detta ärende automatiskt blivit en fråga för regeringen.

Det är i det läget vi menar att utskottet och riksdagen mycket väl kan och bör uttala sig om vägstandarden. Vi talar alltså inte om en väg med ett begränsat intresse för en mindre region, utan om en mycket viktig transport- länk, i både nationellt och internationellt hänseende.

Dessutom har vi redovisat en alternativ lösning som går ut på att vi åstadkommer motorvägsstandard en kortare etapp än planerat, för de pengar som alltså redan finns reserverade. Förhållandena medger mycket väl att man gör så. Det finns t. ex. en färdig anslutningsväg där den här etappen i så fall skulle sluta. För mig är det obegripligt att tydligen inte ens en sådan lösning kan accepteras.

**Anf. 91 BIRGER ROSQVIST (s):**

Herr talman! Anledningen till att jag begärde ordet var Görel Bohlins första inlägg. Hon talade där om att införa avgifter på Ölandsbron. Eftersom jag kommer från denna landsända och representerar Kalmar län, skulle jag vilja ställa ett par frågor till moderata samlingspartiets företrädare i detta sammanhang.



I ett särskilt yttrande har moderaterna sagt att de vill införa avgifter på Ölandsbron för att förhindra slitage på den vackra Ölandsnaturen för att förhindra okynnesåkning till Öland. Det är möjligt att vissa markägare på Öland kan resonera på detta sätt. Men förra veckan talade vi om annan trafik. Det gällde Öland då också. Då ville moderaternas talesman främja turismen och få mer trafik till Öland genom att anknypa Öland till Gotland med en färjelinje. Det innebär i och för sig att man får köra ca tio mil på Öland för att komma från bron till färjeläget.

Moderaterna vill alltså förhindra okynnesåkning till Öland. Men i förra veckan var ni, vilket även Kurt Hugosson nämnde, inne på att främja turismen och få ett ökat åkande.

Från socialdemokratiskt håll säger vi nej till broavgifter. Vi har uttalat betänksamhet vad gäller utökad färjetrafik av vissa ekonomiska skäl. Den utglesning av trafiken som ert förslag då innebar skulle nämligen medföra ett ökat behov av transportstöd till Gotlandstrafiken.

Jag skulle vilja fråga: Vilket av alternativen är gällande för moderaterna? Ni kan knappast tala för båda, eftersom de är oförenliga.

**Anf. 92 GÖREL BOHLIN (m):**

Herr talman! I vårt särskilda yttrande – det är alltså ingen reservation – säger vi att avgifter kan vara ett sätt att få in pengar till Ölandsbron. Om man hade haft ett tullsystem från början, skulle man ha fått in tillräckligt mycket pengar för reparationer av bron.

I vår motion säger vi att ett avgiftssystem kan bidra till att något dämpa den trafik som går över bron. Jag vill påstå att det förekommer mycken åkning över Ölandsbron, som inte är för vare sig turism eller boende. Det förekommer en omfattande körning över bron, som inte ger några som helst turistpengar till Öland.

**Anf. 93 BIRGER ROSQVIST (s):**

Herr talman! Även om det inte är en reservation utan ett särskilt yttrande ni kommer med menar ni väl ändå vad ni skriver. Ni påstår ju att en viss okynnesåkning som ni kallar det för till Öland medför ett ökat slitage på naturen. Då menar ni väl inte bara vägarna utan även naturen vid sidan om. Detta vill ni förhindra. Ni vill nu hindra turistströmmen till Öland och minska den, men förra veckan ville ni öka den på annat sätt. Vilket av de två alternativen är det som ni talar för?

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om trafikutskottets betänkande 27.)

**Anf. 94 TREDJE VICE TALMANNEN:**

Kammaren övergår nu till att debattera trafikutskottets betänkande 25 om förslag till lag om kontrollavgift vid olovlig parkering, m. m.

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Kontrollavgift vid  
olovlig parkering,  
m. m.*

Anf. 95 GÖREL BOHLIN (m):

Herr talman! Vi skall i dag ta ställning till ett förslag till lag om kontrollavgift vid olovlig parkering. Förslaget innebär att de rättsliga skillnaderna mellan gatumarks- och tomtmarksparkering minskar. S. k. kontrollavgift för olovlig parkering på tomtmark skall kunna tas ut på samma villkor som enligt lagen om felparkeringsavgift från 1976. Denna lag reglerar emellertid rätten att nyttja *offentlig* mark och det lagförslag som nu behandlas handlar om en upplåtelse av *privaträttslig* natur, dvs. i princip ett avtal mellan enskilda.

I 1976 års lag infördes ett strikt ägaransvar, som innebär att ägaren till en felparkerad bil fick ansvaret för överträdelsen, även om han var ovetande om att någon använt hans bil. Det strikta ägaransvaret vill man nu skall gälla även vid felparkering på tomtmark. Påföljden drabbar då ägaren, oavsett om han vet att hans bil används av annan eller ej. Den kan t. ex. vara stulen eller "lånad", som det brukar heta. Det finns enligt 1976 års lag ingen skyldighet för den som utdelar påföljden att göra någon utredning.

Med 1976 års lag avkriminaliserades också felparkering. Det är alltså tillåtet att parkera fel bara man betalar. Men "straff" utdelas, för som en bestraffning måste man i vart fall uppleva parkeringslappen om man är ägare till en felparkerad bil.

Ägaren till bilen kan protestera men får ligga ute med pengarna tills hans fall prövats, och om han vill föra sin sak till rättslig prövning får han betala rättegångskostnader. Han är med andra ord skyldig tills han bevisat sin oskuld. Det omvända är ju kungsregeln i vårt rättssystem.

För den som driver parkeringshus eller ett parkeringsområde *kan* det vara frestande att se litet hårt på en förseelse, t. ex. beträffande tiden. Den som får en straffavgift inser säkert att det lönar sig bäst att inte bråka. Bråk tar tid och kostar pengar, och kanske kan han inte *bevisa* att han har rätt.

Det måste vara en rimlig begäran att den som upplåter ett område eller ett parkeringshus för parkering skall påta sig ansvaret för bevakning av området och kunna beivra överträdelser med tillämpning av gällande regler.

1976 års felparkeringslag, som vi från moderata samlingspartiet vill ha *omarbetad*, innebär också att kommunerna fick ta hand om de s. k. avgifterna. Olovlig parkering på gatumark måste ur allmän synpunkt betraktas som mer allvarlig än felparkering på tomtmark, varför förseelserna *inte* bör likställas.

Man kan utgöra hinder i trafiken, och förseelsen kan upprepas utan att den upprepade förseelsen ändå betraktas som brott. Det felparkerade fordonet kan vara en trafikfara och ändå, – hips, vips, genom att ändra benämningen på felparkering från brott till förseelse och ändra benämningen på påföljden från böter till avgift, klarar man anhopningen av polisärenden och ger samtidigt kommunerna och parkeringsbolagen en extra inkomstkälla.

