

Fredagen den 6 juni

Kl. 09.00

Sjöfartspolitik
m. m.

Förhandlingarna leddes till en början av förste vice talmannen.

§ 1 Justerades protokollen för den 29 maj.

§ 2 Förste vice talmannen meddelade att läkarintyg inkommit för *Rune Ångström*, som var sjukskriven ytterligare under tiden den 8–12 juni.

Erforderlig ledighet beviljades.

Förste vice talmannen anmälde att *Ulla Orring* (fp) även fortsättningsvis skulle tjänstgöra som ersättare för *Rune Ångström*.

§ 3 Föredrogs och hänvisades

Proposition

1979/80:178 lagförslag 1 till justitieutskottet

i övrigt till trafikutskottet

§ 4 Föredrogs och hänvisades

Förslag

1979/80:19 till utrikesutskottet

§ 5 Sjöfartspolitik m. m.

Föredrogs trafikutskottets betänkande 1979/80:26 med anledning av propositionen 1979/80:166 om sjöfartspolitik m. m. jämte motioner.

I proposition 1979/80:166 hade regeringen (kommunikationsdepartementet)

dels föreslagit riksdagen att

1. anta inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg,

2. godkänna de riktlinjer för sjöfartspolitik som hade förordats i propositionen,

3. godkänna de allmänna riktlinjer för den fortsatta hamnplaneringen som hade förordats i propositionen,

4. godkänna vad som i propositionen hade förordats beträffande bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg,

5. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att under tiden den 1 juli 1980–den 31 december 1983 ikläda staten kreditgarantier till svenska rederier vid varje tillfälle intill ett sammanlagt belopp av 230 000 000 kr.,

6. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att under tiden den 1 juli 1980–den 31 december 1983 ikläda staten värdegarantier vid nyproduktion av fartyg vid svenska varv till svenska beställare,

7. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att under tiden den 1 juli 1980–den 31 december 1983 ikläda staten värdegarantier till svenska rederier för andra fartyg än sådana som producerats vid svenska varv vid varje tillfälle intill ett sammanlagt belopp av 500 000 000 kr.,

8. med ändring av vad som föreslagits i proposition 1979/80:100 bil. 9 till Lån till den mindre skeppsfarten för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 40 000 000 kr.,

9. till Bidrag till vissa praktikplatser för sjöfolk för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 20 000 000 kr.,

10. med ändring av vad som föreslagits i propositionen 1979/80:100 bil. 9 till Transportforskningsdelegationen för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 18 230 000 kr.,

11. med ändring av vad som föreslagits i propositionen 1979/80:100 bil. 9 till Sjöfartsmateriel m. m. för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 47 900 000 kr.,

dels

12. återkallat det förslagsanslag till Bidrag till vissa resor av sjöfolk för budgetåret 1980/81 som under sjätte huvudtiteln föreslagits i propositionen 1979/80:100 bil. 9.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

"I propositionen presenteras ett sjöfartspolitiskt program. Målet för den statliga sjöfartspolitikens bör vara att skapa förutsättningar för att landets utrikeshandel kan utföras på ett effektivt sätt till lägsta samhällsekonomiska kostnader. Vidare bör förutsättningar skapas för att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer. Sjöfartens möjligheter att som konkurrenskraftig exportnäring stärka Sveriges betalningsbalans skall tas till vara.

I propositionen föreslås att ett belopp för statliga kreditgarantier motsvarande vad som beräknas vara oförbrukat den 1 juli 1980 får användas under perioden den 1 juli 1980–den 31 december 1983. Vissa förändringar i fråga om villkoren för statliga kreditgarantier föreslås också.

Vidare föreslås ett system med statliga värdegarantier för fartyg som beställs vid svenska varv t. o. m. den 31 december 1983. För värdegarantier för andra fartyg än sådana som produceras vid svenska varv föreslås en ram om 500 milj. kr.

I propositionen föreslås att lånenämnden för den mindre skeppsfarten tillförs 40 milj. kr. och att lånenämndens utlåningsmöjligheter i högre risklägen vidgas.

Lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg föreslås fortsätta att gälla till den 31 december 1983.

Ett temporärt stöd till praktikplatser på svenska fartyg föreslås bli inrättat under perioden den 1 juli 1980–den 30 september 1982. Stödet beräknas

kosta 20 milj. kr. under perioden.

Den sjöfartstekniska och sjöfartsekonomiska forskningen föreslås få ökade resurser.

I propositionen föreslås vidare vissa farledsförbättrande åtgärder i farlederna till Göteborgs hamn.

För att stimulera direkttrafik av transoceanic linjetonnage på svenska hamnar föreslås att de statliga fyr- och farledsvaruavgifterna skall slopas för sådan trafik.

I propositionen föreslås också en fortsatt militär bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg."

I detta sammanhang hade behandlats

dels de under allmänna motionstiden vid 1979/80 års riksmöte väckta motionerna

1979/80:195 av Rune Ångström (fp), vari yrkats att riksdagen beslutade att de svenska isbrytarna och sjömättningsfartygen skulle övergå till civil bemanning,

1979/80:299 av Ove Karlsson m. fl. (s),

1979/80:302 av Bengt Wiklund m. fl. (s), vari yrkats att riksdagen hos regeringen skulle anhålla

1. att den centrala isbrytarledningen förlades till Härnösand och att isbrytarna bemannades med civil personal,

2. att isbrytarna skulle stationeras inom Härnösands och Kramfors kommuner (nedre Ådalen) där underhåll och service kunde erbjudas i Lunde Varvs anläggningar,

1979/80:384 av Olle Östrand m. fl. (s),

1979/80:433 av Olle Östrand m. fl. (s),

1979/80:544 av Oswald Söderqvist m. fl. (vpk), vari yrkats att riksdagen hos regeringen hemställde om en upprustning av sjöfartslederna till Uppsala och Enköping,

1979/80:683 av Roland Sundgren m. fl. (s),

1979/80:687 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari yrkats

1. att riksdagen hos regeringen hemställde om förslag till lag om förbud mot överlåtelse av fartyg till stater med s. k. bekvämlighetsflagg,

2. att riksdagen uttalade att skärpt restriktivitet borde tillämpas vid utflaggning av svenska fartyg till andra länder och att Sjöfolksförbundet därvid borde tilldelas vetorätt,

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

Sjöfartspolitik
m. m.

1979/80:907 av Birgitta Hambræus m. fl. (c),

1979/80:1337 av Kurt Hugosson m. fl. (s),

1979/80:1350 av Erik Olsson m. fl. (m), vari yrkats att riksdagen hos regeringen begärde utredning syftande till att statens centrala isbrytarledning flyttades till Härnösand,

1979/80:1363 av Ulla Tillander (c),

1979/80:1364 av Lars Ulander m. fl. (s), vari yrkats att riksdagen beslutade att hos regeringen begära snara förslag om övergång till civil bemanning på sjöfartsverkets isbrytare och sjömättningsfartyg,

1979/80:1369 av Bertil Zachrisson m. fl. (s),

1979/80:1370 av Bertil Zachrisson m. fl. (s), vari yrkats att riksdagen beslutade att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om bemanningen av isbrytare och sjömättningsfartyg,

1979/80:1743 av Birger Rosqvist och Jan Bergqvist (båda s),

dels de med anledning av propositionen väckta motionerna
1979/80:1979 av Björn Molin m. fl. (fp),

1979/80:2023 av Märta Fredrikson (c),

1979/80:2028 av Sonja Rembo m. fl. (m),

1979/80:2029 av Bertil Zachrisson m. fl. (s), vari yrkats att riksdagen hos regeringen skulle anhålla om förslag beträffande behörighetsfrågor m. m. i enlighet med vad som angetts i denna motion,

1979/80:2033 av Paul Grabö m. fl. (c, m, fp), vari yrkats att riksdagen hos regeringen skulle anhålla om förslag beträffande behörighetsfrågor för sjöbefäl m. m. i enlighet med vad som angetts i denna motion,

1979/80:2038 av Birger Rosqvist och Jan Bergqvist (båda s), vari yrkats att riksdagen beslutade begära att regeringen vidtog åtgärder i syfte att administrativt och praktiskt driva sjöfart med direkt statligt ägarengagemang,

1979/80:2039 av Bo Siegbahn (m), vari yrkats

1. att riksdagen till Bidrag till vissa resor av sjöfolk för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln godkände ett reservationsanslag av 12 000 000 kr.,

2. att riksdagen beslutade att ovanstående anslag även skulle kunna utnyttjas för sjöfolk anställt av svensk förhyrare av utländskt fartyg på bare boat-basis,

3. att riksdagen beslutade att anslaget Bidrag till vissa praktikplatser för sjöfolk för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln skulle utgöra ett reservationsanslag av 8 milj. kr.,

Nr 166

**Fredagen den
6 juni 1980**

***Sjöfartspolitikens
m. m.***

1979/80:2040 av Sten Svensson och Göthe Knutson (båda m),

1979/80:2041 av Sten Svensson och Göthe Knutson (båda m),

1979/80:2042 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari yrkats att riksdagen beslutade

1. att avslå propositionen 1979/80:166,
2. att begära av regeringen att ett sjöfartspolitiskt program utarbetades i enlighet med innehållet i motionen,
3. att hos regeringen begära förslag till skapande av ett statligt rederi,
4. att hos regeringen begära förslag till statlig leasingverksamhet i enlighet med vad som anförts i motionen,
5. att uttala att näringen borde anpassas till UNCTAD-koden 40-40-20, bl. a. genom bilaterala avtal med råvaruproducerande och progressiva u-länder,
6. att hos regeringen begära förslag syftande till att utveckla kust- och inrikessjöfarten med statlig rederiverksamhet,
7. att uttala att lagen mot utflaggning av fartyg borde bibehållas med den förstärkningen att dispenser icke fick medges,
8. att uttala att sjöbefälsutbildningen och sjöfartsforskningen borde bedrivas i enlighet med vad som anförts i motionen,
9. att uttala att bemanningen av isbrytare borde vara civil,
10. att uttala att de statliga subventionerna för sjöfolkets hemresor borde bibehållas,
11. att uttala att praktikplatser inte borde subventioneras av staten,
12. att uttala att subventionering av farledsvaruavgifter m. m. inte borde begränsas till transocean linjefart,

1979/80:2043 av Bertil Zachrisson m. fl. (s), vari yrkats att riksdagen beslutade att

1. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om tillämpningen av regler för värdegarantier,
2. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om ramen för värdegarantier,
3. som sin mening ge fullmäktige i riksbanken till känna vad i motionen anförts om utrymmet på obligationsmarknaden m. m.,
4. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om

uppgifterna för utredningen om sjöfartens roll i den svenska trafikpolitiken,

5. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om hamnplaneringen,

6. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om vissa beskattningsvillkor för partredare,

7. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om utvidgning av lagen om överlåtelse av fartyg,

8. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om statliga myndigheters upphandling av frakttjänster,

9. till Bidrag till vissa resor av sjöfolk för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 18 000 000 kr.,

10. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om statligt stöd till praktikplatser,

11. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om oljelagring i tankfartyg, samt

1979/80:2044 av Olle Östrand och Birger Rosqvist (båda s), vari yrkats att riksdagen beslutade att ändring av fyr- och farledsvaruavgifter såsom föreslagits i propositionen ej kom till stånd.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen med bifall till propositionen 1979/80:166 och med avslag på motion 1979/80:2042 yrkandena 1 och 2 godkände de allmänna riktlinjer för sjöfartspolitik som av föredragande departementschefen i propositionen förordats,

2. att riksdagen skulle

a. avslå motion 1979/80:2038 om sjöfart med direkt statligt ägarengagemang,

b. avslå motion 1979/80:2042 yrkandet 3 om skapande av ett statligt rederi,

c. avslå motion 1979/80:2042 yrkandet 4 om förslag till statlig leasingverksamhet,

3. att riksdagen bemyndigade fullmäktige i riksgäldskontoret att under tiden den 1 juli 1980–den 31 december 1983 ikläda staten kreditgarantier till svenska rederier vid varje tillfälle intill ett sammanlagt belopp av 230 000 000 kr.,

4. att riksdagen bemyndigade fullmäktige i riksgäldskontoret att under tiden den 1 juli 1980–den 31 december 1983 ikläda staten värdegarantier vid nyproduktion av fartyg vid svenska varv till svenska beställare,

5. att riksdagen skulle

a. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att under tiden den 1 juli 1980–den 31 december 1983 ikläda staten värdegarantier till svenska rederier för andra fartyg än sådana som producerats vid svenska varv vid varje tillfälle intill ett sammanlagt belopp av 500 000 000 kr.,

b. med anledning av motion 1979/80:2043 yrkandena 1 och 2 som sin

mening ge regeringen till känna vad utskottet anfört om tillämpningen av regler för värdegarantier samt om ramen för värdegarantier.

6. att riksdagen skulle

a. med ändring av sitt tidigare beslut (prop. 1979/80:100, TU 1979/80:11, rskr 1979/80:207) till Lån till den mindre skeppsfarten för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 40 000 000 kr.,

b. avslå motion 1979/80:2043 yrkandet 3 om utrymmet på obligationsmarknaden för skeppshypotekskassornas del, m. m.,

7. att riksdagen skulle

a. lämna motion 1979/80:384 yrkandet 1 om närmare precisering av 1979 års trafikpolitiska beslut om samhällets marginalkostnader vid tillämpning på hamnar och sjöfart utan åtgärd.

b. lämna motionerna 1979/80:1369 och 1979/80:2043 yrkandet 4, båda om utredning av sjöfartens roll i trafikpolitiken, utan åtgärd.

c. lämna motion 1979/80:907 yrkandet 1 om bestämmelserna för den mindre sjöfarten utan åtgärd.

d. lämna motion 1979/80:2040 om direktiv för utredningen av sjöfartens roll i trafikpolitiken utan åtgärd.

8. att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:2042 yrkandet 6 om utveckling av kust- och inrikessjöfarten med statlig rederiverksamhet.

9. att riksdagen skulle

a. lämna motionerna 1979/80:299 och 1979/80:907 yrkandet 2, båda om utnyttjande av Dalälven som sjötransportled, utan åtgärd.

b. lämna motion 1979/80:544 om upprustning av sjöfartslederna till Uppsala och Enköping utan åtgärd.

c. lämna motion 1979/80:683 om de svenska kanalernas framtid utan åtgärd.

10. att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:384 yrkandet 2 om en samhällsekonomisk analys av vissa transporter.

11. att riksdagen skulle

a. avslå motion 1979/80:2041 om driftställe för rederi och beskattning av seglande delägare.

b. avslå motion 1979/80:2043 yrkandet 6 om vissa beskattningsvillkor för partredare.

12. att riksdagen skulle

a. avslå motion 1979/80:687 yrkandet 1 om förbud mot utflaggning av svenska fartyg till stater med s. k. bekvämlighetsflagg.

b. avslå motion 1979/80:2042 yrkandet 7 om lagen mot utflaggning av fartyg.

c. avslå motion 1979/80:687 yrkandet 2 om skärpt restriktivitet vid utflaggning av svenska fartyg, m. m.,

d. lämna motionerna 1979/80:1743 om bekvämlighetsflagg av fartyg och 1979/80:2043 yrkandet 7 om utvidgning av lagen om överlåtelse av fartyg utan åtgärd.

e. anta inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg.

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

Sjöfartspolitik
m. m.

13. att riksdagen med bifall till propositionen och med avslag på motionerna 1979/80:2039 yrkandena 1 och 2, 1979/80:2042 yrkandet 10 och 1979/80:2043 yrkandet 9 skulle återkalla det av riksdagen för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln tidigare (prop. 1979/80:100, TU 1979/80:11, rskr 1979/80:207) anvisade förslagsanslaget till Bidrag till vissa resor av sjöfolk,

14. att riksdagen skulle

a. med bifall till propositionen och med avslag på motionerna 1979/80:2039 yrkandet 3 och 1979/80:2042 yrkandet 11 till Bidrag till vissa praktikplatser för sjöfolk för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 20 000 000 kr.,

b. lämna motion 1979/80:2023 om det s. k. rekryteringsbidraget utan åtgärd,

c. avslå motion 1979/80:2043 yrkandet 10 om utformningen av det statliga stödet till praktikplatser,

15. att riksdagen skulle avslå motionerna 1979/80:2029 och 1979/80:2033, båda om förslag beträffande behörighetsfrågor för sjöbefäl. m. m., samt 1979/80:2042 yrkandet 8, såvitt nu var i fråga, om sjöbefälsutbildningen,

16. att riksdagen skulle

a. med ändring av sitt tidigare beslut (prop. 1979/80:100, 1979/80:15, rskr 1979/80:209) till Transportforskningsdelegationen för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 18 230 000 kr.,

b. lämna motion 1979/80:2042 yrkandet 8, såvitt nu var i fråga, om sjöfartsforskningen utan åtgärd,

17. att riksdagen med bifall till propositionen i motsvarande del skulle avslå motion 1979/80:2042 yrkandet 5 om uttalande från riksdagens sida angående sjöfartsnäringens anpassande till UNCTAD-koden,

18. att riksdagen skulle

a. lämna motion 1979/80:433 om bättre samordning av verksamheten i hamnarna utan åtgärd,

b. lämna motion 1979/80:2043 yrkandet 5 om hamnplanering utan åtgärd,

c. godkänna de allmänna riktlinjer för den fortsatta hamnplaneringen som förordats i propositionen.

19. att riksdagen – med ändring av sitt tidigare beslut (prop. 1979/80:100, TU 1979/80:11, rskr 1979/80:207) – till Sjöfartsmateriel m. m. för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 47 900 000 kr.,

20. att riksdagen skulle

a. lämna motionerna 1979/80:1979 yrkandet 1 om en särskild låneram för Göteborgs hamn och 1979/80:2028 yrkandet 1 om Göteborgs hamns konkurrenskraft m. m. utan åtgärd,

b. lämna motion 1979/80:1337 om farledsförbättringar, hamn- och sjölotsningen samt inrättandet av en trafikledningscentral för Göteborgs hamn utan åtgärd,

c. lämna motionerna 1979/80:1979 yrkandet 2 och 1979/80:2028 yrkandet

2 båda om organisationen av lotsning m. m. i Göteborgsområdet utan åtgärd.

21. att riksdagen med bifall till propositionen i motsvarande del och med avslag på motionerna 1979/80:2042 yrkandet 12 och 1979/80:2044 godkände vad föredragande departementschefen anfört om subventioneringen av fyr- och farledsvaruavgifter,

22. att riksdagen med bifall till propositionen i motsvarande del och med avslag på motionen 1979/80:195, 1979/80:302 yrkandet 1, såvitt nu var i fråga, 1979/80:1364, 1979/80:1370 och 1979/80:2042 yrkandet 9 godkände vad föredragande departementschefen förordat beträffande bemanning av isbrytare och sjömätningsfartyg,

23. att riksdagen skulle

a. avslå motionerna 1979/80:302 yrkandet 1, såvitt nu var i fråga, och 1979/80:1350, båda om förläggning till Härnösand av den centrala isbrytarledningen,

b. avslå motion 1979/80:302 yrkandet 2 om stationering av de statliga isbrytarna inom Härnösands och Kramfors kommuner,

24. att riksdagen lämnade motion 1979/80:1363 om snabbutredning om båt- och färjetrafiken över södra Öresund utan åtgärd,

25. att riksdagen lämnade motion 1979/80:2043 yrkandet 8 om statliga myndigheters upphandling av frakttjänster utan åtgärd,

26. att riksdagen lämnade motion 1979/80:2043 yrkandet 11 om oljelagring i tankfartyg utan åtgärd.

Reservationer hade avgivits

1. *vid avsnittet 3.2 (principer för en statlig svensk sjöfartspolitik)* av Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Ove Karlsson och Rune Johansson (alla s) som ansett att utskottets yttrande i viss del skulle ha av reservanternas angivna lydelse,

2. *vid avsnittet 3.3.2 (statligt leasingföretag)* av Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Ove Karlsson och Rune Johansson (alla s) som ansett att utskottet under 2 a bort hemställa att riksdagen skulle med bifall till motionen 1979/80:2038 om sjöfart med direkt statligt ägarengagemang som sin mening ge regeringen till känna vad reservanternas härom anfört,

3. *vid avsnittet 3.5.1 (utredning om sjöfartens roll i trafikpolitiken)* – under förutsättning av bifall till reservation 2 – av Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Ove Karlsson och Rune Johansson (alla s) som ansett att utskottets yttrande i viss del skulle ha av reservanternas angivna lydelse,

4. *vid avsnittet 3.7 (bidrag till sjöfolkets fria resor)* av Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Ove Karlsson

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

Sjöfartspolitik
m. m.

och Rune Johansson (alla s) som ansett att utskottet under 13 bort hemställa

att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med anledning av motionerna 1979/80:2039 yrkandena 1 och 2 och 1979/80:2042 yrkandet 10 samt med bifall till motion 1979/80:2043 yrkandet 9 till Bidrag till vissa resor av sjöfolk för budgetåret 1980/81 under sjätte huvudtiteln anvisade ett förslagsanslag av 18 000 000 kr.,

5. *vid avsnittet 3.9 (bemannings- och utbildningsfrågor)* av Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Wiggo Komstedt (m) och Sixten Pettersson (m) som ansett att utskottet under 15 bort hemställa

att riksdagen med anledning av motionerna 1979/80:2029, 1979/80:2033 och 1979/80:2042 yrkandet 8 såvitt nu var i fråga som sin mening gav regeringen till känna vad reservanternas anförda utredning och överväganden rörande sjöbefälsutbildningen m. m.,

6. *vid avsnittet 3.14 (Göteborgs hamn)* av Birger Rosqvist, Olle Östrand och Rune Johansson (alla s) som ansett att utskottet under 21 bort hemställa

att riksdagen med avslag på propositionen i motsvarande del samt med anledning av motionerna 1979/80:2042 yrkandet 12 och 1979/80:2044 som sin mening gav regeringen till känna vad reservanternas anförda om subventionering av fyr- och farledsvaruavgifter,

7. *vid avsnittet 3.15 (bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg)* av Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Ove Karlsson och Rune Johansson (alla s) som ansett att utskottet under 22 bort hemställa

att riksdagen med avslag på propositionen i motsvarande del och med anledning av motionerna 1979/80:195, 1979/80:302 yrkandet 1 såvitt nu var i fråga, 1979/80:1364 och 1979/80:1370 samt 1979/80:2042 yrkandet 9 som sin mening gav regeringen till känna vad reservanternas anförda om bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg,

8. *vid avsnittet 3.15 (bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg)* av Rolf Sellgren (fp) som ansett att utskottet under 23 bort hemställa

att riksdagen skulle

a. med anledning av motionerna 1979/80:302 yrkandet 1 såvitt nu var i fråga och 1979/80:1350 som sin mening ge regeringen till känna vad reservanternas anförda om förläggning till Härnösand av den centrala isbrytarledningen,

b. med anledning av motion 1979/80:302 yrkandet 2 såvitt nu var i fråga som sin mening ge regeringen till känna vad reservanternas anförda om stationering av de statliga isbrytarna inom Härnösands och Kramfors kommuner,

Till betänkandet hade fogats ett särskilt yttrande *beträffande oljelagring i tankfartyg* av Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Ove Karlsson och Rune Johansson (alla s).

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

BIRGER ROSQVIST (s):

Fru talman! Vi är i Sverige beroende av sjöfart för utrikeshandel och för inrikestransporter.

Vi bedriver också sjöfart mellan andra länder på alla hav och oceaner. Sjöfarten är därför en viktig näring som inbringar främmande valutor. Sjöfartsnettots betydelse för vår handelsbalans motsvarar ungefär 10 % av våra exportinkomster.

Fram till för några år sedan var 25 000 à 30 000 människor sysselsatta inom sjöfartsnäringen i Sverige. På grund av ändringar i världshandeln, ändrat behov av oljetransporter, överproduktion och överskott på fartyg, ändrade konkurrensförhållanden m. m. kunde problem uppstå. Det började märkas för några år sedan – på allvar 1976.

I en socialdemokratisk motion krävde vi då en branschutredning om sjöfarten. Vi ville ha till stånd ett snabbt agerande från regeringens sida.

Riksdagen var positiv till vårt krav, och regeringen tillsatte sedermera en s. k. sjöfartspolitisk utredning, som skulle arbeta skyndsamt.

Flera år tidigare hade trafikpolitiska utredningen – också tillsatt efter socialdemokratiska motionskrav – fått tilläggsdirektiv som innebar att sjöfartens roll i den svenska trafikpolitiken skulle prövas.

Vad har då hänt under dessa år, då kommunikationsministrarna har kommit och gått och då regeringar har avlöst varandra? Jo, fru talman, mer än halva den svenska handelsflottan har försvunnit ur svensk ägo. Därmed har tusentals och åter tusentals sysselsättningstillfällen för sjöfolk – ombordanställda av alla kategorier – försvunnit. Landanställd rederipersonal på kontor och terminaler har också förlorat sina jobb.

Fartyg har realiserats. De har sålts till priser långt under nybyggnadsvärdet. Hela rederier – stora och små – har utraderats.

Utredningarna har dragit ut på tiden. När de väl blivit färdiga och presenterats har inga långsiktiga regeringsförslag på åtgärder förelagts riksdagen. Regeringen har vid några tillfällen fått komma med en del förslag som varit av karaktären brandkårsuttryckningar när det gällt att klara vissa enskilda rederier. Men långsiktigheten, en sjöfartspolitisk målsättning, har saknats.

Vi har från socialdemokratiskt håll presenterat en del sådana förslag. Men de verkliga resuserna – möjligheterna att komma med övergripande politiska förslag – har ändå regeringen med sitt kansli haft. Men de resurserna har kommit till uttryck bara när det gällt att avvisa *våra* förslag i sjöfartsfrågor. Vi lade för ett år sedan fram förslag om konkreta åtgärder för kredit och utvecklingsstöd till sjöfarten. Vi ville få fram snabba insatser för att förbättra sjöfartsnäringens konkurrensförmåga och för att stimulera en svag investeringsvilja. Förslaget avstyrktes av den borgerliga riksdagsmajoriteten, som lovade att ett regeringsförslag skulle komma som i höstas, men så blev det

Sjöfartspolitiken
m. m.

inte. I den trafikpolitiska proposition som låg på riksdagens bord förra våren nämdes inget om sjöfartens roll i den svenska trafikpolitiken – den frågan hade inte ens utretts.

Nu har äntligen en proposition om sjöfartspolitikens presenterats för riksdagen. I det sjöfartspolitiska programmet sägs bl. a. att den statliga sjöfartspolitikens målsättning bör vara att landets utrikeshandel kan utföras effektivt till lägsta samhällsekonomiska kostnader. Transportförsörjningen skall tryggas i politiska och ekonomiska krissituationer. Som en konkurrenskraftig exportnäring skall sjöfarten stärka bytesbalansen. Sjöfartspolitikens skall inordnas i den allmänna näringspolitiken, och sjöfartspolitikens skall inriktas mot att passa in i de trafikpolitiska målen. Vad avser den mindre skeppsfarten – den del av näringen som sysselsättes i närtrafik – anses det vara angeläget att den ges sådana långsiktiga förutsättningar att den kan bibehålla sin konkurrenskraft.

Socialdemokraterna i trafikutskottet kan i princip godta kommunikationsministerns uttalanden om sjöfartspolitikens allmänna inriktning. Men vi finner propositionens förslag i övrigt klart otillräckliga.

Socialdemokraterna anser att statsmakterna måste gå in med sådana stöd- och garantiåtaganden att sjöfartsnäringen kan genomföra nödvändiga investeringar för att långsiktigt säkra branschens utveckling. Då måste staten göra sådana åtaganden att branschen inte vid en ny större nedgång i sjöfartskonjunkturen riskerar att drabbas av en utveckling liknande den under senare delen av 1970-talet, då en alltför stor del av den svenska handelsflottan såldes ut.

Vi har i motioner i anslutning till regeringsförslaget närmare angett våra förslag till sådana åtgärder som vi anser krävs för en offensiv utveckling av sjöfarten. Vi har sedan gett uttryck för våra synpunkter och krav i ett antal reservationer vid utskottsbetänkandet. Vi kan inte instämma i kommunikationsministerns kategoriska nej till ett statligt ägarengagemang inom sjöfartsnäringen.

Majoriteten i utskottet har gått på samma linje som kommunikationsministern. Vi anser emellertid att staten har fått göra kraftiga ekonomiska åtaganden direkt eller indirekt i sjöfartsnäringen under senare år för att stötta upp den privata rederinäringen. Det statliga inflytandet har ändå blivit ringa. En vidgad handelsberedskap bör finnas inför framtida eventuella nedgångar i sjöfartskonjunkturen. Därför bör det nu skapas möjligheter – administrativt och praktiskt – för sjöfart i statlig regi med statsägda fartyg. Om dessa möjligheter hade funnits, kunde under de besvärliga åren stora kapitalförluster ha undvikits. Om staten hade övertagit en del av fartygen, kunde vi i dag ha haft kvar tonnage som det hade varit samhällsekonomiskt riktigt att ha under svensk flagg. Sysselsättningen för många tusentals berörda sjömän och även landanställda kunde ha klarats bättre.

Det hade inte behövt betyda osund konkurrens med etablerade svenska rederier och deras verksamhet. Statlig och icke-statlig verksamhet kunde komplettera varandra även praktiskt – inte bara ensidigt med ekonomiska bidrag och lån från statens sida till den privata näringen, som skett på senare

år. Det är vad vi kräver i en av våra reservationer. Men vi är också beredda att vidta ekonomiska stödåtgärder till förmån för rederinäringen för att på det sättet stödja en offensiv utveckling av sjöfarten.

Vi har tidigare föreslagit att ett strukturbolag skulle bildas med uppgift att i samarbete med branschens parter förhandla fram konkreta strukturplaner för näringen. Vi föreslog också möjligheter att gå in med tillfälliga insatser för att vid ekonomiska svårigheter undvika panikförsäljningar av fartyg, som det på sikt kunde vara motiverat att behålla.

Vad som nu föreslås i propositionen om systemen med kredit och värdegarantier har fått en uppläggning, som i stort möter de krav som vi tidigare har ställt. Vi anser att det är viktigt att när det gäller åtgärder tyngdpunkten läggs på finansieringssidan. Men vi har också ansett att rederinäringen inte kan känna tillräcklig säkerhet och tillförsikt med regeringsförslaget. Det behövs garantier för att samhället på ett mera aktivt sätt kommer att gå in för att stödja branschen än vad som var fallet under senare delen av 1970-talet, detta om nödvändiga investeringar i nytt tonnage skall kunna realiseras.

Utskottet är enigt om att ett system med statliga värdegarantier kan utgöra ett värdefullt sjöfartspolitiskt medel. I vår socialdemokratiska motion har vi sagt att en ram på 500 milj. kr. som avsatts för i första hand befintligt tonnage kan vara alltför snävt tilltagen. Utskottet ger här med anledning av vår motion regeringen till känna att i akuta situationer värdegarantier kan lämnas, även om ramen därmed något överskrids. Vi har vidare sagt att gränserna för de restvärden inom vilka värdegarantierna skall ges borde vara sådana att garantier kunde ges till större antal fartyg och att de borde gälla en längre tid än tio år, som föreslagits i propositionen. Även här gör nu utskottet uttalanden, som tillfredsställer våra krav så här långt.

När det gäller kustsjöfarten har vi redan under den allmänna motionstiden i januari tagit upp frågan om prövning av kustsjöfartens roll i den svenska trafikpolitiken. Det är egentligen ett krav som rests för länge sedan. Det har också fattats ett beslut, men detta har inte verkställts. Frågan borde ju, utredd och färdig, har varit med när riksdagen behandlade trafikpolitiken förra våren. Men nu kan vi konstatera att regeringen tar upp frågan och aviserar åtgärder. Vi påtalar i detta sammanhang den klara koppling till hamnpolitiken som kustsjöfartens utveckling har.

I propositionen föreslås att gällande lag om tillstånd till överlåtelse av fartyg skall förlängas fram till 1984. Det tycker vi är bra.

Sjöfartens utlandsetableringar kan också bestå i direktinvesteringar, som inte berörs av överlåtelaselagen utan handläggs av riksbanken ensam, om en strikt tillämpning sker. Då företas prövningen endast med hänsyn till de valutamässiga aspekterna. Den strängare prövning som sker vid utflaggning av fartyg, vilken prövning faller på kommerskollegium, äger då inte rum. Vi har ansett det vara viktigt med en enhetlig behandling av sjöfartsinvesteringar utomlands, oavsett hur de formellt kommer till stånd.

Riksdagen har tidigare understrukit betydelsen av att Sverige fortsätter sina strävanden att motarbeta registrering av fartyg under bekvämlighets-

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

Sjöfartspolitiken
m. m.

flagg. Utskottet upprepar nu detta. Därtill skriver utskottet att det är viktigt att prövningen av frågor om sjöfartsöverlåtelse även fortsättningsvis sker på ett sådant sätt att dessa strävanden inte motverkas.

Frågan om bekvämlighetsregistrering av fartyg har berörts i socialdemokratiska motioner. De har föranletts av att svensk redare har fått riksbankens tillstånd att köpa fartyg utomlands, som sedan skulle registreras under bekvämlighetsflagg. Vi har reagerat mot detta.

Vi är medvetna om att det kan bli komplikationer när det gäller svenska rättssubjekt, eftersom de kan vara svåra att bemästra med svensk lagstiftning. Vid behandlingen av dessa motioner har vi också i utskottet enigt erinrat om vad som tidigare sagts av riksdagen, nämligen att det är viktigt att tillämpningen av lagen om överlåtelse av fartyg sker på ett sådant sätt att syftet med lagen inte kringgås. Vidare skriver också nu utskottet att en så långt möjligt enhetlig behandling av fartygsöverlåtelser bör ske, så att strävandena att förhindra bekvämlighetsregistrering inte motverkas. Därmed kan vi anse att en fingervisning ges till riksbanken, då utlandsinvesteringar gällande sjöfartsinvesteringar prövas.

Det föreslås också i propositionen att de bidrag som getts till fria hemresor för sjöfolk skall slopas.

Där har vi socialdemokrater en helt annan uppfattning. Vi anser att de fria hemresorna är en viktig social och ekonomisk förmån för de ombordanställda. Vi anser att det är angeläget för samhället att bidra till att minska de sociala nackdelar som är förknippade med tjänstgöring på fartyg i trafik utanför Sverige. Vi föreslår därför att bidraget för sjöfolkets fria hemresor skall finnas kvar t. v. och att 18 milj. kr. skall anvisas för detta ändamål.

Frågan om formen för bemanning av de statliga isbrytarna och sjömätningarfartygen tas också upp i den sjöfartspolitiska propositionen. Kommunikationsministern föreslår att det även i fortsättningen skall vara marinen som bemannar fartygen. Detta är en fråga som varit under prövning under lång tid. Det föreligger nu motioner från socialdemokraterna, folkpartiet och vpk som kräver övergång till civil bemanning.

Det presenterades en utredning 1978, gjord av sjöfartsverket och chefen för marinen. Vi anser att det var en mycket ensidig utredning, något av en partsinlaga.

I den kom man bl. a. fram till att det skulle bli förenat med stora kostnader att bemanna fartygen civilt. Det skulle bli dyrt att få fartygen godkända för civilt bruk vad gäller bostadsstandard. Man sade att det skulle vara ofördelaktigt om man tvingades träffa avtal som civila fackförbund kunde godkänna. Därför ville man även i fortsättningen anställa "kommenderad personal".

Fru talman! Jag vill säga: Det resonemanget är mycket snarlikt det som sådana redare som utnyttjar bekvämlighetsflagg för att smita undan ett socialt ansvar utnyttjar. I andra sammanhang har både regering och riksdag fördömt bekvämlighetsflaggade fartyg. De är ett ovälkommet inslag inom sjöfarten, har det sagts. I fallet med de militärbemannade isbrytarna och sjömätarna blir den svenska marina befälsvimpeln en bekvämlighetsflagg. Vi

vill inte ha det så.

Vi kan konstatera att den komplettering av den senaste utredningen på området som förra årets kommunikationsminister ansåg behövlig inte har skett. Nuvarande kommunikationsminister har okritiskt accepterat utredningens påståenden om kostnaderna för militär kontra civil bemanning. Hänsyn har inte tagits till fördelarna med erfaren, utbildad och kontinuerligt anställd personal i förhållande till nackdelarna med ständiga nybörjare och byten av personal, vilket ligger i den militära bemanningsformen. Man har inte prövat hur den personal på sjöfartsverket som inte kan sysselsättas under vintermånaderna kan användas på isbrytarfartygen. Man har inte vägt in de samhällsekonomiska kostnaderna för värnpliktiga och för flottans stam- och reservpersonal, som kommenderas att tjänstgöra på fartygen.

Det här är också en principfråga: Skall civila uppgifter som isbrytning och sjökartläggning inte utföras av vanligt civilt anställt folk?