Jag vet kommuner som använder inkomstkällan – felparkeringsavgiften – som budgetregulator. Det är onekligen stötande när kommunalpolitiker i

budgetdebatten hävdar att utbyggnaden av barnomsorgen kan balanseras mot den beräknade intäkten för parkeringsförseelser. Och det är klart att *fliten* hos parkeringsvakterna avgör intäkternas storlek.

Det kan tilläggas att i den kommun jag tänker på, en stilla och fridfull plats, där människorna i tiotals år vant sig vid att parkera utanför kyrkan och på de små sidogatorna, blev irritationen ganska stor när man plötsligt fick lapp på rutan och böta för att man parkerat där man brukat parkera i alla år.

Det finns två viktiga principiella invändningar mot 1976 års lagstiftning som skulle komma att gälla även för den lag om kontrollavgift som nu diskuteras.

För det första: det strikta ägaransvaret, som innebär att den *kan* straffas som faktiskt inget fel gjort.

För det andra: Samhället – och i fortsättningen även parkeringsuthyraren – kan kräva ut en avgift, verkställa utmätning, med omedelbar verkan. Man får betala och eventuellt få rättelse i efterhand och pengarna tillbaka. Det är ju tur att vi inte hugger huvudet av folk i det svenska rättssystemet!

Herr talman! Jag yrkar avslag på propositionen och föreslår att riksdagen begär en omarbetning av lagen om felparkeringsavgift. Med andra ord: Jag yrkar bifall till reservationerna 1, 2, 3 och 4 i trafikuskottets betänkande nr 25.

**Anf. 96 KARIN AHRLAND (fp):**

Herr talman! Görel Bohlin har redan redogjort för det lagförslag som vi skall behandla, så jag kan hoppa över den delen.

Det råder säkert enighet om att bilar är bra att ha, särskilt när man åker i dem, men kan bli till stort bekymmer när man söker en parkeringsplats. Det vet alla, och samtidigt vet vi att det också är nödvändigt att ha fasta regler för var man får parkera, eller rättare sagt var man inte får parkera. Eftersom man måste kunna parkera någonstans är det rimligt att samhället anordnar parkeringsplatser och ålägger fastighetsägare att se till att det finns sådana i närheten av våra bostäder. Så långt tror jag vi alla är ense.

Vi kan också vara ense om att samhället på ett eller annat sätt måste ingripa mot den som inte vill följa spelreglerna. Det kan man redan i dag, herr talman. Den som bryter mot parkeringsbestämmelser på gata eller allmän väg eller allmän plats krävs på felparkeringsavgift. Han har obstruerat mot ordningen på område som alla medborgare har tillträde till, och sådant måste det allmänna naturligtvis reagera mot. Det får ske genom en avgift.

Man kan mycket väl principiellt diskutera den här avgiftens konstruktion, men kanske måste acceptera den, om inte annat så av trafiksäkerhetsskäl.

Det räcker inte med de allmänna parkeringsplatserna. Därför är det bra att det också finns privata parkeringshus och privata parkeringsplatser. Det är självklart att den privatperson som håller sådana måste få ta betalt för att han hyr ut en parkeringsplats. Det är inte heller orimligt att han tar ut en extra avgift av den som inte håller sig till avtalsvillkoren vid upplåtelsen, för det är avtalsvillkor när man upplåter sin egen mark eller sitt eget hus till en annan privatperson. Men det är orimligt och principiellt mycket betänkligt att vi,

---

*Kontrollavgift vid  
olovlig parkering,  
m. m.*

som regeringen nu föreslår, skall ge offentligrättslig sanktion åt ett civilrättsligt avtalsförhållande. I folkpartiet anser vi att man bör skilja mycket noga på när snabba reaktioner från samhällets sida är riktiga och när det gäller en privat uppgörelse emellan två enskilda personer, vilket det är i fråga om parkering på privat mark. Vi kan därför inte ställa upp för en ordning som så ensidigt dessutom gynnar den ene av de två enskilda parterna, nämligen markägaren. Det är, tycker vi, i sanning en märklig jämlighet. Vi har därför yrkat avslag på hela propositionen.

Vi tycker, herr talman, det skall jag tillägga, att principen med strikt ägaransvar för felparkeringsavgift – den som redan finns – inte är särskilt lyckad, men vi har en gång accepterat den med hänsyn till trafiksäkerhetens krav. Det är egentligen inte den som denna proposition handlar om. Trafiksäkerheten kan faktiskt bara åberopas när det gäller allmän mark och allmänna vägar och gator, absolut inte i privata p-hus och följaktligen inte heller i en sådan lagstiftning som föreslås nu.

Av den anledningen, herr talman, yrkar jag på folkpartiets vägnar bifall till reservationerna 2–4, vilket innebär avslag på regeringens proposition.

**Anf. 97 SÖREN LEKBERG (s):**

Herr talman! Bilismen har i många avseenden ökat friheten för människorna, men samtidigt har den onekligen skapat en mängd stora problem. Köbildningar, olyckor och olycksfallsrisker samt miljöförstöring i form av luftförorening är sådana exempel. Problemen är särskilt stora och uttalade i våra stadskärnor. För att minska dessa olägenheter och skapa en viss ordning och reda måste man av naturliga skäl införa regleringar av biltrafiken och regleringar av parkeringen. Det fodras naturligtvis också att man skaffar sig ett enkelt och effektivt sanktionssystem som medverkar till att reglerna efterföljs.

Jag vill i detta sammanhang peka på att det växande parkeringseländet, särskilt i våra större tätorter, ledde fram till att riksdagen 1976 enhälligt antog en ny lag om s. k. felparkeringsavgifter. I denna lag avkriminaliserades – som tidigare nämnts här – parkeringsförseelser på gatumark, och man införde samtidigt ett enkelt och obyråkratiskt sanktionssystem för införsel av parkeringsavgifterna. Fordonsägarna blev ytterst ansvariga för att avgifterna betalades.

I samma beslut uttalade riksdagen att regeringen skulle återkomma med ett likartat förslag vad gäller tomtmarksparkeringen. Den proposition som behandlas i förevarande betänkande kan alltså ses som en ren beställning från en enhällig riksdag.

Huvudsyftet med lagförslaget om en kontrollavgift vid olovlig parkering på s. k. tomtmark är att få till stånd en någorlunda enhetlig parkeringslagstiftning. Detta är ju särskilt angeläget mot bakgrund av att antalet parkeringsplatser på tomtmark och i särskilda anläggningar av typen parkeringshus ökat väsentligt under senare år. Detta beror naturligtvis på att kommunerna medvetet, och mycket riktigt också, har reserverat gatumarken för den rörliga trafiken. Man har alltså skapat utrymme för att få in mer bilar, och

samtidigt har man hänvisat dem som vill parkera till särskilt iordninggjorda parkeringsplatser, som då också ligger på tomtmark. Sanktionerna mot olovlig parkering på tomtmark borde därför enligt vår uppfattning utformas på samma sätt som de sanktioner som gäller för gatumarksparkeringen.

Låt mig nu gå över till att kortfattat kommentera de reservationer som finns i betänkandet.

Moderaterna och folkpartisterna har, som vi nyss hört, helt bytt åsikt i frågan om fordonsägarens ansvar. Argumenteringen förefaller mig mycket konstig – jag förstår den inte. I reservation 1 exempelvis påstår man – och det påståendet upprepades här av Görel Bohlin – att blotta innehavet av ett fordon kan medföra ett i realiteten straffrättsligt ansvar. Detta anser jag vara ett milt sagt absurt påstående.

I detta sammanhang vill jag bara påpeka att lagförslaget i sedvanlig ordning har granskats av lagrådet, och lagrådet har över huvud taget inte haft några synpunkter på frågan om det strikta ägaransvaret. Det finns därför enligt utskottets mening inga hållbara juridiska skäl för argumenteringen att just detta strikta ägaransvar skulle vara betänkligt ur rättssäkerhetssynpunkt. Jag tycker att det verkar som om syftet med moderaternas och folkpartisternas förslag kort och gott är att urholka och försvaga möjligheterna att föra en modern och ändamålsenlig parkeringspolitik.

I reservationerna 3 och 4 föreslås att biluthyrare skall undantas från det här ägaransvaret. Ja, först och främst säger det sig självt att om man inför undantagsregler i ett sanktionssystem, så blir det mindre effektivt, och riskerna för att man skall få ett byråkratiskt och krångligt förfarande ökar. Dessutom visar erfarenheterna av lagen om felparkeringsavgifter, som infördes 1977, att biluthyrarna inte har haft några problem av ett slag som skulle motivera en särbehandling.

Jag vill särskilt påpeka att jag har erfarit att biluthyrningsfirmorna över lag i sina hyresavtal har garderat sig och sett till att det finns klausuler som innebär att betalningsansvaret åvilar hyresmannen. Enligt utskottet finns det därför ingenting som motiverar införandet av undantagsregler för just biluthyrningsfirmorna.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

**Anf. 98 GÖREL BOHLIN (m) replik:**

Herr talman! Mycket kort: Skuld bör först konstateras innan straff utkrävs. Den som har förbrutit sig skall straffas, inte någon annan. Innehavaren av fordon är ansvarig – med det striktaste ägaransvaret. Jag har många exempel på det.

Tomtmarksparkering är inte jämförbar med gatumarksparkering. Att jag talar om det strikta ägaransvar som infördes i 1976 års lagstiftning beror på att dagens förslag till lagstiftning vilar på 1976 års lagstiftning.

Herr talman! De problem som har aktualiserat frågan om den här lagstiftningen är särskilt markanta i storstadsområdena. Storstäderna har också försökt att angripa problemen på ett helt annat sätt. Jag tror att man skulle lyckas om man fick chansen.

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Kontrollavgift vid  
olovlig parkering,  
m. m.*

**Anf. 99** KARIN AHRLAND (fp) replik:

Herr talman! Jag noterade ett par saker när det gäller Sören Lekbergs anförande.

För det första vill jag påpeka för Sören Lekberg att ingen folkpartist står bakom reservation 1. Vi accepterar den lagstiftning som antogs enhälligt 1976. Jag angav också skälen härför. Det handlade om trafiksäkerhet.

För det andra hörde jag ingen som helst kommentar från Sören Lekberg när jag påpekade att man med den här lagstiftningen faktiskt försöker ge en enskild privat svensk markägare eller husägare hjälp från det allmänna. Det blir nämligen fråga om en offentlighetsrättslig sanktion som endast den ena parten har glädje av. Det är inte jämlikt, eftersom båda parterna ingår i de civilrättsliga avtal som det faktiskt i första hand är fråga om när det gäller parkering i enskilt hus. Men den andra parten har ingen som helst glädje i detta avseende.

**Anf. 100** SÖREN LEKBERG (s) replik:

Herr talman! När det gäller de juridiska frågorna och den diskussion som framför allt moderaterna för och som minst sagt är väldigt underlig vill jag än en gång poängtera att det inte finns fog för påståendet att förslaget skulle innebära betänkligheter ur rättssäkerhetssynpunkt.

Karin Ahrland tog upp civilrättsliga avtal osv. Det här förslaget innebär att det för inkassering av avgifter inte blir samma principer som gäller för gatuparkeringen. Det måste vara ordnade former om man vill bedriva parkeringsverksamhet på tomtmark. Förslaget innebär inte att vilken fastighetsägare som helst kan plötsligt en kväll gå ut och sätta upp betalningsavier på bilrutorna. Det finns alltså ordentliga regler för det hela. Med förslaget skapar man likställighet mellan tomtparkering och gatuparkering. Detta är särskilt viktigt i våra tätorter, där vanliga bilister i dag inte kan se vad det egentligen är för skillnad mellan gatuparkering och tomtmark. På detta sätt underlättar man alltså för dem. Vi får också god tillgänglighet till våra stadskärnor.

**Anf. 101** KARIN AHRLAND (fp) replik:

Herr talman! Sören Lekberg talar om rättssäkerhetssynpunkter. Jag försöker tala om rättvisa mellan två parter i ett civilrättsligt förhållande. Jag tycker att dessa bör behandlas lika av Sveriges lagstiftare och ha samma chanser, vilket de inte får på det här sättet.

Sedan påstår Sören Lekberg att den enskilda människan inte kan se skillnad på kommunens parkeringsplatser och privata parkeringsplatser. Där kan jag bara inte hålla med honom. Det är faktiskt ganska stora skillnader i uppskyllningen.

Det handlar faktiskt här om – och det tycker jag är litet förvånande – att den socialdemokratiska regeringen ställer sig på jordägarnas och markägarnas sida.

**Anf. 102 SÖREN LEKBERG (s) replik:**

Herr talman! Med anledning av Karin Ahrlands betänkligheter när hon talar om det civilrättsliga kontra det offentligrättsliga vill jag till sist bara säga att lagrådet i sin granskning av förslaget inte har haft någonting att säga på just den här punkten.

Tredje vice talmannen anmälde att Karin Ahrland anhållit att till protokollet få antecknat att hon inte ägde rätt till ytterligare replik.

**Anf. 103 WIGGO KOMSTEDT (m):**

Herr talman! I anledning av proposition 104 har jag tillsammans med Rune Torwald väckt en motion som har nr 2555. Vi har där pekat på de orimliga konsekvenser som det strikta ägaransvaret leder till för biluthyrningsföretagen.

Erfarenheterna visar att det är väldigt svårt, omständligt och besvärligt att få in felparkeringsavgifter från personer som tillfälligt hyr ett fordon. Det går lång tid från den dag då överträdelsen har gjorts till dess att föreläggande kommer till fordonsägaren.

I ett rättssamhälle borde det vara en självklarhet att den som gör en olaglighet eller en oriktighet också skall svara för följderna därav.