Vi har från socialdemokratisk sida i utskottet funnit att såväl isbrytning som sjömätning tjänar i huvudsak civila ändamål och syften och att därför enligt vår mening bemanningen av isbrytare och sjömätningsskutor bör vara civil.

De kostnadskalkyler för en övergång till civil bemanning som redovisas i propositionen beaktar enligt vår mening inte frågans samhällsekonomiska aspekter.

Vi ser oss tvingade att återigen kräva en utredning – men en opartisk sådan – om övergång till civil bemanning, varvid arbetsmarknads- och samhällsekonomiska aspekter skall beaktas. Vi kräver detta i vår reservation nr 7.

Slutligen, fru talman, har vi i ett särskilt yttrande konstaterat att det rått brist på initiativkraft hos regeringen när det gällde att finna vägar för att vid en exceptionell lågkonjunktur för den tyngre tanksjöfarten behålla fartygen i svensk ägo och därmed hjälpa till att hindra en försäljning när fartygens priser var mycket låga.

Man prövade då på många andra håll i världen att lagra olja i upplagt tanktonnage. Oljan var då – om vi jämför med dagens priser – billig, och miljontals ton kunde ha inköpts och temporärt lagrats i fartygen. Regeringen fick sådana förslag, men åtgärder uteblev.

Fartygen fick säljas för mycket låga priser och senare fick olja för lagring köpas till mer än dubbla priser.

Man kunde ha vunnit två positiva syften – det ena av sjöfartspolitikens betydelse, det andra av handelspolitisk. Åtgärderna uteblev, och det är beklagligt för folkhushållet.

Fru talman! Det finns ytterligare en socialdemokratisk reservation, som gäller hamnpolitiken och subventionering av fyr- och farledsvaruavgifter. Olle Östrand kommer att senare beröra den i sitt inlägg.

Jag vill med detta yrka bifall till reservationerna 1, 2, 3, 4, 6 och 7.

ROLF SELLGREN (fp):

Fru talman! Eftersom Rune Torwald senare kommer att tala för utskottsmajoriteten, begränsar jag mitt anförande till att avse min reserva-

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Sjöfartspolitikens
m. m.*

Fredagen den
6 juni 1980

*Sjöfartspolitikens
m. m.*

tion, nr 8, vid trafikutskottets betänkande nr 26 om sjöfartspolitikens, vilket vi nu behandlar.

Reservationen ansluter sig till yrkandena i motionerna 1979/80:302 av Bengt Wiklund m. fl. samt 1979/80:1350 av Erik Olsson. En lokalisering till Härnösand resp. Ådalen, som anförs i reservationen, skulle innebära ett ur flera synpunkter värdefullt tillskott för regionen. Den tidigare skogsindustri-metropolen Ådalen är alldeles särskilt drabbad av sysselsättningssvårigheter.

Isbrytarna har också sitt egentliga operationsområde inom och norr om denna region. Där finns mycket goda hamnresurser för isbrytarna. Där finns också ett lämpligt reparationsvarv för akuta situationer, som kan uppkomma under den aktiva delen av året, liksom för den årliga underhållsservicen. Lunde Varv, som jag syftar på, har mångårig erfarenhet och stort kunnande i fartygsservice inte minst i fråga om isbrytare. En utökning av sådana uppdrag tillförsäkrar varvets yrkeskår en tryggare sysselsättning för framtiden.

Företaget förfogar också över en av staten ägd docka. Planerna på att reparera och bygga ut dockan har varit aktualiserade under lång tid. Den frågan tog i går ett stort steg framåt med riksdagens uttalande i samband med behandlingen av varvspropositionen att det är nödvändigt att staten medverkar vid en renovering av dockportarna. I konsekvens härmed bör också isbrytarna vara stationerade inom området, även om inte det årliga underhållet av samtliga isbrytare kan placeras vid varvet.

Fru talman! Ett bifall till reservationen innebär ett nödvändigt tillskott till sysselsättningen i Ådalen och är därtill lönsamt för samhället. Jag yrkar alltså bifall till min reservation, nr 8.

ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):

Fru talman! Under perioden 1965–1975 ökade världens handelsflotta med 250 % och uppgår f. n. till 650 miljoner ton. Av dessa utgörs ca 50 % av tankers eller en kombination av bulk tankers, 19 % av rena bulkfartyg och ca 30 % av styckegods- och passagerarfartyg.

Totalt oceantransporteras ca 3 000 miljarder ton årligen.

Oceansjöfarten bedrivs i dag till ca 45 % under bekvämlighetsflagg, till ca 10 % under skandinavisk flagg och till 10 % av japanska fartyg.

Den stora ökningen av handelsflottan, som ägde rum mellan 1965 och 1977, förklaras till stor del av ett ökat antal beställningar från redarna på stora fartyg. Strävan efter stora fartyg kan inte bara ses mot bakgrund av kravet på lägre transportkostnader. Huvudanledningen till de samtida beställningarna på stora fartyg var en enorm felspekulation vars orsaker kan sökas i Suezkrisen 1967, då kanalen stängdes för trafik.

Den stora överskottskapaciteten på tonnage samtidigt med en minskad transportefterfrågan har lett fram till en svår konkurrenssituation. De svenska rederiernas gyllene tider när det gällde att spekulera i försäljning av fartyg var nämligen över. Tidigare hade fartyg inte främst betraktats som ett transportmedel, utan snarare som en vara. De svenska rederierna har t. ex. efter andra världskriget, nästan utan undantag, sysslat med fartygsaffärer i

stor skala. Man drev sina fartyg kortare perioder under svensk flagg och försökte sedan sälja dem till högre priser än man hade köpt dem för. Många svenska rederier hävdar att man under 1960-talet tjänade mer pengar på fartygsaffärer än man gjorde på att frakta gods.

Denna affärsfilosofi kom att kraftigt urholka de svenska rederiernas ekonomi under överproduktionskrisen 1976–1978 då priset på andrahands-tonnage sjönk kraftigt. För att ta ett exempel låg andrahandsvärdet på en 210 000 tons tanker år 1974 i nivå med nybeställningspriset, som då var ca 50 miljoner USA-dollar. Fram till 1978 sjönk detta värde och kom att närmasig skrotvärdet eller ca 5 miljoner USA-dollar. Men det förhållandet att en så stor del av den svenska handelsflottans lastkapacitet stod outnyttjad och båtarnas höga belåning tvingade redarna att fortsätta sin försäljningsverksamhet trots de låga priserna. Sommaren 1978 påbörjades därför den svenska fartygsrealisationen.

Totalt försvann 4–5 miljoner ton d.w. eller ca 40 % av den svenska handelsflottan. Sjömanskåren har på fem år kraftigt decimerats och binäringar, leverantörer och andra har drabbats hårt.

I sitt betänkande säger utskottet: "Utskottet instämmer också i de allmänna principiella betänkligheter föredraganden anfört mot statligt ägarengagemang inom sjöfartsnäringen. Enligt utskottets uppfattning är det vidare av stor betydelse för att den svenska sjöfartsnäringen skall kunna utvecklas i sunda former att konkurrensen inte snedvrids genom att staten engagerar sig som rederiägare." Vi från vårt parti anser att sjöfarten är alldeles för viktig för att oreserverat få skötas av de "fria marknadskrafterna". Dessas representanter har under en rad av år visat sin inkompetens genom stora och förödande felspekulationer.

Hur man kan kalla den process som pågått och pågår inom den svenska sjöfartsnäringen för "utveckling i sunda former" trotsar allt förnuft. Jag måste ställa frågan till utskottet: Kan man verkligen beteckna det som utveckling när redarna gör allt de kan för att avveckla verksamheten och sticka utomlands med kassan?

I den krissituation som rederinäringen befinner sig i har redarna anpassat sig efter, som det heter, de rådande marknadsförutsättningarna. I klartext innebär detta utflaggning av fartyg; man använder s. k. bekvämlighetsflagg. En ännu mer bestickande benämning är fiffelflagg. Som vi tidigare har konstaterat går ca 45 % av världshandelsflottan under fiffelflagg. Enbart Liberias och Panamas fiffelflaggade fartyg representerar ca 30 % av världens flotta. Med fiffelflagg menas att rederierna registrerar sina fartyg i vissa länder där de mot en viss avgift slipper att betala skatt på vinsten och sociala avgifter för besättningen. Besättningen i sin tur slipper betala skatt på sina löner, vilket kan reducera lönekostnaderna avsevärt. Bara under de senaste tre åren har den svenska staten förlorat hundratals miljoner kronor i skatteintäkter på grund av fiffelflaggning. Eftersom fiffelflaggningen inte kan accepteras fullt ut från politiskt håll på grund av de förlorade skatteinkomster och sysselsättningstillfällen som är förknippade med sådan utflaggning, säljer redarna sina fartyg och hyr in utländskt fiffelflaggat

tonnage. Effekterna vad gäller de svenska skatteinkomsterna och den svenska sysselsättningen blir givetvis desamma. De svenska redarna har hittills kommit runt hindren mot fiffelflaggning på detta sätt.

Ett annat alternativ som f. n. diskuteras är att hyra ut fartygen, så att de kan bemannas med billigare arbetskraft. De svenska rederierna skulle därmed behålla sina möjligheter till framtida spekulationer i fartyg men begränsa sina transportfunktioner. Detta är de "sunda former" som sjöfartsnäringsen har praktiserat och som utskottet uppenbarligen anser skall praktiseras även i framtiden.

Vpk har en helt annan syn på den svenska handelsflottan, dess utveckling och framtid än vad utskottet med sin låt-gå-inställning uppvisar. Den framtida sjöfartspolitik måste bestämmas av ett långsiktigt program. Till grund för detta måste ligga såväl samhällsekonomiska som sysselsättningspolitiska målsättningar. Behovet av en försörjningsberedskap måste också spela en avgörande roll.

Fru talman! I dag är endast 10 % av vår handelsflotta sysselsatt med att frakta svenska varor. Bara 18 % av vår utrikeshandel transporteras på svenska fartyg. En annan inriktning av den svenska handelsflottan skulle göra det möjligt att en betydligt större del av den svenska utrikeshandeln kunde transporteras på svenska fartyg. Speciellt gäller detta närtrafiken och styckegodstransporterna inom Västeuropa, dit också merparten av vårt handelsutbyte går.

En ändrad trafikpolitik i Sverige, såsom vpk har föreslagit i andra sammanhang, skulle kunna stimulera en ökad sjöfart såväl för våra utrikestransporter till Västeuropa som för våra transporter inom landet. Den nuvarande transportpolitiken med den utformning som transportstödet har fått har medverkat till att en del av godsflödet till kontinenten överflyttats till landbaserade transporter, så att flera sjöfartsförbindelser har tvingats att upphöra på grund av otillräcklig lastvolym.

Av våra inrikestransporter går bara 10 % på sjön, medan 52 % transporteras per lastbil och resten på järnväg. Det är alltså upp- och nervända världsen. Det dyraste transportmedlet har de största andelarna och det billigaste de minsta andelarna av transporterna. En ny trafikpolitik måste ändra dessa förhållanden och överföra transporter till inrikes- och kustsjöfart. En sådan inriktning är inte bara motiverad av ekonomiska skäl, utan den är angelägen också ur energianvändnings- och miljösynpunkt.

Utvecklingen har visat att den framtida sjöfartspolitik måste baseras på ett statligt ägande av fartygen och ökat inflytande för de anställda inom sjöfarten. Det finns skäl som talar för att ett statligt rederi även skall kunna bedriva leasingverksamhet med svenskregistrerade fartyg. Staten skulle då äga fartygen, som sedan hyrs ut till rederier, dock utan att dessa får köpoption. Leasing bör kunna ske även till andra, exempelvis sjöfolkskooperativ. Den statliga leasingverksamheten bör i framtiden aktivt bidra till den statliga rederiverksamhetens utveckling.

Det är nödvändigt att ingripanden görs så att en större andel av den svenska utrikeshandeln transporteras på svenska kölar. Detta måste på

längre sikt leda till att produktionsinriktningen för fartyg ändras från den nuvarande koncentrationen på s. k. cross-trading.

Målsättningen bör vara att i framtiden övergå till vad som föreskrivs i UNCTAD-koden om 40/40/20, bl. a. genom bilaterala handelsavtal med u-länder. Denna kod, som allmänt kallas för 40/40/20-regeln, måste ses mot bakgrund av u-ländernas strävan att bygga upp sina handelsflottor. Inte minst förklaras denna strävan av ekonomiska skäl. För vissa råvaror är sjöfrakten en större inkomstkälla än själva varan. Därtill kommer de politiska och beredskapsmässiga skälen. För Sveriges del innebär en övergång till 40/40/20-regeln ökade möjligheter till handelsförbindelser med råvaruproducerande och progressiva u-länder, bl. a. till fördel för varven. Den skulle också innebära att den svenska sjöbefälsutbildningen och sjöforskningen kommer att ökas och förstärkas i internationell jämförelse.

Fru talman! Den borgerliga sjöfartspolitikern kommer mig osökt att tänka på de högtidstal och välgångsönskningar som är sedvanliga varje gång ett fartyg lämnar stapelbädden och sjösätts. Champagnen är bara utbytt mot trycksvärta. Socialdemokraterna deltar i valen och välgångsönskningarna men tillägger med en bekymrad rynka i pannan, att det kanske ändå är bäst att utrusta skutorna med livbåtar. Fast inte just nu.

Fru talman! Jag yrkar bifall till vpk-motionerna.

KURT HUGOSSON (s):

Fru talman! Svensk sjöfartsnäring har under 1970-talets senare hälft befunnit sig i en svår krissituation. Det har resulterat i att den svenska handelsflottan har decimerats till ungefär hälften av sin tidigare storlek. Sysselsättningsmässigt har det, som Birger Rosqvist tidigare sade, inneburit att tusentals och åter tusentals sjömän och landanställda har förlorat sina jobb. Vi upplever inom branschen i dag en stor arbetslöshet.

Olyckligt nog för den svenska sjöfartsnäringen och dess utövare har denna kris sammanfallit i tiden med borgerlig majoritet i Sveriges riksdag och därmed en borgerlig regering.

Vi har under dessa år krävt åtgärder för att få en samlad sjöfartspolitik. I stället har vi gång på gång fått ingripa för att klara akuta kriser. Den sjöfartspolitiska utredning som tillsattes 1977 och som skulle arbeta snabbt kom i realiteten att innebära en förhaling av hela frågans lösning.

Förra hösten uttalade redarföreningens ordförande Sven Salén, som inte kan beskyllas för att ha någon närmare anknytning till det socialdemokratiska partiet, följande omdöme om regeringens sjöfartspolitik – eller brist på sjöfartspolitik: "Regeringens passivitet kostade sjöfarten 3 miljarder. I Norge visade en socialdemokratisk regering större förnuft – ingen norsk egendom fick säljas ut till de vrakpriser som drabbade svenska redare. Den svenska regeringen" – dvs. den borgerliga regeringen – "handlade i sanning svenskt – den tillsatte en utredning."

Jag skall inte närmare belysa dessa frågor och den situation som har rått. Birger Rosqvist har i sitt anförande på ett mycket talande sätt beskrivit

Fredagen den
6 juni 1980

*Sjöfartspolitik
m. m.*

utvecklingen, som har varit mycket olycklig för svensk sjöfartsnäring.

Låt mig emellertid understryka att vi på socialdemokratiskt håll är tillfredsställda med att vi fått med oss de borgerliga ledamöterna i trafikutskottet när det gäller propositionens viktigaste del, nämligen förslaget om värdegarantier. Vi har i utskottet kunnat ena oss om den socialdemokratiska motionen och föreslagit att riksdagen skall ge regeringen till känna som sin mening att de 500 milj. kr. som ställs till förfogande skall kunna utökas om så erfordras samt att garantierna även skall kunna utgå till fartyg som är äldre än tio år. Utskottet uttalar också, vilket är viktigt, att den nedre gränsen för dessa värdegarantier inte skall kunna sättas vid 0 %, som föreslås i propositionen. Förslaget om värdegarantier är det materiellt viktigaste inslaget i propositionen. Det är min förhoppning, fru talman, att dessa värdegarantier skall bidra till en bättre situation för svensk sjöfartsnäring. Det är emellertid också angeläget att understryka att om värdegarantiförslaget inte leder till att vi kan behålla en svensk handelsflotta av nuvarande omfattning, måste regeringen återkomma till riksdagen med förslag om ytterligare stödåtgärder. Den sjöfartspolitiska utredningens förslag bör då kunna utgöra lämplig utgångspunkt för regeringens handlande.

För svenskt näringsliv är det ytterst angeläget att ha tillgång till direkt transocean linjetrafik på svenska hamnar. För ett par år sedan gjorde näringslivet en kalkyl som visar att därest den transoceaniska trafiken på svenska hamnar försvinner skulle detta innebära en årlig merkostnad för näringslivet på 350 à 400 milj. kr. Jag noterar därför med tillfredsställelse att regeringen föreslår att de fyr- och farledsvaruavgifter som drabbar den transoceaniska trafiken skall tas bort. Det är naturligtvis i och för sig en marginell kostnad för den transoceaniska trafiken, men icke desto mindre har den sin betydelse.

När det gäller den transoceaniska trafiken handlar det inte om konkurrens mellan svenska hamnar utan det gäller konkurrens mellan svenska hamnar – framför allt i Göteborg och Helsingborg – och kontinentala hamnar. De stora transoceaniska hamnarna på kontinenten belastas inte av de kostnader de svenska hamnarna har. I stället erhåller de stora statliga subsidier. Vi tycker inte att Sverige skall bedriva en sådan hamnpolitik att stat och kommuner skall subventionera hamnarna, men vi tycker att de svenska hamnarna, för att klara den internationella konkurrensen, i vart fall inte skall belastas med kostnader, som dessa kontinenthamnar icke har.

I propositionen behandlas också vissa frågor som har anknytning till Göteborgs hamn. Göteborgs hamn har genom att den på ett framsynt sätt under 1960-talet mötte den moderna hamnhanteringen med investeringar kunnat utvecklas till Nordens centralhamn. Under en tioårsperiod har investeringar för denna verksamhet gjorts med bortemot en halv miljard.

Det är viktigt att vi slår vakt om Göteborgs hamn. Det är inte bara ett Göteborgsintresse, utan det är ett riksintresse för att inte säga ett skandinaviskt intresse. 75 %, i runda tal, av den godsmängd av transocean karaktär som går via Göteborgs hamn – för export eller import – har ingen

som helst anknytning till Göteborgsområdet. Därför är det viktigt och angeläget, vilket också utskottet understryker i sitt betänkande, att hamnen får möjligheter att erhålla det kapital som behövs för att även framdeles vara en modern hamn, en hamn som kan klara den internationella konkurrensen när det gäller den transoceana trafiken.

Eftersom vi vet att kapitalfrågor är besvärliga i våra kommuner, och Göteborgs hamn även fortsättningsvis skall vara en kommunal hamn, är det angeläget att riksbanken vid bedömningen av de lånemedel som erfordras för Göteborgs kommun tar speciell hänsyn till hamnens framtida behov.

Fru talman! Under den allmänna motionstiden väckte vi socialdemokratiska ledamöter från Göteborg en motion, i vilken vi krävde dels vissa farledsförbättringar i infarten till Göteborgs hamn, dels en lösning av lotsfrågan och dels inrättandet av en trafikledningscentral för sjöfarten till och från Göteborgs hamn.

Sjöfartsverket hade i sina petita begärt medel för att spränga bort vissa grund i infarten till Göteborgs hamn. Kommunikationsministern avslag äskandet och tog inte upp medel för detta ändamål i budgeten. Det är därför med stor tillfredsställelse vi noterar att kommunikationsministern under behandlingen av den socialdemokratiska motionen har kommit på bättre tankar och sagt sig vara beredd att ställa de 10 milj. kr. till förfogande som erfordras för denna från sjösäkerhetssynpunkt viktiga åtgärd. Det är bra att dessa stora grund som orsakat många onödiga olyckor i infarten till Göteborgs hamn nu äntligen kan sprängas bort.

Frågan om hamn- och sjölotsningen och trafikledningen i Göteborgs hamn har varit föremål för diskussion under flera år, en diskussion som huvudsakligen har skett mellan Göteborgs hamn och sjöfartsverket. Det är därför glädjande att det nu finns förutsättningar för att denna för sjöfartens säkerhet så viktiga fråga kan komma till en lösning. Jag noterar med tillfredsställelse att kommunikationsministern personligen har engagerat sig i den här frågan och uppdragit åt Göteborgs hamn och sjöfartsverket att finna en vettig lösning när det gäller huvudmannaskapet för såväl lotsningen som trafikledningscentralen. Jag vill bara ge uttryck för den förhoppningen att dessa problem nu äntligen får sin lösning i enlighet med den tidtabell som kommunikationsministern har angett.

Jag vill, fru talman, slutligen yrka bifall till de reservationer vid utskottets betänkande som är undertecknade av samtliga socialdemokratiska ledamöter i trafikutskottet, dvs. till reservationerna 1, 2, 3, 4 och 7.

ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk) replik:

Fru talman! Under rubriken Principer för en statlig svensk sjöfartspolitik står följande att läsa i trafikutskottets betänkande: "Utvecklingen under senare år har dock bl. a. lett till att flera svenska rederiers ekonomiska ställning blivit försämrad, att kostnaderna för att driva fartyg under svensk flagg blivit relativt sett höga och att olika länders protektionistiska åtgärder hotar att begränsa svenska rederiers tillträde till vissa marknader. -- -- Enligt föredraganden bör samhället, med hänsyn till de förändringar som kan

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Sjöfartspolitik
m. m.*

förväntas inträffa i fråga om transportbehov, transportteknik och andra förutsättningar, inte binda sig för att upprätthålla en svensk handelsflotta av viss storlek och sammansättning eftersom en risk då skulle föreligga att önskvärda strukturförändringar i handelsflottan skulle motverkas."

Denna skrivning innebär att fiffelflaggningen och utförsäljningen av svenska båtar kommer att fortsätta. Socialdemokraterna ställer sig bakom en sådan skrivning – de har ingenting att erinra mot den. Det är det som är skälet till att de inte vill tillstyrka vpk-krav på en statlig rederiverksamhet. Det är kanske också det som är skälet till att de avstyrker vpk-krav på en statlig rederiverksamhet som skulle bedriva inrikes- och kustsjöfart. Det är på tiden att socialdemokratin förklarar sig i de här frågorna.

Vad menar man? Vad har man för uppfattning när det gäller statlig rederiverksamhet? Varför vill inte socialdemokratin tillstyrka vpk-krav som innebär en skärpning av lagen mot fiffelflaggning?

ROLF CLARKSON (m):

Fru talman! I dag finns fem sjöbefälsskolor – tre större, Göteborg, Malmö och Stockholm, och två mindre, Härnösand och Kalmar. Sjöbefälsskolorna i Malmö och Stockholm läggs ner läsåret 1982/83.

Beslutet om att antalet antagningsplatser och antalet skolor skulle minskas baserade sig på en bedömning av framtiden för den svenska handelsflottan med utgångspunkt i dagssituationen 1978. Man antog att handelsflottans efterfrågan på sjöbefäl skulle minska och att det fanns överskott på sjöbefäl. Det ansågs därför realistiskt att begränsa utbildningskapaciteten.

Sveriges redareförening genomförde 1979 en undersökning av behovet av däck- och maskinpersonal under perioden 1979–1982 i fartyg anslutna till föreningen (ca 80 % av samtliga ombordanställda). Denna undersökning indikerar att det överskott som fanns 1978 redan 1980 väntes till en ökande brist på sjöpersonal och då främst nautiskt befäl.

Sjöbefälsskolornas faktiska utbildningskapacitet är svår att ange i absoluta tal. Den är avhängig av tillgången på lärare, lokaler och utrustning på resp. ort.

Skolöverstyrelsen har genom sin årliga organisationsplan styrt fördelningen av utbildningsresurserna och tilldelat resp. sjöbefälsskola det antal klasser som sammanlagt får finnas för varje utbildning.

Hittillsvarande dimensionering har varit 624 årselevplatser per linje, dvs. 1 248 platser. För läsåret 1980/81 minskas antalet årselevplatser till 456 per linje, dvs. 912 – en dimensionering som bl. a. Sveriges redareförening anser otillfredsställande.

Antalet ordinarie lärare är ganska litet. Lärarantalet anpassas dock fortlöpande till elevantalet och till skolans eventuella övriga åtaganden, t. ex. fort- och vidareutbildningskurser, AMS-utbildning av obehörigt befäl, skepparkurser och utbildning av kustbevakningspersonal.

Under efterkrigstiden har det kontinuerligt rått brist på utbildad sjöpersonal i den svenska handelsflottan. Som en följd av friställningar under de senaste årens sjöfartskris har emellertid numera så gott som allt befäl i de

större fartygen föreskriven utbildning och praktik, dvs. behörighet för sin befattning. Bristmönstringen har således minskat avsevärt under senare år. Den förväntade bristen på sjöpersonal riskerar emellertid att på nytt förvärra denna situation.

Genom den nya bemanningslagstiftning som införs från den 1 juli 1980 kommer möjligheten att bristmönstra successivt att avvecklas. Denna avveckling betingas också av en ny internationell reglering. 1978 års internationella konvention angående normer för sjöfolksutbildning, certifiering och vakthållning (STCW-konventionen). Denna lämnar mycket litet utrymme för bristmönstring – inte ens i akuta bristsituationer kan sådan komma till användning – och begränsar i hög grad den nationella myndighetens dispensmöjligheter.

En viss överkapacitet måste således finnas för grundutbildningen för att sjöbefälsskolorna skall kunna möta arbetsmarknadens krav på längre sikt.

Den nuvarande låga beläggningen på sjöbefälsskolorna är betingad av de senaste årens personalinskränkningar. Dessa har medfört att rekryteringen av nybörjare kommit i kläm. Därmed har inte tillräckligt många elever fått möjlighet att skaffa sig den praktik de enligt gällande bestämmelser måste ha för att komma in på sjöbefälsskola.

Dimensioneringen måste emellertid ske med utgångspunkt i handelsflottans behov och inte med hänsyn till tillfälliga fluktuationer i elevernas efterfrågan på utbildning. En intensifierad nyrekrytering och ett ökat antal nybörjarplatser i fartygen måste således till för att öka elevtillströmningen till sjöbefälsskolorna.

I en helhetsbedömning av dimensioneringsbehoven måste också följande hittills förbisedda faktorer vägas in:

1. Behovet av en väsentligt utvidgad fort- och vidareutbildningsverksamhet för aktiv sjöpersonal.
2. Svenska utfästelser om utbildningshjälp till u-länderna vid antagandet av den s. k. STCW-konventionen 1978.
3. Risken för överströmning av svenskt sjöbefäl till andra länders handelsflottor.
4. Personalbehovet inom områden med anknytning till handelssjöfarten.
5. MIST-utredningens krav på ökade utbildningsplatser som ett led i det föreslagna programmet för miljösäkra transporter.
6. De ökade drivmedelskostnadernas effekt på transportstrukturen.
7. Uppbyggnaden av forskning och utveckling i högskolan.
8. Transportforskningsdelegationens arbete på sjösäkerhetsområdet.
9. Kravet på kontinuerlig fort- och vidareutbildning av undervisningspersonalen.
10. Behovet av högre sjöfartsteknisk och transportteknisk utbildning.

Då riksdagsbeslutet om nedläggning av sjöbefälsskolorna i Malmö och Stockholm fattades bortsåg man från rekryteringssynpunkten. Om sjöbefälsutbildningen i Malmö och Stockholm läggs ned bortfaller ca 50 % av

nuvarande rekryteringsunderlag, om man ser till det närmaste upptagningsområdet och kommunikationerna till dessa orter. I det sammanhanget kan nämnas att Malmö rekryterar 96 % av sina elever från Skåne och Stockholm ungefär 90 % från Stockholmsområdet och närmast kringliggande län.

Gjorda undersökningar visar att elever som normalt skulle ha sökt sig till dessa orter i stor utsträckning kommer att helt avstå från sjöbefälsutbildning eller, vad gäller blivande maskinbefäl, välja driftteknisk utbildning.

Den tillgängliga utbildningskapaciteten får då mindre betydelse. Utbildningens attraktivitet och kursortens geografiska belägenhet i förhållande till hemorten blir avgörande.

Under de senaste sex åren, 1974–1979, har den av skolöverstyrelsen beslutade tillgängliga antagningskapaciteten utnyttjats till i genomsnitt 82 %. Den genomsnittliga beläggningen har i Göteborg varit 87 %, i Stockholm 86 %, i Malmö 80 %, i Härnösand 72 % och i Kalmar 79 %.

Göteborg, Malmö och Stockholm har alltid haft större antal sökande, större antagning och högre nyttjandegrad av tilldelat antal utbildningsplatser än Härnösand och Kalmar. Elever som i första hand sökt till Göteborg, Malmö eller Stockholm har inte alltid kunnat beredas plats där utan hänvisats till Härnösand eller Kalmar.

De omedelbara konsekvenserna av lokaliseringsbeslutet torde märkas först då sjöbefälsskolorna i Malmö och Stockholm lagts ner läsåret 1982/83. Efterfrågan på utbildning i Göteborg kommer då att öka. Sjöbefälsskolan i Göteborg får genom sin anknytning till Chalmers tekniska högskola redan från början ett kvalitetsmässigt övertag. Härtill kommer det geografiska läget med goda förbindelser.

Om nämnda rekryteringsaspekter vore betydelselösa och de omkring 440 av totalt ca 1 200 sjöbefälsskolelever som normalt skulle ha sökt sig till Malmö och Stockholm i stället skulle söka inträde i någon av de kvarvarande tre skolorna, skulle dessa inte ha kapacitet att ta emot dem utan att särskilda åtgärder vidtas. Om de dimensioneringsaspekter som anförts i det föregående och som tidigare inte beaktats tas med ökas dessa svårigheter ytterligare. Nuvarande lokaliserings- och dimensioneringsbeslut medger således inget expansionsutrymme.

Genom sin anknytning till tekniska högskolan i Lund och tekniska högskolan i Stockholm har samtidigt sjöbefälsskolorna på dessa orter möjlighet att erbjuda en utbildning i paritet med den i Göteborg.

En enkätundersökning vid Stockholmsskolan i september 1979 visade bl. a. att 45 % av eleverna inte skulle ha valt sjöbefälsutbildning, om den inte funnits tillgänglig i Stockholm. Motsvarande undersökning i Malmö i november 1979 gav siffran 34 %.

Den allvarligaste följden av det nu gällande riksdagsbeslutet kan bli att den svenska handelsflottans tillväxtmöjligheter begränsas. En framtida brist på behörigt svenskt sjöbefäl kan, då möjligheten att bristmönstra obehörig personal bortfaller 1985, medföra att svenska fartyg blir stillaliggande. Om samtliga nämnda aspekter läggs samman, måste slutsatsen bli att den ekonomiska vinsten av beslutet blir lika med noll samtidigt som skadorna för

svensk sjöfart kan bli förödande och omöjliga att reparera.

Fru talman! Med vad jag nu anfört har jag motiverat hur angeläget det är att frågan om sjöbefälsutbildningen snabbt ytterligare utreds och övervägs så som krävs i reservation nr 5 i trafikutskottets betänkande nr 26. Jag yrkar således, fru talman, bifall till denna reservation och i övrigt till utskottets hemställan.

OLLE ÖSTRAND (s):

Fru talman! Mitt inlägg i den här debatten skall i huvudsak begränsas till att gälla reservation 6, som är undertecknad av Birger Rosqvist, Rune Johansson och mig. Reservationen berör förslaget om slopande av fyr- och farledsvaruavgifter för direktgående transocean linjetrafik, vilket förslag vi motsätter oss.

Men först några ord om motionerna 384 och 433, där jag står som första namn. I motion 384 yrkas dels att regeringen närmare preciserar 1979 års trafikpolitiska beslut om samhällets marginalkostnader vid tillämpning på hamnar och sjöfart, dels att regeringen gör en samhällsekonomisk analys rörande val av transportsätt för stålämnen mellan Luleå och Domnarvet. I motion 433 yrkar vi att regeringen utreder möjligheterna till en bättre samordning mellan den statliga och kommunala verksamheten i hamnarna.

Utskottet förutsätter att dessa frågor prövas i samband med att kustsjöfarten utreds och när en ny lag om hamnplanering redovisas för riksdagen. Mot den bakgrunden föreslår utskottet att motionerna lämnas utan åtgärd. Vi motionärer får väl t. v. nöja oss med detta men förutsätter givetvis att de frågor vi har aktualiserat får en positiv bedömning.

Vi som står för reservation 6 delar alltså inte utskottets uppfattning när det gäller slopandet av fyr- och farledsvaruavgifterna för direktgående transocean linjetrafik. Vi yrkar följaktligen avslag på den delen i propositionen. Varför vi gör det skall jag något närmare utveckla.

Jag kan nämna i sammanhanget att vår uppfattning delas av sjöfartsverket, länsstyrelserna i Västernorrlands och Malmöhus län samt Skånes handelskammare. Dessa instanser ställer sig också avvisande till förslaget.

Vi anser givetvis i likhet med utskottet att det är av stor betydelse för svenska rederier och svenskt näringsliv att svenska hamnar kan konkurrera på lika villkor med kontinenthamnarna vad gäller direktanlöp av transocean linjefartyg. Men vidtar man åtgärder för att skapa betingelser för detta, får det inte snedvrida konkurrensen mellan olika svenska hamnar. Nu föreligger, som vi ser det, en uppenbar risk att så blir fallet.

Slopandet av fyr- och farledsvaruavgifterna innebär ett inkomstbortfall för sjöfartsverket på 12 miljoner. Eftersom sjöfartsverket har ett kostnadsansvar, måste verket kompensera sig för detta inkomstbortfall. Då måste det naturligtvis drabba annan sjöfart, antingen genom höjning av andra sjöfartsavgifter eller genom en försämrad service, exempelvis vad gäller lotsningen. Detta kan vi reservera inte acceptera.

Den inbördes konkurrensen mellan olika svenska hamnar kan också

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980.

*Sjöfartspolitiken
m. m.*

komma att påverkas på annat sätt. Om den i propositionen föreslagna ordningen införs, kan det exempelvis bli mer lockande att sända godset landvägen från Norrland ner till en västkusthamn än att skeppa godset via en Norrlandshamn.

I det första fallet blir man befriad från sjöfartsavgifter och har dessutom möjlighet att få transportstöd. I det senare fallet får man betala sjöfartsavgifter samtidigt som man inte kan erhålla transportstöd, eftersom transportstöd inte utgår för sjötransporter.

I annat sammanhang har vi sagt att det ligger i samhällets intresse att ge kustsjöfarten helt andra utvecklingsmöjligheter än vad den har i dag. Det är också mot den bakgrunden som kustsjöfartens utvecklingsmöjligheter nu skall utredas. Men ett sådant här förslag motverkar helt detta syfte. Jag är övertygad om att landtransporterna inom Sverige kommer att öka. Transporter kommer att flyttas över från sjön till järnväg eller landsväg, och detta strider helt mot de trafikpolitiska riktlinjer som riksdagen tidigare dragit upp.

Ett annat skäl till att vi inte kan tillstyrka detta förslag är att man i propositionen inte definierar begreppet transocean linjesjöfart. Jag kan nämna att vi inte heller under utskottsbehandlingen kunnat få ett klarläggande på den här punkten, och det är naturligtvis ytterst otillfredsställande.

Det är mot denna bakgrund, fru talman, som vi inte kan vara med på detta förslag i propositionen. Det framgår också av reservation 6 till detta utskottsbetänkande, som jag nu vill yrka bifall till.

I övrigt vill jag också yrka bifall till de reservationer i anslutning till detta betänkande som samtliga socialdemokrater i utskottet står bakom.

RUNE TORWALD (c):

Fru talman! Efter en rad svåra år för den svenska sjöfartsnäringen, efter ett omfattande utredningsarbete inom den sjöfartspolitiska utredningen och efter ett antal mer eller mindre improviserade brandkärsuttryckningar från statsmakternas sida för att undvika alltför stora skadeverkningar på vår sjöfartsnäring är vi nu framme vid den punkt då vi här i riksdagen för första gången, åtminstone i modern tid, skall fatta ett övergripande sjöfartspolitiskt beslut. Kanske är det ett gott omen att vi kommer att ta detta beslut på Svenska flaggans dag den 6 juni!

Jag är medveten om att många inom rederinäringen – det gäller både redare och anställda – är besvikna över att propositionen och utskottsbetänkandet inte innehåller förslag om långtgående subventioner. Besvikelsen är förståelig med tanke på de förhoppningar som tändes av den sjöfartspolitiska utredningens ekonomiskt vidlyftiga förslag. Det är också orimligt att, som Birger Rosqvist hävdar, de senaste årens sjöfartskris med minskad sysselsättning skulle bero på avsaknaden av ett sjöfartspolitiskt program. Utskottet har emellertid med tillfredsställelse noterat att kommunikationsministern och regeringen i propositionen lagt fram förslag som inte bara bör kunna skapa framtidstro inom rederinäringen utan också vittnar om omsorg

om statens finanser.

Det sjöfartspolitiska program som presenteras i propositionen är i hög grad inriktat på att slå vakt om sådana delar av svensk sjöfart som har sin förankring i svenska transportbehov. Genom att i ökad utsträckning söka integrera svensk industri med svenska rederier kan förutsättningar skapas för trygga och reguljära transporter i fredstid, samtidigt som man då får en handelsflotta som från beredskapssynpunkt kan antas vara lämpligt utformad.

Det sjöfartspolitiska programmet omfattar således olika typer av reguljär linjetrafik som svenska rederier upprätthåller på svenska hamnar, liksom sådan trafik som är baserad på långsiktiga kontrakt mellan avlastare och rederi eller som drivs i avlastarens egen regi. Programmet omfattar också den mindre skeppsfarten, som ju i allt väsentligt är sysselsatt med svenskt näringslivs transportbehov och som har en alldeles särskild betydelse från beredskapssynpunkt. Sist men inte minst vill programmet också bibehålla och helst även förbättra svenska rederiers konkurrenskraft i s. k. cross-trade-trafik. Det är alltså i högsta grad ett trafikpolitiskt synsätt som präglar det sjöfartspolitiska programmets inriktning. Utskottet har funnit en sådan inriktning vara riktig – hittills har det ju varit så att trafikpolitiken så att säga har slutat i hamnen. Den utredning som nu skall tillsättas om kustsjöfartens roll i trafikpolitiken är en viktig komponent i detta sammanhang.

När det sedan gäller de åtgärder som föreslås i propositionen så är dessa inriktade mot framtidsinriktade satsningar. Särskilt intressant i sammanhanget är förslaget om värdegarantier. Rätt använda bör värdegarantierna kunna innebära stora ekonomiska fördelar för rederinäringen utan att det kostar staten en enda krona. Detsamma kan sägas om likviditetsstödet och förbättringarna i fartygskreditgarantisystemet. De förändringar i utlåningsreglerna som föreslås för lånenämnden för den mindre skeppsfarten kommer, tillsammans med den väsentligt ökade lånekapaciteten att innebära en vitalisering för den mindre skeppsfarten.

De direkta subventioner som föreslås i propositionen är små och rymms inom ramen för en omprioritering. I stället för att som nu subventionera sjömännens fria hemresor föreslås att statsbidragen skall satsas på utbildning av praktikanter och på sjöfartsteknisk och sjöfartsekonomisk forskning. Utskottet har funnit att en sådan omprioritering är riktig eftersom statsbidragen på så sätt får en positiv framtidsinriktning.

Det är glädjande att man kan konstatera att ett enigt utskott har ställt sig bakom huvuddragen i regeringens förslag. De meningsskiljaktigheter som föreligger mellan utskottets majoritet och dess minoritet är i första hand hänförliga till enskilda åtgärder och olika ambitionsnivåer när det gäller att hushålla med statens resurser.

När det gäller kreditgarantierna är utskottet enigt om att tillstyrka propositionens förslag att man i stort sett fortsätter med den nuvarande utformningen, men att man förlänger garantitiden till tio år och att amorteringsfrihet också skall medges under tre år med viss valfrihet för redaren beträffande vilka år han vill utnyttja denna amorteringsfrihet. Det är

Fredagen den
6 juni 1980

*Sjöfartspolitiken
m. m.*

också viktigt att kreditgarantier skall kunna lämnas, om man därigenom kan medverka till önskvärda strukturella lösningar för de olika rederiföretagen. För detta ändamål anvisas en ram för perioden den 1 juni 1980–den 31 december 1983 på sammanlagt 230 milj. kr.

I propositionen föreslås ett nytt system med s. k. värdegarantier. I princip ställer sig utskottet helt bakom detta nya system, men har – vilket Birger Rosqvist och Kurt Hugosson redan framhållit – gjort ett enhälligt tillkännagivande beträffande hur systemet skall tillämpas för att inga missförstånd skall uppkomma. Utskottet förutsätter alltså att en undre gräns för vilken värdegarantin skall gälla inte läggs så lågt som vid 0 %, utan fastställs med hänsyn till fartygets uppskattade marknadsvärde vid en tänkt svag sjöfartskonjunktur. Utgångspunkten vid bedömningen av värdegarantins undre gräns bör vara den övre gräns vid vilken kommersiell finansiering på den öppna lånemarknaden normalt kan ordnas.

Utskottet har också funnit det angeläget att understryka att man i vissa fall bör kunna lämna värdegarantier även till sådana fartyg som är äldre än tio år. Det gäller då speciellt fartyg som är anpassade för speciella transportsystem och där fartygens ekonomiska systemvärde kan bedömas bestå under en längre tidsperiod än vad som annars är normalt.

Utskottet har också funnit det rimligt att ge regeringen en möjlighet att vid akuta lägen något kunna överskrida ramen på 500 miljoner, om detta skulle vara erforderligt i något speciellt fall.

Det har rests många krav på att utskottet skulle göra ett uttalande om att riksbanken skulle säkra tillgången på medel för de här lånen. Utskottet förutsätter att fullmäktige i riksbanken i samband med frågor som berör skeppshypotekskassornas utrymme på obligationsmarknaden beaktar de målsättningar i fråga om sjöfartspolitiken som utskottet har gjort sig till talesman för. När det gäller den mindre skeppsfarten har i propositionen föreslagits vissa förbättringar av de låneregler som gäller för utlåning från statens länennämnd för den mindre skeppsfarten. Utskottet ställer sig också enigt bakom dessa förbättringar, som innebär att säkerhetsgränsen höjs från 85 till 90 %, att man kan få en förlängning av amorteringstiden från 12 till 15 år och att lånen inte behöver vara slutbetalda förrän fartyget uppnått en ålder av 15 år.

Med hänsyn till budgetsystemet föreslår föredraganden att 40 miljoner anvisas till lån till den mindre skeppsfarten för budgetåret 1980/81, något som utskottet tillstyrker.

När det gäller den mindre skeppsfartens allmänna konkurrensförutsättningar vill jag bara framhålla att det av regeringen kommer att tillsättas en särskild utredare med uppgift att belysa den mindre skeppsfartens utvecklingsmöjligheter med hänsyn till de fördelar som denna har från miljö- och energisynpunkt. I detta sammanhang bör utredaren också belysa de fördelar som kan finnas i olika samverkansformer.

Partredarna och deras beskattning har varit uppe till diskussion i samband med behandlingen av den här propositionen. Det har inte varit möjligt att nu åstadkomma några ändringar på detta område, utan utskottet har på

skatteutskottets rekommendation förutsatt att de här problemen kommer att prövas av den utredning som har att granska underskottsavdragen.

Regeringen och utskottet föreslår att den nu gällande lagen beträffande vissa regler för utflaggning av fartyg skall förlängas att gälla t. o. m. utgången av december 1983. I sammanhanget har utskottet understrukt att tillämpningen av överlåtelselagen förutsätter ett väl fungerande samrådsförfarande, där parterna inom sjöfartsnäringen i varje enskilt ärende yttrar sig till kommerskollegium.

Låt mig nu ta upp de frågeställningar som aktualiseras i de åtta reservationer som finns fogade till utskottets betänkande 1979/80:26. Av tidsskäl måste jag bli mycket kortfattad, och jag hoppas att de föregående talarna har förståelse för detta. Det är alltså inte ett uttryck för nonchalans att jag inte blir särskilt utförlig.

Birger Rosqvist och Kurt Hugosson anser att det sjöfartspolitiska programmet är alltför vagt i konturerna. Det låter sig kanske sägas, men jag måste konstatera att det i reservation 1 inte heller precis "kryllar" av konkreta förslag.

Utskottsmajoriteten delar statsrådets uppfattning att statens insatser bör koncentreras till sådana verksamheter och transportlösningar som dels ger det svenska näringslivet tillgång till långsiktigt trygga och regionala transporter, dels ger den svenska sjöfartsnäringen möjligheter att bibehålla sitt teknologiska och kommersiella försprång gentemot sina konkurrenter, dvs. att trygga sjöfartsnäringens långsiktiga konkurrenskraft. Socialdemokraterna vill däremot skapa förutsättningar "för sjöfart i statlig regi med statsägda fartyg". Vi menar i stället att det är rederierna själva som fullt ut bör ta risken av sina beslut. Att man sedan i enstaka fall kan bli tvungen att gå in och stödja ett företag kortsiktigt är en annan sak.

Socialdemokraterna har också reserverat sig till förmån för fortsatta bidrag till rederierna för att dessa skall kunna täcka kostnader i samband med sjöfolkets fria resor. Majoriteten delar däremot kommunikationsministerns uppfattning att kostnader av det här slaget – om vilka avtal har slutits – skall belasta arbetsgivaren. Nuvarande regler leder till att rederier, som har en mycket hög personalandel och vilkas flottor sällan besöker svensk hamn, får stora bidrag som betyder ganska mycket för dessa rederiers ekonomi. Andra rederier med långt driven rationalisering och liten besättning får däremot endast obetydliga bidrag.

Föredraganden har föreslagit att man skulle använda en del statliga medel för att få till stånd praktikplatser ombord på fartygen, och detta stöds av ett enigt utskott. Detta förslag är offensivt och framtidsyttande till skillnad från förslaget om stödet för hemresor, som snarare verkar konserverande på befintlig sjöfartsstruktur. I propositionen förutsätter man att vederbörande skall ha förvärvat behörighet som matros eller motorman för att stödet skall utgå. Dess värre kan det nog många gånger vara så, att ungdomar påbörjar praktik av det här slaget men att de sedan ångrar sig och avbryter sin praktik. Då får det berörda rederiet genom dessa regler om stödet inte någon som helst ersättning. Utskottet förutsätter dock att sjöfartsverket, som är

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

Sjöfartspolitiken
m. m.

Fredagen den
6 juni 1980

Sjöfartspolitiken
m. m.

huvudman för verksamheten, uppmärksamt följer utvecklingen samt att man, för den händelse ett oväntat stort antal elever skulle avbryta sin praktik innan angiven behörighet erhållits, i sinom tid lämnar förslag till ändrade bidragsregler.

Utskottets ordförande och moderata samlingspartiet har i en reservation krävt att sjöbefälsutbildningen skall bibehållas i Malmö och Stockholm. Utskottsmajoriteten delar emellertid utbildningsutskottets uppfattning att detta inte är nödvändigt. Vi menar att riksdagsbeslutet om nedläggning av skolorna fattats så nyligen att det inte finns skäl till omprövning. Utskottet förutsätter dock att UHÄ, som är den myndighet som närmast har ansvaret för här berörda frågor, uppmärksamt följer utvecklingen och, om så erfordras vidtar sådana åtgärder som syftar till att erforderlig utbildningskapacitet och utbildningsstandard kan upprätthållas. Rolf Clarkson hävdade nyss att det skulle vara svårt att klara rekryteringen av sjöbefäl till Härnösand och Kalmar, därför att eleverna inte bodde där. Men det vore väl litet märkligt om blivande sjöbefäl skulle behöva hänga mor i kjolarna under utbildningstiden. Hur skall de då klara sig sedan när de går till sjöss och är långt borta från svenska landmärken?

Utskottet har också haft att behandla en del förslag som berör trafiken på Göteborgs hamn, och där är vi överens om allt utom när det gäller förslaget att slopa fyr- och farledsavgifter för transocean linjetrafik. Olle Östrand har nyss pläderat för avslag på det förslaget. Syftet med åtgärden är att motverka att fartygen i stället för att gå direkt till svensk hamn utnyttjar kontinenthamnar av den typ som finns i Rotterdam och Hamburg för omlastning. Svenska hamnar och svenska företag kommer annars att förlora tillgången på direktanlöp av fartyg i transocean linjetrafik, vilket vi bedömer skulle vara olyckligt. Jag yrkar alltså avslag på reservationen från Birger Rosqvist m. fl.

Socialdemokraterna i utskottet reserverar sig till förmån för ytterligare en utredning om civil bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg. Jag skall i det här anförandet nöja mig med att notera att föreliggande utredningar visar att en övergång till civilbemanning skulle öka statens kostnader med bortemot 50 milj. kr. för isbrytning och sjömätning. I dagens statsfinansiella läge är detta en orimlighet.

Till sist: Rolf Sellgren har reserverat sig till förmån för en omlokalisering av isbrytarledningen från Norrköping till Härnösand. Även om vi har förståelse för de regionalpolitiska skälen för en sådan åtgärd finns det så starka organisatoriska, administrativa och ekonomiska skäl att anföra emot det förslaget, att utskottsmajoriteten anser sig böra avvisa kravet på omlokalisering av isbrytarledningen. Detsamma gäller kravet på en villkorslös omstationering av isbrytarna. Vissa jobb kan naturligtvis bli aktuella där uppe om anbuderna från berörda varv är tillräckligt konkurrenskraftiga.

Avslutningsvis skall jag helt kort kommentera två problem som inte aktualiserats i reservationen men som har stor betydelse för sjöfartsnäringens framtid.

Alexander Chrisopoulos pläderade på vpk:s vägnar för en svensk – jag

skulle vilja tillägga oreserverad – anslutning till UNCTAD-koden. Detta skulle emellertid enligt all expertis få förödande effekter för den såväl ekonomiskt som sysselsättningsmässigt så viktiga cross-trade-trafiken. Regeringen och utskottsmajoriteten är därför överens om att arbeta för en EG-variant av UNCTAD-koden som bättre skulle tillgodose den svenska sjöfartens och dess anställdas intressen.

När vi om ett par timmar kommer att fatta ett betydelsefullt beslut för svensk sjöfart, är det minst sagt vemodigt att samtidigt behöva notera att vi just nu har en hamnarbetarkonflikt som, om den inte får ett snabbt slut, hotar att slå ut många rederier, näringsgrenar och hamnar. Här vill jag bara uttrycka den förhoppningen att Svenska hamnarbetarförbundet och övriga inblandade parter snabbt försöker nå en lösning på konflikten, som annars kan få katastrofala verkningar för såväl svenskt näringsliv och sjöfart som många svenska hamnar.

Fru talman! Jag ber avslutningsvis att få yrka bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Fru talman Jag skall med tanke på den knappa tid som vi har på oss i dag försöka fatta mig kort även i repliken.

Rune Torwald nämnde något om att vi hade sagt att avsaknaden av ett sjöfartspolitiskt program skulle ha bidragit till den kris som sjöfarten i Sverige har råkat in i och till den stora utförsäljningen av fartyg. Rune Torwald, jag vidhåller de uppgifter som jag lämnade i mitt inledningsanförande. Självfallet har denna brist påverkat utflaggningen och utförsäljningen av fartyg. Statsmakterna har inte på något sätt gått in och försökt styra denna utveckling. För fyra fem år sedan sade man i ett sammanhang så här inom Redareföreningen: Ett statligt engagemang i svensk sjöfart är intensivt ovälkommet. De borgerliga regeringarna har kanske anammat den inställningen. Nu ropar emellertid redarna på ett statligt beslut om stöd till sjöfarten.

Det är ju ett nationellt intresse att vi har en handelsflotta. Kan vi i dag med den handelsflotta som vi har klara oss vid en eventuell avspärrning? Jag tvivlar på att vi har tillräckligt med fartyg under svensk flagg. Under andra världskriget skötte svenska fartyg en del av vår försörjning. Det hade målats "Sverige" på sidan. Vidare fanns det flaggor midskepps, och stora flaggor hade målats på bog och låring. Jag tror att lejdtrafiken hjälpte oss en hel del under andra världskriget. Skulle vi råka i samma situation, är dessa möjligheter beskurna i dag: En tillräcklig handelsflotta finns inte.

I fråga om hemresorna nämnde Rune Torwald att regeringen och utskottsmajoriteten velat slopa dessa för att få pengar till praktikplatser på fartygen. Hemresor och praktikplatser är emellertid två helt skilda saker. I vilken annan näring byter man sociala förmåner mot utbildning? Detta skulle vara en helt ny väg. Vi vill behålla hemresorna och står fast vid vårt yrkande.

Sedan, fru talman, till bemanningen av isbrytarna. En isbrytare är i dag

bemannad med så många personer att det motsvarar bemanningen av tre supertankfartyg. När utredningen har kommit fram till att det är dyrt att bemanna isbrytare, har den tydligen utgått från att det skall vara lika många civila personer som i det militära. Detta ger bl. a. en del av bakgrunden till vårt uttalande att utredningen är ofullständig och att den har arbetat med ett icke helt korrekt material.

OLLE ÖSTRAND (s) replik:

Fru talman! Beträffande den transocean linjetrafiken vill jag säga att det kunde vara lämpligt att nämna att den trafiken redan i dag är mycket kraftigt rabatterad. Hade man tagit ut fulla avgifter när det gäller den trafiken, hade det givit en inkomstförstärkning på 29 milj. kr. Enbart för Göteborg skulle det ha rört sig om 17 milj. kr. I stället har man tagit ut endast 12 milj. kr. För Göteborgs del rör det sig om 6 milj. kr. Den trafiken är alltså redan i dag mycket kraftigt subventionerad. Det tycker jag stämmer illa med den princip som kommunikationsministern slagit fast i propositionen. Ett enigt utskott har också helt ställt sig bakom statsrådets uppfattning och sagt att "det är en viktig hamnpolitisk princip att staten inte genom ekonomiskt engagemang i en enskild hamn påverkar konkurrenssituationen mellan olika svenska hamnar". Den principen har vi slagit fast.

Mot den bakgrunden kan man ställa sig frågan om det är riktigt att på så lösa grunder som det nu är fråga om gå in och helt slopa avgifterna på den transocean linjesjöfarten. Vad får det exempelvis för effekt när det gäller feedertrafiken, som har mycket stor betydelse för många svenska hamnar? Det är det ingen i dag som kan säga.

En sak är naturligtvis klar: genom de här åtgärderna ändras transportmönstret, och det får konsekvenser. Skall man föra över trafik från ett ställe till ett annat får det konsekvenser för de hamnar som är berörda – positiva eller negativa konsekvenser.

Eftersom man inte kunnat klargöra konsekvenserna tycker vi att det är för tidigt att införa den här avgiftsbefrielsen nu. Skall man införa en avgiftsbefrielse tycker vi att ett grundläggande krav är att den inte får drabba andra hamnar, utan då skall pengarna tas från annat håll.

När det gäller definitionen, fru talman, finns det ingen i dag som kan definiera begreppet transocean linjetrafik. Talar man med redarna så har de en uppfattning. Talar man med företrädare för departementet och sjöfartsverket så har de en annan. Det tycker vi är ytterligare ett skäl för att inte i dag gå in för den föreslagna principen.

ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Runc Torwald gjorde en föredömligt kort och koncis framställning när han bemötte de reservationer som finns till utskottsbetänkandet. Men i det fall där han berörde den reservation som vi moderater och socialdemokraten Bertil Zachrisson står för tyckte jag nog att han gjorde det lätt för sig.

Det kan väl inte vara rimligt att ett beslut enbart därför att det nyligen är

fattat inte skall kunna undersökas eller upphävas. Om beslutet har byggt på felaktiga premisser och man snabbt kommer underfund med det, skall man då bara av slentrian låta det hela rulla vidare så att beslutet kanske medför ödesdigra konsekvenser? Det kan inte vara riktigt, Rune Torwald.

Vi begär ingenting annat än att man skall undersöka om de branschprognoser som nu framkommit är riktiga. Är de det måste vi omedelbart se till att ett olyckligt beslut rättas till. Något värre är det inte fråga om. Det gäller ju inte något påvligt postulat. Vi måste kunna vara flexibla här. Vi gör oss ju stor ära i andra sammanhang av att vara det, att ta intryck och rätta oss efter utvecklingen.

Här är det inte fråga om att se det på något annat sätt. Är beslutet felaktigt skall det rättas till även om beslutet har fattats nyligen.

Den andra invändningen ville Rune Torwald skämtsamt tillbakavisa med påståendet att stora, starka sjömän inte skall hålla mamma i kjolen. Det vill jag bemöta lika friskt med att säga: Det kanske inte är mamma som sjömannen vill hålla i kjolen utan fästmon. Och då är effekten bra mycket tyngre.

Det är inte fråga om att sjöbefälsskolorna i Kalmar och Härnösand skall bli lidande om man behåller hela utbildningsnätet. Det är fråga om att ha kvar utbildningen *också* i Malmö och Stockholm, inte att lägga ned utbildningen i Härnösand och Kalmar och ha kvar den i Malmö och Stockholm. Det är fråga om att behålla hela utbildningsverksamheten. Sjöbefälsskolorna ligger ju på dessa platser därför att utbildningen är regionalt betingad. Det är väl inte egendomligt att i en landsända där sjöfarten spelar stor roll en stor del av befolkningen också ägnar sig åt sjöfarten. Det är väl mindre troligt, Rune Torwald, att folket i Norrlands inland är intresserat av sjöfartsutbildning. Det är mer troligt att man är det i Stockholm, Göteborg, Malmö, Härnösand och Kalmar, där sjöfarten spelar en förhållandevis stor roll.

Jag tycker att vi skall se till vad som är realiteter. Låt oss behålla alla skolorna tills vi får frågan utredd så att ett nytt beslut ligger på fast grund. Det är det enda riktiga vi kan göra här i Sveriges riksdag när det gäller att skydda näringen. Det kostar inga pengar. Det sparar pengar, Rune Torwald.

ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk) replik:

Fru talman! Utskottet avstyrker yrkandet i vpk-motionen om ett statligt rederi. Enligt utskottets uppfattning är det av stor betydelse att den svenska sjöfartsnäringen kan utvecklas i sunda former och att konkurrensen inte snedvrids genom att staten engagerar sig som redare.

Sommaren 1978 påbörjades, som jag nämnde tidigare, den svenska fartysrealisationen. Totalt försvann 40 % av den svenska handelsflottan, på grund av tidigare felspekulationer.

F. n. pågår en omfattande överföring av svenska fartyg till bekvämlighetsflagg och en lika omfattande utförsäljning av enheter ur den svenska handelsflottan.

Salénrederierna har en egen arbetsförmedling, förlagd till Hongkong. Jag skulle vilja fråga Rune Torwald: Är det vad utskottet menar med sunda

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

Sjöfartspolitik
m. m.

utvecklingsformer?

Genom en omfattande överföring av svenska båtar till bekvämlighetsflagg går staten miste om 800 milj. kr. i skatteinkomster på tre år, samtidigt som sjömanskåren kraftigt decimeras.

I lagen om tillstånd om överlåtelse av fartyg föreskrivs "att det särskilt skall beaktas hur överlåtelse påverkar effektiviteten och sysselsättningen inom sjöfartsnäringsen och de ombordanställdas förhållanden". Överlåtelse får inte heller "strida mot väsentligt allmänt intresse".

I bekvämlighetsflaggfrågan uppenbarar sig de reella motsättningarna mellan å ena sidan redarkapitalets profitintressen och å andra sidan sjöfolkets och det allmännas intressen.

I förevarande betänkande avstyrker utskottet vårt krav på skärpt restriktivitet vid utflaggning av svenska fartyg till andra länder.

Jag skulle vilja fråga Rune Torwald: Vems intressen tjänar ett sådant avslagsyrkande? Tjänar det sjöfolkets och det allmännas intressen eller tjänar det redarnas intressen?

RUNE TORWALD (c) replik:

Fru talman! Låt mig börja med vad herr Rosqvist sade. Han hävdade att han fortfarande var av den uppfattningen att sjöfartskrisen till stor del är en effekt av att det inte förelåg ett sjöfartspolitiskt program. Jag hävdar att krisen i första hand vållats av sammanbrottet på tankmarknaden, som i sin tur var en följd av oljekrisen. Det gick inte att skaffa frakter som gav täckning för rederiernas kostnader, utan man körde helt enkelt med frakter som inte ens gav täckning för löner. I längden kunde rederierna inte fortsätta med detta. Det hade vi inte kunnat kompensera på annat sätt än genom att staten skulle ha gått in med enorma belopp. Det var inte möjligt, eftersom det inte ens i dag finns ordentlig täckning för fraktkostnaderna när det gäller oljetransporterna.

Sedan säger herr Rosqvist att det var fel att regeringen här bedriver en byteshandel – eller hur han nu uttryckte det – mellan sociala förmåner och praktikplatser.

Nej, det var inte alls så. Hemresorna är tillförsäkrade personalen i avtal. Det är alltså inte så att rätten till fria hemresor försvinner. Staten löser inte rederierna från ett åtagande som rederier enligt gängse former tidigare har förbundit sig för i avtal. Detta tror jag det är väldigt viktigt att klargöra – och jag är säker på att Birger Rosqvist är medveten om det. Men jag är inte lika säker på att alla andra är medvetna om det. De fria hemresorna försvinner inte när statsbidragen försvinner, utan skillnaden blir bara den att rederierna inte får ersättning för kostnaderna för dem. I stället har vi valt den mer offensiva metoden, menar vi, att använda i grova drag samma belopp för att skapa möjligheter till praktikplatser och därmed trygga rekryteringen inom sjöfartsnäringsen.

Olle Östrand hävdade att det är fel att slopa hamn- och fyravgifterna för transocean sjöfart. Jag skall inte fördjupa mig i detta. Jag tror att Kurt Hugosson kan framföra alla de argument som behövs för att klargöra att det

beslut som utskottsmajoriteten har fattat är det riktiga, och jag kan inte tro annat än att herr Östrands farhågor beträffande Norrlandshamnarna är överdrivna.

Rolf Clarkson sade att det är viktigt att ändra på ett beslut om det är felaktigt. Ja, det är det naturligtvis, men majoriteten tror att utbildningsutskottet har haft fog för sitt beslut, och vi har därför inte funnit något skäl att ändra det beslutet. Vi anser att några egentliga risker inte uppkommer, eftersom UHÄ har möjlighet att anpassa utbildningsresurserna till de behov som föreligger. Om det sedan är mamman eller fästmon som binder den som skall utbilda sig så att han vill ha utbildningen förlagd nära hemmet tror vi inte har någon betydelse, eftersom han när han sedan kommer ut till havs ändå måste ha rätt lång distans till båda.

Jag hinner tyvärr inte ta upp Alexander Chrisopoulos inlägg men skall försöka göra det i nästa replik.

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Sjöfartspolitik
m. m.*

BIRGER ROSQVIST (s) replik:

Fru talman! När Rune Torwald säger att jag har påstått att orsakerna till sjöfartskrisen var att vi inte hade något sjöfartspolitiskt program är väl det ändå en grov feltolkning. Vad jag sade i i början av mitt inledningsanförande var någonting helt annat. Jag ville dock slå fast att följderna av denna kris för svenskt vidkommande kunde ha varit helt andra om vi hade haft ett program som hade följt upp de här frågorna.

Låt mig hänvisa till en sak som jag nämnde i mitt tidigare anförande. Man lät tankfartygen gå till utländska ägare därför att rederierna på grund av likviditetsproblem var tvingade att sälja dem. Det gällde bl. a. lagringsfrågan. Man sålde några kvartsmiljontonnare för 7 miljoner dollar per styck, men hade man fått ytterligare tre eller fyra månader på sig skulle man ha fått ut 15 miljoner dollar stycket för dem, så mycket steg priserna. Då hade ju också rederiernas likviditet blivit bättre.

Vad sedan gäller hemresorna är det så, att man i fortsättningen enligt utskottsmajoritetens förslag tvingas till att förhandla för att få fria hemresor. Men när pengarna tas ur en förhandlingspott försämrar ju sjöfolkets möjligheter att förhandla sig till andra förmåner. De fria hemresorna var en förmån som tidigare staten hade betalat, men nu får de som skall resa hem betala dem själva i den mån som redarens utrymme för att genom avtal åta sig att bevilja förmåner blir mindre. Det är därför ett enhälligt sjöfolkskrav att de fria hemresorna skall betalas av statsmakten.

ROLF CLARKSON (m) replik:

Fru talman! Det är inte riktigt att ett beslut skall stå fast bara därför att det är prestigemässigt uppbundet och alldeles nyligen fattat. Sanningen är ju att underlaget för beslutet om indragningen av sjöbefälsskolor av kvalificerade bedömare anses vara alldeles för magert.

Och att på ett magert underlag fatta ett beslut som kan föra med sig omfattande och förödande konsekvenser som jag tidigare nämnt i mitt anförande vore beklagligt.

Jag vill också understryka att det här inte är fråga om något regionaltänkande från reservanternas sida när det gäller sjöbefälsutbildningen i landet. Vi vill inte att någon sjöbefälsskola skall läggas ner, utan vi vill ha kvar alla som finns i dag och under tiden på nytt undersöka om våra farhågor är berättigade.

Det vore mycket olyckligt om man här i riksdagen från regionala utgångspunkter skulle sätta sig emot en så rimlig begäran som den som vi framför i reservationen om sjöbefälsskolorna.

RUNE TORWALD (c) replik:

Fru talman! Först några ord till Alexander Chrisopoulos. Han hävdar att det var olyckligt att vi fick sälja så många fartyg. Jag delar den uppfattningen, men det var alltså en effekt av att det inte gick att skaffa frakter som gav rimlig täckning för rederiernas kostnader.

Alexander Chrisopoulos undrar vidare i vems intresse utskottsmajoriteten anser att man inte skall ha statliga rederier. Ja, helt enkelt i allas intresse! Vi har nämligen den uppfattningen att det är bäst för alla parter – såväl för rederierna som för deras anställda och för Sverige – att de som är kunnigast på området sköter svensk sjöfart. Vi tror att de svenska rederierna sitter inne med den största kunskapen. Det är av den anledningen vi inte tror på några fördelar med en statlig rederiverksamhet.

Birger Rosqvist säger att jag felciterade honom. Det är möjligt att jag hårdrog vad han sade i inledningen av sitt anförande beträffande orsakerna till sjöfartskrisen. Han tog som exempel att man, om man hade kunnat senarelägga vissa försäljningar, hade fått en mycket bättre ekonomi. Det är möjligt. Det är ofta så, men det är också något av en spekulation. Om rederierna själva hade varit säkra på att man sju månader senare skulle ha fått så mycket bättre betalt, hade de nog kunnat klara av den manövern. Men de visste inte själva hur det skulle gå. Det kunde också ha gått den andra vägen: det fanns rederier som väntade för länge och som också kom i trångmål. Vi vet också att vissa gjorde sig stora pengar på att åka över halva världen med oljelaster och inte gå i hamn förrän de fått besked om var de kunde få bäst betalt. När sedan andra gjorde likadant i nästa skede gick det plötsligt åt andra hållet, och de förlorade stora pengar. Jag är ingen vän av den sortens spekulationer, men tyvärr förekommer sådana ibland.

Till sist vill jag än en gång trösta Rolf Clarkson med att farhågorna att vi inte skulle ha kapacitet nog för att utbilda svenskt sjöbefäl och för att täcka det långsiktiga behovet inte är grundade. Tvärtom kommer UHÄ att ha uppgiften att se till att de resurserna finns. Skulle det visa sig att man inte klarar utbildningen vid de tre skolorna har naturligtvis UHÄ en oavvislig skyldighet att framlägga förslag om hur detta skall lösas. Det kan exempelvis innebära att man får bedriva utbildningen något år längre än som var tänkt i Malmö och Stockholm för att klara en tillfällig utbildningspuckel. Det råkar nämligen vara en puckel man har att klara av under de närmaste åren fram till 1985 beroende på att bristmönstringen har avvecklats.

Förste vice talmannen anmälde att Rolf Clarkson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

Sjöfartspolitik
m. m.

ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk) replik:

Fru talman! I det svar som Rune Torwald gav mig gjorde han en soppa av de frågor jag ställt, och jag kan inte betrakta det som något svar. Det hela kan kanske förklaras av att Rune Torwald på grund av pressen med alla repliker inte lyssnade riktigt på de frågor jag ställde. Jag anser inte att det föreligger någon anledning att upprepa dessa frågor; Rune Torwald kan studera dem efteråt.

Jag vill nu bara kommentera vad Rune Torwald sade om vårt krav när det gäller UNCTAD-koden. Jag anser att han bör läsa litet bättre innantill i vår motion. Vi säger där att näringen bör anpassas på lång sikt till att övergå till UNCTAD-koden 40-40-20.

KERSTIN EKMAN (fp):

Fru talman! Rikspolitik, regionalpolitik, bypolitik.

Vi är 349 ledamöter i denna kammare. Vi är valda av människor i våra resp. valkretsar, och vi *bör* vara väl förankrade i vår hembygd. Samtidigt skall vi tillvarata hela vårt lands intresse. Ofta – alltför ofta, kan man tycka – verkar det som om omsorgen om den egna bygden går framför omsorgen om hela riket och dess affärer.

När jag nu som folkpartistisk ledamot från Göteborgshänten talar med anledning av trafikutskottets betänkande om sjöfartspolitik, är det med glädje jag kan konstatera att det som är bra för Göteborgs hamn också är bra för Sverige. Man kan säga att det är en nödvändighet för Sverige och Sveriges näringsliv att Göteborg kan fungera som en centralhamn för den transoceaniska sjöfarten.

Vi vet alla att det är Göteborgs hamn som är vårt alternativ. De andra tänkbara hamnarna är inte svenska, de ligger på kontinenten. Göteborg är den naturliga centralhamnen för hela Norden.

Det behövs dock omfattande investeringar, och det får alltså anses vara ett intresse för hela landet att dessa investeringar blir gjorda.

Göteborgs kommun och Göteborgs hamnstyrelse har tidigare föreslagit att staten skulle gå in som delägare i Göteborgs hamn. Man skulle därigenom säkerställa ett nödvändigt kapitaltillskott för att klara den framtida utvecklingen av hamnen. I den särskilda utredning som ligger till grund för regeringens proposition underströks nödvändigheten av att bevara och utveckla Göteborg som nordisk centralhamn. Däremot tillstyrktes inte ett direkt driftbidrag eller ett kapitaltillskott i form av statligt ägande. Utredningsmannen stryker samtidigt under nödvändigheten av att Göteborgs hamns investeringsbehov kan tillgodoses. Det bör då ske genom ett särskilt statligt lån till Göteborgs hamn med sådana ränte- och amorteringsregler att investeringskostnaderna inte blir ogynnsammare än vad de skulle ha blivit genom ett tillskott av aktiekapital.

Björn Molin, Bertil Hansson och jag har i motion 1979 anfört att det är

lämpligast att kapitalförsörjningen för hamnverksamheten tryggas genom att en särskild låneram ställs till Göteborgs hamns förfogande. Riksbanken kan vid bestämmande av låneramar för olika kommuner utöver låneramen för Göteborgs kommuns allmänna verksamhet också anvisa en låneram för Göteborgs hamns verksamhet.

Utskottet har i betänkandet instämt i att kapitalförsörjningsfrågorna är av betydelse för att Göteborgs hamn skall kunna genomföra erforderliga investeringar och därmed upprätthålla sin internationella konkurrensförmåga. Utskottet förutsätter därför att fullmäktige i riksbanken i samband med de frågor som berör Göteborgs kommuns och Göteborgs hamns utrymme på obligationsmarknaden beaktar de målsättningar i fråga om hamn- och sjöfartspolitiken som man tidigare uttalat. Utskottet säger att Göteborgs hamn på ett tidigt stadium, trots konkurrens från hamnar i Europa, lyckats hävda sin traditionella ställning som en viktig anlöpshamn för de transoceana linjesystemen. Utskottet delar också föredragandens åsikt att Göteborgs hamn inte bara har värde för regionen utan också för samhället som helhet.

Detta uttalande av utskottet anser vi motionärer vara helt tillfredsställande. Närmare former för hur frågan skall lösas är det ju inte riksdagens sak att uttala sig om.

För att stärka såväl linjerederiers som vissa svenska hamnars konkurrenskraft föreslås i propositionen att den direktgående transoceana linjetrafiken över svenska hamnar befrias från fyr- och farledsavgift. Detta noterar vi med tillfredsställelse, då det stärker vår konkurrenskraft gentemot utländska hamnar.

Vi tar i vår motion också upp frågan om trafikledning och lotsning i Göteborg. Frågan har behandlats i det betänkande som hovrättspresidenten Wentz avlämnade i januari i år. Där föreslås en samordning av huvudmannaskapet för lotsning och trafikledning. Man föreslår också en trafikledningscentral, ledd av Göteborgs hamn. Vi motionärer anser detta vara den bästa lösningen. Både föredragande och utskott anser det nödvändigt att frågan om huvudmannaskapet löses på ett sätt som vinner de berörda parternas förtroende. Det är vår förhoppning att frågan nu löses.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

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

YNGVE NYQUIST (s):

Herr talman! I motion 1979/80:299 har ett antal socialdemokrater i Dalarna och Uppland ställt krav på att riksdagen hos regeringen begär en utredning om möjligheterna att utnyttja Dalälven som sjötransportled från Siljan till havet. Vi vill veta något om tänkbar effekt på industrin i Dalarna, exempelvis Domnarvets Jernverk med dess stora fraktbehov – ett fraktbehov som kommer att ökas ytterligare med stora ämnesfrakter från Luleå till Domnarvet.