Både propositionen och utskottsmajoritetens ställningstagande är märkliga, så till vida att man vill avbördä en grupp företag, nämligen parkeringsföretagen, och lägga över ansvaret på en annan grupp näringsidkare, nämligen biluthyrningsföretagen. Det borde vara en självklarhet att den som bygger ett parkeringshus och har intäkter från detsamma också borde svara för driften av detta och inte lägga över en del av den på en annan näringsidkare, som egentligen inte har någon anledning att svara för de kostnader det gäller.

Vi föreslår i vår motion att det strikta ägaransvaret i förslaget till lag om kontrollavgifter för olovlig parkering kompletteras på så sätt att även den som enligt hyresavtal har förfogat över fordonet vid den tid då den olovliga parkeringen gjordes skall vara betalningsansvarig för kontrollavgiften. Bilregistret får i dag anteckna bilägare eller hyresman vid leasing, och vi tycker att långtids- och korttidsuthyrning av fordon borde bedömas utifrån precis samma utgångspunkt.

Jag undrar vilken motivering utskottets talesman egentligen har till att ägaren i detta fall skall svara för förseelser som den som hyr fordonet gör sig skyldig till i samband med parkering. Risken är ju att man i nästa steg begär att uthyraren även skall svara för att den som hyr fordonet inte gör sig skyldig till hastighetsbegränsningsöverträdelser eller rattfylleri. Sådana förseelser skall den enskilde svara för, och parkeringsöverträdelser borde bedömas på precis samma sätt.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till de reservationer som är fogade till förevarande betänkande.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslutet redovisas efter debatten om trafikutskottets betänkande 27.)

**Nr 146**

Torsdagen den  
17 maj 1984

---

*Kontrollavgift vid  
olovlig parkering,  
m. m.*

Kammaren övergår nu till att debattera trafikutskottets betänkande 27 om tilläggsbudget III.

### Vädertjänstens organisation

#### Vädertjänstens organisation

##### Anf. 105 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):

Herr talman! Mitt inlägg rör reservation nr 2 som är fogad till trafikutskottets betänkande nr 27.

Det är i en proposition från riksdagsåret 1980/81, signerad Ulf Adelsohn, som riksdagen för första gången möter ordet PROMIS 90. PROMIS betyder Program för ett operationellt meteorologiskt informationssystem. Om detta sade den dåvarande kommunikationsministern bl. a.: "Ett genomförande kräver betydande investeringar i bl. a. automatiska observationsnät, väder-radarstationer samt datakommunikations- och delgivnings-/presentations-system. Det totala investeringsbehovet har utredningen – alltså SMHI-utredningen – beräknat till ca 60 milj. kr. och de årliga driftkostnaderna, inkl. avskrivningar och räntor, till ca 25 milj. kr. Utredningen har gjort en grov kostnadsjämförelse mellan det nuvarande vädertjänstsystemet och PROMIS 90 och funnit att en sådan jämförelse i sig inte ger underlag för ett positivt ställningstagande till PROMIS 90 från ekonomisk synpunkt. En fortsatt sänkning av kostnaderna för datateknisk utrustning och möjligheterna att genom PROMIS 90 öka uppdragsverksamheten kan dock ge en mer gynnsam bild."

Jag tycker att detta citat från 1981 är intressant. Inte ens med den kostnadsbild man *då* hade, dvs. att hela projektet skulle kosta ca 60 milj. kr., ansåg SMHI-utredningen att PROMIS var ekonomiskt försvarbart. Endast om kostnaderna för teknisk utrustning gick ner och uppdragsverksamheten gick upp skulle bilden bli gynnsammare. Hur har det då gått? Ja, inte har den ekonomiska bilden blivit ljusare. I dag beräknas pilotprojektet kosta ca 70 milj. kr. Det är 10 milj. kr. mer än *hela* projektet skulle kosta från början. Jag anser inte att utskottet fått en nöjaktig förklaring till denna våldsamma kostnadsökning. Därmed kan inte heller riksdagen som helhet få det.

Hur är det då med uppdragsverksamheten? Vad skall man ha det här nya, fina, dyra systemet till? Jo, meningen är att man skall ta fram korta detaljerade prognoser, som man sedan kan sälja till bl. a. Vägverket, byggnadsindustrin och lantbruket. Vägverket kan i vissa situationer, t. ex. vid blixthalka, vara betjänt av sådana korta prognoser. Detta kan man få av automatstationer som placeras ut med korta avstånd efter vägen. Sådana automater är dock inte inräknade i PROMIS 90, lika litet som ett fullständigt genomförande av PROMIS är en förutsättning för detta. Beträffande lantbruket sade LRF i sitt remissvar på SMHI-utredningen: "LRF avstyrker alltså att utvecklingen av det svenska väderlekssystemet drivs i den riktning som anges i studien rörande PROMIS 90." Vad lantbruket behöver är inte ett system som säger att nu blir det strax åskregn, för det kan lantbrukaren se



själv. Vad lantbruket behöver är tillförlitligare långtidsprognoser.

Trots alla dessa invändningar och fler därtill som återfinns i motion nr 2760 säger centern ja till regeringsförslaget om ett anslag på drygt 15 milj. kr. till SMHI:s arbete med PROMIS. Vi gör det av tre skäl. För det första har redan 11 milj. kr. satsats i projektet. För det andra synes ett fullföljande av pilotprojektet vara det enda sättet att få en verklighetsanknuten marknadsundersökning om behovet av de prognoser som projektet skall ta fram. Och för det tredje, och det är kanske det viktigaste, är det möjligt att hela eller delar av detta avancerade tekniska system kan bli en svensk exportprodukt till länder som säkert har större nytta av korta prognoser än vi, dvs. länder som drabbas av jordbävningar, orkaner, cykloner och andra våldsamma naturfenomen.

Vi har dock i vår motion sagt att följande förbehåll bör gälla för att SMHI skall få fortsätta med det pilotprojekt som ingår i PROMIS.

1. Inga ytterligare statliga medel anvisas till pilotprojektet.
2. Seriösa, objektiva marknadsundersökningar kopplas till pilotprojektet.
3. Inga av SMHI:s nuvarande funktioner får tas bort om detta innebär en lösning till PROMIS-systemet. Detta innebär då också att inga fler nedläggningar av synoptiska stationer får göras innan en ordentlig utvärdering av pilotprojektet skett.
4. Regionalpolitiska och sysselsättningspolitiska aspekter skall vägas in vid utvärderingen av projektets lönsamhet.
5. Innan beslut om en ytterligare utbyggnad av PROMIS-projektet fattas skall erfarenheterna av försöksverksamheten redovisas för riksdagen.

Punkterna 2, 4 och 5 anser vi vara tillgodosedda genom utskottets skrivning. Punkt 1 finns det väl anledning att återkomma till, ifall SMHI skulle komma tillbaka och vilja ha mer pengar till pilotprojektet. Därmed återstår punkt 3, där vi som synes har en reservation.