Motionärerna har uppfattat utskottets inställning som positiv genom att utskottet bl. a. konstaterar att av det samlade transportarbetet i Sverige kan en större del än f. n. lämpligen ske till sjöss. De fördelar som sjöfarten har ur energisynpunkt och när det gäller miljö- och säkerhetsaspekter talar också, enligt utskottet, för att kustsjöfarten i framtiden bör kunna utföra en större transportuppgift än f. n. Därför förutsätter utskottet att den utredning som skall tillsättas får i uppdrag att belysa hamnarnas roll för kustsjöfarten och befintliga inre vattenleder. Vi vill då ha belyst om Dalälven kan bli en inre sjötransportled av betydelse.

Som framhålls i motion 299 har frågan om byggande av en kanal i Dalälvens lopp varit föremål för diskussion under lång tid. Länsstyrelsen i Kopparbergs län har vid två tillfällen tagit ställning för att frågan bör bli föremål för utredning. Det första beslutet fattades den 14 februari 1978, då man i skrivelse till regeringen hemställde om att medel skulle ställas till förfogande för att undersöka förutsättningarna för ett kanalprojekt. Vidare har länsstyrelsen i en skrivelse den 25 april i år, ställd till riksdagens trafikutskott, ansett att förutsättningarna för att förverkliga projektet Dalakanal är otillräckligt utredda.

Utskottets skrivning, att utredningen om kustsjöfarten kommer att bli oförhindrad att utreda det här projektet, anser jag vara en acceptabel slutledning. Ärendet bör då hamna i sitt rätta sammanhang och följaktligen kunna få en riktig belysning. Från fackligt håll, t. ex. från LO-distriktet, har man ansett att frågan om Dalälvens trafikering bör bli föremål för en skyndsamt statlig utredning. Man har då framhållit att "vi har inte råd att avslå något förslag som kan leda till sysselsättningsfrämjande åtgärder under nu rådande förhållanden på arbetsmarknaden". Jag delar den uppfattningen.

Motionärerna vill ha ett klarläggande av projektets hållbarhet, och det tycker vi oss kunna få om utskottets intentioner följs. Att så sker kommer vi naturligtvis att bevaka.

Herr talman! Jag har inget yrkande. Mitt inlägg är en markering av motionärernas inställning.

SONJA REMBO (m):

Herr talman! Med anledning av motion 2028 avser jag att uppehålla mig vid den del av trafikutskottets betänkande 26 som behandlar frågor rörande Göteborgs hamn.

Redan 1965 års hamnutredning konstaterar att Göteborg som bashamn för direkttrafik medför marknadsmässiga och ekonomiska fördelar för hela Norden och att en samordning behövs. Utan en sådan samordning riskerar de nordiska intressena att bli helt beroende av främmande rederier och deras prispolitik. De nordiska rederiernas möjligheter att hävda sig internationellt torde vara störst så länge de kan basera sig på en egen hemmahamn. Över huvud taget synes direkta egna transoceanska sjöfartsförbindelser vara till gagn för de nordiska internationella handelsförbindelserna – så långt 1965 års hamnutredning.

Nordtransutredningen 1969 fastslår att en nordisk storhamn medför

kostnadsbesparingar men att godsunderlaget rimligen endast räcker för en enda nordisk storhamn, nämligen Göteborg. Utredningen konstaterar vidare: "Direkttrafik för transocean handel med i huvudsak nordisk tonnage utgör en större prisgaranti och fraktkonkurrens än om enbart kontinentala hamnar och rederier fick ombesörja trafiken. Härigenom skyddas det nordiska näringslivet från de merkostnader som en otvivelaktigt ocentral lokalisering i den regionala världsekonomin annars kunde ge upphov till."

1974 konstaterar Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission att godsunderlaget för containertrafik över Göteborg inom överskådlig framtid troligen endast är tillräckligt för att upprätthålla direktlinjer till några få transocean destinationer, såvida inte den nordiska marknaden i högre grad dirigerar gods över Göteborg.

Den nu aktuella Dahlgrenska utredningen fastslår i en analys av konsekvenserna av en omläggning av trafiken från Göteborg till andra hamnar att nu färdiga eller projekterade utbyggnader i de svenska hamnar som konkurrerar med Göteborg om containertrafiken är helt otillräckliga för att ersätta Göteborgs kapacitet. En mer omfattande överföring av trafiken till andra svenska hamnar förutsätter således kommunala investeringar uppgående till miljardbelopp.

För de svenska rederierna skulle förlusten av en svensk bashamn medföra kraftigt ökad konkurrens från såväl landtransporter som andra länders rederier, främst då sovjetiska och polska. Möjligheten att påverka fraktpolitik och linjenät skulle reduceras till nackdel för det svenska näringslivet och konsumenterna.

En omläggning av trafiken skulle innebära en kapitalförstöring i halvmiljardklassen och ett bortfall av uppskattningsvis 3 000 arbetstillfällen i Göteborg.

Den Dahlgrenska utredningens samlade bedömning är att ett bibehållande av transocean direktanlöp i Sverige bör eftersträvas och att andra svenska hamnar av kapacitetsskäl inte är i stånd att med rimliga investeringar ta över en dominerande del av den transocean trafik som nu går över Göteborg.

Flera av varandra oberoende hamnutredningar konstaterar således

- att det är väsentligt för det svenska folkhushållet att bibehålla direkt transocean linjetrafik på svensk hamn,
- att tillgängliga godsmängder endast är till fyllest för att försörja en enda hamn,
- att denna enda hamn måste räkna hela Norden som sitt upptagningsområde,
- att ingen annan svensk hamn har tillnärmelsevis tillräcklig kapacitet för att ta över en större del av denna trafik från Göteborgs hamn,
- att alternativet till direktanlöpen på Göteborg är feedertrafik på kontinenthamnar med allvarliga konsekvenser inte bara för Göteborgs kommun och svensk sjöfart utan för hela det svenska folkhushållet.

Mot denna bakgrund är det märkligt att läsa den Dahlgrenska utredning-

ens slutsats, till vilken utskottet ansluter sig, att det är av stor vikt att bevara konkurrenskraften mellan de olika hamnarna i Sverige vital och ograverad i syfte att genom effektiv och rationell drift få tillräcklig konkurrensförmåga också gentemot utlandet.

Resultatet av denna vitala och ograverade konkurrens har enligt samma utredning blivit en större överkapacitet på flera sektorer än som är önskvärt.

En brist i den Dahlgrenska utredningen är också att den inte närmare går in på de finansierings- och andra stödformer som kommer hamnarna på kontinenten till del.

Utredningen konstaterar att "hamnarna i de tätbefolkade länderna i Västeuropa har diametralt motsatta förutsättningar mot Sverige". Den konstaterar också att de ekonomiska förutsättningarna varierar och noterar att "närheten mellan de större hamnarna på kontinenten har inneburit att en mycket stark konkurrens vuxit fram, där det gemensamma marknadsområdet är stort och betydelsefullt ur godssynpunkt och att denna konkurrens drivs med olika medel som har inneburit ett starkt tryck på perifert liggande hamnar". Till dessa konkurrensmedel hör givetvis finansieringsfrågorna och graden av nationellt engagemang i hamnarna.

Som framhålls i motion 2028 är en analys av dessa konkurrensmedel nödvändig för en kartläggning av den verkliga konkurrenssituationen. Utskottet förutsätter också att erforderliga analyser kommer till stånd.

Den tekniska utvecklingen till såväl lands som sjöss och kravet på snabb, säker och effektiv godshantering har lett till mycket stor kapitalbindning i hamnanläggningar. För att möta de ökande kraven räknar Göteborgs hamn med ett investeringsbehov under den närmaste femårsperioden på bortåt 400 milj. kr. Svenska hamnförbundet påpekar i sitt remissvar på den Dahlgrenska utredningen det orimliga i att lägga det ekonomiska ansvaret på enbart hamnägaren för stora, riskfyllda projekt som betjänar i huvudsak andra än kommuninvånarna.

Herr talman! Det är i sanning angeläget att den av regeringen förutskickade övergripande hamnplaneringen skyndsamt kommer till stånd och att kapitalförsörjningsfrågorna likaledes skyndsamt får en tillfredsställande lösning.

Det av Göteborgs kommun föreslagna statliga delägarskapet i Göteborgs hamn har inte vunnit vare sig regeringens eller utskottets gillande. Desto angelägnare är det att andra former skapas för att garantera att konkurrensen om den transoceana direkttrafiken inte på sikt leder till att denna trafik blir olönsam och leds bort från Sverige, till men för samhällsekonomin. Genom sitt förslag att slopa fyr- och farledsvaruavgifterna för denna trafik har också regeringen dokumenterat att den är beredd att värna om den transoceana linjetrafiken på svensk hamn.

Frågan om lotsning och trafikledning på Göteborgs hamn är föremål för överläggningar mellan sjöfartsverket och hamnförvaltningen. Det finns uppenbarligen goda förutsättningar för att dessa förhandlingar skall leda till ett för båda parter godtagbart resultat. För Göteborgs hamn är det angeläget

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Sjöfartspolitikens
m. m.*

att den tekniska utrustningen för den föreslagna trafikledningscentralen i huvudsak får en sådan utformning som föreslås i den av kammarrättspresidenten Wentz i januari i år framlagda utredningen om trafikledning och lotsning i Göteborgsområdet, även om de ekonomiska realiteterna medför att utbyggnaden måste ske etappvis.

Herr talman! Det är mycket tillfredställande att denna segslitna fråga nu är på väg att lösas.

MÄRTA FREDRIKSON (c):

Herr talman! Med anledning av proposition 1979/80:166 om sjöfartspolitiken m. m. har jag i motion 2023 tagit upp frågan om en mer generös tillämpning av det i propositionen föreslagna rekryteringsbidraget.

Jag vill framhålla att det på de mindre fartygen är svårt att ordna styrd praktik enligt sjöfartsverkets anvisningar. Å andra sidan kommer nybörjarna i dessa fartyg, vilka seglar på nära farvatten, på ett naturligt och påtagligt sätt in i alla förekommande arbeten. Jag vill dessutom framhålla det angelägna i att ungdomar kan få börja till sjöss med hemmafartyg, så som man i alla tider gjort längs kusterna. På detta sätt har ett stort antal sjömän rekryterats, och de små fartygen har bidragit med en förstapraktik, så att vederbörande har fått antingen blodad tand och fortsatt eller har funnit att han inte trivs med sjömansyrket.

När nu riksdagen skall besluta om rekryteringsbidrag, så är det beklagligt att förslaget upptar så stränga kriterier. Det skulle bättre tjäna sitt syfte att ge ungdomar en meningsfull sysselsättning och insyn i vad sjömanslivet innebär, om det utginge till varje ungdom som påmönstras utöver besättningslistan samt om rederierna kunde erhålla de föreslagna 75 procenten omedelbart efter fullgjord praktikanttjänstgöring utan avvaktande av att vederbörande blir behörig matros eller motorman. Vidare bör samtliga kostnader, som uppstår på grund av anställning enligt kollektivavtal, vara bidragsgrundande.

Genom att på detta sätt underlätta åtminstone för fartyg under 1 600 bruttoregister-ton att delta i rekryteringsverksamheten på bidragsbasis med ungdomar utöver besättningslistan skulle man uppnå att ett ökat antal ungdomar finge dels en möjlighet till anställning, dels en möjlighet att pröva på ett yrke som de kanske efter yrkesinriktad utbildning kommer att förbli trogna.

Herr talman! Jag inser det meningslösa i att i strid med ett enigt utskott yrka bifall till min motion, varför jag avstår från detta. Men jag vill i stället uttrycka den förhoppningen – som ju f. ö. även utskottet gett uttryck för – att berörda myndigheter snabbt ser över reglerna för praktikantverksamhet inom sjöfarten och därefter lägger fram förslag till ändringar som gör det möjligt för ungdomar att få värdefull sjöpraktik även på mindre båtar med stöd av staten.

OLLE AULIN (m):

Herr talman! När riksdagen förra året förelades ett förslag till ny organisation av sjöbefälsutbildningen hade jag anledning att rikta stark kritik mot förslaget. Underlaget för propositionen var enligt min mening bristfälligt – det var t. o. m. mycket bristfälligt. Förslaget tog inte tillräcklig hänsyn till utbildningsbehovet för områden som har anknytning till handelssjöfarten – t. ex. sjöfartsverket, lotsverket, tullverket, speditiönsföretagen och försäkringsbolagen. Inte heller behovet av vidareutbildning och forsknings- och utvecklingsarbete beaktades i tillräcklig utsträckning. Man bortsåg också från vissa grundläggande fakta när det gällde lokaliseringen av utbildningen.

Det framstår närmast som självklart att utbildning bör lokaliseras till orter där det finns ett bra elevunderlag, där möjligheterna att rekrytera lärarkrafter är goda och där det ges tillfälle att samarbeta med annan, närallgande utbildning och forskning. Mot den bakgrunden var beslutet att avveckla sjöbefälsutbildningen i Stockholm och Malmö felaktigt.

Utvecklingen har redan visat att kritiken mot detta beslut var berättigad. Det har varit svårt att rekrytera till skolorna i Härnösand och Kalmar. Det finns risk för att vi kommer att sakna utbildat sjöbefäl, därför att presumtiva studerande inom Stockholms- och Malmöregionerna väljer andra yrken när utbildningen inte kan ske i hemregionen.

Men utbildningsutskottet var i det betänkande som för en tid sedan behandlades i kammaren inte berett att ompröva sitt ställningstagande från i fjol. Man hänvisade till den sjöfartspolitiska propositionen, som vi nu behandlar. I den propositionen sägs likaså att riksdagens beslut från i fjol inte nu bör omprövas, men där framhålls också – och det är viktigt – att det är "för sjöbefälsutbildningens vidkommande från rekryteringssynpunkt av stor betydelse att utbildningen tillhandahålls på sådana platser där man kan förvänta sig att få tillräckligt med studerande". Det sägs vidare att effekterna av förra årets beslut från rekryteringssynpunkt måste följas fortlöpande.

Detta är i och för sig bra. Jag menar emellertid att man redan nu kan se att beslutet från i fjol var felaktigt, och jag tycker att man snabbt skall ändra på felaktiga beslut utan prestigetänkande. Jag har därför motionerat, såväl under allmänna motionstiden som i anslutning till den sjöfartspolitiska proposition som vi nu behandlar, om en ändring av beslutet från i fjol. Utbildningsutskottet var, som jag tidigare nämnde, inte berett att förorda någon sådan ändring, och riksdagen tog nyligen ett beslut utan debatt, eftersom ärendet skulle återkomma.

Vi motionärer hade hoppats på ett mer positivt ställningstagande från trafikutskottet. Tyvärr har utskottet inte lyckats samla en majoritet för ett tillkännagivande till regeringen om att ytterligare utreda och överväga sjöbefälsutbildningens organisation. Det är verkligen synd. Men såväl utskottets ordförande som dess vice ordförande och ytterligare två moderater står för en reservation med ett sådant yrkande. Ett bifall till den reservationen ger möjligheter att utan prestigetänkande ompröva ett beslut

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

Sjöfartspolitiken
m. m.

Fredagen den
6 juni 1980

Sjöfartspolitiken
m. m.

som tidigare har fattats med alltför dåligt underlag.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservation 5.

ERIC JÖNSSON (s):

Herr talman! Riksdagen har i dag att för tredje gången på relativt kort tid ta ställning till sjöbefälsutbildningen. Jag har begärt ordet trots att jag inte tror att det går att vinna någon större framgång för den uppfattning som jag och flera med mig har, nämligen att den beslutade nedläggningen av sjöbefälsutbildningen i Stockholm och Malmö bör omprövas. Skälen för denna omprövning är beskrivna i reservation 5 av Bertil Zachrisson m. fl., och ytterligare skäl har också anförts här i debatten av Rolf Clarkson och Olle Aulin. De skälen skall jag inte upprepa. Jag har snarare begärt ordet för ett kort inlägg för att markera att vi motionärer i den motion som har Bertil Zachrisson som första namn står kvar vid vår uppfattning.

För egen del tycker jag att frågan om lokaliseringen av sjöbefälsskolorna under behandlingens gång har förvanskats och dribblats bort, och vi har inte fått en riktig lösning av saken.

Malmö och södra Sverige kommer att drabbas mycket hårt av en nedläggning av sjöbefälsutbildningen. Jag tycker att man under behandlingen av frågan har bortsett från flera aspekter, framför allt rekryteringsaspekten. Malmö sjöbefälsskola rekryterar 96 % av sina elever från Skåne, och sjöbefälsskolan i Stockholm rekryterar ungefär 96 % från Stockholmsområdet och närmast kringliggande län.

Det finns många andra skäl för en omprövning av tidigare nedläggningsbeslut, men som jag nyss sade skall jag inte alltför mycket belasta den redan hårt ansträngda kammaren. En förnuftig lösning av frågan är ett bifall till reservation nr 5 av Bertil Zachrisson m. fl., och jag instämmer i det yrkande om bifall till denna reservation som har framställts av Rolf Clarkson.

PAUL GRABÖ (c):

Herr talman! För att inte dra ut på debatten skall jag begränsa mig till att kommentera avsnittet 3.9 i betänkandet, nämligen bemannings- och utbildningsfrågor. Jag kan därvid anknyta direkt till det föregående inlägget av Eric Jönsson.

Det gäller frågan huruvida den kapacitet som vi får kvar här i landet för utbildning av sjöbefäl efter nedläggning av skolorna i Malmö och Stockholm är tillräcklig eller inte. Många hävdar att den icke kommer att bli tillräcklig och att den icke kommer att bli tillräckligt attraktiv för att samla fullt antal sökande.

Dessa tvivel kommer till uttryck också i propositionen, där det sägs: "Många av svårigheterna att göra säkra prognoser kvarstår visserligen, men utvecklingen på senare tid medför att de uttalade riskerna för en framtida befälsbrist inte får negligeras." Detta är propositionens text.

Samma farhågor återkommer i reservationen nr 5, som jag yrkar bifall till. Där heter det: "Då behovet av utbildat sjöbefäl kvarstår i stort sett i oförändrad omfattning innebär enligt utskottets mening den beslutade

minskningen av utbildningskapaciteten en påtaglig risk för att en bristsituation uppstår.”

Det är väl ganska klart att risken för att en sådan brist skall komma att uppstå ökar om de kvarvarande skolorna inte kan samla upp alla de sökande som skulle välja denna utbildning om utbildningen låg där de sökande i stort sett befinner sig.

Enligt min mening kan det inte vara riktigt att inte använda utbildningsresurser som kan användas utan väsentlig merkostnad. Det finns skäl att behålla de utbildningsplatser som finns på fem orter i avvaktan på att det blir klart om all denna utbildning eventuellt inte är behövlig. Detta är icke klarlagt. Herr talman! Jag har redan anslutit mig till den reservation som har lämnats av utskottets ordförande och vice ordförande och som har kommenterats i inlägg bl. a. av Rolf Clarkson, Olle Aulin och Eric Jönsson. Jag skulle kunna stanna vid det. Jag vill emellertid fortsätta med ett tilläggsyrkande.

Det är möjligt att återremittera ärendet i den del som gäller punkten 3.9 Bemannings- och utbildningsfrågor och som har en motsvarighet i mom. 15 i utskottets hemställan.

Jag yrkar därför att de frågor som behandlas i avsnitt 3.9 i betänkandet och i mom. 15 i utskottets hemställan skall återremitteras till trafikutskottet för sådan ytterligare behandling som påyrkas i reservationen.

Nu står vi inför en – hoppas vi – snabb avslutning av sessionen. För att inte ställa till några olägenheter för kammaren, med det hårt pressade arbetsschema som återstår nästa vecka, och för att ge behövligt utrymme för förnyade överväganden i ärendet vill jag också yrka att kammaren beslutar uppskjuta de återremitterade frågorna till behandling under riksmötet 1980/81. Då ges den erforderliga tid för överväganden som reservanterna Bertil Zachrisson, Rolf Clarkson m. fl. efterlyst i sin reservation.

Alltså i första hand, herr talman, återremiss på denna punkt och i andra hand bifall till reservationen 5 av Bertil Zachrisson, Rolf Clarkson m. fl.

SVEN HENRICSSON (vpk):

Herr talman! Till att börja med måste jag få uttrycka min överraskning över det förslag som här lades fram av Paul Grabö. Planeringen har ju varit att vi skulle kunna klara den här frågan utan att än en gång behöva traggla med den.

Men nu till själva betänkandet.

De statliga subventionerna för sjöfolkets hemresor bör enligt vår mening behållas. Man måste ha klart för sig att dessa resor är en legitim rättighet för sjöfolket, men samtidigt en fördyrande omständighet för sjöfarten som inte har motsvarighet hos andra näringar.

På s. 28 i betänkande anför utskottet ett märkligt motiv för att dra in statsbidraget till fria hemresor. Man skriver att stödet ”tenderar att verka konserverande på besättningsstorlekarna”.

Hur skall man tolka detta? Man kan inte tolka det på något annat sätt än att utskottet menar att rederierna skall bli mera benägna att dra in personal, om

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Sjöfartspolitikens
m. m.*

Fredagen den
6 juni 1980

*Sjöfartspolitikens
m. m.*

statsbidraget till fria hemresor uteblir.

Men i höstas diskuterade vi i samband med propositionen 1978/79:117 om bemanning av fartyg frågorna om bemanningsreglerna och reglerna om minimibesättning. Vi konstaterade ju då att det hade hänt mycket när det gäller personalindragning på fartygen. Bl. a. sades i ett remissutlåtande från Maskinförbunds förbundet följande:

”Från åren 1960 till 1975 minskade besättningarnas storlek med 25–40 procent. Uttryckt i antal per fartyg uppgår reduceringen till 7–18 befattningar per fartyg.”

Vi har noterat att det pågår en ständig kampanj för att reducera besättningen på fartygen. Om jag tolkar utskottet rätt är den åtgärd som nu föreslås ägnad att ytterligare försämrade sysselsättningsläget för sjöfolket, ett läge som enligt vad som anförts här av flera talare redan nu är svårt. Åtgärden visar också på tendenser till restriktivitet och försämringar då det gäller sjöfolkets hemresor. Rederierna kommer givetvis att hårdare se över och försöka pressa kostnaderna för dessa resor, och detta kommer självfallet att gå ut över berörd personal. Rederierna kommer – precis som utskottet tycks förmoda – att ta det uteblivna bidraget till intäkt för besparingsåtgärder också i andra avseenden som på olika sätt drabbar sjöfolket.

I betänkandet föreslås också att praktikplatser skall subventioneras av staten. Vi är av den meningen att sjöfarten i likhet med andra näringar och i eget intresse bör se till att det finns underlag för rekrytering av manskap och befäl. Enligt de ombordanställdas egna erfarenheter är bemanningsläget på fartygen numera sådant, att någon adekvat handledning knappast kan ske. Jag hänvisar här till vad jag nyss sade om den kraftiga nedskärningen av personal på fartygen. Bemanningsplanerna är inte så dimensionerade att behovet av personal för instruktörs- och handledaruppgifter i samband med utbildning av praktikanter är täckt. Därför föreligger enligt vår mening risk att praktikanterna helt enkelt kommer att användas som arbetskraft för okvalificerade rengörings- och målningsarbeten, för vilka arbeten man i dag saknar folk – det finns inte personal ombord för sådana arbeten, eftersom dessa skall skötas av personal från företag i hamnarna. Men det finns enligt vår mening ingen anledning för staten att ömma speciellt för rederinäringens rekryteringsproblem. Den näringen bör i likhet med andra näringar själv se om sitt hus i detta avseende.

Beträffande sjöbefälsutbildningen motsätter sig vårt parti en nedläggning av sjöbefälsskolorna i Stockholm och Malmö. Enligt vår mening utgör Mälardalen och Skåne var för sig stora upptagningsområden för sjöbefäls-elever. Skolorna har f. ö. en egen utbildningsprofil och en specialisering, något som skulle försvinna vid en nedläggning. En rad andra skäl – inte minst trafikpolitiska och sjösäkerhetspolitiska – talar mot förhastade nedskärningar av utbildningskapacitet för sjöbefäl.

Det finns också all anledning påminna om att Sverige har antagit den s. k. STUW-konventionen och därmed förbundit sig att stödja u-ländernas strävan att bygga upp en egen sjöfart. Detta ställer på sitt krav på vår egen sjöfartsutbildning, eftersom önskemål självfallet kommer att framföras om

att vårt land skall genom utbildning av sjöfolk och sjöbefäl stödja u-länderna.

I detta sammanhang vill jag också säga några ord om forskningen. Hittills har forskningen haft en utpräglad sjöfartsteknisk inriktning. Det framgår även av utskottets skrivning. Då det gäller den angelägna tekniska forskningen vill vi från vpk:s sida särskilt betona att det är nödvändigt med en förstärkning av forskningen i fråga om nya driftsystem i förhållande till energisparande och miljö samt den del som handlar om en förbättrad sjösäkerhet. Vidare finns det andra forskningsområden som kommit litet i skymundan men som nu måste skjutas i förgrunden. Jag tänker då på sådana forskningsområden som sjöfolkets arbetsmiljö och psykosociala frågor i samband därmed.

Då det gäller propositionens förslag om subventionering av fyr- och farledsavgifter för oceanfart kan vpk inte godta en sådan selektiv åtgärd som föreslås. Skälet till åtgärden anges vara att stimulera till ökat nyttjande av svenska hamnar av transocean linjetrafik. Men dessa avgifter skall regleras via sjöfartsverket, vilket innebär att avgiftsbortfallet måste kompenseras på annat sätt. Då kan följden bli att annan sjöfart på olika sätt får betala detta bidrag till oceanfarten. Dessutom finns enligt vår mening risk för att en sådan selektiv taxesänkning kan motverka direktfart på Norrlandshamnarna, med negativa regionalpolitiska och trafikekonomiska följder. I annat sammanhang har vårt parti föreslagit att transportstödet även skall omfatta sjöfarten inom berörda zoner.

Herr talman! Till sist vill jag något beröra vpk:s förslag till civil bemanning av isbrytarna. Vi anser att våra argument härför är välgrundade. Först och främst vill vi betona värdet av att få en stabilitet i bemanningen liksom en möjlighet till bättre användning av fartygen under icke-säsong och därmed effektivare utnyttjande av fartygsresurserna. Härtill skall givetvis läggas det förhållandet att vi har en betydande arbetslöshet bland yrkeskunnigt sjöfolk. Det kan f. ö. starkt ifrågasättas om det är förenligt med principerna för svensk arbetsmarknad att civila arbetsuppgifter utförs av militär personal. Hur skulle det se ut om vi exempelvis lät våra militära ingenjörsförband utföra arbeten vid reguljära civila vägbyggen? Ett sådan åtgärd skulle säkert väcka mycket stort uppseende, men så tänker man tydligen inte när man låter militär personal sköta civila sjöfartsuppgifter.

Vad jag här har sagt om bemanning av isbrytare gäller i lika hög grad bemanningen av sjömättningsfartyg.

I detta sammanhang har vi också observerat motionerna 302 och 1350 från västernorrländska riksdagsledamöter, vilka föreslår stationering av isbrytarna till Härnösand och Kramfors. Detta skulle innebära en förstärkning av verksamhetsunderlaget och sysselsättningstryggheten för de anställda vid Lunde Varv. Vi finner det rimligt att isbrytarna placeras inom det egentliga arbetsområdet där issäsongen är längst, och vi kommer därför att markera vår inställning till den här frågan vid voteringen.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till motionerna 1979/80:687, 544 och 2042.

Nr 166

**Fredagen den
6 juni 1980**

*Sjöfartspolitiken
m. m.*

RUNE TORWALD (c) replik:

Herr talman! Jag vill säga några ord med anledning av Sven Henricssons inlägg.

Det är självfallet så, Sven Henricsson, att avtalade personalkostnader – alltså inte bara kostnader för hemresor – påverkar rederiernas internationella konkurrenskraft. Men om staten tar över någon del av dessa avtalade kostnader, så innebär det automatiskt att rederierna får mindre intresse av att pressa sina personalkostnader, och det är naturligtvis i sin tur till nackdel för den svenska konkurrenskraften.

Rederiernas strävan bör alltid vara att hålla nere sina kostnader på alla områden. Det finns enligt vår mening möjlighet att göra det bl. a. på det område som omfattas av hemresorna – det kan gälla att utnyttja resebyråer, att på lämpligt sätt befrakta fartygen osv. – men detta blir inte intressant för rederierna i ett läge där staten övertar de här kostnaderna. Då anstränger man sig inte för att hålla dem nere.

Minskade kostnader i det här avseendet får inte några negativa effekter för de anställda. De är ju genom avtalet tryggade genom att de är berättigade till ett visst bestämt antal hemresor.

En annan fråga som Sven Henricsson tog upp och som jag vill kommentera är regeringens och utskottsmajoritetens förslag att slopa fyr- och farledsvaruavgifterna för transocean sjöfart. Avsikten med detta är inte, som Sven Henricsson säger, att undergräva förutsättningarna för direktanlöp till Norrlandshamnarna, utan tvärtom att stimulera till direktanlöp. Förslaget får positiva effekter kanske i första hand när det gäller de stora transocean hamnarna, men det är enligt mitt förmenande positivt även för Norrlandshamnarna. Man har inte tänkt sig att den här kostnaden skulle läggas ut på fyr- och farledsvaruavgifterna generellt, utan sannolikt kommer det att bli så att det är hamnarna i anslutning till oljeimporten som drabbas. Då är det i stort sett bara de stora västkusthamnarna som blir aktuella, men detta får inte samma negativa effekter från konkurrenssynpunkt som när det gäller fyr- och farledsvaruavgifterna för transocean sjöfart. För västkusthamnarnas del kan effekten av vpk:s krav i stället bli att man stimulerar till feedertrafik via de stora kontinenthamnarna Rotterdam och Hamburg.

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

SVEN HENRICSSON (vpk) replik:

Fru talman! Rune Torwald framhöll hur angeläget det är att pressa kostnaderna för rederierna. Det kan man förstå, med utgångspunkt i att de bedriver en affärsmässig verksamhet. Men i det här fallet är det mycket stor risk att ett pressande av kostnaderna går ut över de ombordanställdas förmåner. Det finns redan nu – man är inom rederierna medveten om vad som håller på att hända – en tendens till att överarbeta hemresebestämmelserna. Det finns tydliga indikeringar på försämringar för sjöfolket när det gäller nyttjandet av vissa möjligheter till hemresor. Man kommer med

strängare anvisningar om hur hemresan skall gå till, och försämrar på det sättet möjligheterna att ta sig hem på snabbaste möjliga sätt. Man anlägger numera alltså hårdare kostnadssynpunkter på hemresorna. Den aspekten – att man åstadkommer försämringar för sjöfolket – måste vi ha med i bilden och inte bara se till intresset att förstärka resultatet för företaget.

Här har sagts att vi selektivt skulle stödja oceanfarten genom att subventionera hamnavgifterna. Jag vill då än en gång uttrycka min oro för att det kommer att resultera i att man går på oceanhamnarna, där avgifterna är subventionerade, och sedan med utnyttjande av t. ex. transportstödet i större utsträckning forslar varor på land, i stället för att gå direkt på t. ex. de norrländska hamnarna, som är i behov av allt det stöd de kan få för att vidmakthålla sin verksamhet.

ULLA TILLANDER (c):

Fru talman! Jag vill helt kort instämma i vad Paul Grabö har sagt.

Thorsten Larsson och jag har vid två olika tillfällen motionerat om ett bibehållande av sjöbefällsskolan i Malmö. Jag behöver inte här upprepa de motiv som vi har fört fram i motionerna utan hänvisar till motionernas motiveringar.

Vid en förnyad genomläsning och granskning av de skäl som vi har framfört för ett bibehållande tycker jag att motiven fortfarande har full bärkraft. Jag kommer alltså att stå fast vid min tidigare ståndpunkt, föranledd av de presenterade skälen, och instämmer därför i Paul Grabös yrkande.

ULLA ORRING (fp):

Fru talman! Med anledning av trafikutskottets betänkande 1979/80:26, där frågan om bemanningen av våra isbrytare och sjömätningsfartyg behandlas, vill jag framföra följande synpunkter.

Frågan om civilbemanning för isbrytare och sjömätningsfartyg har varit föremål för flera utredningar. I den senaste rapporten, Bemanning av isbrytare och sjömätningsfartyg från 1978, föreslås ingen ändring, dvs. fortsatt militär bemanning.

Förre socialdemokratiska kommunikationsministern Bengt Norling lämnade på sin tid utredningsuppdraget till sjöfartsverket. Utredningen har sålunda verkställts av marinbefäl och måste betraktas som en partsinläga. Utredningsresultatet var därigenom nära nog givet på förhand. Kommittén borde i stället ha haft en parlamentarisk sammansättning med sakkunskap även från övriga berörda parter, som sjöfartsnärings-, Fartygsbefälsföreningen och Sjöfolksförbundet.

Bemanningsfrågan behandlades i riksdagen förra våren. Då konstaterades att den berörda frågan behövde utredas ytterligare innan ett definitivt ställningstagande gjordes. När trafikutskottets betänkande nu föreligger saknas, anser jag, de kompletterande utredningsuppgifterna.

I december 1979 ställde jag en fråga till kommunikationsministern angående bemanningen av dessa fartyg. Svaret från statsrådet blev att

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

Sjöfartspolitik
m. m.

ärendet var under beredning.

Jag anser att inte heller nu är själva principfrågan om civil eller militär bemanning och konsekvenserna därav tillräckligt belyst.

Kostnadsberäkningarna som framläggs i rapporten är osäkra. Man har sålunda utgått från i stort sett samma bemanningsnorm vid såväl civil som militär bemanning – ett antagande som starkt måste ifrågasättas.

Vidare har man inte analyserat betydelsen av fortsatt teknisk utveckling och därmed behovet av ett ökat specialistkunnande, inte minst för besättningen på sjömättningsfartygen.

Det är mycket olyckligt och beklagligt att utskottet inte kunnat avge ett enigt yttrande i den här frågan. Principerna kring bemanningsfrågan bör ytterligare bli föremål för en verkligt allsidig utredning. Bemanningsfrågan är en teknisk, praktisk och social fråga och borde inte behöva vara partiskiljande. Min uppfattning är att det trots allt finns en gemensam grundsyn.

Trots vad jag nu har anfört och på grund av det rådande statsfinansiella läget och de redovisade kostnaderna för en omställning till civilbemanning, ser jag mig nödsakad att rösta med majoritetsförslaget. Det är med stort beklagande jag gör det.

Fru talman! Jag har sålunda inget annat yrkande än om bifall till utskottets hemställan även i vad avser punkt 22.

GÖTHE KNUTSON (m):

Fru talman! Diskussionen om civil bemanning på isbrytarna emanerar från en yrkesgrupps behov av att få sina arbetsplatser flyttade närmare. Jag har viss förståelse för det. Men man måste också – som utskottets talesman här har anfört – ta hänsyn till dels de samhällsekonomiska förhållandena, dels det faktum att vår marin, vår flotta, vårt försvar behöver den utbildning som isbrytarna ger.

Det bör också kunna noteras att de värnpliktiga som tjänstgör på isbrytare trivs med den här formen av värnpliktstjänstgöring. De är, skulle jag vilja säga, lyckliga över att ha fått en sådan kommendering. Men allra angelägnast tror jag det är att se till kostnaderna för civil bemanning, som vi absolut inte har råd med.

Man måste också ta hänsyn till den risk som en civil bemanning innebär i konfliktsituationer. Vi kan se hur vårt närmaste grannland i öster ibland drabbas av strejk då det gäller isbrytarna. Det skulle, överfört till svenska förhållanden, kunna innebära ytterligare svåra problem för Norrland.

Fru talman! Något av det viktigaste som kan sägas i detta ärende, när debatten har kommit så här långt, står på pränt i en av de motioner som Sten Svensson och jag har väckt. Vi har framför allt ägnat oss åt det mindre tonnaget och Vänersjöfarten. Det rör sig alltså om betydelsefulla faktorer i sjöfartssammanhang.

Vad jag nu främst vill trycka på när det gäller våra förslag är behovet av en skattelagsändring för partrederier. Sådana skall enligt gällande lag ha ett s. k. fast driftställe. Det är detsamma som beskattning i en viss kommun,

oavsett om delägarna är bosatta i skilda kommuner, vilket oftast är fallet. Sten Svensson och jag föreslår ändringar, så att regeringen får medge att rederi i särskilda fall ej kan anses ha fast driftställe. Vi föreslår också att seglande delägare skall beskattas enligt sjömansskatteskallorna. Vi har ett utomordentligt gott stöd för våra förslag i den sjöfartspolitiska utredningen. Även de remissinstanser som behandlat utredningen är positiva, med ett undantag. Det är – kanske inte oväntat – riksskatteverket, som är oroligt för att vissa skattemässiga principer skall trampas på tårna och likaså för att en ny regel för partrederier skulle kunna smitta av sig och förorsaka liknande krav från andra håll. Departementet och utskottet har tyvärr tydligen tagit intryck av dessa synpunkter. Sten Svensson och jag säger emellertid i vår motion:

”De problem med en ändring som riksskatteverket befarar måste vägas mot den osäkerhet om rättsläget som på senare år har förstärkts genom att skilda länsrätter bedömt likartade frågor olika. Nuvarande regler måste sålunda ses över.”

Det är med glädje vi nu konstaterar att departementschefen och utskottet anger att en utredning kommer att se över de här frågorna. Det är då vår livliga förhoppning att man – och framför allt är hela den mindre sjöfartens företrädare angelägna om detta – får en lagändring till stånd här. Jag vill peka på det som vi framhåller i motion 2041, att ett partrederi med fast driftställe i Stockholm eller Göteborg har stora fördelar jämfört med ett partrederi som är lokaliserat till en mindre kommun. För ett partrederi i Stockholm är möjligheterna att finna delägare betydligt större än på en mindre ort.

Man kan utgå från att om en ny utredning skulle komma fram till att man bör avvisa sjöfartspolitiska utredningens förslag beträffande de här skattefrågorna, kommer en koncentration av rederirörelserna att ske till storstadsregionerna. Vi finner inte detta acceptabelt. Vi kan alla i den här kammaren inse att mindre kommuner och sjöfartsstäder på det viset åderlåtts på ännu en näring. Jag är mycket orolig för konsekvenserna för de rederihamnar som finns i Väneren.

Jag konstaterar här, fru talman, att Sten Svenssons och mina motioner 2040 och 2041 koncentrerar sig på just det mindre tonnaget och insjöfarten, i första hand den på Väneren. Vi kan notera att Vänersjöfarten har mycket goda förutsättningar. För det första finns det bra hamnar – det finns god utrustning i dem. För det andra har vi genom den borgerliga regering som satt för ett par år sedan och den borgerliga riksdagsmajoriteten kommit att fatta ett beslut som förbilligade sjöfarten på Väneren. Man lättade kostnaderna för passage genom Trollhätte kanal med belopp i storleksordningen, om jag minns rätt, 15 milj. kr. per år.

Men prognoserna för Vänersjöfarten har dess värre inte uppfyllts, åtminstone inte ännu. Det är möjligt att de, som så många andra prognoser, utgick från för högt ställda förväntningar, men man kan inte bortse från att det finns en rad faktorer som borde förbättras. Jag pekade nyss på en – reglerna för partrederierna.

Vi har i motion 2040 pekat på möjligheterna att låta Vänerens seglations-

styrelse få en ännu viktigare funktion än den nu har. Man kan helt enkelt låta seglationsstyrelsen – som är mycket effektiv – få bli det verkställande organet för praktiskt taget alla de åtgärder som är nödvändiga för en trygg sjöfart på Vänern.

Jag konstaterar, liksom vi alla kan göra, att det nu blir en utredning, en närmare översyn kring en rad olika problem som vi ser det som mycket angeläget ur Vänersjöfartens, Vänerlandskapens och dessa läns synvinkel att lösa. Vi har i vår ena motion yrkat på att vad som i motionen anförts blir beaktat vid fastställandet av direktiven för utredningen om sjöfartens roll i den svenska trafikpolitiken. Vi kan, fru talman, förhoppningsvis läsa utskottsbetänkandet på det sättet att vad vi för fram också kommer att finnas med i de här direktiven. Detta skall då, hoppas jag, leda till bättre förhållanden och framför allt en framförhållning, så att sjöfarten på Vänern och även den mindre kustsjöfarten får bättre betingelser och därigenom kan utgöra den effektiva näring som vi så väl behöver. Det finns också, som alla vet, ett alldeles speciellt miljöpolitiskt skäl för att slå vakt om och skapa gynnsamma förutsättningar för sjöfarten. Det är ett energisnålt sätt att transportera gods. Det borde också kunna vara ett billigare sätt än vägtransporter. Man avlastar landsvägarna, som vi vet redan är hårt belastade och där kostnaderna är alltför stora. Det finns inga underhållskostnader för det element som sjöfarten rör sig på. Vi har, som jag nämnde, en bra kanal, bra slussar, goda förutsättningar. Det är liksom bara att gå vidare på den här vägen och skapa den gynnsamma framförhållning som gör att man bland både partrederier och andra företagsformer inom sjöfartsnäringen vågar tro på den här näringen.

Med detta vill jag, fru talman, yrka bifall till utskottets hemställan.

ERIC REJDNELL (fp):

Fru talman! Jag skulle vilja säga några ord med anledning av avsnittet Bemannings- och utbildningsfrågor. Eric Jönsson var nyss uppe och sade att sakfrågan inte hade fått en riktig behandling. Jag tror att reservanterna inte i första hand är ute efter en ytterligare behandling av den här frågan, utan i stället efter ett nytt beslut, som man skulle kunna få att sammanfalla med sina regionalpolitiska intressen. Enligt uppgift är 30–40 % av platserna vid sjöbefälsskolorna vakanta f. n. Det tyder också på att förslaget i utskottsbetänkandet skulle vara riktigt.

Det behövs således inte några fler utredningar i sakfrågan – den är tillräckligt utredd. Vad det handlar om är troligen en medvetet kringgående rörelse för att få ett helt nytt beslut i denna fråga. Jag bedömer också Paul Grabös yrkande om återremiss av avsnitt 3.9, mom. 15, som ett led i samma riktning. Man är helt enkelt inte nöjd med den utveckling frågan har fått och vill därför ha en omprövning. Utskottets majoritet är av den uppfattningen att den här frågan har fått en seriös behandling och att det förslag som föreligger bör kunna bifallas av kammarens majoritet.

Fru talman! Därmed vill jag yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

KURT HUGOSSON (s):

Fru talman! Sjöbefälsutbildningen har tidigare behandlats två gånger av riksdagen. Så sent som för ett par veckor sedan behandlades ett betänkande från utbildningsutskottet, och riksdagen avlog då enhälligt motioner med samma syfte. Ett beslut nu om att ytterligare skjuta upp ärendets avgörande skulle sakna all saklig grund.

Jag yrkar därför å mina och de socialdemokratiska ledamöternas i trafikutskottet vägnar avslag på Paul Grabös yrkande om att mom. 15 skall återförvisas till utskottet för behandling i höst.

Överläggningen var härmed avslutad.

Mom. 1

FÖRSTE VICE TALMANNEN: Propositioner ställs först beträffande utskottets hemställan och därefter i fråga om motiveringen.

H e m s t ä l l a n

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels hemställan i motion 2042 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Alexander Chrisopoulos begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet 26 mom. 1 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit hemställan i motion 2042 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Alexander Chrisopoulos begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 292

Nej – 15

M o t i v e r i n g e n

Propositioner gavs på godkännande av dels utskottets motivering, dels den i reservation 1 av Bertil Zachrisson m. fl. anförda motiveringen, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Birger Rosqvist begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

Sjöfartspolitiken
m. m.

Den som vill att kammaren godkänner trafikutskottets motivering i betänkandet 26 beträffande mom. 1 röstar ja, den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren godkänt den i reservation 1 av Bertil Zachrisson m. fl. anförda motiveringen.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Birger Rosqvist begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 155
Nej – 138
Avstår – 15

Mom. 2

Propositioner gavs på bifall till 1:o) utskottets hemställan, 2:o) utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till reservation 2 av Bertil Zachrisson m. fl. samt 3:o) motion 2042 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då Birger Rosqvist begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan Alexander Chrisopoulos begärt votering beträffande kontrapositionen upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående trafikutskottets hemställan i betänkande 26 mom. 2 antar utskottets hemställan med den ändring däri som föranleds av bifall till reservation 2 av Bertil Zachrisson m. fl. röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit motion 2042 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Alexander Chrisopoulos begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 144
Nej – 15
Avstår – 150

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammarerna bifaller trafikutskottets hemställan i betänkande 26 mom. 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammarerna bifallit utskottets hemställan med den ändring däri som föranleds av bifall till reservation 2 av Bertil Zachrisson m. fl.

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Ändringar i tull-
taxan*

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarernas ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Birger Rosqvist begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 154
Nej – 154

Då sålunda de avgivna rösterna var lika delade, gavs propositioner dels på återförvisning till utskottet av ärendet i denna del, dels på omedelbart avgörande, och förklarades den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad. Bertil Lidgard begärde emellertid votering, varför följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den som vill att kammarerna omedelbart skall avgöra trafikutskottets hemställan i betänkande 26 mom. 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Om minst hälften av de röstande röstar nej har kammarerna beslutat att ärendet i dess helhet skall återförvisas till utskottet.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av de röstande ha röstat för bifall till ja-propositionen. Då Bertil Lidgard begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 154
Nej – 154

Kammarerna hade alltså bifallit återremissyrkandet.

§ 6 Ändringar i tulltaxan

Föredrogs skatteutskottets betänkande 1979/80:60 med anledning av propositionen 1979/80:175 om ändring i lagen (1977:975) med tulltaxa, m.m., jämte motioner.

Regeringen (handelsdepartementet) hade föreslagit i proposition 1979/80:175 att riksdagen skulle

1. godkänna förslaget till överenskommelse med Europeiska gemenskapen beträffande bindningarna i GATT och beträffande tullförmåner för

Fredagen den
6 juni 1980

*Ändringar i tull-
taxan*

vindruvor och champinjoner,

2. anta förslaget till lag om ändring i lagen (1977:975) med tulltaxa.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

"I propositionen framläggs förslag om vissa ändringar i tullskyddet på trädgårdsområdet. Förslaget innebär bl. a. att värdetullarna för tomater och slanggurkor under del av tullperioden kombineras med minimiviktullar för att ge ett bättre skydd mot lågprisimport.

I propositionen redovisas vidare resultatet av de omförhandlingar som har ägt rum med EG beträffande ett antal produkter för vilka tullarna har varit bundna i GATT. Den överenskommelse som träffats under omförhandlingarna innebär att de ändringar som har beslutats av 1978/79 års riksmöte kan genomföras fullt ut.

Ändringarna i tulltaxan föreslås träda i kraft den 1 juli 1980."

Propositionens förslag innebar bl. a.

beträffande tulltaxenummer 07.01 *B.1. slanggurkor* en värdetull på 20 % kombinerad under juni resp. juli – september med en minimiviktull av 50 resp. 70 kr. per 100 kg,

beträffande tulltaxenummer 07.01 *G. tomater* att värdetullen under juli – september resp. oktober kompletterades med en minimiviktull av 70 resp. 50 kr. per 100 kg.

I detta sammanhang hade behandlats de med anledning av propositionen väckta motionerna

1979/80:2072 av Gösta Andersson (c) och Bertil Danielsson (m), vari hemställts att riksdagen beslutade om tullfrihet för svamp (tulltaxenummer 07.03 och 07.04 C), annan än champinjoner.

1979/80:2073 av Stig Josefson och andre vice talmannen Thorsten Larsson (båda c), vari hemställts att riksdagen beslutade

1. att i kap. 7 av den föreslagna tulltaxan göra i motionen angiven ändring av förslaget i proposition 1979/80:175,

2. att begära att regeringen skulle noga följa importprisutvecklingen på framför allt vissa i motionen angivna produkter och snabbt vidta erforderliga åtgärder,

1979/80:2074 av Håkan Strömberg och Hans Pettersson i Helsingborg (båda s), vari hemställts att riksdagen beslutade att i kap. 7 tulltaxan göra i motionen angiven ändring av förslaget i proposition 1979/80:175.

1979/80:2075 av Daniel Tarschys och Karin Ahrland (båda fp), vari hemställts att riksdagen skulle avslå de i propositionen föreslagna tullhöjningarna, samt

1979/80:2076 av Alf Wennerfors (m).

De i motionerna 2073 och 2074 föreslagna ändringarna i tulltaxan innebar bl. a. att minimiviktullarna för tomater och gurkor skulle gälla under tiden den 16 april – den 31 oktober för tomater och den 1 maj – den 30 september för gurkor.

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Ändringar i tull-
taxan*

Utskottet hemställde

1. beträffande EG-överenskommelsen att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:175 i denna del godkände förslaget till överenskommelse med Europeiska gemenskapen beträffande bindningarna i GATT och beträffande tullförmåner för vindruvor och champinjoner,

2. beträffande minimiviktullarna på tomater och slanggurkor att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:2073 i denna del, motion 1979/80:2074, motion 1979/80:2075 och motion 1979/80:2076 yrkandena 1 och 2 och bifalla propositionen i denna del,

3. beträffande minimiviktull på vitkål och rödkål att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:2073 i denna del och bifalla propositionen i motsvarande del,

4. beträffande övervakningen av importutvecklingen för trädgårdsprodukter att riksdagen skulle avslå motionerna 1979/80:2073 yrkande 2 och 1979/80:2076, yrkande 3,

5. beträffande tullen på vildsvamp att riksdagen skulle bifalla motion 1979/80:2072 och besluta om tullfrihet för vildsvamp,

6. beträffande författningsförslaget att riksdagen skulle anta det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1977:975) med tulltaxa med den ändringen att tulltaxenummer 07.01 F och 07.04 fick av utskottet angiven lydelse, vilket förslag innebar att tullfriheten för vildsvamp blev generell och att motsvarande skulle gälla för torkad svamp.

Reservation hade avgivits av Erik Wärnberg (s), Stig Josefson (c), Rune Carlstein (s), Tage Sundkvist (c), Curt Boström (s), Ingemar Hallenius (c) och Bo Forslund (s) som ansett att utskottet i 2 och 6 mom. bort hemställa

2. att riksdagen skulle avslå propositionen i denna del och motionerna 1979/80:2075 och 2076 yrkandena 1 och 2 och bifalla motion 1979/80:2073 i denna del och motion 1979/80:2074,

6. att riksdagen skulle anta det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1977:975) med tulltaxa med de ändringar att tulltaxenummer 07.01 B, F och G och 07.04 fick i reservationen angiven lydelse.

Reservationens förslag överensstämde

beträffande 07.01 B.1. (slanggurkor) och G (tomater) med yrkandena i motionerna 2073 och 2074 samt

beträffande 07.01 F (vildsvamp) och 07.04 (torkad svamp) med utskottets förslag.

STIG JOSEFSON (c):

Fru talman! I skatteutskottets betänkande nr 60 behandlas proposition nr 175 om ändring i lagen om tulltaxa jämte motioner.

Propositionen bygger i princip på riksdagsbeslutet vid 1978/79 års riksmöte och utgör främst ett fullföljande av beslutet om tullskyddet för trädgårdsprodukter. Riksdagen beslöt ju då på grundval av ett enhälligt förslag från skatteutskottet att bifalla förslag i motionen 1978/79:2473, bl. a. att regeringen skyndsamt skulle utarbeta skyddsåtgärder som omedelbart skulle kunna sättas i kraft i situationer med onormalt låg prissättning av importvaror.

Riksdagen biföll alltså skatteutskottets förslag att begära att regeringen skyndsamt skulle utarbeta skyddsåtgärder mot lågprisimport.

Trädgårdsutredningen fick i uppdrag att framlägga förslag till skyddsåtgärder av nämnda slag. Utredningens förslag redovisades den 18 december 1979 i promemorian Skyddsåtgärder mot lågprisimport av trädgårdsprodukter.

Utredningen framhåller bl. a. att det ofta förekommer import av trädgårdsprodukter till priser som avsevärt understiger vad som normalt gäller. Lågprisimporten kan avse såväl större som mindre partier och förekomma under längre eller kortare tid. Importen kommer från olika delar av världen. Det kan vara öststaterna, Medelhavsländerna, de västeuropeiska länderna eller någon annan del av världen. Ofta rör det sig om överskottsproduktion som man önskar avsatt i Sverige.

En bidragande orsak till att andra länders överskottsproduktion på detta sätt avsätts på den svenska marknaden är det förhållandet att Sverige under långa perioder av produktionssäsongen är den enda marknaden i norra och västra Europa som varken är stängd för import, som Norge och Finland, eller skyddas av importminipriser eller kombinationstullar, såsom förhållandet är inom EG.

Detta ger något av bakgrunden till de problem som trädgårdsnäringen har och som riksdagen vid förra riksmötet ställde sig mycket förstående till.

Utredningen redovisar nu olika alternativ, varav jag skall nämna två, dels det som regeringen delvis stannat inför, kombinationstullar, dvs. värdetull jämte minimiviktstull, dels importminimiprissystemet. Ur odlarsynpunkt och för att trygga en svensk odling av trädgårdsprodukter är givetvis minimiprissystemet det effektivaste. Men regeringen har stannat för kombinationstullar, och om det förslaget är skatteutskottet enigt.

Vad som skiljer reservanter och utskottsmajoritet åt är frågan om under vilka perioder värdetull skall kombineras med minimiviktstull eller s. k. miniskydd. Jag vill betona detta för att inte saken skall göras större än vad den verkligen är. I motioner av mig och andre vice talmannen Thorsten Larsson samt av Håkan Strömberg och Hans Pettersson i Helsingborg har framställts kravet att minimiviktstullskydd skall införas för ytterligare någon tidsperiod. Yrkandena innebär för slanggurkor att det införs en minimiviktstull, på 50 kr. per 100 kg, även under tiden den 1–31 maj – vilket innebär en månads förlängning – samt för tomater att tiden för en minimiviktstull, också

här på 50 kr. per 100 kg. utsträcks till att omfatta även perioden den 16 april–30 juni.

Syftet med minimiviktullen är att ge ett skydd vid ytterst låga importpriser.

Reservanterna i utskottet har ställt sig bakom dessa yrkanden. För att bevara och skapa någon trygghet för odlare och anställda måste, som riksdagen uttalade förra året, värdetullarna kompletteras med det grundskydd som minimiviktullarna utgör.

I riksdagsbeslutet våren 1979 beslöts om en värdetull på 17 % för tomater under perioden den 16 april–15 maj. I EG-förhandlingarna har man måst frånga detta, och i enlighet med förhandlingsuppgörelsen föreslås tullsatsen under denna tidsperiod vara 10 %. Men i förhandlingar med EG medgavs också rätt för Sverige att kombinera denna lägre tullsats med en minimivikt-tull på 50 kr. per 100 kg.

Som framhålls i reservationen anser vi reservanter det vara särskilt anmärkningsvärt att nedsättningen av tomatullen från 17 till 10 % under tiden den 16 april–15 maj inte kombineras med en minimiviktull trots att överenskommelsen med EG medgav detta.

Vad reservanterna begär är således endast att propositionsförslaget kompletteras med det grundskydd som minimiviktullen utgör – ett yrkande som helt överensstämmer med det resultat som uppnåts i förhandlingarna med EG. Jag är förvånad över att propositionen inte innehåller detta förslag, inte minst med tanke på riksdagens och skatteutskottets mycket bestämda uttalande vid förra riksmötet. Riksdagen har under senare år – och med all rätt – vidtagit åtgärder av olika slag för att skapa trygghet i anställningar. I denna fråga är vi också eniga om att skapa bättre trygghet för denna näringsgren genom införande av en värdetull. Vad vi tvistar om är skyddet vid en verklig lågprisimport, en import som kan spoliera företags framtids-möjligheter.

När vi nu är överens om införandet av systemet med värdetull, är jag förvånad över motståndet mot det grundskydd som en minimiviktull innebär – ett grundskydd som vi alla egentligen hoppas inte skall behöva träda i funktion men som, om det träder i funktion, har till uppgift att förhindra att problemen blir alltför besvärliga för odlare och anställda.

Fru talman! Vi hade i går en mycket lång debatt i riksdagen om en annan del av vårt näringsliv. Vi var också då – vilket förslag man än ställde sig bakom – eniga om att satsa väsentliga belopp för att skapa trygghet för de anställda. Det känns litet egendomligt att vi i denna fråga inte i enighet kan fatta ett beslut som inte kostar staten någonting och som i några enstaka fall under en begränsad period kan kosta konsumenten någon femtioöring men som ändå ger ett litet tillskott för att bereda också denna grupp skydd i en besvärlig situation. Vi skall dessutom lägga märke till att det inom svensk trädgårdsnäring i dag är sysselsatta lika många som inom varven, ca 20 000 personer.

Fru talman! Med detta ber jag att få yrka bifall till den vid betänkandet fogade reservationen av herr Wærnberg m. fl.

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Ändringar i tull-
taxan*

Fredagen den
6 juni 1980

*Ändringar i tull-
taxan*

KNUT WACHTMEISTER (m):

Fru talman! För ett år sedan godkände en enig riksdag regeringens förslag till ny tulltaxa för bl. a. slanggurkor och tomater. Principen var att det skulle ske en övergång från viktull till värdetull. Nackdelarna med det gamla systemet var att de tidigare tullarnas skyddseffekt minskade i takt med inflationen. Därför är, även om kontrollsvårigheterna ökat med värdetullsystemet, detta uppenbarligen att föredra. Som resultat av ett par borgerliga motioner beslöt riksdagen också för ett år sedan om en snabbutredning för att förbättra skyddet mot lågprisimport. Det är som bekant detta nya lågprisskydd som dagens debatt handlar om.

Regeringspropositionen, som stöds av en majoritet bestående av skatteutskottets moderater och folkpartister samt tre socialdemokratiska ledamöter, innebär att man för gurka och tomater under viss tid av året kombinerar värdetullen med en minimiviktull på mellan 50 och 70 öre per kilo.

Reservanternas förslag innebär att man tidigare lägger minimiviktullen för gurkor med en månad och för tomater med två och en halv månader. Stig Josefson var nu förvånad över att man inte kunnat få ett enhälligt utskottsbetänkande i denna fråga. Även om det inte är några revolutionerande skillnader mellan utskottets och reservanternas förslag, tycker jag ändå att det är anmärkningsvärt att utskottets centerpartister med en reservation i detta fall går emot en proposition från den egna regeringen. Det är nämligen alldeles uppenbart att de nya förslagen till tulltaxor är – och självfallet också måste vara – en sammanjämkning mellan dels intresset att skydda den inhemska trädgårdsnäringsen, dels önskan att slå vakt om konsumentintressen och frihandel.

Det finns också några andra goda skäl för riksdagen att bifalla propositionen och avslå reservationen.

1. Även om GATT-avtalet medger de av reservanterna föreslagna tidsändringarna för minimiviktullarna utan omförhandling, kan det knappast vara lämpligt att i nuläget fullt utnyttja de skyddsmöjligheter som står till buds.

Produktionen i vårt land skulle anpassas till de nya reglerna, och några skyddsåtgärder i reserv skulle inte finnas utan nya överläggningar med EG-länderna. Sverige är mer än de flesta andra länder beroende av exporten, varför ett fritt varuutbyte betyder oerhört mycket för vår levnadsstandard. Därför skall vi akta oss väldigt noga för att införa handelshinder som inte är absolut nödvändiga för att skydda den inhemska produktionen. Det kan tilläggas att hälften av vår export går till EG-länderna.

2. Enligt flera remissvar till trädgårdsnäringsutredningens betänkande har man inte kunnat påvisa några varaktiga negativa verkningar av s. k. lågprisimport av berörda varor.

3. Enligt GATT:s artikel VI finns det möjlighet att överta överskottsutbud som utgör väsentlig skada med antidumping- och utjämningstullar.

Artikel IX i GATT:s avtal ger också möjlighet till nödfallsåtgärder när så kan vara påkallat.

Med det sagda, fru talman, yrkar jag bifall till utskottets hemställan.

STIG JOSEFSON (c) replik:

Fru talman! Knut Wachtmeister uttrycker förvåning över att centerpartisterna här har gått emot regeringens proposition. Jag vill då säga att det var centerpartiet som stod bakom också den motion som vann riksdagens enhälliga bifall förra året. Med det starka uttalande som gjordes då känner vi en viss förpliktelse att följa upp det beslut som förra årets riksdag fattade.

Nu säger herr Wachtmeister att vi skall tänka på konsumenterna och på frihandeln. Jag måste säga att jag blir förvånad över detta uttalande. Här gäller det att under en något längre period än den regeringen har föreslagit skapa ett ökat skydd med 50 öre per kilo. Jag tror inte att man kan betrakta detta som ett problem för frihandeln eller konsumenterna. Skulle vi ha räknat på samma sätt i gårdagens debatt när det gällde vad de kostnader som vi då beslutade om skulle komma att innebära för konsumenterna vet jag inte var vi skulle ha hamnat – och då nämndes det ingenting om detta. Jag tycker vi skall vara måna om att behandla olika befolkningsgrupper i vårt samhälle med hänsyn till deras existensmöjligheter.

Sedan säger herr Wachtmeister att man skapar handelshinder. Ja, om man hade gått ut ifrån att vi hade tvistat om värdetullen, skulle jag ha kunnat förstå resonemanget om att man skapar handelshinder. Men när det gäller värdetullen är vi helt överens. Att ha ett något bättre grundskydd i en situation när vi översvämmas av import från länder, som kanhända har överskott som de inte kan bli av med på annat sätt, kan väl inte anses skapa några handelshinder. Enligt den rapport jag har fått om förhållandet förra året skulle faktiskt minimiviktullarna, som vi här yrkat på, inte träda i funktion annat än vid en direkt lågprisimport från ett par av öststatsländerna.

Jag tycker att man bör se på hur verkligheten är. Även om man är mån om frihandeln bör man tänka på den grupp människor som ägnar sin arbetstid åt att producera livsmedel för svenska folket och som också skall ha ett visst mått av trygghet.

KNUT WACHTMEISTER (m) replik:

Fru talman! Jag är övertygad om att Stig Josefsons partivän jordbruksministern Anders Dahlgren tog hänsyn till de synpunkter som Stig Josefson här framfört när Anders Dahlgren skrev under regeringspropositionen i fråga.

STIG JOSEFSON (c) replik:

Fru talman! Här är det egentligen inte fråga om vad statsrådet har tagit hänsyn till, utan jag tycker att riksdagens ledamöter skall ta hänsyn till sakfrågan. Detta är inte en fråga av den storleksordningen att den bör uppfattas som partipolitisk. Detta är en mycket liten fråga, men för de människor som är sysselsatta inom denna del av vårt näringsliv har den stor betydelse. Därför tycker jag inte att vi skall betrakta detta som ett slags storpolitisk fråga.

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Ändringar i tull-
taxan*

Fredagen den
6 juni 1980

*Ändringar i tull-
taxan*

IIÅKAN STRÖMBERG (s):

Fru talman! När riksdagen förra året gav regeringen i uppdrag att skyndsamt lägga fram förslag om skyddsåtgärder mot lågprisimport av trädgårdsprodukter skedde det med anledning av den mycket svåra situation som trädgårdsnäringen befann sig i. Avsikten var att vi skulle få ett andrum för att klara de problem som den svenska trädgårdsnäringen under senare år haft att brottas med.

Tyvärr kan vi konstatera att situationen för trädgårdsnäringen sedan dess inte har förbättrats, utan genom de senaste prishöjningarna på olja och genom höjda räntor har förhållandena för trädgårdsnäringen ytterligare försämrats.

Av det betänkande som vi nu behandlar och där vi har att ta ställning till propositionen angående skyddet mot lågprisimport framgår att tullskyddet för import av en stor del trädgårdsprodukter är bundet i GATT-avtal samt att de produkter som är bundna av avtalet och beträffande vilka det i propositionen föreslås ändringar i tullbestämmelserna har varit föremål för omförhandlingar enligt bestämmelserna i GATT-avtalet.

Jag måste tyvärr konstatera att varken propositionen eller utskottsmajoriteten velat utnyttja det skydd för den svenska trädgårdsnäringen som GATT-förhandlingarna gav utrymme för.

När det gäller det förslag som läggs fram i propositionen skall jag begränsa mig till att beröra den del som är en av de mest väsentliga inom svensk grönsaksodling – gurka och tomater.

Det nya förslaget innebär att värdetullen kombineras med en minimivikt-tull under den tid då vi har tillgång till produkter från svenska odlingar. Jag har inget att erinra mot förslaget i dess helhet. Det ger på många områden ett bättre skydd för den svenska trädgårdsnäringen än det nuvarande, speciellt mot dumpning av tillfälliga överskott som kommer in till försäljning på den svenska marknaden. Och förslaget kan heller inte anses strida mot vår tidigare frihandelsvänliga politik, som utgör en prispress på våra inhemska producenter, så att konsumenterna kan erhålla ett rikt urval av varor till rimliga priser. Men med tanke på den svåra situation som svensk trädgårdsnäring befinner sig i – marginalerna där är mycket små – kan även mindre störningar få rent katastrofala följder för i synnerhet den svenska grönsaksodlingen.

Utskottsmajoriteten har följt propositionens förslag om under vilka tider som värdetullen skall kombineras med en minimivikt-tull. Det gäller, som Stig Josefson här sade, för tomater under tiden den 1 juli–den 31 oktober och för gurka under tiden den 1 juni–den 30 september. För att förbättra sysselsättningsförhållandena inom trädgårdsnäringen men också för att få en jämnare fördelning av kostnaderna i övrigt och för att nå ett bättre produktionsutnyttjande är det angeläget att vi kan förlänga den svenska odlingssäsongen. Detta har också riksdagen tidigare uttalat sig för när det gäller att stödja trädgårdsnäringen.

Med tanke på den målinriktningen är inte förslaget tillräckligt för att trygga en framtid för den svenska trädgårdsnäringen. Det var bl. a. därför

som man i GATT-förhandlingarna var angelägen att få igenom en förlängning av tidsperioden för en kombination av vikt- och värdetull. Denna kombination skulle för tomater gälla under tiden den 16 april–den 31 oktober och för slanggurkor under tiden den 1 maj–den 30 september.

I den reservation som fogats till skatteutskottets betänkande föreslås att det utrymme som gavs vid GATT-förhandlingarna beträffande gurka och tomater skall utnyttjas när vi nu skall besluta om ändringar i tullskyddet.

Skulle vi följa förslaget i propositionen finns det en mycket stor risk för att en betydande del av den svenska grönsaksodlingen kommer att läggas ned – så knapp är i dag marginalen. Redan nu förekommer omfattande varsel om friställningar av de anställda inom trädgårdsnäringen.

Jag vill också göra några kommentarer till påståendet att det enbart är till fördel för konsumenterna att vi kan importera billiga grönsaker. Det är inte den normala importen som är det stora problemet. Den finns medräknad i den totala konsumtionen av grönsaker, till vilken svensk grönsaksodling har anpassat sig. Problemet uppstår när man i de exporterande länderna på grund av goda växtbetingelser får oväntade överskott, som man då genom låga priser – genom dumpning – försöker avyttra på den svenska marknaden.

I de flesta fall är det inte konsumenterna som får möjligheter att inhandla prisbilliga grönsaker. Eftersom det här är fråga om tillfälliga prissänkningar är det oerhört svårt, för att inte säga omöjligt, att utöva en effektiv prisövervakning.

Självfallet kan vi inte här i landet driva en trädgårdsnäring till för konsumenterna alltför skyhöga priser i jämförelse med priserna i andra länder. Men riksdagen har tidigare angett en viss vägledning för hur vi på olika sätt kan effektivisera trädgårdsnäringen. Det tar emellertid en viss tid. Därför är det angeläget att vi nu försöker medverka till att man kan behålla svenska grönsaksprodukter.

I den reservation som fogas till skatteutskottets betänkande tas de frågor upp som det i nuläget är angeläget att uppmärksamma och göra något åt. Därför vill jag, fru talman, yrka bifall till reservationen i skatteutskottets betänkande nr 60.

KNUT WACHTMEISTER (m) replik:

Fru talman! Det förefaller ha funnits något slags telepatiskt samband mellan Håkan Strömberg och Stig Josefson, eftersom vissa stycken i deras resp. motioner är ordagrant lika.

Nu undrade Håkan Strömberg varför man inte utnyttjar hela den ram som stod till buds i GATT-förhandlingarna. Jag förklarade i mitt inledningsanförande varför jag inte ansåg att så var lämpligt, och därför behöver jag väl inte upprepa det.

Men det är några andra synpunkter som jag tycker bör föras fram. Bifaller man reservationen, medför detta att man tidigare än eljest på våren stimulerar till produktion av gurka och tomater i växthus, i allmänhet uppvärmda med dyr importerad olja. Här konkurrerar man alltså, trots

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Ändringar i tull-
taxan*

dåliga odds, med varma länder där värmekällan utgjorts av solenergi. Detta kan vara värt att begrunda, även om energifrågan nu inte är lika aktuell som tidigare.

En annan sak: EG kan hävda att en ökad protektionism från vår sida inte överensstämmer med åtagandet i artikel 15 i avtalet – att främja en harmonisk utveckling av handel med jordbruksprodukter. Minskade exportmöjligheter för EG kan medföra motåtgärder från EG:s sida, exempelvis återtagande av koncessioner, något som givetvis kan få negativa effekter på sysselsättningen i vårt land.

HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Fru talman! Jag vill säga till Knut Wachtmeister att det är angeläget att vi i viss mån kan förlänga den svenska odlingssäsongen. Man har fasta, höga kostnader, och kan vi få ett bättre produktionsutnyttjande i detta viktiga avseende, kommer det självfallet att vara till fromma för svensk grönsaksnäring.

Sedan är det, som Stig Josefson sade, inte fråga om någonting som blir oerhört dyrt för konsumenten. Vi vill förlänga kombinationstullssystemet med en viss tid – det är egentligen det som det är fråga om.

Men som jag sade förut är det angeläget att vi på alla sätt försöker stödja svensk trädgårdsnäring i den svåra situation den befinner sig i. Marginalerna är oerhört små, och varsel om friställningar duggar nästan dagligen. En vagnslast tomater kan t. ex. i vissa fall vara anledningen till att ett företag får läggas ned, och det gynnar inte konsumenterna.

Förra gången vi diskuterade trädgårdsnäringen i riksdagen gav vi SPK i uppdrag att följa prisutvecklingen på trädgårdsnäringens område. Det gynnar inte alltid konsumenterna att vi tillfälligt, någon vecka, kan köpa prisbilliga tomater, som kommer in på den svenska marknaden, varvid man tar det pris som man får. Det är mycket svårt att kontrollera på detta område. Enligt de undersökningar som har gjorts är det som sagt var inte konsumenterna som får den största nyttan av sådan import. Däremot är den till oerhörd nackdel för den svenska trädgårdsnäringen.

DANIEL TARSCHYS (fp):

Fru talman! En sak som jag ofta undrar över är vart konsumentföreträdarna har tagit vägen i den här kammaren. Producentgrupperna har många och talföra företrädare. Dag ut och dag in talar vi här om olika betryckta branscher, och det framställs många förslag om statliga insatser för att trygga sysselsättning, efterfrågan och kapitalförsörjning. Men konsumenterna hörs mera sällan av. Ändå är det konsumenterna som i sista hand får betala alla stödinsatser, antingen indirekt via skattsedeln eller direkt genom högre priser i butikerna.

I dag gäller det en stödinsats till den svenska trädgårdsnäringen som skall betalas genom högre priser i butikerna. Det är inte precis den första stödinsatsen till den branschen. Senast i går fattade vi beslut om en hel rad åtgärder till förmån för trädgårdsnäringen, och vi har tidigare under det här

riksmötet beviljat kreditgarantier och anslag till trädgårdsnäringens rationalisering samt anslag till restitution av bensinskatt. Nu gäller det högre tullar på tomater och gurka, tullar som redan i sommar kommer att leda till högre priser för konsumenterna.

Bakom förslaget ligger en utredning som starkt dominerades av producentintressen. Det batteri av åtgärder som den utredningen föreslog mötte en häftig kritik från många tunga remissinstanser. Mycket har också skalats bort i propositionen. Det är ingen hemlighet att meningarna har varit delade inom regeringskansliet, och det förslag som framlagts är en noggrant genomarbetad kompromiss mellan de tre regeringspartierna – en kompromiss där alla partier har fått ge avkall på en del av sina krav för att nå fram till en gemensam överenskommelse.

Men den överenskommelsen tycks inte respekteras av centerpartisterna i riksdagen, som för fram ett förslag om ett ännu starkare tullskydd. Sedan vi hade noterat det avfallet från regeringslinjen, kände Karin Ahrlund och jag oss oförhindrade att markera vår principiella inställning, som är att konsumenternas intressen bör sättas i första rummet. Vi avvisar därför alla tullhöjningar och går därmed på samma linje som t. ex. Landsorganisationen och Kooperativa förbundet gjorde i sina remissvar. Jag måste erkänna att vi blev litet förvånade, när vi upptäckte att det på den socialdemokratiska kanten inte finns några politiker som vill försvara den linjen. Hans Alsén, som i det utmärkta remissvaret från Kooperativa förbundet går emot kombinationstullar på grönsaker, har inte hörts av här i riksdagen. Gunnar Nilsson, som i remissvaret från LO också tar avstånd från kombinationstullar, tycks inte heller ha något att säga när samma fråga nu skall avgöras i riksdagen. Det är givetvis deras ensak, men det känns ändå litet egendomligt att det inte finns fler som här vill föra konsumenternas talan.