Genom vår reservation vill vi slå fast det som riksdagen enigt beslöt 1981 men som socialdemokraterna rev upp 1983, nämligen att riksdagen bör säga ifrån att det är oacceptabelt med fler nedläggningar av synoptiska stationer i syfte att betala för eller tvingas in i ett ännu oprövat vädertjänstsystem. Om det synoptiska nätet glesas ut ytterligare, kan det inte längre fylla sin meteorologiska funktion, och man har då tagit bort basen för det nuvarande observationsnätet innan man vet vad de nya tekniska lösningarna innebär, dvs. innan försöksverksamheten avrapporterats och utvärderats.

Dessutom fyller de bemannade väderstationerna viktiga regionalpolitiska funktioner. De ligger för det mesta på landsbygden, i fjälltrakter, i kustbanden eller i annan glesbygd. Drygt 48 % finns i Norrlandslänen och ytterligare ca 25 % i glesbygdregioner i övriga landet. Stationerna utgör oersättliga arbetsplatser i många utkanter av vårt land och fullgör också på många håll, vid sidan av det meteorologiska arbetet, viktiga uppgifter till hjälp för turister, försvar och samfärdsel.

Arbetstagarkonsult kom för ett par år sedan ut med en rapport som

heter Effekter på sysselsättning och ekonomiska konsekvenser av nedläggningar av bemannade väderstationer. Denna rapport visar på svåra samhällsekonomiska konsekvenser vid sådana nedläggningar. Att göra här berörda människor arbetslösa genom att ersätta dem med automater, om vars utseende och funktionsduglighet man ännu inte vet särskilt mycket, att sedan betala ut arbetslöshetsunderstöd i stället för löner för en vettig sysselsättning och ovanpå detta dryga pengar för att skicka ut folk i båt eller helikopter för att se till de utsatta automaterna, att slå sönder ett fungerande observationsnät för att använda de frigjorda pengarna till ett nytt, oprövat, tekniskt komplicerat och oerhört dyrbart system, vars prognoser man inte vet om någon behöver – det är teknikens triumf över människan och strider mot allt sunt förnuft.

Eftersom risken för sådana nedläggningar ökar i takt med att kostnaderna för PROMIS-projektet rakar i höjden, finns det all anledning för riksdagen att säga ifrån att den inte accepterar några fler nedläggningar av synoptiska stationer förrän en utvärdering av pilotprojektet eventuellt har visat att det nya vädertjänstssystemet är behövligt, förnuftigt och regionalpolitiskt vettigt.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation nr 2 i TU:s betänkande nr 27.

**Anf. 106 SVEN HENRICSSON (vpk):**

Herr talman! I reservation 1 har vpk markerat sin uppfattning att de civila och militära vädertjänstorganisationerna – främst av besparingsskäl – skall samordnas. I utskottsskrivningen hänvisas till att statskontoret fått i uppdrag av regeringen att utreda möjligheterna till samordning av den civila och militära vädertjänsten. I sammanhanget uttrycker utskottet vidare att den av SMHI planerade pilotanläggningen bör förverkligas för att underlätta en samordning av den militära och civila vädertjänsten.

Kan man inte nöja sig med detta meddelande från utskottet? Nej, vi vill här framföra följande invändningar och synpunkter.

Statskontoret har gjort lovvärda ansträngningar sedan det i december 1981 fick regeringens uppdrag att utreda samverkansfrågan i syfte att genom försöksverksamhet utröna möjligheterna att bl. a. samordna vädertjänstens tekniska system m. fl. frågor, t. ex. hur besparingar skulle kunna ske genom gemensam arbetsplats för civil och militär vädertjänst, alternativt produktionssamverkan med olika arbetsplatser. Försöksverksamheten visade sig vara mer tidskrävande än vad man hade räknat med, och man måste efter samråd med regeringen skjuta fram det hela ett år i tiden.

I den slutrapport som lämnades i juli i fjol konstaterar statskontoret att en samordning bör ske på den övergripande planeringsnivån med inriktning att uppnå en gemensam teknisk struktur och en samordnad finansiering.

I samband med rapporten föreslår statskontoret bl. a. "att regeringen vidtar åtgärder så att inga investeringar görs eller beslut fattas som kan försvåra eller omöjliggöra skapandet av en gemensam central datorkapacitet".

Detta är, herr talman, enligt vår mening viktiga frågor som rör arbetet med att ta till vara alla vettiga möjligheter till besparingar. Här återspeglas även grundtanken i tidigare riksdagsbehandling och beslut om en samordning av den civila och militära vädertjänsten.

Här finns emellertid en komplikation som inte omnämns i betänkandet, vilken jag därför tänker meddela kammaren.

SMHI:s ledning motsätter sig en konsekvent övergripande samordning av den tekniska utvecklingen inom väderinformationen i landet. I stället tycks man förorda något slags samrådsförfarande.

I detta sammanhang skall man alltså se vpk:s reservation 1. Vi vill bestämt markera vår klara anslutning till den grundsyn som redovisas i statskontorets förslag till åtgärder för en konkret samordning och ett konkret samutnyttjande av teknik och upphandling. Detta betyder med andra ord att vi inte vill ta ansvar för de ökade statliga kostnader som följer med en orationell uppdelning av den svenska vädertjänsten. Därmed yrkar jag alltså bifall till reservation 1.

När det sedan gäller frågan om de synoptiska stationerna och den oro för dessa stationers indragning som vi uttrycker i motion 2759, förklaras denna oro av SMHI:s tidigare redovisade intentioner att gradvis avveckla detta observationssystem. Vi anser nämligen att detta synoptiska system skall vara kvar som ett viktigt komplement till övrig utrustning. Jag kan i övrigt instämma i det anförande som Anna Wohlin-Andersson nyss höll. Det stora flertalet meteorologer torde dela denna uppfattning. Till detta argument mot bortrationalisering kommer de berörda arbetsplatsernas betydelse för att skaffa arbeten såväl i glesbygd/fjällbygd som i skärgården. Jag yrkar bifall till reservation 2.

#### **Anf. 107 OLLE ÖSTRAND (s):**

Herr talman! Utvecklingen av vädertjänsten och den planerade utbyggnaden av ett decentraliserat vädertjänstssystem, det s. k. PROMIS-systemet, innebär i sig stora förändringar av vädertjänstens organisation. Eftersom de ekonomiska konsekvenserna ännu är osäkra, tycker jag att det är bra att SMHI genom det beslut vi skall fatta om en liten stund får ekonomiska möjligheter att bygga upp en pilotanläggning och utprova det här systemet. Faller försöken väl ut kommer detta system även att bli en bra exportprodukt för svensk industri.

Det är mot denna bakgrund man får se industrins stora intresse för projektet. Även televerket har visat sig mycket intresserat. Herr talman! Det är således ett mycket intressant utvecklingsprojekt inom vädertjänsten vi nu skall sätta i gång. Mot den bakgrunden vill jag yrka bifall till hemställan i utskottets betänkande i dess helhet.