I utskottet är uppdelningen i den här frågan inte den vanliga. För reservationen står tre centerpartister och tre socialdemokrater, som vill ha ett längre gående tullskydd. Majoriteten, som stöder propositionen, består av folkpartisterna, moderaterna och fyra socialdemokrater. Jag vet inte hur den socialdemokratiska riksdagsgruppen tänker rösta, men jag hoppas att de socialdemokratiska vinnarna här i kammaren noterar att reservationen av herr Wörnberg m. fl. inte är en vanlig socialdemokratisk reservation, utan en reservation som bara stöds av en minoritet av utskottets socialdemokrater.

För egen del ber jag, fru talman, att få yrka bifall till motion 2075. I den mån den motionen förkastas av kammaren, kommer jag att stödja utskottets hemställan.

STIG JOSEFSON (c) replik:

Fru talman! Det verkar fortfarande som om man inte ville förstå innebörden i förslagen.

När det gäller höjda kostnader för konsumenterna är det värdetullen som har någon betydelse. Det är den tullen som skall tillämpas i vanliga fall. Det är alltså den delen av våra tullar som bestämmer vilket tullskydd som i

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Ändringar i tull-
taxan*

normalfallet skall fungera. Därutöver vill vi ha ett grundskydd för den händelse priset sjunker till en så låg nivå att värdetullen inte ger ett skydd på 50 öre. I sådana fall skall minimiviktullen träda in. Jag tycker att man skall visa sinne för proportioner och inte hävda att viktullen är den stora frågan här för konsument- och producentintressena. Viktullen kan ju inte stimulera till en ökad produktion. Den är närmast avsedd att vara ett skydd i en besvärlig situation.

Vad beträffar konsumentintresset så måste det inte minst med tanke på debatten om giftfria trädgårdsprodukter vara ett starkt konsumentintresse att kunna få svenska produkter. Vi vet att kontrollen av de svenska varorna är väsentligt mycket starkare än kontrollen av de importerade.

HÅKAN STRÖMBERG (s) replik:

Fru talman! Jag vill säga till Daniel Tarschys när det gäller konsumentintresset att man om man följer utvecklingen och tittar på de kraftigt prissänkta varorna, de dumpade varorna, finner att det är inte konsumenterna som har den största fördelen av de låga priserna. Fördelarna försvinner någonstans i distributionsledet, och det är detta vi har bett att SPK skall undersöka. Vi har emellertid inte de vassa instrument som behövs för att vi skall kunna klara av det här problemet.

Det finns emellertid ett annat problem som Daniel Tarschys inte har uppmärksammat men som tas upp i de skrivelser till regeringen i vilka Svenska lantarbetareförbundet har uttryckt sin mycket stora oro. Det är dåligt, tycker jag, att man inte har uppmärksammat och försökt att göra något åt den situation som påtalas av Lantarbetareförbundet. Som Stig Josefson säger påverkar minimiviktullarna egentligen inte det normala tullskyddet. Jag tycker att man gör detta till en alltför stor fråga för konsumenterna. Det är inte de som i första hand drabbas av det här förslaget, utan de som i första hand kan drabbas är de anställda inom trädgårdsnäringen. Och det är oerhört viktigt att slå vakt om i nuläget, om vi skall kunna arbeta efter de riktlinjer som riksdagen fastlagt, nämligen att vi skall försöka bibehålla en trädgårdsnäring i det här landet.

ERIK WÄRNBERG (s) replik:

Fru talman! Jag har inte begärt ordet för att yttra mig i sakfrågan – den tänker jag inte lägga mig i – utan för att rätta Daniel Tarschys på en punkt. Han sade att den socialdemokratiska majoriteten tillhör majoriteten i utskottet. Det är inte så, utan den socialdemokratiska majoriteten tillhör reservanterna. Jag hoppas att Daniel Tarschys uppgifter i övrigt är mer korrekta än de uppgifter som han har kunnat läsa sig till i utskottsbetänkandet men läst fel.

KNUT WACHTMEISTER (m) replik:

Fru talman! Jag tycker att Daniel Tarschys gör det litet lätt för sig.

I motionen, som är föredömligt kort, står det: En höjning av priserna på tomater och gurka gagnar inte landets konsumenter. Vi föreslår därför att

riksdagen avslår de i propositionen 1979/80:175 föreslagna tullhöjningarna.

Med samma rätt skulle Daniel Tarschys i går ha kunnat framställa ett yrkande med ungefär följande innebörd: Ett ytterligare stöd till varvsnäringen gagnar inte landets konsumenter. Vi föreslår därför att riksdagen avslår propositionen.

DANIEL TARSCHYS (fp) replik:

Fru talman! Erik Wärnberg har alldeles rätt, och jag ber om ursäkt för att jag gav en felaktig uppgift på den punkten. Det står fyra socialdemokrater bakom reservationen, medan tre stöder utskottet. Jag hoppas ändå att de flesta socialdemokrater här i kammaren skall stödja de tre och inte de fyra.

Jag tycker att Stig Josefson för ett konstigt resonemang. Han menar att ett utvidgat tullskydd inte kommer att leda till högre priser för konsumenterna. Vi har ganska lång erfarenhet av tullskydd, och en erfarenhet som har visat sig hålla genom ären är att om tullarna ökar, höjs också priserna för konsumenterna. Motsatsen torde aldrig ha förekommit.

Det är också konstigt när man vill hävda att kombinationstullar skulle vara ett särskilt effektivt instrument för att förhindra att vi får gift i livsmedlen. Vi har faktiskt kontrollorgan som försöker hindra att vi får gift i livsmedlen, men tullar har aldrig varit ett särskilt bra instrument för att hindra den saken.

Vidare är det konstigt att Stig Josefson, genom att säga att det är en liten fråga, går förbi mitt påpekande om att centerpartiet här har avfallit från en noggrant uppgjord kompromiss mellan de tre regeringspartierna. Ja, det är kanske en liten fråga, men låt oss då i små frågor hålla ihop, låt oss då se till att det inte sker avfall av den här typen från regeringens linje. Jag vidhåller att konsumenterna har intresse av att tullskyddet är så lågt som möjligt. Jag förstår att både trädgårdsmästarna och lantarbetarna har andra intressen. Jag har all respekt för deras intressen. Men för min del finner jag det viktigare att här i riksdagen hävda konsumenternas intressen, och jag är ledsen över att det inte är flera av kollegerna i kammaren som vill förena sig med mig i det arbetet.

STIG JOSEFSON (c) replik:

Fru talman! Denna rekommendation till mig att beakta överenskommelser hade kanske varit mer befogad inför gårdagens beslut, då det gällde en mycket, mycket viktigare fråga. Då hörde jag tyvärr inte Daniel Tarschys komma med den rekommendationen.

Sedan verkar det fortfarande som om Daniel Tarschys inte har följt upp innebörden av begreppen värdetull och viktull, för det är värdetullen som bestämmer nivån och då praktiskt taget under hela perioden. Det är när det kommer enstaka importerade partier hit som priset dumpas, såsom Håkan Strömberg också sagt, och förutsättningarna för den inhemska odlingen kan slås ned på grund av stark dumpning. Det är ju då dessa bestämmelser skall träda i kraft, och 50 öre per kg är det minsta beloppet. Värdetullen ligger ju

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Ändringar i tull-
taxan*

över i de allra flesta fallen. Jag menar att vi skall försöka se verkligheten och inte förvrida förhållandena, så som jag tycker att Daniel Tarschys här försökte göra.

DANIEL TARSCHYS (fp) replik:

Fru talman! I varvsfrågan hade Stig Josefson och jag samma uppfattning och röstade på samma sätt. Vi stödde båda regeringen, så jag tror inte att det fanns anledning för mig att yttra mig i den debatten.

Vad gäller värde- och volymtullar är det faktiskt så att med reservanternas förslag blir det högre priser för konsumenterna. Det går inte att bestrida.

Förste vice talmannen anmälde att Stig Josefson anhållit att till protokollet få antecknat att han inte ägde rätt till ytterligare replik.

HANS PETTERSSON i Helsingborg (s):

Fru talman! De här tekniska kombinationerna med olika tullar och olika system är väldigt besvärliga, och jag kan förstå om kammarens ledamöter är litet desorienterade när det gäller utfallet av just de här minimiskydden som vi talat om i vår motion. Jag skall emellertid inte gå in på de sakfrågorna. Jag tänkte bara ge ett exempel på hur bestämmelserna har verkat sedan vi 1979 beslutade om det tullskydd vi i dag har.

Knut Wachtmeister sade att skyddet minskade och att det var därför vi tillskapade det nya tullsystemet, och det är riktigt. Men nu visar siffror som jag har införskaftat att beträffande vitkålsimporten från Västtyskland under januari och april i år var priserna fritt Helsingborg mellan 50 och 70 öre och ibland under 50 öre, och i dessa priser ingår då tull på 17 %. Före den 1 februari i år – alltså innan den nya lagen trädde i kraft – var tullen på vitkål 10 öre per kg. Med 17 % på det låga pris jag nyss nämnde blir tullskyddet bara 8 öre per kg vitkål. Här kan man alltså se hur det fungerar i verkligheten, och det är just de sakerna vi har velat skydda den svenska trädgårdsnäringen mot.

Sedan kan jag också nämna att de svenska vitkålsodlarna har investerat mycket pengar i kylanläggningar för att man skall kunna hålla en fräsch och bra kvalitet på vitkålen. Men de kan alltså inte konkurrera på något sätt med sådana överskottspartier som skickas hit.

Daniel Tarschys sade att ingen talade för konsumenterna, men jag tänkte faktiskt försöka göra det litet grand. Jag skall ta ett par exempel på hur priserna på svenska gurkor, tomater och salladshuvuden såg ut den 17. 18. 21 och 22 april. Den 17 april hade man på gurka 5:10 kr. och på tomater 15:85 kr. per kilogram med transport och hantering. Den 18 april hade man 5:22 kr. på gurka, 13:35 kr. på tomater och 1:14 kr. för ett salladshuvud. Jag skall inte trötta med fler priser, men jag vill tala om, att under samma tid kostade tomaterna i handeln 29:70 kr. per kilogram – alltså en mer än dubbelt så hög summa som den odlarna fick, och de har mycket små marginaler. I handeln tog man 3:50 för ett salladshuvud och 15:50 för gurkan. Det är tre gånger så mycket som odlarna får. Även om det är känt att trädgårdsprodukter är

högmarginalvaror i handeln, frågar man sig hur stora marginalerna skall vara. Här tycker jag att man kan sätta in åtgärder för att skydda konsumenterna.

Jag vill också helt kort nämna några importpriser. Jag har inte fått aktuella priser för 1980, men 1979 importerade man under tiden den 1 januari – den 15 maj och den 1 november – den 31 december 806 ton tomater från Rumänien för 1:81 kr. per kilogram. I affärerna skulle det förstås bli så mycket billigare. Om man hade samma påslag på de rumänska tomaterna som på de svenska, skulle de hålla sig på omkring 4 kr. per kilogram. Pris- och kartellnämnden visar emellertid i sitt konsumentprisindex – det avser veckorna 17 och 18 och gäller alla sortiment – att priset låg på 21:75 kr.

Eftersom jag är intresserad av konsumentpriser har jag också tittat på tomat- och gurkpriserna ute i butikerna. De låga importpriserna har aldrig slagit igenom i konsumentledet. De ställer bara till bekymmer för odlarna.

Under den svenska odlingsperioden var priset på tomater från Rumänien 1:90 och från Bulgarien 1:94. Jag tycker att man skall komma ihåg sådana siffror när man talar om konsumentintressena i den här hanteringen.

Jag yrkar bifall till den reservation som Erik Wärnberg står som första namn på.

DANIEL TARSCHYS (fp):

Fru talman! Vill Hans Pettersson i Helsingborg verkligen påstå att de lägre priserna på tomater som kommer in från utlandet inte slår igenom i butikerna? Jag tror att han därmed säger någonting som alla här i kammaren som har någon erfarenhet av att handla har en annan uppfattning om.

HANS PETTERSSON i Helsingborg (s):

Fru talman! Jag menar att om det låga importpriset slog igenom, skulle vi kunna få mycket lägre priser i butikerna. Om man fick dubbelt påslag på importpriserna jämfört med vad de svenska odlarna får, skulle man få mycket låga priser. Men jag har icke i någon butik kunnat finna så kraftiga prissänkningar på tomater som de låga importpriserna skulle tyda på.

DANIEL TARSCHYS (fp):

Fru talman! Det gläder mig att Hans Pettersson liksom jag vill ha låga konsumentpriser i butikerna. Jag hoppas att de som har den uppfattningen stöder motion 2075.

HANS PETTERSSON i Helsingborg (s):

Fru talman! Vi vill naturligtvis ha så låga priser som möjligt i butikerna. Men varför skall butikerna kunna lägga på så stora avanser att de tar ut två eller tre gånger så mycket som vad odlarna får, vilket ju är fallet exempelvis i fråga om gurkor och tomater?

Hur mycket handeln lägger på priserna på de importerade varorna vet jag

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Ändringar i tull-
taxan*

inte, men jag menar att där slår inte de låga inköspriserna igenom på det sätt som de borde göra.

Överläggningen var härmed avslutad.

Mom. 1

Utskottets hemställan bifölles.

Mom. 2

Propositioner gavs på bifall till 1:o) utskottets hemställan, 2:o) reservationen av Erik Wärnberg m. fl. i motsvarande del samt 3:o) motion 2075 av Daniel Tarschys och Karin Ahrlund, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då Stig Josefson begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan Daniel Tarschys begärt votering beträffande kontrapositionen upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående skatteutskottets hemställan i betänkande 60 mom. 2 antar reservationen av Erik Wärnberg m. fl. i motsvarande del röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit motion 2075 av Daniel Tarschys och Karin Ahrlund.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Daniel Tarschys begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja	~	198
Nej	~	24
Avstår	~	91

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller skatteutskottets hemställan i betänkande 60 mom. 2 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av Erik Wärnberg m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Stig Josefson begärde

rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 127
Nej - 183
Avstår - 2

Mom. 3-5

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 6

Kammaren biföll reservationen av Erik Wärnberg m. fl. i motsvarande del.

§ 7 Reglerna för tillträde till högskoleutbildning

Föredrogs utbildningsutskottets betänkande 1979/80:36 med anledning av propositionen 1979/80:158 om ändringar i reglerna för tillträde till högskoleutbildning jämte motioner.

Kammaren biföll utskottets framställning om att ärendet skulle avgöras efter endast en bordläggning.

I proposition 1979/80:158 hade regeringen (utbildningsdepartementet) föreslagit riksdagen att

1. godkänna vad som i propositionen förordats i fråga om garanti m. m. för direktövergång från gymnasieskolestudier till högskolestudier.
2. godkänna vad som i propositionen förordats i fråga om tillgodoräknande av föreningsmeriter och arbetslivsmeriter vid urval.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

”I propositionen läggs fram förslag till ändringar i reglerna för behörighet och urval för tillträde till högskoleutbildning. I syfte att underlätta övergången från gymnasie- till högskolestudier föreslås att principiellt ca en tredjedel av det totala antalet nybörjarplatser vid en utbildningslinje garanteras sökande med högst tre år gamla betyg över slutförd lärokurs i gymnasieskolan. Övergångsvis föreslås 30 procent av resp. kvotgrupperna I:s och II:s platser tillsättas på enbart betygsmeriter. Det föreslås också att högst tre års arbetslivserfarenhet får tillgodoräknas. Den totala poängen för arbetslivserfarenhet föreslås bli sänkt till 1,7 poäng varvid de första 15 månaderna skall ge 1,0 poäng och de resterande 21 månaderna 0,7 poäng. Vidare föreslås att föreningsarbete inte längre skall ge poäng. Slutligen anmäler föredraganden att han avser att föreslå regeringen vissa ändringar i fråga om tillgodoräknande av ämnesbetyg.”

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

Fredagen den
6 juni 1980

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

I detta sammanhang hade behandlats

dels de under allmänna motionstiden vid 1979/80 års riksmöte väckta motionerna

1979/80:527 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari såvitt nu var i fråga yrkats

3. att riksdagen hos regeringen hemställde om förslag

b) varigenom betygen skulle avskaffas som urvalsinstrument för tillträde till högskolestudier och ersättas av arbetslivserfarenhet och köprincipen.

4. att riksdagen uttalade sig för att de s. k. studielämplighetsproven borde avskaffas,

5. att riksdagen hemställde hos regeringen om att hela antagningssystemet utreddes.

6. att riksdagen uttalade att en breddning av direktrekryteringen från gymnasiet ej borde ske.

1979/80:658 av Olle Aulin m. fl. (m),

1979/80:1312 av Ingrid Sundberg (m), vari yrkats att riksdagen uttalade att ingen sökande till högre utbildning borde behöva bli föremål för lottningsmer än två gånger,

dels de med anledning av propositionen väckta motionerna

1979/80:2034 av Stig Alemyr m. fl. (s), vari yrkats att riksdagen beslutade avslå regeringens förslag i yrkandet 2. och

1979/80:2035 av Lars Werner m. fl. (vpk), vari yrkats

1. att riksdagen skulle avslå proposition 1979/80:158,

2. att riksdagen hos regeringen hemställde om förslag till åtgärder som skulle bryta den sociala snedrekryteringen till högre studier och underlätta arbetarklassens tillträde till högskolan,

3. att riksdagen av regeringen begärde förslag till hur en differentiering av föreningsmeriter kunde göras som dels särskilde de för utbildningsvägen i fråga relevanta föreningsmeriterna. dels värnade om meriter från fackligt och politiskt arbete, särskilt inom folkrörelser med anknytning till arbetarrörelsen.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen beträffande garanti m. m. för direktövergång från gymnasieskolestudier med avslag på motionerna 1979/80:527 yrkandet 6 och 1979/80:2035 yrkandet 1 i denna del godkände vad som förordats i proposition 1979/80:158,

2. att riksdagen beträffande dispensmöjligheter för studerande vid kommunal vuxenutbildning etc. som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anförde.

3. att riksdagen beträffande tillgodoräknande av föreningsmeriter med avslag på motionerna 1979/80:2034 i denna del samt 1979/80:2035 yrkandet 1

i denna del och yrkandet 3 godkände vad som förordats i proposition 1979/80:158,

4. att riksdagen beträffande tillgodoräknande av kortare anställning och arbete med hemvård godkände vad som förordats i proposition 1979/80:158,

5. att riksdagen beträffande tillgodoräknande av arbetslivsmeriter med avslag på motionerna 1979/80:2034 i denna del samt 1979/80:2035 yrkandet 1 i denna del och yrkandet 2 godkände vad som förordats i proposition 1979/80:158,

6. att riksdagen beträffande tidpunkten för ikraftträdande av vissa förändringar med anledning av proposition 1979/80:158 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anförde.

7. att riksdagen beträffande utredning av hela antagningssystemet m. m. skulle avslå motion 1979/80:527 yrkandena 3 b, 4 och 5,

8. att riksdagen beträffande vissa revideringar av gällande antagningsbestämmelser skulle avslå motion 1979/80:658,

9. att riksdagen beträffande lottning vid antagning till högskoleutbildning med anledning av motion 1979/80:1312 som sin mening gav regeringen till känna vad utskottet anförde.

Följande två reservationer hade avgivits av Stig Alemyr, Lars Gustafsson, Helge Hagberg, Lennart Bladh, Karl-Erik Häll, Lars Svensson och Göran Persson (alla s):

1. *beträffande tillgodoräknande av föreningsmeriter*, vari reservanterna ansett att utskottet under 3 bort hemställa

att riksdagen skulle dels med bifall till motionerna 1979/80:2034 i denna del och 1979/80:2035 yrkandet 1 i denna del avslå proposition 1979/80:158, dels med bifall till motion 1979/80:2034 i denna del och med avslag på motion 1979/80:2035 yrkandet 3 som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anförde om översyn av gällande bestämmelser.

2. *beträffande tillgodoräknande av arbetslivsmeriter*, vari reservanterna ansett

dels att utskottet under 5 bort hemställa

att riksdagen med bifall till motionerna 1979/80:2034 i denna del och 1979/80:2035 yrkandet 1 i denna del samt med avslag på motion 1979/80:2035 yrkandet 2 skulle avslå proposition 1979/80:158.

dels att utskottets hemställan under 6 bort utgå.

STIG ALEMYR (s):

Fru talman! Nu har förutsättningarna för mitt inlägg något ändrats, eftersom jag blir förste talare. Jag hade annars varit intresserad av att höra statsrådet Wikströms presentation av ärendet.

Det som kammaren har att ta ställning till är förändringar av antagningsreglerna till högskolan. Det är utomordentligt omfattande förändringar. I

Fredagen den
6 juni 1980

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

väsentliga avseenden rycks grundvalarna undan för den högskolereform som riksdagen antog 1975 och som började träda i kraft hösten 1977.

Det står i den proposition som statsrådet Wikström har framlagt till riksdagen att de nya bestämmelserna har varit i kraft så kort tid att något underlag som skulle ge anledning till djupgående ändringar av de principiella grunderna för urvals- och behörighetsreglerna ännu inte föreligger.

Mot bakgrunden av detta uttalande är det överraskande att man gör så dramatiska ändringar av möjligheterna att tillgodoräkna sig arbetslivserfarenhet vid ansökan till högskoleutbildning att man i det avseendet väsentligt förändrar grunderna för högskolereformen.

Jag är i och för sig, herr talman, inte överraskad av att moderaterna och folkpartiet velat göra dessa förändringar. När vi antog högskolereformen i mitten av 1970-talet fanns det ett betydande motstånd från moderata samlingspartiet och folkpartiet, och jag har full respekt för att man från dessa partiers sida vill följa upp detta och försöka ändra högskolereformens inriktning.

Däremot är jag mera överraskad över centerpartiets ställningstagande. Högskolereformen – inte minst användandet av arbetslivsmeritering som en grund för intagning – antogs ju i stort samspel mellan socialdemokrater och centerpartister i Sveriges riksdag. Centerpartiet har hoppat från tuva till tuva de senaste åren när det gäller högskolepolitiken, och nu har man intagit en ståndpunkt genom vilken man medverkar till så påtagliga åtgärder att det, som jag har uttryckt det, blir en väsentlig förändring av hela högskolan.

I detta förslag finns ett avsnitt som socialdemokraterna accepterar, och det gäller frågan om ökad möjlighet till direktövergång från gymnasiet till högskolan utan krav på arbetslivserfarenhet. Det gör vi därför att förslaget i praktiken knappast kommer att betyda någonting. Det är redan i dag på de flesta utbildningslinjer så många som kommer direkt från gymnasiet till högskolan att man kommer upp till de garantital på 30 % som propositionen föreslår.

Det har de senaste åren varit en debatt om att åldern på dem som söker till högskolan är alldeles för hög, och den debatten har blivit helt snedvriden. Det skadar inte att erinra om att det också talas om detta i propositionen, där man konstaterar att 85 % av alla dem som över huvud taget börjar studera vid högskola är under 30 år, och 69 % är under 25 år. Det är inte så att horder av åldringar söker sig till högskoleutbildning. Den debatten har alltså varit helt snedvriden. Därför betyder i och för sig procentsiffrorna 30 och 20 ganska litet, och vi är därför beredda att ställa upp på propositionens förslag på den punkten.

Det föreslås också att föreningsmeriter som grund för antagning till högskolan skall slopas. Riksdagen beslöt för ett år sedan att begära att UHÄ skulle justera reglerna om föreningsmeriter på sådant sätt att fusk kunde undvikas. En stor majoritet i riksdagen var för ett sådant beslut. UHÄ har inte kunnat, eller velat, göra en sådan justering, och nu föreslår regeringen att man skall slopa föreningsmeriterna som grund för all intagning till högskolan.

Jag vill, herr talman, gärna säga att jag inte är helt övertygad om att vi i framtiden skall behålla föreningsmeriterna, för om de tillämpas på det sätt som har skett hittills, är det så stor risk för missbruk att man knappast kan fortsätta. Därför vill vi att man inte nu skall ta ställning utan vänta ett tag, så att vi får litet längre tid på oss och till dess att man har kunnat göra justeringar i reglerna som riksdagen tidigare har begärt.

Något som vi från socialdemokraternas sida vill markera är att ett seriöst arbete i folkrörelserna kan ge människorna så stora värden att de i viss mån skulle kunna ersätta betygsmeritering från skolan. Vi är alltså icke beredda att i dag acceptera regeringens förslag om att avskaffa föreningsmeriterna som grund för högskoleintagning, utan vi vill vänta ett tag för att se om justeringsregler kan ge bättre underlag.

När det gäller arbetslivserfarenheten är vi dock mera kategoriska. Det var ett väsentligt inslag i högskolereformen att människorna genom att vara ute i praktiskt arbetsliv skulle skaffa sig erfarenheter av värde för kommande högskoleutbildning. Nu reduceras värdet av arbetslivserfarenheten så dramatiskt att praktiskt taget alla som vill kommer att kunna få den meriteringen. Då blir alla i det avseendet jämställda, och då blir det betygen som i fortsättningen kommer att avgöra. Vi återför sålunda intagningen till det systemet att man stödjer sig på gymnasiebetygen, vilket går stick i stäv med högskolereformen. Det går också stick i stäv med de uttalanden som görs i propositionen om att den tid som har gått efter reformens ikraftträdande är för kort för att man nu skall göra denna omfattande förändring.

Herr talman! Lars Gustafsson återkommer till en del av dessa frågor senare i debatten, och därför nöjer jag mig med detta inlägg och yrkar bifall till reservationerna som är fogade till utbildningsutskottets betänkande.

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

EVA HJELMSTRÖM (vpk):

Herr talman! I proposition 158 angriper man inte i något avseende den sociala snedrekrytering som alltfjämt gäller för högskolan. Arbetarklassens möjligheter till högre studier har åter minskat under de senaste åren. Det visar undersökningar som har gjorts av SCB och universitets- och högskoleämvetet.

Varför har vi då, trots högskolereformen från 1970-talet, en social snedrekrytering till universitet och högskolor? Ingen kan väl bestrida att det är ett hinder att i vuxen ålder påbörja längre studier om man inte har de ekonomiska förutsättningarna. Studiemedlen har urholkats och det har ökat den sociala skiktningen. Många unga människor är i dag rädda för att påbörja en högskoleutbildning och skuldsätta sig. Finns det arbete som ett alternativ väljer den som är utan pengar hellre det alternativet. Dessutom växer arbetarhennens ungdom upp i en miljö där högskolestudier är ovanliga och där studietradition saknas. Vi vill verka för förbättringar av det studiesociala

Fredagen den
6 juni 1980

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

stödet, så att den studerande kan klara sig på en normal inkomst. Det är nödvändigt om man vill bryta den sociala snedrekryteringen. Vi har från den kommunistiska riksdagsgruppens sida gång på gång påpekat detta – tyvärr tvingas vi upprepa det. De ohörsamma bland våra motståndare har inte i en enda debatt om de här frågorna dristat sig till att förneka nämnda snedrekrytering.

I propositionen använder man sig av vackra ord om att målen tidigare har varit att ytterligare öka den högre utbildningens tillgänglighet, särskilt för andra studerandegrupper än de traditionella och att därmed främja "den sociala utjämningen". Men det har inte skett någon social utjämning när det gäller högskolestudier i Sverige.

Nu lägger regeringen alltså fram förslag som går stick i stäv mot denna högtidliga målbeskrivning. När arbetslivsmeriter får mindre betydelse än hittills och när föreningsmeriterna helt avskaffas tar man knappast in fler studenter från andra grupper än de traditionella. Det blir i stället en ännu större andel prydliga gossar och flickor ur just de traditionella grupperna – som i början av detta sekel kallades bättre mans barn – som i välordnade kolonner tågar från gymnasiet skolgård till högskolans föreläsningssalar.

Herr talman! Vi kommunister har ofta klandrat insatserna på det här området eftersom vi har funnit dem halvhjärtade och till stor del verkningslösa. Vi har dock aldrig fördömt det lilla som har gjorts, och i dag ter det sig dubbelt så angeläget att slå vakt om det som har vunnits. Det är illa när högerkrafterna driver oss att slå vakt om det bestående för att undvika något ännu värre, men där står vi alltså i dag.

Berörda elever i de icke-traditionella studerandegrupperna är väldigt upprörda över det nu framlagda regeringsförslaget. "Regeringens utbildningspolitik – en katastrof!" skriver de tre organisationerna Elevförbundet, Sveriges folkhögskoleelevers förbund och Samarbetsorganisationen för Sveriges vuxenstuderande i ett brev, i vilket det också står följande: "Regeringens förslag innebär att ojämlikheten ökar. Med förslaget vill man befästa tanken på att högskolestudier skall vara ett privilegium för vissa grupper i samhället. Det nuvarande antagningssystemet, som enbart tillämpats i tre år, har inneburit att 'nya grupper' har fått chansen att bedriva studier på högskolenivå."

De tre elevorganisationerna har ett och annat att påminna de nu så starkt sammanhållna högerpartierna i denna kammare om. Folkpartiet och centerpartiet har tidigare uttalat sig om nackdelarna med betygen som urvalsinstrument. Våren 1979 uttryckte man från centerpartiets sida att man ställde sig positiv till att ha kvar föreningsmeriterna. Nu har man ändrat uppfattning, trots att ingen ordentlig utvärdering har gjorts – som Stig Alemyr påpekade – av det tre år gamla antagningssystemet. Elevorganisationerna nämner alltså inte ens moderata samlingspartiet i sammanhanget. Man frestas ändå att tillägga att det är klen med konservatismen i det gamla högerpartiet. I skolan fick man lära sig att de konservativa vill skynda långsamt i utvecklingen, men nu går det allt snabbare, och tillskyndare är inte minst det parti som kallas moderat och som säger sig vara för det bestående.

Det har inte stämt moderaterna till eftertanke att det nuvarande antagnings-systemet har gällt i bara tre år. Moderaterna blir allt mindre trovärdiga också som konservativt alternativ och allt pålitligare som klassparti för de privilegierade. Till moderaterna sällar sig alltså nu folkpartiet och centern.

Elevorganisationerna är alltså eniga i sin dom över proposition 158. Regeringens skolpolitik är en katastrof för medlemmarna. Propositionen nårs av myten om att det skulle vara något positivt också med yngre studenter. Jag frågar mig vari det positiva ligger, om allt fler skulle gå över direkt från gymnasiet till högskolan. Inte gynnar en sådan övergång den kritiska medvetenheten och den i egen erfarenhet grundade kunskapen om samhället utanför skolans väggar.

Invändningarna mot förslagen i propositionen har sannerligen hopat sig. Erik Tängdén, sociolog vid SCB, påpekar i en artikel i DN att det relativa poängvärdet av värnpliktsjänstgöringen kan komma att tredubblas, om regeringens förslag om nya antagningsregler antas. I propositionen ordas mycket om att föreningsmeriterna skulle missgynna kvinnor. Då frågar man sig vilken verkan värnpliktsmeriten har.

Herr talman! Jag har bara tagit några exempel för att visa bredden av den kritik som riktas mot proposition 158. Exempelen belyser hur viktigt det är att propositionen avslås av kammarens ledamöter. På den linjen är oppositionen enad, och vi har anledning att rikta en vädjan om besinning till det treeniga högerblocket. Ge de endast treåriga antagningsbestämmelserna en tid att verka, varefter de kan utvärderas.

Vpk har i motion 527 en rad förslag som går i rakt motsatt riktning. Vi har föreslagit att betygen skall avskaffas som urvalsinstrument och ersättas med arbetslivserfarenhet och köprincip. Vidare har vi begärt att studielämplighetsproven skall avskaffas, och vi har också krävt förslag till åtgärder som bryter den sociala snedrekryteringen. Jag kommer, herr talman, att yrka på dessa vpk-förslag även i dag. För dagen anser vi att det viktigaste är att yrkandet om att förslaget i propositionen om avskaffande av föreningsmeriter och om minskningen av betydelsen av arbetslivserfarenhet avslås.

Herr talman! Jag yrkar bifall till de i betänkandet behandlade yrkandena i vpk-motionen nr 527 och till yrkandena 2 och 3 i vpk-motionen 2035.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Alltsedan kompetensutredningen för tio år sedan presenterade sitt betänkande Vagar till högre utbildning har debatten om behörighet för och urval till högskoleutbildning varit livlig. Sedan de nya behörighets- och urvalsreglerna trädde i kraft den 1 juli 1977 har den varit särskilt intensiv. Debatten har präglats av att reglerna för tillträde till högskoleutbildning av många uppfattats som svåra och komplicerade. Då och då har väldiga överdrifter förekommit. I går skrevs det i Dagens Nyheter i en debattartikel att ett genomförande av regeringsförslaget innebär att "högskolereformen rivs upp". Det är naturligtvis ett grundlöst påstående. För det första innefattade högskolereformen mer än viktiga förändringar av tillträdesreg-

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

lerna. För det andra innebär inte regeringsförslaget att de grundläggande principerna för behörighets- och urvalsreglerna omprövas. Även om de grundläggande principerna alltså inte förändras, innebär förslagen viktiga förändringar. Jag vill här kort kommentera förslagen till förändringar i vad avser direktövergången, föreningsmeriterna och meritvärderingen av arbetslivserfarenhet.

År 1975 uttalade riksdagen att det var angeläget att garantera ett visst utrymme för direktövergång från gymnasieskolan till utbildningslinjer vid högskolan. 20 % av antagningsplatserna i var och en av kvotgrupperna 1 och 2 skulle avsättas för urval på enbart betygsmeriter. Det angavs inte någon begränsning i fråga om gymnasiebetygens ålder för att man skulle få delta i urvalet till dessa 20 %.

Resultatet har blivit att såväl sökande med färska gymnasiebetyg som sökande med äldre betyg konkurrerar med varandra om dessa platser. Studerar man statistiken över åldersfördelningen bland samtliga antagna till spärrad utbildningslinje med central antagning, för vilka de nya tillträdesreglerna gäller, fr. o. m. höstterminen 1977 t. o. m. höstterminen 1979, finner man följande. 32 % av de antagna är 20 år eller yngre och 37 % i åldern 21–24 år. Närmare 70 % av de antagna är således under 25 år. Totalbilden visar alltså en betydligt större direktövergång än den som riksdagen ansåg borde garanteras. Skillnaderna mellan linjerna är dock mycket stora. Läkarlinjen hade t. ex. under samma tidsperiod endast 11 % av de antagna i åldersgruppen 20 år eller yngre och 23 % av de antagna i åldersgruppen 21–24 år.

Man kan konstatera att det av riksdagen uppsatta målet för direktövergång inte har uppnåtts på de mest efterfrågade utbildningslinjerna.

Mot den bakgrunden förordrar regeringen att direktövergångsgarantin sätts till ca en tredjedel av antalet platser på resp. linjer. Dessutom föreslås att en sökande för att få delta i urvalet till den angivna tredjedelen av platserna inte får ha ett äldre avgångsbetyg från gymnasieskolan än tre år. Då har hänsyn tagits till möjlighet att behörighetskomplettera och att göra värnpliktstjänstgöring. Med det här förslaget till garanti för direktövergång från gymnasieskola till högskola har jag strävat efter att säkerställa en rimlig möjlighet för studerande som siktar på att komma in på en kraftigt efterfrågad utbildningslinje att utan alltför stor tidsspilla nå detta mål.

I en skrivelse till regeringen den 25 februari i år redovisar UHÄ en översyn av bestämmelserna om tillgodoräknande av föreningsverksamhet. Enligt UHÄ:s bedömning är det uteslutet att genom ändrade kriterier och riktlinjer inom ramen för gällande bestämmelser komma till rätta med problemet med föreningsmeriterna. UHÄ redovisar också att det övervägande antalet remissinstanser anser att de negativa konsekvenserna av föreningsmeriterna är påtagliga. UHÄ:s slutsats blir att reglerna skall ändras så att sökande inte längre skall kunna erhålla poäng för föreningsverksamhet. Jag delar den uppfattningen. Det finns starka skäl för att erfarenhet från föreningsarbete inte längre skall ge poäng vid antagning till högskoleutbildning. Det är svårt att rättvist bedöma vilken typ av föreningsverksamhet och vilken omfattning

av den som skall berättiga till poäng. Tendensen att föreningsmeriten missgynnar kvinnor förefaller bli bestående.