Jag skall sedan begränsa mitt anförande till att kort kommentera de två reservationerna. När Sven Henricsson påstår att SMHI bestämt motsätter sig en samordning av den civila och militära vädertjänsten, får det naturligtvis stå för honom. Men, Sven Henricsson, statskontoret har fått uppdraget av regeringen att bl. a. utreda möjligheterna till en samordning av den civila och

den militära vädertjänsten. Då tycker jag att det är riktigt att vi avvaktar denna utredning och ser vad den kommer fram till. Sedan får vi ta ställning.

När man lyssnar på Anna Wohlin-Andersson och hör hur hon tar i får man lätt det intrycket – det får man också delvis av reservation 2 – att SMHI är i färd med att avveckla det nuvarande observationssystemet, innan SMHI över huvud taget har utprovat och testat det nya systemet. Så är naturligtvis ingalunda fallet.

Jag kan nämna att det i Sverige i dag finns 165 synoptiska stationer. Antalet kan variera något – två upp eller ner, beroende på tillfälliga tjänstledigheter eller nyrekryteringsbehov efter pensioneringar o. d. Det är marginella siffror. Detta antal stationer är elva fler än vad som har angetts behövas i det s. k. grundnätet, som omfattar 155 synoptiska observationsstationer. Den meteorologiska verksamheten är alltså inte på något sätt hotad.

När det gäller framtiden har SMHI tagit vissa beslut i sin rullande femåriga besparingsplan. Även SMHI har krav på sig när det gäller besparingar. I denna besparingsplan ingår vissa indragningar av stationer, men fram till 1990 är det inte fråga om fler stationer än att man ändå inte kommer under de 155 stationer som måste finnas för att man skall ha ett tillfredsställande grundnät. Med andra ord: Man planerar ingen avveckling av det befintliga vädersystemet under den tid då man utprovar PROMIS.

Med detta vill jag, herr talman, yrka avslag på reservationerna.

**Anf. 108 SVEN HENRICSSON (vpk):**

Herr talman! Helt kort: Ett samarbete mellan militär och civil vädertjänst är, som vi ser det, ett sätt att spara. Olle Östrand var också inne på att SMHI har sina sparmål. Men statskontoret har ju presenterat ett förslag som inriktar sig på att man skall åstadkomma en besparing genom gemensam upphandling och gemensam teknikanvändning. Vi kan ju bara föreställa oss att det rör sig om stora belopp, eftersom det är komplicerade datorsystem som man, om man inte samarbetar, nu är inne på att dubblera.

Om man läser SMHI:s anslagsframställning ordentligt, finner man att SMHI är obenäget till ett så konkret samarbete som har nämnts av statskontoret. Man talar i stället om – jag upprepar vad jag sade i mitt inledningsanförande – att man skulle kunna tänka sig ett samrådsförfarande. Man tänker sig inte möjligheten av att integrera de båda systemen till en gemensam anordning för hela landet som täcker både det militära och det civila behovet. Man tänker sig i stället två system som skall "samråda". Det är någonting helt annat och innebär inte denna besparing.

**Anf. 109 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):**

Herr talman! Som svar på det som Olle Östrand sade vill jag säga att det i dag finns 155 synopsstationer. De övriga tio är någon sorts halvmilitära stationer som ibland är bemannade, ibland inte.

Att vi från centern så starkt betonar att riksdagen skall säga nej till fler nedläggningar av synopsstationer har, som jag sade i mitt första inlägg, flera orsaker. Regeringen säger i den tilläggsproposition som vi nu behandlar att

pilotprojektet skall få drygt 26 milj. kr. genom ”omprioritering av SMHI:s resurser samt industriell satsning”. I takt med att kostnaderna för det nya vädertjänstsystemet ökar så ökar också risken för en nedläggning av just synopsstationer. Vidare sätter jag inte särskilt stor tilltro till SMHI:s vilja att slå vakt om de här stationerna. Det gör jag inte efter att ha upplevt nedläggningen år 1983 av stationerna i Lannavaara, Stensele, Myrheden, Riddarhyttan, Buttle, Smögen, Snavlunda och Ystad. Nedläggningarna skedde trots att riksdagen enhälligt uttalat att SMHI skulle ta regionalpolitiska och sysselsättningspolitiska hänsyn när man avgjorde framtiden för de här stationerna. Riksdagen har därför, som vi i centern ser det, all anledning att noggrant följa den här frågan och att verkligen försöka se frågan om bemannade väderstationer ur ett förnuftigt och samhällsekonomiskt perspektiv.

**Anf. 110 OLLE ÖSTRAND (s):**

Herr talman! De uppgifter som jag lämnade i mitt anförande nyss har jag fått från SMHI. Jag förutsätter att man får korrekt information från SMHI, så de uppgifterna har jag ingen anledning att ifrågasätta.

Anna Wohlin-Andersson har inte ändrat uppfattning när det gäller det här systemet. I själ och hjärta vill hon över huvud taget inte ha några förändringar. Men det är ju så, att vi – Anna Wohlin-Andersson var med på det – har krävt att bl. a. SMHI skall göra besparingar. Naturligtvis måste sådana besparingar sätta sina spår. De är emellertid av mycket begränsad omfattning. Men om vi av andra skäl vill ha alla synoptiska stationer i vårt land kvar, skall vi också vara beredda att anvisa medel. Det är något som är fel i Anna Wohlin-Anderssons resonemang. Ena minuten säger hon att SMHI, i likhet med andra statliga myndigheter, skall ha ett besparingskrav på sig. Den andra minuten säger hon att besparingarna över huvud taget inte får gå ut över någon verksamhet när det gäller SMHI. Det resonemanget går inte ihop.

Om vi skall diskutera regionalpolitik, skall vi göra det i en regionalpolitisk debatt här i kammaren. Då finns det alla möjligheter för Anna Wohlin-Andersson att ömma för människorna i glesbygden. Jag känner lika mycket som hon för dessa människor. Det är bara det att det är fel tidpunkt att diskutera den saken nu i samband med behandlingen av PROMIS-systemet.

**Anf. 111 ANNA WOHLIN-ANDERSSON (c):**

Herr talman! Vi diskuterar inte några besparingar just nu. Vi diskuterar att ni vill anslå 15 miljoner till PROMIS 90 och att vi har accepterat detta under vissa förutsättningar. Men – och det är skillnaden mellan Olle Östrands och mitt resonemang – vi säger ifrån att detta inte får betalas helt – för det går inte – men dock delvis genom en nedläggning av bemannade väderstationer innan vi vet hur detta tekniskt komplicerade nya system kommer att fungera. Om jag inte ville ha några förändringar skulle jag väl inte ha gått med på de 15 miljoner kronorna till PROMIS-projektet.

Överläggningen var härmed avslutad.

**Trafikuskottets betänkande 21**

*Mom. 2 a* (anslaget Drift av statliga vägar)

Utskottets hemställan bifölls med 293 röster mot 15 för reservation 1 av Sven Henricsson.

*Mom. 3* (särskilt reservationsanslag för bärighetsupprustning av mindre vägar och broar av betydelse för skogs- och industritransporter på landsbygden)

Utskottets hemställan bifölls med 264 röster mot 50 för reservation 2 av Rune Torwald och Bertil Jonasson.

*Mom. 6* (låne- eller leasingförfarande i samband med vissa brobyggnader)

Utskottets hemställan bifölls med 173 röster mot 141 för reservation 3 av Rolf Clarkson m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

*Mom. 8* (vissa frågor om byggande och underhåll av vägar)

Utskottets hemställan bifölls med 236 röster mot 79 för reservation 4 av Rolf Clarkson m. fl.

*Mom. 9* (anslaget Byggande av statliga vägar)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 5 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

*Mom. 10* (fördelningen av det statliga vägbyggnadsanslaget på riksvägar och länsvägar)

Utskottets hemställan bifölls med 250 röster mot 65 för reservation 6 av Rune Torwald och Bertil Jonasson.

*Mom. 11* (anslaget Bidrag till drift av kommunala vägar och gator)

Först biträdde reservation 7 av Rolf Clarkson m. fl. – som ställdes mot reservation 8 av Rune Torwald m. fl. – med acklamation.

Härefter bifölls utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 7 av Rolf Clarkson m. fl. – genom uppresning.

*Mom. 12* (anslaget Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator)

Utskottets hemställan – som ställdes mot reservation 9 av Rolf Clarkson m. fl. – bifölls med acklamation.

*Mom. 13* (ändrad bidragsgivning till drift av enskilda vägar)

Utskottets hemställan bifölls med 249 röster mot 66 för reservation 10 av Rune Torwald m. fl.

*Mom. 14* (anslaget Bidrag till drift av enskilda vägar m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 230 röster mot 83 för reservation 11 av Rune Torwald m. fl.

Margareta Winberg (s) anmälde att hon avsett att rösta ja men av misstag röstat nej.

*Mom. 18 a* (utbyggnad av Europaväg 6, m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 284 röster mot 25 för bifall till motionerna 672 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson, 1265 av Christer Eirefelt m. fl. samt 1272 av Evert Hedberg m. fl. 5 ledamöter avstod från att rösta.

*Mom. 18 b* (brobyggen i Öckerö kommun)

Utskottets hemställan – som ställdes mot motion 820 av Siri Häggmark m. fl. – bifölls med acklamation.

*Mom. 18 c* (ett brobyggnadsprogram för Bohuslän)

Utskottets hemställan – som ställdes mot motion 1792 av Kjell Mattsson m. fl. – bifölls med acklamation.

*Övriga moment*

Utskottets hemställan bifölls.

**Trafikutskottets betänkande 25**

*Mom. 1* (omarbetning av lagen om felparkeringsavgift)

Utskottets hemställan bifölls med 234 röster mot 77 för reservation 1 av Rolf Clarkson m. fl.

*Mom. 2* (ny lagstiftning om kontrollavgift vid olovlig parkering m. m.)

Utskottets hemställan bifölls med 220 röster mot 95 för reservation 2 av Rolf Clarkson m. fl.

*Mom. 3* (biluthyres ägaransvar)

Utskottets hemställan bifölls med 171 röster mot 142 för reservation 4 av Rolf Clarkson m. fl.

**Trafikutskottets betänkande 27**

**Punkterna 1 och 2**

Utskottets hemställan bifölls.

**Punkt 3**

*Mom. 3* (sammanslagning av den militära och den civila vädertjänsten)

Utskottets hemställan bifölls med 296 röster mot 18 för reservation 1 av Sven Henricsson.

*Mom. 4* (de synoptiska stationerna)

Utskottets hemställan bifölls med 248 röster mot 65 för reservation 2 av Rune Torwald m. fl. 1 ledamot avstod från att rösta.

*Övriga moment*

Utskottets hemställan bifölls.

**Nr 146**

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Meddelande om  
frågor*

**16 § Föredrogs**

Trafikutskottets betänkanden

1983/84:26 Användningen av avbemannade fyr- och lotsplatser (förs. 1983/84:18)

1983/84:28 Ändring av avtal mellan staten och Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (prop. 1983/84:147)

1983/84:29 Höjning av sjömanspensionsavgiften m. m. (prop. 1983/84:123)

Vad utskottet hemställt bifölls.

**17 §** Kammaren beslöt att förhandlingarna skulle fortsättas kl. 19.30.

**18 § Meddelande om frågor**

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 16 maj*

**1983/84:587** av *Olle Östrand* (s) till finansministern om ifrågasatt beskattning vid förvärv av aktier i vissa fall:

När kommunägda Ljusne Kätting i Söderhamn beslutade att introducera sig på börsens OTC-lista i slutet av förra året fick bl. a. de anställda förtur att teckna aktier i företaget.

Enligt vad riksskatteverket nu hävdar är skillnaden mellan introduktionskursen och det verkliga marknadsvärdet att betrakta som en löneförmån, om aktierna köps av anställda. Löneförmånen skulle då vara skillnaden mellan introduktionskursen och den första notering som börsen gör för aktien.

Anställda som genom köp av aktier vill stödja det egna företaget drabbas då av en "straffskatt" på i flera fall tusentals kronor som utomstående inte berörs av. Samma "skattesmäll" skulle då hota tusentals anställda runt om i landet som köpt aktier i det egna företaget i samband med börsintroduktion.

Med anledning härav vill jag fråga:

Är finansministern beredd ta initiativ till åtgärder som undanröjer en oskäligen beskattning av anställda som förvärvar aktier i det egna företaget i samband med börsintroduktion?

*den 17 maj*

**1983/84:588** av *Kjell Johansson* (fp) till finansministern om ifrågasatt beskattning vid förvärv av aktier i vissa fall:

I samband med att företag har börsintroducerats samt vid emissioner har de anställda ofta erbjudits att köpa aktier till gällande introduktionskurs. Samma kurs har ofta företagets kunder eller andra affärskontakter kunnat utnyttja.



Riksskatteverket har nu bestämt att de anställda skall få skatta för skillnaden mellan introduktionskursen och börskursen som löneförmån. Några dylika regler har inte tidigare funnits. Riksskatteverkets beslut, som medför att de anställda nu får betala extra skatt, torde inte medverka till en spridning av aktieägandet.

Jag vill med anledning av detta fråga finansministern:

Ämnar finansministern vidta några åtgärder för att tillförsäkra de anställda en med övriga köpare likvärdig beskattning vid börsintroduktioner och emissioner?

**1983/84:589** av *Paul Lestander* (vpk) till industriministern om ökad inhemsk tillverkning av elektroniska komponenter, m. m.:

Affärerna kring påstådd smuggling av avancerad USA-tillverkad datautrustning kommer att avslutas i någon svensk domstol. Samtidigt visar strejken i Västtyskland och amerikanernas krav på svensk elektronikimporterande industri hur sårbar och beroende svensk industri blivit i sitt förhållande till utländska komponenttillverkare och tillverkare av högteknologiska elektronikdetaljer som används i svenska industriprodukter och elektronisk produktion.