Arbetslivspoängen bör enligt regeringens uppfattning finnas kvar, men vikten bör något minskas. Ett av huvudskälen för tillgodoräknande av arbetslivserfarenhet vid urval till högskoleutbildning var att man skulle ge äldre studiesökande vidgade möjligheter att få tillträde till högskolan. Förutsättningen var då att det skulle röra sig i huvudsak om personer med förhållandevis långvarig erfarenhet av arbetslivet. Ett annat starkt skäl var att arbetslivserfarenhet ger för högskolestudier värdefull erfarenhet och även i övrigt berikar högskolans verksamhet. Nu har det visat sig att närmare 70 % av dem som antas till de här berörda utbildningslinjerna inom högskolan är äldre än 24 år. De erfarenheter vi har visar att arbetslivspoängen påverkar urvalet framför allt bland förhållandevis unga studiesökande. Storleken av det tal med vilket arbetslivserfarenhet tillgodoräknas blir inte någon avgörande fråga för att rekrytera något äldre studerande till högskoleutbildning. Detta är bakgrunden till att arbetslivserfarenheten föreslås få tillgodoräknas med högst 1,7 poäng i stället för som nu 2,0 poäng. Syftet med den förändringen är att minska arbetslivserfarenhetens vikt i förhållande till betygen och inte att skärpa kraven för att få tillgodoräkna sig arbetslivserfarenhet. Som en följd av detta föreslås att den högsta arbetslivspoängen skall nås genom tre års arbetslivserfarenhet, inte som nu efter fem år.

Herr talman! Jag vill nöja mig med de här kommentarerna till förslaget om ändringar i reglerna för tillträde till högskoleutbildning. Utskottsmajoriteten har med vissa mindre justeringar anslutit sig till förslaget. Jag konstaterar också att man från socialdemokratiskt håll accepterar förslaget i den del som gäller förändringar av reglerna för direktövergång.

Det är min övertygelse och min förhoppning att de nya reglerna för antagning till högskolan kommer att betraktas som mer rättvisa och kommer att fungera bättre än de nuvarande.

Det är viktigt att man strävar efter att successivt reformera högskolan och undan för undan rätta till bristerna. Det har vi strävat efter att göra, och vi kommer att fortsätta med det. Vårdutbildningen har reformerats, en översyn av beslutsbefogenheterna inom högskolan har ägt rum och riksdagen har fattat viktiga beslut med anledning av regeringens forskningsproposition. I dag diskuterar alltså riksdagen viktiga förändringar i antagningssystemet. F. n. pågår remissbehandlingen av lärartjänstutredningens betänkande, där genomgripande förändringar i tjänsteorganisationen har föreslagits. Forskningsamverkanskommittén är inne i slutskedet av sitt arbete.

Det är viktigt att understryka att alltför dramatiska förändringar kan göra mer skada än nytta med tanke på den grundläggande reformering av högskolan som högskolereformen innebär. Men detta får inte hindra oss från att rätta till uppenbara brister. En sak kan vi säkert alla vara överens om: högskolan blir aldrig färdigbyggd.

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

Fredagen den
6 juni 1980

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

STIG ALEMYR (s) replik:

Herr talman! Vi har sagt upprepade gånger att det är självklart att vi skall göra justeringar i högskolesystemet om sådana visar sig nödvändiga. På den punkten är statsrådet och jag överens. Jag tror att de som hävdar att dessa förändringar river upp hela högskolereformen går för långt – jag ställer inte upp bakom det påståendet. Men jag har sagt i mitt tidigare inlägg att det som nu händer rycker undan en av grundvalarna för högskolereformen, nämligen att arbetslivserfarenhet skall ha ett betydande inflytande på möjligheten att komma in i högskolan. Statsrådet har nu sagt att syftet är att minska arbetslivserfarenhetens betydelse. Där är det alltså en frontalkrock mellan oss. Vi är inte beredda att ställa upp på den minskningen och har den bestämda uppfattningen att den innebär att vi nu återgår till att praktiskt taget uteslutande ta hänsyn till betygen.

Varför blev det just nu så oerhört bråttom på denna punkt, statsrådet Wikström? Vi har inte ens tre års erfarenhet av högskolereformen. Så sent som för ett år sedan begärde riksdagen med stor majoritet att få nya regler när det gäller föreningsmeriterna för att se om det går att justera regelsystemet så att de kan behållas. Varför blev det så bråttom, att man nu omgående måste göra om detta? Vad är det när det gäller arbetslivserfarenheterna som ger stöd åt uppfattningen att denna dramatiska förändring måste göras redan nu? Den statistik som statsrådet hänvisade till visar att det inte är ett antal åldringar som går in i högskolan utan att studerandekåren fortfarande består av mycket unga människor.

Jag vill alltså gärna få veta varför det blev så halsbrytande bråttom. Kom ihåg att frågan om arbetslivserfarenheten inte ens har remissbehandlats. UHÄ har inte föreslagit dessa ändringar – regeringskansliet har gjort det utan att remissbehandla ärendet.

EVA HJELMSTRÖM (vpk) replik:

Herr talman! Jan-Erik Wikström framhöll att högskolan aldrig blir färdigbyggd. Men vad regeringen och de borgerliga partierna nu är i färd med att göra är att rycka ut viktiga byggstenar ur det högskolebygge som reformen en gång innebar. Vi framhöll redan då den genomfördes att just antagningsbestämmelserna och de ökade möjligheterna till tillträde var bland de positiva inslagen i denna reform. Men nu erkänner Jan-Erik Wikström att propositionen innebär viktiga förändringar. Jag är beredd att instämma i den DN-artikel som säger att förändringarna är så stora att grundvalen rycks bort. Betygen kommer, som Stig Alemyr framhöll, de facto att få större och arbetslivserfarenheten mindre betydelse. Och just arbetslivserfarenheten var en av hörnstenarna i högskolereformen.

Sedan tycker jag att Jan-Erik Wikström drar alltför vittgående slutsatser av UHÄ:s undersökning om föreningsmeriterna. Det har sagts att de skulle missgynna kvinnorna – och det kan ligga någonting i det – men den nuvarande propositionen innebär förvisso inte något steg i någon annan riktning; tvärtom kommer det nya systemet – som jag framhöll tidigare – att i än större utsträckning gynna männen, nämligen genom de ändrade

bestämmelserna om värnpliktstjänstgöring. Vidare finns det också andra faktorer utöver föreningsmeriterna som är bestämmande för kvinnornas utbildning, men det finns inga undersökningar där dessa faktorer har påvisats.

Det var emellertid symptomatiskt att Jan-Erik Wikström i sitt inlägg inte på något sätt berörde just den grundläggande frågan, nämligen målsättningen i den dåvarande högskolereformen att bredda rekryteringen. Målet var att nå nya grupper, främst då naturligtvis ur arbetarklassen, som är mest missgynnad i dag.

Jag skulle vilja sluta mitt anförande med att fråga Jan-Erik Wikström: På vilken konkret punkt innebär propositionen att den sociala snedrekryteringen kommer att bli mindre?

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Stig Alemyr sade att det på någon punkt fanns en klar skillnad mellan å ena sidan hans och socialdemokraternas uppfattning och å andra sidan min, och det kan jag bekräfta.

Stig Alemyr undrade också varför det var så bråttom. Ja, huvudskälet är ju att det är ett rätt stort antal ungdomar som har upplevt en känsla av att de har missgynnats av det nuvarande antagningssystemet. Jag har under de här tre åren fått ett stort antal brev och telefonsamtal från upprörda och förtvivlade ungdomar, som har kunnat påvisa hur de har slagits ut i konkurrensen om platser i den nya högskolan av äldre – i och för sig välförtjänta – studerande. Det är litet svårt att i ett läge där vi tycker det är viktigt att stimulera unga människor som vet vilken utbildning de vill ha och som är målinriktade motivera varför de måste vänta några år och gå olika omvägar för att kunna komma till den här utbildningen.

Det har visat sig – det säger siffrorna klart – att det nya systemet har fungerat mycket mer tillfredsställande för äldre sökande med arbetslivserfarenhet. Det är väldigt bra. Men man tog i så pass kraftigt vid konstruktionen av systemet att det kom att missgynna dem som vill gå direkt från gymnasieskolan. Det är det felet som vi nu försöker rätta till.

Ungefär så enkelt är det. Frågan är då om det nu är så halsbrytande bråttom. Jag vill på det svara ja, eftersom de ungdomar som har haft problem med detta under de senaste åren tycker att den här förändringen har kommit alltför sent.

STIG ALEMYR (s) replik:

Herr talman! Också jag har haft kontakter med många ungdomar som hävdar att de har missgynnats av det här systemet. Jag har tidigare i dag sagt att jag upplever det som en feltolkning – en och annan individ kommer alltid att uppleva sig såsom missgynnad. I princip har systemet inte slagit så hårt mot ungdomarna som man i debatten har anförut. Vad som är allvarligt är att om ungdomarna nu skulle missgynnas något mindre, så kommer andra grupper att missgynnas desto mer. Vi förskjuter därmed tyngdpunkten –

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

vilket är utomordentligt allvarligt, eftersom den tyngdpunktsförskjutningen innebär att vi rycker undan en väsentlig grundval för högskolereformen.

EVA HJELMSTRÖM (vpk) replik:

Herr talman! Jan-Erik Wikström påstår att ett stort antal ungdomar har missgynnats under de här tre åren.

Det är möjligt att vissa grupper har fått det svårare att komma in på högskolan, men det är i så fall en direkt följd av ett riksdagsbeslut där man har sagt att man på alla sätt skall försöka bryta den sociala snedrekryteringen, nämligen genom att ge större möjligheter åt dem som har arbetslivserfarenheter, i regel människor ur arbetarklassen. Det måste ju ändå ha varit avsikten bakom det förra beslutet – men nu ställer man sig åter på de privilegierades sida. Därmed försvårar man återigen för arbetarungdomar att komma in vid universiteten. Detta är dubbelt allvarligt, om man ser till hur den sociala fördelningen är i dag, där det endast är en liten del av arbetarungdomarna som studerar – det gör i första hand socialgrupperna 1 och 2.

Sedan är det uppenbarligen också så, att en rad andra ungdomsgrupper känner sig direkt missgynnade av det här regeringsförslaget. Jag drog tidigare som exempel fram Sveriges folkhögskoleelevers förbund som Jan-Erik Wikström i andra sammanhang påstår sig vilja värna om. Samarbetsorganisationen för Sveriges vuxenstudier kommer alltså klart att missgynnas av den här propositionen.

Jag har fortfarande inte fått något svar på frågan om på vilket sätt de nya antagningsbestämmelserna skulle bredda den sociala rekryteringen till högskolan.

Utbildningsministern JAN-ERIK WIKSTRÖM:

Herr talman! Om det vore så enkelt att man med det beslut som riksdagen fattade för en del år sedan hade åstadkommit den här sociala breddningen, hade det varit väl. Men tyvärr visar erfarenheterna att beslutet i mycket liten utsträckning påverkar just detta. När de som är färdiga civilingenjörer anmäler sig till läkarutbildning, så är det inte någon social breddning som man åstadkommit. Det här systemet har väldigt många sidor – det är en mycket komplicerad materia. Det påverkar inte de folkhögskolestuderande och de andra som Eva Hjelmström talar om, utan det ger bara den effekten att det stimulerar något fler att gå direkt från gymnasieskolan till högskola. Det är viktigt också med tanke på att vi för forskarutbildningen behöver få en förnyring av dem som läser. Medelåldern har stigit oroväckande snabbt på vissa krävande utbildningslinjer.

HANS NYHAGE (m):

Herr talman! Utbildningsutskottets majoritet ställer sig i allt väsentligt bakom regeringens förslag till ändringar i reglerna för tillträde till högskoleutbildning. Vi föreslår visserligen ett senareläggande av tidpunkten för ikraftträdandet av vissa förändringar, och vi förordar en förändring av

reglerna för lottnings mellan sökande med samma poängtal. Dessa förändringar har dock snarast karaktären av justeringar av regeringsförslaget.

Vi har inom utskottet nått enighet när det gäller de föreslagna ändringarna av direktövergång. Utskottet tillstyrker i enlighet med regeringsförslaget att riksdagen nu fattar principbeslut om att garantin för direktövergång från gymnasieskolan till högskolan skall anges som en andel av det totala antalet platser för resp. utbildningslinje. Vidare förordas att garantin skall sättas till ca en tredjedel av antalet platser för resp. linje och att urvalet inom denna andel skall göras på enbart meriter av avgångsbetyg från gymnasieskola som är högst tre år gammalt.

Rätten att få räkna föreningsarbete som en merit vid antagning till högskoleutbildning har inneburit att kvinnorna har missgynnats. Den erfarenheten har vi redan, Eva Hjelmström. Systemet har dessutom inneburit krångel och godtycklig prövning av vilka föreningsfarenheter som skall godtas. Detta vet vi också, Eva Hjelmström. Utskottets ordförande använde ordet "missbruk" i sammanhanget.

Vi torde vara åtskilliga i denna kammare som har kontaktats av människor som ifrågasatt tillämpningen av systemet med föreningsmeriter.

Med regeringsförslaget blir det lättare att skaffa sig arbetslivserfarenheter. I fortsättningen blir maximal poäng 1,7 mot 2 f. n., och dessa poäng kan uppnås på tre år mot fem år f. n. Detta kan naturligtvis leda till att fler får maximal arbetstidspoäng och att resultatet då kan bli att betygen får ökad betydelse vid urval till starkt efterfrågade utbildningar. Men de bestämmelser som hittills tillämpats, nämligen att låta urvalet avgöras av att vissa sökande förvärvat arbetat i fem år i stället för tre eller fyra, kan väl knappast vara bättre. Det måste vara rimligare att i dessa fall med tre års arbetslivserfarenhet låta betygen fälla utslaget. Arbetslivserfarenheten kan ju också vara av allmän karaktär och behöver inte ha någon som helst anknytning till den aktuella utbildningen. Det är väl ganska svårt att motivera att skillnaden mellan ett medelmåttigt betyg i gymnasieskolan och ett toppbetyg helt skall kunna uppvägas av fem års arbetslivserfarenhet inom vilket område som helst.

Jag vill med skärpa understryka att förslaget inte innebär att man över hela linjen nu återinför något slags betygsurval. Ett klart inslag av betygskonkurrens har funnits hela tiden. Enligt regeringsförslaget reserveras också platser vid högskolan för sökande som är 25 år och har minst fyra års arbetslivserfarenhet – dvs. utan betygskonkurrens.

I motion 1312 har Ingrid Sundberg föreslagit att riksdagen skall uttala att ingen sökande till högre utbildning skall behöva bli föremål för lottnings mer än två år. Kravet i den motionen tillgodoses av ett enhälligt utskott. Utskottet anser nämligen att skäl talar för att den som har blivit föremål för lottnings två gånger och för tredje gången söker till samma utbildningslinje bör antas till denna. Vi anser vidare att det bör ankomma på regeringen eller den myndighet regeringen fastställer att utforma närmare bestämmelser härom. Vi föreslår att riksdagen skall ge detta till känna med anledning av motionen.

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

Låt mig till sist, herr talman, få säga något om när de föreslagna ändringarna är tänkta att träda i kraft. Det har i dessa dagar förekommit vissa skilda uppgifter om tidpunkten. Vårterminen 1981 kan vissa förändringar ske. Andelen studerande som antas på enbart betygspoäng kan då höjas från 20 till 30 %. Regeln om niomånadersperioden när det gäller arbetslivserfarenhetspoäng kan slopas vid samma tidpunkt, dvs. vid antagning inför vårterminen 1981. Då kan också arbete med hemvård inom den vårdades hem tillgodoräknas som merit.

Förändringarna i övrigt, dvs. de som gäller tillgodoräknande av föreningsmeriter och arbetslivserfarenhet, föreslås av utskottet träda i kraft inför antagningen till utbildningen som börjar höstterminen 1982. Det innebär en förändring jämfört med propositionen, som föreslog vårterminen 1982. Orsaken till denna förändring är de kontakter som utskottet har haft med universitets- och högskoleämbetet.

Herr talman! Med detta yrkar jag bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

EVA HJELMSTRÖM (vpk) replik:

Herr talman! Jag har inte förnekat att – vilket också framgår av vår motion – föreningsmeriterna i sin nuvarande utformning kan ha haft negativa konsekvenser för kvinnorna. Men det innebär ju inte att man helt skall avskaffa dem. Vad man i stället bör göra är att reformera dem.

Sedan tror jag personligen att det är en rad andra faktorer inom det sociala området – det gäller inte minst barnstugeplatser – som är viktigare skäl till att kvinnorna inte söker sig till högre utbildning i större utsträckning.

Som jag också tidigare framhållit innebär den här propositionen sannernligen ingen "positiv diskriminering" av kvinnorna. Tvärtom kommer man ju att ge bl. a. värnplikstjänstgöringen större poängantal, vilket klart drabbar kvinnorna.

LARS GUSTAFSSON (s):

Herr talman! Låt mig först instämma i Stig Alemyrs synpunkt att det har gått för kort tid för att man skall ändra antagningsbestämmelserna. De undersökningar som propositionen bygger på avser i regel, såvitt jag kan förstå, bara erfarenheter från två läsår – dessutom de två första läsåren i ett nytt system. Det tycker jag för min del är ett ganska bräckligt material.

När jag läste proposition 158, som ju f. ö. är ganska tunn, om man bortser från UHÄ:s bilagor, noterade jag två drag i den. Det första draget var att förslagsbatteriet var en aning svåröverskådligt. Man refererar vissa saker som tydligen är sådant som UHÄ kan göra oss här i riksdagen förutan. Sedan är det andra saker som vi här nu skall fatta beslut om. Så är det ytterligare ting som UHÄ skall ges i uppdrag att utreda. Det är visserligen bra att man blir informerad även om saker som inte är föremål för beslutsfattande här i kammaren. Men det skulle väl egentligen ha varit bättre att vi fått det hela mera samlat och förelagts förslag när UHÄ:s ytterligare utredningar varit gjorda. Då skulle vi ha kunnat göra en bättre bedömning.

Jan-Erik Wikström sade från talarstolen att antagningsbestämmelserna utgör ett mycket komplicerat system. Den ena biten hänger ihop med den andra. En ändring på ett ställe får därför konsekvenser på andra ställen. Även från den synpunkten skulle det ha varit bra, om regeringen hade väntat litet och sedan lagt fram förslag rörande antagningssystemet i dess helhet, som fallet var när kompetensutredningen och kompetenskommittén lade fram de förslag som utgjort grunden för denna reform.

Den enda omedelbara åtgärd som vi från socialdemokratiskt håll begärde var att regeringen skulle se till att beslutet om direktövergång från gymnasiet till högskolan skulle efterlevas. Vi föreslog ett utskottsinitiativ i frågan, men den borgerliga majoriteten avstyrkte detta förslag. Nu effektuerar utbildningsministern detta initiativ, och det tycker vi är bra. Vi ville alltså bara att regeringen skulle se till att det, eftersom det hade garanterats en sådan, verkligen blev fråga om en direktövergång. Detta krav är nu tillgodosett genom bestämmelsen om att urvalet till de platser som omfattas av garantin för direktövergång skall göras på enbart meriter av avgångsbetyg från gymnasieskolan som är högst tre år gammalt. Vi begärde däremot inte att någonting annat skulle åtgärdas efter så här kort tid.

Nu föreslår regeringen en höjning av procentsatsen för direktövergång från 20 till 30 %, vilket vi har kunnat acceptera. Det har vid detta ställningstagande spelat en viss roll att man vid alla de linjer som i detta sammanhang är rimligt att diskutera i verkligheten redan har nått upp till 30 %. T. o. m. på psykologlinjen och läkarlinjen är det nu drygt 30 % som går direkt från gymnasiet till högskolan. Trots detta har det larmats mycket om den katastrofala situationen på dessa linjer. Men det visar sig nu att behovet av platser för direktövergång är tillgodosett, eftersom man ligger på 30 %-nivån. Det finns dessutom en mängd andra linjer, där man ligger mycket högre.

Jag blir ibland – om jag får göra en marginalkommentar – ganska förvånad över den larmande massmediadebatten på detta område. När det kom information om en liten delbit slogs det upp så att man fick intrycket att det nästan inte alls förekommer några direktövergångar. Så är ju inte fallet. Det är bra att det finns mera seriösa rapporteringar, som så småningom kommer fram.

Det andra draget som jag noterade när jag läste denna proposition oroar mig mera. Det är den genomgående tendensen i samtliga åtgärder. Tendensen är att vi skall bort från 1975 års beslut, öka betygens roll och tona ner betydelsen av andra meriter än betygsmeriter – jag tänker förstås på arbetslivserfarenhet och föreningsmeriter. Vi vet att denna tendens stämmer väl med moderaternas önskemål – det är ingen överraskning. Att den också stämmer med folkpartiets åsikter beklagar jag. Men jag blir – för att använda ett känslomättat uttryck – rent bedrövad när jag ser att också centern faller in i samma roll.

Jag vill göra ett par reflexioner när det gäller föreningsmeriterna. Vi motsätter oss – vilket Stig Alemyr har deklarerat – att man skall ta bort rättigheten för sökande till högskola att tillgodoräkna sig föreningsmeriter.

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

Det är i huvudsak två motiv som i propositionen anförts för detta borttagande. Det första är att möjligheterna att tillgodoräkna sig föreningsmeriter missgynnar kvinnorna, och det andra är att det är krångligt att tillämpa reglerna.

Påståendet att kvinnorna missgynnas står inte alldeles oemotsagt i debatten. Åtta hårt spärrade linjer har analyserats. På fem av dessa hade 1977 den kvinnliga andelen minskat i jämförelse med 1976. Men i de i februari i år sammanställda remissvaren på rapporten Två års erfarenheter av de nya tillträdesreglerna – den rapport på vilken regeringen bygger huvuddelen av förslagen – kan utläsas att flera högskolor nu rapporterar att det sedan 1977 har skett en uppgång av antalet kvinnor. Man kan knappast anse att det ännu är bevisat att kvinnor har missgynnats. Därtill är materialet enligt min mening för begränsat dels när det gäller tiden, dels i fråga om omfånget. Man lägger för stor vikt vid relativt få hårt spärrade linjerna. Det är de som får vara mall för prövningen om en reform är bra eller inte.

Föreningsmeriter diskuterade vi här i kammaren för ungefär ett år sedan, fredagen den 19 maj 1979. Då sade en ledamot följande:

”Man säger att systemet med tillgodoräknande av föreningsmeriter har visat sig diskriminera flickorna. Sedan drar man slutsatsen: alltså bör det avskaffas. Den slutsats man bör dra är naturligtvis den rakt motsatta, att här finns ytterligare ett instrument för att stimulera flickor till ökad föreningsaktivitet. Vad de som argumenterar på motsatt sätt i själva verket vill är att flickorna även framdeles skall vara passiva och strunta i föreningsverksamhet. I varje fall uttrycker man ingen oro i det avseendet. Man är belåten med det tillstånd som nu råder. För min del tycker jag att det är bra om flickorna engagerar sig mer, och jag tycker att man skall kunna använda även systemet med tillgodoräknande av föreningsmeriter som en särskild stimulans.”

Den som sade detta heter Bertil Fiskesjö, och han är fortfarande riksdagsledamot. Jag utgår från att han har samma uppfattning nu som för ett år sedan och stöder vårt yrkande om att föreningsmeriterna skall vara kvar.

Ur ett annat dokument citerar jag följande:

”De tre regeringspartierna har sedan länge haft olika uppfattningar vad beträffar föreningsmeriter och den fria sektorn i högskolan. Den proposition som nu presenteras innebär inte att partierna ändrat sin principiella uppfattning.”

Så står det i ett pressmeddelande från utbildningsdepartementet från den 2 april i år.

Kommer centerns företrädare här i kammaren att nu rösta enligt sin princip eller enligt något annat?

Det andra motivet för att avskaffa föreningsmeriterna var att reglerna var svåra att tillämpa. Jag kan gärna medge att reglerna kanske har varit besvärliga att tillämpa. Jag kan emellertid i någon mån förstå UHÄ, som vill slippa de här besvärligheterna. Särskilt kan man förstå UHÄ när man tar del av besvärshandlingar över UHÄ:s beslut att underkänna vissa föreningsmeriter på, som man tycker, goda grunder och sedan finner att regeringen

desavouerat UHÄ i en rad fall. Låt mig ta några exempel.

Sekreterare i Fotograficentrum. Verksamhetens art och omfattning är inte godtagbara, säger UHÄ. Regeringen finner att verksamheten bör tillgodoräknas sökanden och överlämnar ärendet för fortsatt behandling.

Programledare i Förlösa CUF. Uppdragets art och omfattning är inte godtagbara, säger UHÄ. Regeringen föreskriver att sökanden skall tillgodoräknas poäng.

Patrulledare SMU-scout. Uppdragets art och omfattning är inte godtagbara, säger UHÄ. Regeringen finner att sökanden skall tillgodoräknas poäng och föreskriver att hon skall antas.

Ordförande i Göteborgs GK:s tävlingskommitté. Uppdragets art är inte godtagbart, säger UHÄ. Regeringen föreskriver att sökanden skall tillgodoräknas poäng.

Sekreterare i Mora minigolfklubb. Baskettränare i skolidrottsföreningen. Ej godtagbar omfattning resp. ej viktigare förtroendekaraktär, säger UHÄ. Regeringen föreskriver att sökanden skall antas.

Säga vad man vill, men inte hjälper regeringen till att underlätta UHÄ:s arbete på den här punkten, så jag kan, som sagt, i någon mån förstå UHÄ. Ville regeringen ha stramare tyglar på detta område, borde den hjälpa till där och när den kan.

Herr talman! Så över till arbetslivserfarenhetens vikt. Det ansvariga ämbetsverket UHÄ behandlar denna fråga i sin skrivelse men föreslår ingen förändring. Stig Alemyr var inne på det i sitt anförande. Som skäl anger UHÄ dels att föreningsmeriterna föreslås försvinna, dels att direktövergången förbättras. Men regeringen går trots detta vidare och lägger fram förslag om att minska poängen för arbetslivserfarenhet från 2,0 till 1,7. De skäl regeringen anför är att definitionen på det här området är vid och generös – tydligen enligt regeringen alltför vid och generös.

Innan man går in på det andra huvudskälet går man tillbaka och refererar motiven för att arbetslivserfarenheten infördes. De motiven var att arbetslivserfarenheten skulle ge äldre studerande vidgade möjligheter och vidare ge värdefulla erfarenheter och berika högskolan.

Efter propositionens referat av skälen till att arbetslivserfarenheten infördes anges att 70 % av de studerande som antas till de undersökta utbildningslinjerna inte är äldre än 24 år. Detta angav också utbildningsministern i sin inledning. Uppenbarligen är det just detta förhållande att utöver de 30 % i dessa åldrar, som kommer att antas genom direktövergång, om förslaget nu går igenom, blir det 40 % som i samma åldrar, dvs. under 25 år, antas på betyg och arbetslivserfarenhet. Det är detta som har oroat regeringen till den grad att man anser sig nu böra minska arbetslivserfarenhetens vikt i förhållande till betygen på det föreslagna sättet.

För det första tycker jag att man borde ha väntat och skaffat bättre underlag för sitt förslag. För det andra vill jag peka på att man också borde ha frågat sig hur förslaget nu kommer att slå. Inte blir det väl – utifrån de utgångspunkter propositionen säger sig ha – bättre att premiera kortare arbetslivserfarenhet så mycket mer som nu görs i propositionen. Man

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

fördubblar ju poängen för det första 15 månaderna. Den har varit 0.5 poäng förut, och nu taxeras den upp till 1.0 poäng – det är ju en fördubbling. Detta gör väl att ännu fler yngre skaffar sig arbetslivserfarenhet. Den blir snart en konstant, och sedan har man återigen betygen som enda utslagsgivare. Jag gissar att mekanismen kommer att bli denna. Men kanske det var så man ville ha det, fastän man inte säger det i propositionen.

Vi vill från vårt håll ha kvar arbetslivspoängen vid dess nuvarande vikt. Vi vill också att den skall förvärvas under en relativt lång period för att ge just andra erfarenheter än de vanliga erfarenheterna som kommer från skolan. Dessa andra erfarenheter kan ju vara av värde både för själva högskolestudierna och för det yrkesliv som följer efter studierna.

Till sist, herr talman, ett par reflexioner som jag skulle vilja göra.

I propositionen säger departementschefen på ett ställe inledningsvis:

”Låt mig först konstatera att debatten om och erfarenheterna av behörighets- och urvalsreglerna för högskolan inte ger anledning att ompröva de grundläggande principerna för dessa.” Också i dag förnekar Jan-Erik Wikström att det är de grundläggande principerna som ändras och omprövas, men han säger i några sammanhang att det är viktiga förändringar. Samtidigt säger han i dag att det inte är bra med alltför drastiska förändringar, och det kan jag hålla med om. Jag tycker ändå för min del att de förändringar som föreslås nu är förhållandevis drastiska, och man hade nog behövt ha litet mera underlag för detta.

Om vi delar upp de förändringar som man anmäler att UHÄ skall göra alldeles av sig självt och de som föreslås här i dag och tar var och en av de bitar som skall utredas samt beaktar den inriktning som regeringen givit åt UHÄ:s utredningar, så oroas man av det sammantagna intrycket. Förutom höjningen av direktövergången från 20 till 30 %, som vi går med på, är det den s. k. spegelvändningen av antagningsordningen i kvotgrupperna I och II som man nu gör. Man skall öka ytterligare några procent upp till 33 % – en tredjedel ungefär. Procentandelen skall vidare räknas som andel av det totala antalet antagningsplatser för resp. linje eller sökalternativ och inte som den räknas nu. Sedan är det arbetslivserfarenhetens minskade vikt i relation till betygen samt den minskade vikten för längre arbetslivserfarenhet. Det är utredningen om kvotgruppsindelningen som kommer så småningom, och det är utredningen om tillträdet till enstaka kurser.

Det samlade intryck jag får av alla dessa delar är att de går i samma riktning allihopa, och det är alltså det som oroar mig.

Jag tycker att det är bra med utvärderingar, och det är bra att de startar samtidigt som reformerna träder i kraft. Det är bra att man avlämnar rapporter, och det är bra att de diskuteras öppet. Men jag tycker inte att det är bra när man på ett för tidigt stadium går in och mixtrar med detaljer, som man har gjort nu.

Enligt vår mening från socialdemokratiskt håll borde regeringen egentligen ha väntat en tid ytterligare. Man borde ha skaffat sig bättre tidsunderlag, under flera läsår än två. Sedan skulle man på detta tidsmässigt bättre underlag ha gjort simuleringar och prövat nya regelsystem genom att variera

en eller flera faktorer åt gången. Vidare borde man ha skaffat in mera sociala bakgrundsdata om de studerande. Då skulle vi enligt min mening ha fått bättre underlag för åtgärder, och då skulle vi kunna se efter, vad olika förändringar av tillträdesreglerna gav för utslag i olika socioekonomiska grupper för de personer som söker och antas resp. icke antas till olika högskolelinjer. Jag tror också att vår debatt här i riksdagen skulle bli bättre, om vi hade detta mera stabila och varierade underlag.

Herr talman! Med de här reflexionerna ber jag att få yrka bifall till reservationerna vid utbildningsutskottets betänkande nr 36.

INGRID SUNDBERG (m):

Herr talman! Det är ganska precis fem år sedan riksdagen debatterade förslaget om reformering av högskolan och nya regler för behörighet och urval till högskoleutbildning. Debatten hade då föregåtts av ett omfattande och intensivt utskottsarbete, och till betänkandet hade fogats 26 reservationer.

Fyra av dem gällde regler för urval bland behöriga sökande till högskoleutbildning, och bakom dem stod herr Nordstrandh och jag själv. Övriga utskottsledamöter var, med undantag av herr Molin, eniga om de nu gällande reglerna.

Det är därför med en i riksdagssammanhang ovanligt stor tillfredsställelse jag tar del av utbildningsutskottets betänkande nr 36. På punkt efter punkt kan jag konstatera att de synpunkter som moderaterna då stod för nu i stort fått gehör hos hela regeringen, de framtida studerande till gagn och högskoleväsendet som helhet till nytta.

Det är däremot förvånande att socialdemokraterna i år begränsat sig till två reservationer. Den begränsningen utgör ett tecken på att man från socialdemokratiskt håll insett nödvändigheten av förändringar i den riktning vi redan för fem år sedan förordade.

Här har mest debatterats frågan om arbetslivserfarenhetens tyngd vid antagningsprövning.

Låt mig säga att arbetslivserfarenhet alltid är av värde för kommande studier. Den har två viktiga funktioner. Dels kan en tid i arbetslivet ge den studerande andrum i studierna och bidra till en ökad mognad, dels kan den ge den enskilde inblick i arbetslivets villkor och kunskap om vilken typ av verksamhet han eller hon i framtiden vill ägna sig åt.

De nu gällande reglerna med poängberäkning för upp till fem års arbetslivserfarenhet har emellertid fått flera negativa konsekvenser, som socialdemokraterna tycks oförmögna att inse.

För det första har en mångårig arbetslivserfarenhet med direkt syfte att skaffa arbetslivspoäng medfört att de konkreta teoretiska kunskaper som ansetts nödvändiga för de kommande studierna sjunkit undan i en oftast alls icke behaglig glömska. Följden av detta har blivit större svårigheter för de antagna att klara studierna inom ordinarie studietid och med all säkerhet en sänkning av utbildningsstandarden.

För det andra har medelåldern på de antagna stigit. Detta tycks enligt

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

gjorda undersökningar till mycket ringa del bero på att nya grupper sökt sig till de spärrade utbildningarna. Orsaken ligger i stället i att en stor grupp studerande måst vänta några år med sin ansökan för att komplettera med arbetslivspoäng.

Den mest allvarliga nackdelen torde emellertid ligga i det faktum att antalet studerande till forskarutbildning minskat. Om de akademiska grundstudierna inte avslutas förrän i 30-årsåldern, minskar benägenheten till ytterligare ett antal års studier. En annan konsekvens för forskarutbildningen har varit den enormt ökade studietiden i förhållande till vad som avsågs vid genomförandet av den nya forskarutbildningen. Ökningen är inte förvånande. De forskarstuderandes relativt sett höga ålder innebär att de oftast har ett avsevärt försörjningsansvar, och studierna måste då kombineras med förvärvsverksamhet av olika slag, vilket fördröjer studierna.

Den ökade medelåldern hos högskolestuderande har dessutom medfört ett minskat antal flickor till den hårt spärrade utbildningen. Jag har inte kunnat få fram exakta uppgifter, men så mycket framgår av UHÄ:s rapport att några års förvärvsarbete och familjebildning med barn har minskat flickors benägenhet att söka till sådan spärrad utbildning för vilken det i praktiken har krävts arbetslivserfarenhet. Studier har hellre påbörjats på utbildningslinje där antagningspoängen är lägre.

Trots dessa nu rådande nackdelar har socialdemokraterna i sin reservation gått emot regeringsförslaget om ändrad poängberäkning av arbetslivserfarenhet. Man gör det genom att påpeka att en förändring av meritvärderingen av arbetslivserfarenhet skulle motverka en social utjämning. Men så är inte fallet.

Av debatten här har inte framgått att deltagarna vet att det finns en kvotgrupp IV, dit de som inte har föregående gymnasieutbildning söker. För dem som har gymnasieutbildning gäller den förändringen i värdet av arbetslivserfarenhet som här har varit aktuell. Gjorda erfarenheter visar på intet sätt att den sociala snedrekrytering till de spärrade linjerna som trots allt finns har förändrats efter 1975 års beslut.

Herr talman! Jag vill ändå, när utbildningsministern finns här, peka på några svårigheter som kan dyka upp. De gäller begränsningen av giltigheten för betygen från gymnasieskolan till tre år. Utbildningsministern har i propositionen varit medveten om att de ungdomar som gör militärtjänst kan komma i svårigheter och också föreslagit att de som en gång antagits men därefter gör militärtjänst skall ha rätt att stå kvar som antagna.

Militärtjänst räknas som arbetslivserfarenhet och kan utnyttjas vid ansökan. Låt oss tänka oss en pojke som går ut en tvåårig gymnasielinje utan formell eller åtminstone särskild behörighet för högskolestudier. För honom kan det vara omöjligt att inom en treårsperiod fullgöra befälsutbildning i det militära samt komplettering av det gymnasiebetyg på vilket han skall söka. Inte minst mot bakgrund av den svårighet som försvaret har att rekrytera ungdomar till befälsutbildning vore det olyckligt om några skulle avstå från sådan utbildning därför att treårsgränsen för gymnasiebetygets giltighet förhindrar det. Jag vore tacksam om utbildningsministern kunde kommen-

tera detta och ange att det jag nu anfört utgör tungt vägande skäl till förlängning av treårsgränsen.