Mot bakgrund av ovanstående vill jag fråga industriministern:

Vilka åtgärder är regeringen beredd att vidta för att lägga grund för en mer självständig industripolitik och mera inhemsk komponenttillverkning i Sverige?

**1983/84:590** av *Bertil Måbrink* (vpk) till statsrådet Gertrud Sigurdsen om en bättre sjukhusvård:

Gamla människor får ligga i urin och avföring i timmar utan att få hjälp. Patienter läggs mitt på eftermiddagarna för att det inte finns personal på kvällarna. Sängar bäddas inte på hela dagarna. Personalen har inte tid att prata med patienterna. Detta är situationen på Gävle sjukhus. Frågan är om detta är en bild som också är giltig för övriga sjukhus i landet. Orsaken till denna dystra bild är bl. a. det besparingsraseri som alltmer breder ut sig och som får betalas av våra sjuka människor.

Helt klart är att den situation som råder på Gävle sjukhus helt bryter mot de principer som skall gälla för vår sjukvård där patienten skall stå i centrum.

Jag vill fråga sjukvårdsministern:

Vilka åtgärder avser sjukvårdsministern att vidta för att förbättra sjukhusvården?

**1983/84:591** av *Oswald Söderqvist* (vpk) till utrikesministern om åtgärder med anledning av den politiska situationen i Chile:

Motståndet mot Pinochets militärjunta i Chile har ökat i intensitet det senaste året. Regimen svarar med ökat förtryck. Det tar sig uttryck i krigsrättegångar inför militärdomstolar och är en parodi på allt slags rättsskipning. Det är också ett brott mot militärjuntans egen konstitution.

Torsdagen den  
17 maj 1984

*Meddelande om  
frågor*

Just nu hotas elva personer av dödsstraff, utdömda vid dessa s. k. domstolar. Åskilligt flera står på tur, eftersom Pinochet till varje pris måste slå ner oppositionen i Chile. Mot detta protesterar jurister och många andra grupper i Sverige och andra länder. Men det behövs stöd också från stater och regeringar.

Jag vill därför fråga utrikesministern:

Vilka möjligheter och vilken vilja har den svenska regeringen att konkret agera i detta fall av förtryck i Chile?

**1983/84:592** av *Wiggo Komstedt* (m) till statsrådet Ingvar Carlsson om benämningen på nästa århundrade:

Den s. k. språkvårdsgruppen har lämnat en rekommendation om att nästa århundrade skall heta tjugohundratalet.

Delar statsrådet denna uppfattning?

**1983/84:593** av *Wiggo Komstedt* (m) till kommunikationsministern om samordningen mellan olika statliga verk, m. m.:

Ganska ofta framkommer exempel på bristande samordning mellan statliga verk och myndigheter.

På järnvägslinjen Kristianstad–Ystad upphörde trafiken för ett tiotal år sedan. På delsträckan Brösarp–S:t Olof bedriver en ideell förening turisttrafik med ånglokståg under sommarmånaderna.

Under sistlidna vinter har AMS utfört upprustningsarbete på denna delsträcka till en kostnad av ca 3 milj. kr. Vägverket utför f. n. en ombyggnad av vägviadukten vid Ravlunda – ännu inte helt färdig – till en kostnad av 1,3 milj. kr. Innan dessa arbeten är slutförda kommer beskedet från statens järnvägar att man vill riva upp rälsen.

Med anledning av det aktuella fallet vill jag fråga statsrådet:

1. Vilken princip gäller för skyldighet till samordning mellan olika statliga verk?

2. Vilka möjligheter har SJ att skänka en järnvägslinje till en ideell förening?

**1983/84:594** av *Rolf Clarkson* (m) till kommunikationsministern om fartgränserna på de svenska vägarna:

Det meddelas nu att man i Danmark kommer att höja fartgränserna.

Föranleder detta kommunikationsministern att överväga motsvarande åtgärd i Sverige?

**1983/84:595** av *Börje Hörnlund* (c) till jordbruksministern om åtgärder för att förhindra skogsskador till följd av virkesmätarstrejken:

Med anledning av den pågående konflikten gällande virkesmätarnas organisationstillhörighet vill jag fråga jordbruksministern:

En långre strejk kommer att innebära betydande skador på den växande

skogen. Med de försurningsskadör och de skador som uppstått genom torrsomrar m. m., kan ett omfattande insektsangrepp betyda stora tillväxtförluster samt skogsöd. Stora förluster uppstår för skogsägarna. Det är också fråga om betydande nationalekonomiska förluster samt stora miljömässiga konsekvenser. Lagren av ej inkört omätt barrvirke är stora i berört strejkområde.

Jag vill mot denna bakgrund fråga jordbruksministern:

1. Delar jordbruksministern den uppfattning som redovisats i pressen från företrädare för regeringskansliet att virkesmätarstrejken inte innebär någon fara för skogen?
2. Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta för att förhindra att omfattande skador uppkommer i skogsbruket som en följd av virkesmätarstrejken?

**1983/84:596** av *Börje Hörnlund* (c) till jordbruksministern om gallringsplikten för skogsbruket:

Den socialdemokratiska regeringen har infört lagbestämmelser om gallringsplikt för skogsbruket. Skogsvårdsstyrelsen har till uppgift att tillse att lagen följs. Bondeskogsbruket tar ut gallringsvirke i en helt annan omfattning än storskogsbruket (bolag och domänverket). Ändå arbetar skogsvårdsstyrelsen enligt uppgift i sin lagtillsyn enbart med bondeskogsbruket. Inom bolags- och domänverksskogarna finns på många håll starkt eftersatta gallringsområden.

Jag vill därför fråga jordbruksministern:

Anser jordbruksministern att det skall råda likhet inför lagen, och avser jordbruksministern i så fall att vidta åtgärder så att samma åtgärder åläggs storskogsbruket?

**1983/84:597** av *Gunnel Jonäng* (c) till utrikesministern om åtgärder för att främja ett gott samarbete i nedrustningens tjänst:

I dagarna har en inbjudan utgått från Svenska nedrustningsdelegationen i samarbete med Myrdalsstiftelsen och Arbetarrörelsens fredsforum till en debatt om de ekologiska konsekvenserna av ett kärnvapenkrig.

Det är anmärkningsvärt att nedrustningsdelegationens ledning på detta sätt favoriserar *ett* politiskt partis fredsorganisation – därtill utan att informera nedrustningsdelegationens ledamöter.

**Nr 146**

Torsdagen den  
17 maj 1984

---

*Meddelande om  
frågor*

Vilka åtgärder är utrikesministern beredd att vidta för att liknande händelser ej skall upprepas och för att främja ett gott samarbete i nedrustningens tjänst?

19 § Kammaren åtskildes kl. 17.59.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*