Herr talman! Så mycket i propositionen är bra att jag har svårt att inte uttrycka min glädje. En ökad andel studerande kommer att tas in direkt från gymnasieskolan, med de positiva konsekvenser detta kommer att ha. Socialdemokraternas ursprungliga förslag om 15 % har nu blivit 33 1/3 %. Niomånaderskravet på anställningstid slopas – så oförenligt som det var med gällande regler på arbetsmarknaden. Över huvud taget framkommer i betänkandet en syn på den enskilde studerande som individ och en vilja att underlätta för honom eller henne att lyckas i sina studier, något som indirekt också får positiva ekonomiska konsekvenser för samhället.

Jag har förståelse för att utbildningsministern i vissa fall dock bara har kunnat avisera tekniska förbättringar av olika slag. Dit räknar jag de ändrade reglerna för hur kompletteringsbetygen skall räknas, men jag vill här beklaga att inte utbildningsministern har tagit steget fullt ut och också medgivit att kompletteringsbetyg som ger särskild behörighet skall kunna höja betygsmedelvärdet.

Jag är glad över att föreningsmeriter nu förhoppningsvis kommer att förpassas ur meritvärderingen. Det är betecknande att socialdemokraterna i sin reservation inte har funnit något annat skäl för sin önskan att de skall vara kvar än att man ännu har för liten erfarenhet. Erfarenheten har ju tydligt visat att föreningsmeriterna missgynnat kvinnorna och att de givit möjlighet till taktiska föreningsaktiviteter, som i vissa fall skulle fått den mest förhärdade föreningsmänniska att baxna. Lars Gustafssons exempel på de olika bedömningar som har gjorts av intagningsnämnden och av regeringen visar just hur svårt det är att fastställa vad som skall vara poänggivande.

Självfallet är jag också glad över att ett enigt utskott har tillstyrkt min motion om att ingen skall behöva lottas ut mer än två gånger.

Till sist vill jag säga, herr talman, att det måste finnas en övergångstid för införandet av nya bestämmelser, eftersom dessa inte får drabba dem som nu är i gång och planerar sina studier. Det kan naturligtvis diskuteras hur lång en övergångstid bör vara, men jag hoppas att man i propositionen har kommit fram till riktiga bedömningar. Det är emellertid inte orimligt att tänka sig att det inte kommer att dröja så länge innan reglerna på nytt kommer att förändras. Jag syftar då på de konsekvenser som gymnasieutredningens förslag kommer att få när de så småningom kommer att resultera i en förändring av gymnasieskolan. Enligt direktiven till gymnasieutredningen skall vi särskilt beakta sambandet mellan gymnasieskola och högskola. Det är givetvis för tidigt att nu veta något om hur förslaget en gång kommer att se ut, men så mycket torde vara säkert, att bl. a. frågan om behörighet för olika utbildningslinjer vid högskolan kommer att påverkas av vårt förslag.

Så mycket inom svensk utbildning har förändrats under de senaste decennierna. Den starka kvantitativa ökningen av utbildningsutbudet har ibland skapat svårigheter att behålla en god kvalitet i utbildningen. För oss moderater har det hela tiden varit angeläget att förbättra kvaliteten på alla utbildningsområden. Det är nödvändigt för att vi skall kunna hävda oss i

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

dagens och framtidens internationella utveckling. Vi har med glädje kunnat konstatera att en allt större andel ungdomar skaffar sig gymnasieutbildning, och än fler blir det efter förra veckans riksdagsbeslut. Också högskolan har nått ut till nya grupper, och inte minst satsningen på enstaka kurser har visat sig vara ett utomordentligt medel därför. En förutsättning för en kvalitativ god utbildning är att de studerande ges goda förutsättningar att genomföra sina studier på ett framgångsrikt sätt. De nya reglerna för tillträde till högskolan ökar dessa möjligheter. Utformningen av den framtida gymnasieskolan måste ha samma syfte, samtidigt som den i ökad grad skall kunna göra de unga medvetna om arbetslivets krav.

Herr talman, jag har inget annat yrkande än om bifall till utbildningsutskottets hemställan i dess helhet.

LARS GUSTAFSSON (s) replik:

Herr talman! Ingrid Sundberg var glad över – som hon uttryckte det – att moderaterna fått sådant gehör hos den samlade borgerligheten. Jag förstår att hon är glad över det. Det skall bli intressant att höra vad Christina Rogestam har att säga om Ingrid Sundbergs glädje. Hon har ju möjlighet att uttala sig om den.

Ingrid Sundberg säger att hon är förvånad över att socialdemokraterna bara tagit upp två aspekter i sin reservation. Ja, men det är ju bara tre ting som vi skall besluta om, nämligen den provisoriska uppgången från 20 % till 30 %, arbetslivserfarenhetens minskade vikt och borttagandet av föreningsmeriterna.

När det gäller alla andra aspekter aviserar ju utbildningsministern i propositionen att han skall be UIÄ utreda dem. Jag utgår ifrån att dessa frågor kommer tillbaka så att det blir anledning att diskutera dem senare.

Detta är det enkla skälet till att vi nu reserverar oss på enbart två punkter.

Ingrid Sundberg är mycket kategorisk när hon talar om att föreningsmeriterna missgynnar kvinnorna. Ja, det kan ju tyckas så, men det är inte oemotsagt. Som jag sade i mitt inledningsanförande finns delade meningar, men det finns framför allt olika data om detta.

Vi menar att det har gått för kort tid. Om man nu kan konstatera att kvinnorna i några avseenden har missgynnats på vissa utbildningslinjer på denna korta tid, är detta ju något som kan ändra sig så småningom. Vi vill betona detta och menar att det kunde vara bra att vänta och se om det verkligen är ett konstant förhållande att kvinnorna missgynnas. Blir det så, får man ta det under övervägande.

Jag läste ju upp en katalog över fall där UHÄ avlagt föreningsmeriterna. Katalogen visar en ganska likartad bild. Jag menar att regeringen borde ha hjälpt UIÄ och stått på UHÄ:s linje i stället för att gå med på dessa tivelaktiga meriter. Det hade varit en praktisk handling för att göra meritvärderingen användbar.

Ingrid Sundberg betonar de negativa konsekvenserna av arbetslivserfarenheterna och finner dem allvarliga. Ett av skälen är att medelåldern har

ökat.

För min del ser jag det inte som ett fel att medelåldern ökar. Det är inte säkert att detta är en belastning för detta system.

Den sociala snedrekryteringen, till slut. Ingrid Sundberg säger att den inte har ändrat sig. Men det är inte så underligt. Man kan inte begära att en sådan faktor skall ändras på en så kort tid. Återigen: Utvärderingen bygger ju på erfarenheterna från endast två läsår. Sociala bakgrundsdata ändrar man inte på så lätt, vilket jag tycker att även Ingrid Sundberg borde ha insett.

EVA HJELMSTRÖM (vpk) replik:

Herr talman! Glädjen står verkligen högt i tak hos Ingrid Sundberg. Upprepade gånger uttryckte hon sin förtjusning över den här propositionen. Det visar mycket klart vem som för befälet på skolområdet inom den borgerliga regeringen. Som Ingrid Sundberg konstaterar har moderaterna på punkt efter punkt fått sina krav tillgodosedda, krav som åtminstone centern så sent som för ett år sedan motsatte sig.

Ingrid Sundberg tog bl. a. upp den fråga som jag särskilt framhöll i mitt tidigare inlägg, nämligen den sociala snedrekryteringen. Hon anförde att denna inte förändrats vid de spärrade utbildningarna under de år som gått sedan reformen genomfördes. Men detta skall väl inte tas till intäkt för att ytterligare försämra den sociala snedrekryteringen till arbetarklassens nackdel. Det är de facto vad propositionen innebär.

Vidare anklagade Ingrid Sundberg dagens debattörer för att inte känna till kvotgruppsindelningen. Visst känner vi till den, men det är inte den som är intressant i sammanhanget. Det intressanta är – vilket också har framhållits flera gånger i debatten – att betygen nu får större vikt i förhållande till arbetslivserfarenheten.

INGRID SUNDBERG (m) replik:

Herr talman! Till Eva Hjelmström: Den sociala snedrekryteringen kan vi i första hand råda bot på genom att öka antalet antagningar av sökande till högskoleutbildning som inte har gymnasieutbildning. De söker inte i kvotgrupp I eller II utan i kvotgrupp III eller IV. Av UHÄ:s uppgifter kan vi konstatera att 73 % av de antagna utgörs av sökande som har gymnasieutbildning. I vad mån Eva Hjelmström gör någon sorts social fördelning inom den gruppen och menar att de som har gymnasieskola plus arbetslivserfarenhet skulle komma från en lägre socialgrupp medan de som saknar arbetslivserfarenhet skulle tillhöra en högre, så vill jag säga att det faktiskt inte finns någon sådan social korrelation.

Sedan vill jag säga till Lars Gustafsson beträffande föreningsmeriterna att det tyvärr inte är så att det är föreningsmeriterna i sig som har givit poäng, utan det är intygen om vilken föreningsaktivitet som den sökande har bedrivit som har varit avgörande. Jag tror att både Lars Gustafsson och jag har sådana kontakter med ungdomar att vi är medvetna om hur sådana här intyg har tillkommit, hur de har fabricerats och författats, och att de har bedömts olika av antagningsnämnderna resp. regeringen. Det är inte i många

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

Fredagen den
6 juni 1980

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

fall som de sökande helt ärligt har lämnat bevis på den verksamhet de ägnat sig åt.

Min förvåning över att socialdemokraterna inte avgivit fler reservationer beror givetvis på att de vid den tid då jag var ledamot av utskottet förfäktade att högst 15 % borde gå direkt till högskolan från gymnasiet, och nu har man gått med på 33 %. Jag minns hur vi stred för att få igenom de 20 procenten, vilket då blev utskottets förslag.

Jag vill också tillägga att propositionen innehåller mera än dessa tre konkreta förslag. Även sådana förslag som utbildningsministern aviserar i propositionen brukar ju kommenteras från socialdemokratiskt håll, och jag konstaterar att man nu inte har gjort det vare sig i form av reservationer eller i form av inlägg här i kammaren.

LARS GUSTAFSSON (s) replik:

Herr talman! Låt mig först – med anledning av det allra sista som Ingrid Sundberg sade – för tydlighetens skull säga att vi till i dag tagit ställning till de konkreta punkter som kommer att bli föremål för beslut och inte någonting annat. Ta inte vår tystnad på andra områden till intäkt för att vi ställer upp på de tankegångarna! Vi vet ju ännu inte riktigt vad det blir av dem.

Ingrid Sundberg talar om att vi gått med på en ökning från 15 % till 30 %. Ja, det medges. Sådana här procenttal är alltid höftningar. Vår höftning den gången – 15 % – möttes av andra höftningar. Vi gjorde en kompromiss i utskottet och landade på 20 %. Nu har utvecklingen gått därhän att siffran för direktövergång faktiskt är ungefär 30 %. Vi tyckte inte att vi då hade anledning att gå emot detta förslag.

Om det är så som Ingrid Sundberg föreställer sig när det gäller intygen och om UHÄ avstyrker – varför har då regeringen konsekvent gått emot UHÄ och tillstyrkt? Då har i varje fall inte regeringen hjälpt till att sanera den här verksamheten!

Sedan för andra gången till den sociala snedrekryteringen! Det är ju inte så att man ändrar på den på så här kort tid. Det är inte bara antagningsbestämmelserna som inverkar på den. Det finns en rad andra faktorer runt den högre utbildningen och runt om i samhället som är viktiga i detta sammanhang. Det måste man väl ändå komma ihåg, Ingrid Sundberg.

Ingrid Sundberg säger i en annan polemik att man kanske skulle kunna öka intagningen till högskolan eller hur orden föll. Man vill nu ändra bestämmelserna så att de något yngre eleverna gynnas på de något äldre elevernas bekostnad. Det dilemma kan man bara lösa genom att öka antalet platser i grundläggande högskoleutbildning, så att både de något äldre och de något yngre får plats. Då kommer urvalsmekanismen inte att få effekt så tidigt.

Men, Ingrid Sundberg, hur är det med det? I budgetpropositionen fick vi veta att den borgerliga regeringen icke var benägen att öka resurserna till grundläggande högskoleutredning. Alla förändringar där skulle göras genom omprioriteringar inom den befintliga ramen. Man har alltså inte varit villig att öka dimensioneringen av den grundläggande högskoleutbildningen, och det är bara på den vägen man kan klara dilemma att inte missgynna någon

grupp när man ändrar antagningsbestämmelserna. Men den lösningen har tydligen inte föresvävat regeringen, och inte Ingrid Sundberg heller.

Nr 166

**Fredagen den
6 juni 1980**

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

EVA HJELMSTRÖM (vpk) replik:

Herr talman! Jag skulle vilja uppmana Ingrid Sundberg att läsa propositionen ordentligt och lyssna på vad som upprepade gånger framförts, inte bara här i kammaren utan också av grupper utanför detta hus. Det faktum att betygen får större vikt i förhållande till arbetslivserfarenhet kommer på sikt att gynna de redan privilegierade. Men det är ju och har alltid varit moderaternas politik, så det är inte ägnat att förvåna att Ingrid Sundberg tycker det är bra. Det är kanske inte heller att förvånas över men däremot att beklaga att det nu också är hela regeringens politik.

INGRID SUNDBERG (m) replik:

Herr talman! Även om dimensioneringen av högskolan ökade, säger det inte i sig att fördelningen mellan de olika kvotgrupperna skulle förändras. Endast 23 % av ökningen skulle då kunna komma kvotgrupperna III och IV till godo. Däremot finns det skäl att betona det värde som ligger i de enstaka kurserna, till vilka icke sådan här prövning sker. Jag tycker inte vi skall glömma bort det i diskussionen.

CHRISTINA ROGESTAM (c):

Herr talman! Det är ingen hemlighet här i kammaren att de i regeringen ingående partierna har olika uppfattningar i vissa frågor som rör högskolan. För oss inom centern har två utgångspunkter varit vägledande för ställningstagandena.

Vi har haft målsättningen att öka den geografiska tillgängligheten och att öka möjligheter för nya grupper att få tillträde till högskolan. Med det som utgångspunkt har vi deltagit i arbetet med att reformera och förändra högskolan och högskoleutbildningen.

För oss har det varit viktigare att nå praktiska resultat än att hårdra en principiell uppfattning. Det har gjort att centerns väg i högskolefrågor i vissa debatter har beskrivits som ganska krokig – det är riktigt att vi genom årens lopp har deltagit i kompromisser av olika slag.

Men det är med tillfredsställelse vi noterar att regeringen nu inte har lagt fram något förslag om att ändra beslutet om totaldimensionering av högskolan. Det är en förutsättning för att kvaliteten på undervisningen skall kunna upprätthållas. Spåren från den fria sektorns tid förskräcker. Det är också en förutsättning för att det skall finnas möjlighet att göra satsningar – inom de begränsade ekonomiska ramar som kommer att gälla för budgetarbetet – på de mindre högskolorna. Det är inte minst de mindre högskolornas utbud av enstaka kurser som i dag är inkörsporten till högskolestudier för många nya och till åren litet äldre studerande.

Enligt vår uppfattning är det alltså viktigt och nödvändigt att i höstens budgetarbete prioritera anslaget till enstaka kurser.

Betänkande nr 36 från utbildningsutskottet behandlar reglerna för tillträde

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

till högskolan. Förslagen från regeringen om ändringar i reglerna grundar sig på en uppgörelse efter ingående diskussioner mellan regeringspartierna. En del i den uppgörelsen var alltså att den fria sektorn inte skulle återinföras.

Det är angeläget att direktövergången från gymnasieskolan till högskolan underlättas. Det sätt som det tidigare riksdagsbeslutet har tillämpats på i praktiken har gjort det svårt, och svårare än avsikten var, för gymnasister att komma direkt in i högskolan. För många ungdomar är det visserligen positivt att ta ett mellanår och får erfarenhet från en arbetsplats. Men avsikten har ändå hela tiden varit att det skulle vara möjligt för en relativt stor grupp att gå direkt. Därför är de föreslagna åtgärderna på kort och litet längre sikt bra.

Föreningsmeriternas vara eller icke vara är en gammal diskussionsfråga. Vi har inte ändrat vår principiellt positiva inställning till föreningsaktiviteter och värdering av dem som en merit. Vi menar fortfarande att det är en positiv och viktig erfarenhet. Men i den uppgörelse som träffats mellan partierna har vi accepterat att de tas bort som poänggivande merit efter en övergångsperiod. Det viktiga argumentet för oss har varit UHÄ:s redovisning av de stora praktiska problem som funnits i tillämpningen av gällande regler, svårigheten att värdera olika intyg, som inte minst Lars Gustafsson belyste i sitt inlägg, och i viss mån också det fusk som har förekommit.

När det gäller reglerna för tillgodoräknande av arbetslivserfarenhet kan jag i stort sett hänvisa till vad Jan-Erik Wikström sade i sitt anförande. Men låt mig därtill lägga att förslaget innebär en sänkning av poängen med 0,3. Det är knappast en dramatisk sänkning. Tiden har sänkts från fem till tre år, så man kan också beskriva den här ändringen så att arbetslivserfarenheten ges en högre poäng per tidsenhet. Vi menar att det inte är så stor skillnad mellan de erfarenheter man får från arbetslivet under fem år och de man får under tre år. Den stora skillnaden är den mellan att ha varit ute och jobbat några månader och att ha varit ute några år.

Till sist, herr talman. Det har ännu inte gått så många år sedan högskolereformen trädde i kraft. Den utvärdering som hittills gjorts har gett oss information om vissa saker, om annat vet vi fortfarande alldeles för litet. Till det senare hör hela studerandestrukturen på de enskilda kurserna på de nya orterna. Därför är det viktigt att arbetet med att utvärdera reformen går vidare.

Men att utvärderingsarbetet skall fortsätta får inte hindra att vissa förändringar görs. Alla tycks vara överens om vikten av att säkra ett högre procenttal när det gäller direktövergången. Borttagandet av föreningsmeriterna och den förändring av poängvärdet för arbetslivserfarenheten som nu förslås är trots allt smärre förändringar i systemet. De dramatiska förändringar som Lars Gustafsson, och tydligen också Ingrid Sundberg, tyckte sig se, kan jag definitivt inte finna, varken i propositionen eller i utskottets betänkande.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Fredagen den
6 juni 1980

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

Herr talman! Christina Rogestam sade att den lilla lista som jag läste upp visade på svårigheterna att bedöma föreningsmeriter. Jag vet inte om den gör det i och för sig. Listan var ju ganska entydig. UHÄ hade hela tiden underkänt föreningsmeriterna, men regeringen hade hela tiden godkänt dem, alltså underkänt UHÄ. När det är svårigheter att bedöma en sak är inte mönstret så här symmetriskt. Detta tyder snarast på någonting annat än svårigheter att bedöma och vad det är lämnar jag åt Christina Rogestam och andra att fundera över. Men just denna lista och dessa exempel tyder inte på svårigheter – att de finns, det vet jag ändå. Denna lista tyder på någonting helt annat.

Det tjänar kanske inte mycket till att fortsätta debattera detta med utgångspunkt i det som Christina Rogestam sade. Det är tydligt, både av det som stod i det pressmeddelande jag citerade ur förut och av det Christina Rogestam sade nyss, att det förekommer en kohandel inom regeringen där man köper och säljer. Och det viktigaste köpslåendet har alltså gällt föreningsmeriter och det fria området.

Om jag skall göra en värdering vill jag säga att det naturligtvis är bra att det fria området inte återinfördes. Som jag sade i en tidigare debatt får vi väl skicka en tacksamhetens tanke till centern, som lyckades hålla undan så att inte det fria området kom tillbaka. Det är möjligt att detta offer av föreningsmeriterna då hellre får tas än att få tillbaka det fria området. Centern kunde också göra så att man här i kammaren argumenterade och voterade efter sin principiella övertygelse. Men det är tydligen inte den principiella övertygelsen man går efter i dag utan någonting annat, och då får vi väl nöja oss med det.

Det är en stor skillnad mellan det förslag som föreligger här och vad t. ex. regionsstyrelsen i Göteborg – som Christina Rogestam känner väl till – sade då de yttrade sig över detta. Då var föreningsmeriter mycket bra, och man var inte beredd att avskaffa dem. Man var inte beredd att ändra arbetslivserfarenheten. Man tyckte att det var för tidigt att över huvud taget göra någonting, och jag instämmer i den uppfattningen. Jag tycker i motsats till centern fortfarande att det är för tidigt att ändra de här sakerna nu.

Man borde skaffa sig bättre underlag. Det talas väldigt ofta om att man skall ha ett bra underlag innan man fattar beslut om saker och ting, och det gäller i särskilt hög grad på de komplicerade områdena som rör tillträdesregler. Just på grund av att den ena delen är så beroende av den andra borde man skaffa sig ett bra underlag. Det finns tekniker genom vilka man kan jämföra existerande regelsystem med olika tänkta nya system för att utröna vilken inverkan sådana system har på de grupper som söker till högskolan. Det borde man ha gjort, för det är viktigt.

Dessutom vill jag tillägga att man borde ha sett till att det finns andra sociala bakgrundsdata om de studerande än de som nu är tillgängliga. Det är först när också sådana finns som man kan göra vettiga bedömningar av hur

Fredagen den
6 juni 1980

*Reglerna för till-
träde till högsko-
leutbildning*

det ena antagningssystemet slår gentemot det andra, inte minst från socio-ekonomiska synpunkter.

Överläggningen var härmed avslutad.

Mom. 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionerna 527 och 2035 av Lars Werner m. fl. i motsvarande delar, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Eva Hjelmström begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkande 36 mom. 1 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionerna 527 och 2035 av Lars Werner m. fl. i motsvarande delar.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Eva Hjelmström begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 294

Nej - 17

Mom. 2

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 3

ANDRE VICE TALMANNEN: Propositioner ställs först beträffande avslag på propositionen såvitt avser tillgodoräknande av föreningsmeriter och därefter i fråga om mom. 3 i övrigt.

Avslag på propositionen såvitt avser tillgodräk-
nande av föreningsmeriter

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservation 1 av Stig Alemyr m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Stig Alemyr begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller utbildningsutskottets hemställan i betänkande 36 mom. 3 beträffande avslag på propositionen såvitt avser tillgodoräknande av föreningsmeriter röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservation 1 av Stig Alemyr m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Stig Alemyr begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 155

Nej – 155

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

*Anslag till konsu-
mentverket*

Då sålunda de avgivna rösterna var lika delade, gavs propositioner dels på återförvisning till utskottet av ärendet i denna del, dels på omedelbart avgörande, och förklarades den senare propositionen vara med övervägande ja besvarad. Bertil Lidgard begärde emellertid votering, varför följande voteringsproposition upplästes och godkändes:

Den som vill att kammaren omedelbart skall avgöra utbildningsutskottets hemställan i betänkande 36 mom. 3 beträffande avslag på propositionen såvitt avser tillgodoräknande av föreningsmeriter röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Om minst hälften av de röstande röstar nej har kammaren beslutat att ärendet i dess helhet skall återförvisas till utskottet.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av de röstande ha röstat för bifall till ja-propositionen. Då Bertil Lidgard begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 155

Nej – 155

Kammaren hade alltså bifallit återremissyrkandet.

§ 8 Föredrogs

Utrikesutskottets betänkande

1979/80:29 angående uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Utbildningsutskottets betänkande

1979/80:37 angående uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Kammaren biföll vad utskotten i dessa betänkanden hemställt.

§ 9 Anslag till konsumentverket

Föredrogs näringsutskottets betänkande 1979/80:74 med anledning av förnyad behandling av propositionen 1979/80:100 i vad avser anslag till konsumentverket jämte motioner.

I betänkandet NU 1979/80:54 behandlade näringsutskottet dels propo-

tion 1979/80:100 bil. 14 (handelsdepartementet) i vad avsåg anslag till konsumentverket, dels motioner i ämnen med anknytning till konsumentverkets verksamhet. Vid kammarbehandlingen av betänkandet den 29 maj 1980 beslöt riksdagen att återförvisa ärendet till utskottet.

Utskottet – som tagit upp det återförvisade ärendet till ny behandling – hemställde

att riksdagen beslutade i enlighet med utskottets hemställan i betänkandet NU 1979/80:54 (mom. 1–6, s. 26).

Reservation hade avgivits av Ingvar Svanberg, Hugo Bengtsson, Nils Erik Wååg, Lilly Hansson, Lennart Pettersson och Rune Jonsson (alla s) i enlighet med reservationen i betänkandet NU 1979/80:54 (s. 26 f.).

I betänkande 1979/80:54 hemställde näringsutskottet

1. beträffande anslag till konsumentverket för förvaltningskostnader att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:100 bil. 14 punkten D 4 till Konsumentverket: Förvaltningskostnader för budgetåret 1980/81 anvisade ett förslagsanslag av 38 241 000 kr.,

2. beträffande uttalande om konsumentpolitikens inriktning att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:975.

3. beträffande kompetensfördelningen mellan konsumentverket och andra myndigheter att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:1410.

4. beträffande kommunal konsumentpolitisk verksamhet att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:1448 yrkandena 1 och 2.

5. beträffande bidrag till undersökningsverksamhet och till studieförbundens verksamhet på konsumentområdet att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:100 bil. 14 punkten D 5 samt med avslag på motion 1979/80:1448 yrkandet 3 och motion 1979/80:1783 till Konsumentverket: Undersökningsverksamhet m. m. för budgetåret 1980/81 anvisade ett reservationsanslag av 1 046 000 kr.,

6. beträffande varumärkning enligt EAN-systemet att riksdagen skulle avslå motion 1979/80:948.

I betänkande NU 1979/80:54 hade reservation *beträffande bidrag till undersökningsverksamhet och till studieförbundens verksamhet på konsumentområdet* avgivits av Ingvar Svanberg, Nils Erik Wååg, Lilly Hansson, Rune Jonsson, Wivi-Anne Radesjö, Sivert Andersson och Birgitta Johansson (alla s) som ansett att utskottet under 5 bort hemställa

att riksdagen med anledning av proposition 1979/80:100 bil. 14 punkten D 5, med bifall till motion 1979/80:1783 och med avslag på motion 1979/80:1448 yrkandet 3 till Konsumentverket: Undersökningsverksamhet m. m. för budgetåret 1980/81 skulle anvisa ett reservationsanslag av 1 046 000 kr. och därvid som sin mening ge regeringen till känna vad reservanterna anför.

SIVERT ANDERSSON (s):

Herr talman! Med hänvisning till den diskussion som fördes när näringsutskottets betänkande 1979/80:54 behandlades yrkar jag bifall till den vid betänkandet fogade reservationen.

KARIN NORDLANDER (vpk):

Herr talman! Med hänvisning till den tidigare debatten yrkar jag bifall till vpk-motionen 1448 och motionen 948 av Karin Flodström, vilka motioner har fogats vid detta betänkande.

Under detta anförande övertog talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

MARGARETHA AF UGGLAS (m):

Herr talman! Med hänvisning till tidigare debatt ber jag att få yrka bifall till hemställan i näringsutskottets betänkande nr 74.

Överläggningen var härmed avslutad.

TALMANNEN: Utskottets hemställan, som återfinns i näringsutskottets betänkande 54, företas till avgörande momentvis.

Mom. 1-3

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

Mom. 4

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 1448 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Karin Nordlander begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller näringsutskottets hemställan i betänkan-
de 74 (54 mom. 4) röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motion 1448 av Lars Werner m. fl. i
motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens
ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Karin Nordlander begärde
rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröst-
ning gav följande resultat:

Ja - 291
Nej - 17

Mom. 5

Propositioner gavs på bifall till 1:o) utskottets hemställan, 2:o) reserva-

tionen av Ingvar Svanberg m. fl. samt 3:o) motion 1448 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del. och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då Sivert Andersson begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapositionen ånyo de båda återstående propositionerna. av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan Karin Nordlander begärt votering beträffande kontrapositionen upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående näringsutskottets hemställan i betänkande 74 (54 mom. 5) antar reservationen av Ingvar Svanberg m. fl. röstar ja.

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit motion 1448 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Karin Nordlander begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 139
Nej – 17
Avstår – 152

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller näringsutskottets hemställan i betänkande 74 (54 mom. 5) röstar ja.

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av Ingvar Svanberg m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sivert Andersson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 154
Nej – 153

Mom. 6

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motion 948 av Karin Flodström m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Karin Nordlander begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller näringsutskottets hemställan i betänkande 74 (54 mom. 6) röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit motion 948 av Karin Flodström m. fl.

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Karin Nordlander begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 291
Nej – 17

*Verksamheten
vid allmänna re-
klamationsnämnden*

§ 10 Verksamheten vid allmänna reklamationsnämnden

Föredrogs näringsutskottets betänkande 1979/80:75 med anledning av förnyad behandling av propositionen 1979/80:114 om verksamheten vid allmänna reklamationsnämnden jämte motioner.

I betänkandet NU 1979/80:55 behandlade näringsutskottet proposition 1979/80:114 om verksamheten vid allmänna reklamationsnämnden och motioner med anledning därav. Vid kammarbehandlingen av betänkandet den 29 maj 1980 beslöt riksdagen att återförvisa ärendet till utskottet.

Utskottet – som tagit upp det återförvisade ärendet till ny behandling – hemställde

att riksdagen beslutade i enlighet med utskottets hemställan i betänkandet NU 1979/80:55 (mom. 1–5, s. 6 f.).

Reservationer hade avgivits av Ingvar Svanberg, Hugo Bengtsson, Nils Erik Wååg, Lilly Hansson, Lennart Pettersson och Rune Jonsson (alla s) i enlighet med reservationerna 1 och 2 i betänkandet NU 1979/80:55 (s. 7 f.).

I betänkandet 1979/80:55 hemställde näringsutskottet

1. beträffande omorganisation av och anslag till allmänna reklamationsnämnden att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:114 mom. 1 i ifrågavarande del och mom. 4 samt med avslag på motion 1979/80:1932 yrkandet 2 och motion 1979/80:1948 yrkandet 1 skulle

a) godkänna de riktlinjer för en omorganisation av allmänna reklamationsnämnden som angetts i propositionen.

b) till Allmänna reklamationsnämnden för budgetåret 1980/81 under elfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 5 697 000 kr..

2. beträffande avgiftsbeläggning av allmänna reklamationsnämndens tjänster att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:114 mom. 1 i ifrågavarande del och med avslag på motion 1979/80:1932 yrkandet 1 och

Fredagen den
6 juni 1980

*Verksamheten
vid allmänna re-
klamationsnämnden*

motion 1979/80:1948 yrkandet 2 godkände i propositionen angivna riktlinjer för avgiftsbeläggning.

3. beträffande riktlinjer i övrigt för allmänna reklamationsnämndens verksamhet att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:114 mom. 1 i ifrågavarande del och med avslag på motion 1979/80:1932 yrkandena 3 och 4 och motion 1979/80:1947 godkände i propositionen angivna riktlinjer i övrigt för allmänna reklamationsnämndens verksamhet,

4. beträffande vissa övergångsåtgärder m. m. att riksdagen med anledning av proposition 1979/80:114 mom. 2 bemyndigade regeringen att vidta de övergångsåtgärder och åtgärder i övrigt som behövdes för genomförandet av vad som beslutats enligt 1–3.

5. beträffande ändring i den s. k. småmålslagen att riksdagen med bifall till proposition 1979/80:114 mom. 3 skulle anta det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1974:8) om rättegången i tvistemål om mindre värden.

I betänkande NU 1979/80:55 hade följande två reservationer avgivits av Ingvar Svanberg, Hugo Bengtsson, Nils Erik Wååg, Lilly Hansson, Sivert Andersson, Birgitta Johansson och Sylvia Pettersson (alla s):

1. beträffande omorganisation av och anslag till allmänna reklamationsnämnden, vari reservanterna ansett att utskottet under 1 bort hemställa

att riksdagen med anledning av proposition 1979/80:114 mom. 1 i ifrågavarande del och mom. 4, med bifall till motion 1979/80:1948 yrkandet 1 och med avslag på motion 1979/80:1932 yrkandet 2 skulle

a) godkänna de riktlinjer för allmänna reklamationsnämndens organisation som reservanterna angivit,

b) till Konsumentverket: Allmänna reklamationsnämnden för budgetåret 1980/81 under elfte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 5 697 000 kr..

2. beträffande avgiftsbeläggning av allmänna reklamationsnämndens tjänster, vari reservanterna ansett att utskottet under 2 bort hemställa

att riksdagen skulle

a) med anledning av proposition 1979/80:114 mom. 1 i ifrågavarande del och med bifall till motion 1979/80:1948 yrkandet 2 godkänna av reservanterna angivna riktlinjer för avgiftsbeläggning,

b) avslå motion 1979/80:1932 yrkandet 1 i den mån motionen inte i denna del tillgodosetts enligt reservanternas hemställan under a.

SIVERT ANDERSSON (s):

Herr talman! Med hänvisning till de mycket tungt vägande argument som framfördes vid behandlingen av näringsutskottets betänkande 1979/80:55 yrkar jag bifall till de två reservationer som har avgivits.

HANS PETERSSON i Hallstahammar (vpk):

Herr talman! Med hänvisning till den debatt som vi hade då vi behandlade näringsutskottets betänkande nr 55 ber jag att få yrka bifall till motion 1932, yrkandena 1, 3 och 4.

MARGARETHA AF UGGLAS (m):

Herr talman! Med hänvisning till de ännu tyngre vägande argument som finns framförda i näringsutskottets betänkande nr 55 ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen var härmed avslutad.

TALMANNEN: Utskottets hemställan, som återfinns i näringsutskottets betänkande 55, företas till avgörande momentvis.

Mom. 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservation 1 av Ingvar Svanberg m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Sivert Andersson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller näringsutskottets hemställan i betänkande 75 (55 mom. 1) röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservation 1 av Ingvar Svanberg m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sivert Andersson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 154

Nej – 152

Mom. 2

Propositioner gavs på bifall till 1:o) utskottets hemställan, 2:o) reservation 2 av Ingvar Svanberg m. fl. samt 3:o) motion 1932 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då Hugo Bengtsson begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan Hans Petersson i Hallstahammar begärt votering beträffande kontrapositionen upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Nr 166

**Fredagen den
6 juni 1980**

*Verksamheten
vid allmänna re-
klamationsnämnden*

Fredagen den
6 juni 1980

*Verksamheten
vid allmänna re-
klamationsnäm-
den*

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående näringsutskottets hemställan i betänkande 75 (55 mom. 2) antar reservation 2 av Ingvar Svanberg m. fl. röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit motion 1932 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Hans Petersson i Hallstahammar begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 143
Nej - 17
Avstår - 148

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaren bifaller näringsutskottets hemställan i betänkande 75 (55 mom. 2) röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservation 2 av Ingvar Svanberg m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Sivert Andersson begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 154
Nej - 153

Mom. 3

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion 1932 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan Hans Petersson i Hallstahammar begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller näringsutskottets hemställan i betänkande 75 (55 mom. 3) röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motion 1932 av Lars Werner m. fl. i motsvarande del.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då Hans Petersson i Hallstaham-

mar begärde rösträkning verkställdes votering med omröstningsapparat.
Denna omröstning gav följande resultat:

Ja – 291

Nej – 17

Nr 166

Fredagen den
6 juni 1980

Mom. 4 och 5

Kammaren biföll vad utskottet i dessa moment hemställt.

§ 11 På hemställan av talmannen beslöt kammaren kl. 14.54 att ajournera sina förhandlingar till kl. 17.00, då de till dagens bordläggning anmälda utskottsbetänkandena väntades föreligga.

§ 12 Förhandlingarna återupptogs kl. 17.00 under ledning av andre vice talmannen.

§ 13 Anmälades och bordlades

Proposition

1979/80:180 med förslag till lag om jaktvårdsområden, m. m.

§ 14 Anmälades och bordlades

Trafikutskottets betänkande

1979/80:29 med anledning av propositionen 1979/80:174 om transportstöd till Norrland m. m. jämte motioner

Näringsutskottets betänkanden

1979/80:64 med anledning av propositionen 1979/80:74 om upplåtelsevillkor m. m. för kronotorp och propositionen 1979/80:100 i vad avser kostnader för kronotorp jämte motioner

1979/80:65 med anledning av propositionen 1979/80:100 i vad avser Datasaab AB och propositionen 1979/80:156 om medelstillskott till Datasaab AB jämte motioner

1979/80:66 med anledning av propositionerna 1979/80:170 och 1979/80:159 i vad avser viss lagstiftning rörande finansbolag jämte motioner

1979/80:67 med anledning av propositionen 1979/80:100 i vad avser vissa anslag inom ekonomidepartementets område

1979/80:70 med anledning av propositionen 1979/80:100 i vad avser energihushållning m. m. och propositionen 1979/80:170 om vissa energi-frågor jämte motioner

1979/80:76 med anledning av riksdagens revisorers förslag angående statens lån till Uddeholms AB budgetåret 1977/78

§ 15 Kammaren åtskildes kl. 17.01.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert