

1980/81:84

Fredagen den 20 februari

Kl. 09.00

1 § Justerades protokollet för den 12 innevarande månad.

2 § Svar på interpellation 1980/81:85 om avbetalningsreglerna för handeln med personbilar

Anf. 1 Ekonomiministern GÖSTA BOHMAN:

Herr talman! Johan Olsson har frågat mig om jag är "beredd att överväga förlängning och uppmjukning av de stränga avbetalningsregler som nu gäller för handeln med personbilar".

Som Johan Olsson framhåller i interpellationen, har bl. a. från bilhandelns organisationer gjorts upprepade framställningar till regeringen om uppmjukade avbetalningsregler. Man har hemställt om att bilkreditförordningen skulle avskaffas eller avbetalningstiden förlängas till 36 månader.

Bilkreditförordningen tillkom 1959 och har till syfte att möjliggöra av kreditpolitiska skäl motiverade föreskrifter om betalningsvillkoren vid yrkesmässig försäljning av bilar. Regelsystemet är f. n. föremål för utredning av den år 1980 tillsatta utredningen om översyn av kreditpolitiken och den kreditpolitiska lagstiftningen över huvud. I avvaktan på ifrågavarande utredningsarbete och under beaktande av det behov som i nuvarande samhällsekonomiska läge föreligger att hålla tillbaka den inhemska konsumtionen och begränsa den stora bristen i vår bytesbalans gentemot omvärlden, kan det inte rimligen komma i fråga att vare sig upphäva bilkreditförordningen eller att väsentligen förlänga gällande avbetalningstider. Det bör dessutom beaktas, att under den tid bilkreditförordningen har gällt så har avbetalningstiden aldrig överskridit 24 månader. Under senare år har vid olika tillfällen – såsom fallet är sedan januari 1980 – avbetalningstiden varit begränsad till 18 månader.

Det är emellertid uppenbart, att regleringen av avbetalningstiderna lett till att olika metoder kommit till användning i syfte att kringgå lagen. Olika former av långtidsuthyrning, leasing, utgör exempel härpå. Direkt fusk med avbetalningstider har också blivit ett konkurrensmedel för mindre nogräk-

Fredagen den
20 februari 1981

*Om avbetalnings-
reglerna för han-
deln med person-
bilar*

nade bilhandlare gentemot den reguljära handeln. Sådana icke åsyftade konskvenser av den nuvarande regleringen av avbetalningstiderna står i strid mot statsmakternas intressen.

Mot bakgrunden av de missförhållanden som gjort sig gällande på marknaden kan ifrågasättas, om icke en återgång när det gäller avbetalningstiderna till de före januari 1980 gällande 24 månaderna skulle kunna komma i fråga. En sådan förlängning borde då begränsas till att gälla enbart begagnade bilar och syfta till icke att påverka den totala konsumtionen utan att bidra till mer ordnade förhållanden inom bilhandeln. Detta skulle göra avbetalningsköpen mer konkurrensmässiga gentemot olika former av leasing.

Riksskatteverket utreder f. n. leasingfrågan och kommer, som framgår av dagstidningarna, efter kontakt med berörda organisationer att inom kort ta ställning till hur man skall se på vissa former av privatpersoners leasing av bilar från skattemässig synpunkt. De åtgärder som därvid kan komma i fråga kan förväntas påverka intresset för avbetalningsköp.

Fram t. o. m. 1979 har företag som är medlemmar i Motorbranschens riksförbund, MRF, kontrollerats genom särskilt avtal. Kommerskollegium har enbart övervakat icke organiserade företag. Från 1980 omfattas all handel av förordningen, eftersom övervakningsavtalet upphört att gälla efter uppsägning av MRF. Då kommerskollegiums resurser för bevakning av avbetalningshandeln är begränsade, torde ett nytt avtal om avbetalningshandeln få betraktas som en förutsättning för en ändring av gällande avbetalningstider.

Vid de överläggningar i ärendet som ägt rum med MRF har emellertid branschens företrädare förklarat sig icke f. n. vara beredda att såsom tidigare medverka vid ifrågavarande kontroll.

Under sådana förhållanden är jag – och detta är mitt svar på Johan Olssons fråga – f. n. icke beredd förorda en "förlängning och uppmjukning" av gällande avbetalningsregler för handeln med personbilar.

Anf. 2 JOHAN OLSSON (c):

Herr talman! Jag ber att till ekonomiministern Gösta Bohman få framföra ett tack för svaret på min interpellation.

Svaret på den direkta fråga som jag ställde i interpellationen, om ekonomiministern är villig att uppmjuka bilkreditförordningen och förlänga avbetalningstiden för personbilar, är nej – med tillägget "f. n.". I svaret finns dessutom ett antal påminnelser om de problem som avbetalningsreglerna har medverkat till. Den delen av svaret ser jag positivt på, och det finns därför anledning att resonera vidare.

Motivet för min önskan i interpellationen om en uppmjukning av reglerna är inte, vilket antyds i svaret, att öka konsumtionen av bilar. Man kan visserligen hävda att när kraven på avbetalningshandeln skärptes för drygt ett år sedan, uppfattades detta inom motorbranschen som negativt, då man ansåg att sten lades på börda. Bilförsäljningen hade nämligen kraftigt försämrats, och det förorsakades framför allt av de ökade drivmedelskost-

*Om avbetalnings-
reglerna för han-
deln med person-
bilar*

naderna och de höjda bilpriserna och kanske också av en viss oro hos konsumenterna inför en kommande åtstramning i ekonomin. Men jag tror inte att avbetalningsreglerna haft någon stor betydelse när det gäller att påverka volymen av bilkonsumtionen. Det motivet vill jag alltså avföra, och vi kanske inte behöver diskutera den frågan vidare. Det är andra motiv som jag har fört fram som jag tycker är väsentliga.

Bilen är en nödvändighetsvara för väldigt många människor. 80 % av persontransporterna sker fortfarande med personbilar. Huvudparten av dessa transporter är transporter till och från arbetet. Människorna ute på landsbygden och i de mindre orterna, där man är tvingad att pendla till arbetet och åka långa sträckor, är helt beroende av personbilen.

De här reglerna för bilköp, som innebär att 40 % av bilens värde skall betalas kontant och resten på 18 månader, måste betraktas som hårda villkor, i all synnerhet med hänsyn till bilkostnaderna och bilens livslängd. Det vore rimligt att ha ett finansieringssystem som är bättre anpassat till bilen som nödvändighetsvara, framför allt för dem som är beroende av bilen för att komma till sitt arbete.

Tyvärr drabbar också dessa avbetalningsregler de betalningssvaga. Detta är helt likgiltigt för dem som har god ekonomi – de köper inte bil på avbetalning, utan de köper den kontant. Det är ett viktigt argument i sammanhanget att just de betalningssvaga människorna, som är beroende av bilen för sitt arbete, drabbas hårdast av reglerna. Jag finner inte att det är motiverat.

Inga varor är så strängt reglerade vad gäller avbetalningshandeln som just bilen. Och jag frågar mig varför man skall kunna köpa en båt med tio års avbetalningstid, medan det är så snäva regler vid köp av bil, som människor är beroende av.

De negativa konsekvenserna i form av metoder, bl. a. fusk i olika former, för att komma förbi avbetalningsreglerna, som nämns i svaret, har ökat påtagligt. En metod är att skaffa leasingbil. Frågan om leasing är särskilt aktuell i dagarna, eftersom man nu börjat titta närmare på förhållandena på det området. Detta är allvarligt. Jag kan inte finna att leasingsystemet är någonting att rekommendera för de människor som behöver bilen dagligen och ständigt. Det är ett mycket dyrt system.

Jag tror inte att de olika metoder som används för att kringgå avbetalningsreglerna är till någon glädje för myndigheterna eller för dem som har ansvaret för politiken i stort. Det är anledning nog för att man skall titta närmare på dessa frågor.

Ett annat problem som särskilt har framförts från motorbranschen – inte minst till ekonomiministern vid olika tillfällen under 1980 – är att handeln med begagnade bilar i hög grad börjar gå vid sidan av den reguljära handeln. Här har också andra faktorer än avbetalningsreglerna påverkat utvecklingen – exempelvis mervärdeskatten på begagnade bilar har förmodligen bidragit en del, men det ligger utanför interpellationen. Detta har medfört att en stor del av handeln med begagnade bilar har bedrivits vid sidan av den reguljära bilförsäljningen. I genomsnitt såldes under 1970-talet 236 400 nya bilar per

*Om avbetalnings-
reglerna för han-
deln med person-
bilar*

år, medan motsvarande siffra för begagnade bilar var 382 000. Under de senaste 18 månaderna har försäljningen av begagnade bilar gått ned med ungefär en fjärdedel.

Genom denna minskning av handeln med begagnade bilar har den reguljära bilhandeln undandragits en hel del servicearbeten. Man har tagit på sig ansvaret att innan en begagnad bil säljs rusta upp den och se till att den har en rimlig kondition, och man har gett en viss garanti för dess funktionsduglighet. Dessa uppgifter har nu försvunnit från den reguljära bilhandeln, och därmed skapas risker i trafiken på grund av ett sämre bilbestånd. Dessutom påverkas sysselsättningen inom bilbranschen. Man har där redovisat en minskning av antalet anställda under 1980 med 10 % eller ungefär 5 000 människor. Denna tendens tycks fortsätta under innevarande år.

Inom bilbranschen har man framfört synpunkter på de här problemen, men man har inte fått något gehör för detta. Det är möjligt att bilbranschens argument har felbedömts och att man har trott att bakom dem låg en önskan att öka bilhandeln, när det i stället var fråga om att komma till rätta med en rad andra problem.

Genom den överenskommelse mellan kommerskollegium och bilbranschen via Motorbranschens riksförbund som har varit gällande har motorbranschen tagit på sig en del uppgifter av kontrollerande natur, av vilka vissa normalt borde ha legat på myndigheterna. Avtalet, som gällt sedan 1959, sades upp av Motorbranschens riksförbund i början av 1980. Jag ser positivt på ett system där myndigheterna kan träffa överenskommelse med näringslivet eller dess branschorgan om att gemensamt lösa vissa uppgifter. Det underlättar myndigheternas arbete och åstadkommer kanske en mera sund syn på regleringar och nödvändiga åtgärder för att kontrollera vissa företeelser, och det tycker jag är väldigt bra. Man får därför beklaga att den här överenskommelsen har brutits. Det finns väl många orsaker till det, men jag förmodar att just skärpningen av avbetalningshandeln delvis kan ha bidragit till att överenskommelsen inte höll längre.

Olika krav har i det här sammanhanget framförts från bilbranschen. Exempelvis har Motormännens riksförbund sagt att om inte bilkreditförordningen kan slopas, så låt oss åtminstone få en avbetalningstid på 36 månader för alla bilar. Från Motorbranschens riksförbund har man framfört önskemålet att man om det inte går att slopa bilkreditförordningen – och det kan man ha en viss förståelse för, när nu en utredning har tillsatts för att granska förordningarna på det här området – i varje fall får en förlängning av avbetalningstiden till 24 månader för nya bilar och 36 månader för begagnade. MRF har poängterat att det väsentligaste är att få en förlängd avbetalningstid för de begagnade bilarna.

I ekonomiministerns svar förklaras att motorbranschens företrädare inte f. n. är beredda att ta på sig några kontrollerande uppgifter genom att träffa en ny överenskommelse. Jag tror för min del att det ändå finns förutsättningar för att göra det. I varje fall de kontakter jag har haft tyder på att man är beredd att resonera vidare. Förutsättningen är givetvis att man i

förhandlingarna får ett tillmötesgående från myndigheternas sida. Jag tror som sagt att det finns förutsättningar att på nytt ta upp de här frågorna till behandling för att åstadkomma en lösning, vilket enligt min mening vore av stort värde för alla parter. Mot bakgrund av de delvis positiva antydningarna i svaret vill jag därför på nytt fråga ekonomiministern om han ändå inte är beredd att lämna ett medgivande till att sådana resonemang tas upp och att medverka till att en överenskommelse om en viss uppmjukning av reglerna kan träffas.

Anf. 3 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Krisbranscherna har under 1970-talet radat upp sig och blivit ganska många totalt sett. Detta har helt naturligt bidragit till den besvärliga ekonomiska situation som vi brottas med.

I dag diskuterar vi ytterligare en bransch som ännu inte befinner sig i kris, men som uppenbarligen har tagit första steget in i krisernas värld. Här kan man verkligen få problem. Det handlar om hundratusentals jobb, fördelade på hela vårt land. Skillnaden mellan bilbranschen och andra krisbranscher är att här kan problemen avhjälpas med ganska blygsamma insatser från regeringens sida.

När regeringen i december 1979 beslöt att förkorta tiden för avbetalning när det gäller personbilar, hade de naturligtvis godtagbara argument för detta – den ville begränsa konsumtionen. Den kritiska fråga som man möjligen skulle kunna ställa i det här sammanhanget är denna: Varför beslöt man inte om samma kreditåtstramning beträffande exempelvis fritidsbåtar, som för de allra flesta medborgare framstår som en betydligt större lyx än bilar?

Nu har bilbranschens situation drastiskt försämrats. Allt större del av handeln med begagnade bilar har övergått till den s. k. svarta marknaden. Det konstrueras konstiga och märkliga avbetalningsköp av olika slag utanför gällande lagstiftning. Den seriösa handeln kan inte från åskådarplats stillatigande åse detta märkliga skådespel. Det gör den inte heller, men den måste få hjälp av beslutsfattarna. Det är inte för mycket begärt att samma beslutsfattare ser till att *alla* efterlever gällande lagar och förordningar. Här försvinner hundratusentals miljoner i bl. a. uteblivna mervärdeskatter. Den i den svarta marknaden verksamma slickar sig om munnen, men landets ekonomiminister ryser säkert vid blotta tanken.

Motorbranschen och den seriöst arbetande bilbranschen är optimister och hoppas fortfarande på att de män och kvinnor som sitter i vår regering skall hjälpa till att lösa dessa problem. Branschens begäran är verkligen hovsam.

Nu säger ekonomiministern i sitt svar att man när det gäller begagnade bilar har erbjudit branschen en förlängning av tiden för avbetalning till 24 månader. Samtidigt skall branschen ta på sig kostnaden för kontrollverksamheten. Det är inte många branscher som själva måste betala en kontrollverksamhet som statsmakterna har bestämt. Men branschen har accepterat detta. Den har också accepterat att det inte kan bli fråga om en

*Om avbetalnings-
reglerna för han-
deln med person-
bilar*

förlängning av avbetalningstiden när det gäller nya bilar. Man har accepterat en fortsättning av den 40-procentiga kontantinsatsen. Vad som begärs är en förlängning av tiden för avbetalning till 30 månader när det gäller begagnade bilar. Detta är inte att stimulera konsumtionen. Dessa fordon finns redan och utgör bara ett betungande lager för bilhandeln. 50 % av märkesverkstädernas sysselsättning gäller arbete med företagens rekonditionering av inbytesbilar.

Nu finns i många märkesföretag ett stort antal varsel om friställningar, medan reparationerna ökar i omfattning i lador, källarlokalerna och garage, där betalningen sker med pengar som ger ekonomiministern noll kronor i skatt.

När så permitteringen är ett faktum vet vi vad som händer. Då erbjuds företagen 20 kr. i timmen per anställd. Utbildningsstöd erbjuds i alla former med den rika flora som vi har – bara man behåller personalen. Detta är ett både märkligt och onödigt förfarande. Här har regeringen möjligheter att bifalla ett mycket moderat krav för att slippa mera långtgående problem i framtiden. Hela Sverige får inte bli en skyddad verkstad. Samhällsföretag är nog bra på vissa områden, men de får inte driva all verksamhet i vårt land.

Jag förstår inte riktigt regeringens motstånd. Gösta Bohman som är en klok och förständig karl förstår säkert problemen. Är det möjligen mindre kloka rådgivare och regeringskolleger som inte har förstått allvaret i de problem som vi diskuterar i dag? Att gynna den svarta marknaden strider både mot Gösta Bohmans och mot min ideologi. Det borde inte finnas några delade meningar bland politikerna när det gäller att komma till rätta med oseriös verksamhet i vilken bransch det vara må. Jag vill avslutningsvis vädja till Gösta Bohman: Ompröva beslutet, förläng tiden för avbetalning till 30 månader när det gäller begagnade personbilar. Det skulle vara ett klokt beslut, som skulle ge många av ekonomiministern hett eftertraktade skatte kronor.

Anf. 4 Ekonomiministern GÖSTA BOHMAN:

Herr talman! Efter de här inläggen kan det finnas anledning att gå litet djupare in i denna materia. Inte minst Johan Olsson framförde synpunkter som jag delar, och jag vill ytterligare förklara vår ståndpunkt.

Bilkreditförordningen, som kom till 1959, konfronterades jag med första gången hösten 1976 när den borgerliga regeringen tillträdde. Jag fann att den var ett utomordentligt ohanterligt instrument. Jag uppfattade det som besynnerligt att just bilarna skulle inta en alldeles speciell ställning. Medan handeln med andra konsumtionsvaror reglerades genom konsumentkreditlagen, så hade vi denna särbehandling av bilar. Hela konstruktionen var ytterligt besvärlig. Kontrollmöjligheterna var mycket begränsade. Det hela var så ohanterligt att jag bestämde mig för att så fort jag fick tillfälle skulle jag utreda möjligheterna att tillämpa mera generella regler även för bilhandeln. Vi gav den kreditpolitiska utredningen i uppdrag att analysera frågan. Utredningen sitter alltså och jobbar med detta. Det är min förhoppning att

*Om avbetalnings-
reglerna för han-
deln med person-
bilar*

regleringen av bilhandeln och annan liknande handel – Wiggo Komstedt, eller om det var Johan Olsson, talade om båtar och andra betydelsefulla konsumtionsvaror – skulle skötas mer generellt än vad fallet är f. n. Men nu har vi denna förordning, och utredningen pågår.

Vi har dessutom ett samhällsekonomiskt läge som är utomordentligt mer ansträngt än vad fallet var när denna förordning tillkom på sin tid. Vi har en bytesbalansbrist som vi måste försöka avarbeta. Bilimporten är av stor betydelse för vår bytesbalans. Och de bilar som tillverkas i Sverige består till 50 % av importerade varor. Bilhandeln är således ingalunda ett betydelselöst fält när det gäller att bedöma bytesbalansens sanering – den är långt betydelsefullare än de båtar som Johan Olsson talade om.

Jag vill också säga att det visserligen är riktigt att försäljningen av nya bilar har minskat kraftigt under 1980. Även handeln med begagnade bilar har minskat. Men såvitt vi kan finna – och vi har faktist klokt folk i kanslihuset också; även om Wiggo Komstedt ville insinuera att det bara fanns några få som var kloka så finns det faktiskt många fler – beror minskningen på den ändring av mervärdskattebestämmelserna som genomfördes 1979. Ingenting tyder på att förkortningen av betalningstiden i någon nämnvärd utsträckning skulle ha påverkat begagnat-handeln. Däremot har förkortningen obestriddligen lett till att man använder leasing i större utsträckning. Den har förmodligen också lett till att buskhandel förckommer i högre grad än vad fallet var tidigare, även om naturligtvis många människor, när tiderna är hårda, behåller bilarna längre och sedan säljer dem direkt och inte går över bilhandeln. Men att direkthandel är vanlig kan ju ingen kritisera. Det intressanta är f. ö. att branschens försäljning av begagnade bilar under 1980 inte oväsentligt har ökat.

Sedan är det emellertid på det sättet att även om den åtstramning som vi har genomfört beträffande bilhandeln inte har fått de förväntade konsekvenserna då det gäller själva utvecklingen av handeln, så har den ändå fått kreditpolitiska, åtstramande effekter. Den leder nämligen till att annan konsumtion i motsvarande mån måste hållas tillbaka, om bilköpare skall kunna följa de nya bestämmelserna. Man skall alltså inte påstå att dessa regler är meningslösa. Det är de långt ifrån.

I den mån syftet med Johan Olssons begäran är att komma åt fusk – och jag har när jag lyssnat på honom förstått att det är ett mycket betydelsefullt syfte – så förutsätter det medverkan från branschens sida, från MRF:s sida, om över huvud taget sådana här bestämmelser skall bli effektiva. När det nu har visat sig att branschen inte är beredd att medverka, kan vi inte vidta de lättnader som skulle kunna komma i fråga.

Det kan inte rimligen ankomma på mig att, efter de initiativ som jag redan tidigare har tagit men som har avvisats av bilhandeln, på nytt gå och böna hos bilhandeln att den skall hjälpa till.

Sedan kan man naturligtvis diskutera om det är rimligt att kräva att näringslivet – en bransch – skall fungera som polis på det här sättet. Men det har faktiskt visat sig att de bestämmelser som man använder med hjälp av bilkreditförordningen är så svårkontrollerbara att det helt enkelt inte går att

*Om avbetalnings-
reglerna för han-
deln med person-
bilar*

kontrollera efterlevnanden. Bl. a. det är ett skäl för mig att låta utreda frågan och hävda vad jag gjort här, nämligen att vi bör avskaffa förordningen så fort vi har fått andra, mera generella instrument för att klara av kreditpolitiken. Skulle vi inte få den hjälpen, skulle de regler som vi då genomför bara bli ett slag i luften.

När det gäller Wiggo Komstedt vill jag tillägga att vi i Sverige har en alltför snabbt växande konsumtionsnivå. Bilköp är onekligen ett slags konsumtion, och även på det området är en åtstramning ofrånkomlig. Även om branschen drabbas därav, är åtgärder av det slaget nödvändiga.

Vi reglerar kreditverksamheten, bankvärlden, mycket hårt – alltfört hårt egentligen. Vi har nu dragit in också finansbolagen under riksbankens kontrollapparat, och vi kan på det sättet indirekt påverka även bilhandeln. Men vi har inte någon gång, Johan Olsson och Wiggo Komstedt, haft längre avbetalningstider än 24 månader på bilar sedan bilkreditförordningen tillkom. Menar verkligen Wiggo Komstedt att vi i det samhällsekonomiska läge som vi nu har, när vi vädjar till alla att dra ner sin konsumtion och när vi här i riksdagen genomför åtgärder som känns väldigt hårda för många människor, plötsligt skulle tillämpa en längre avbetalningstid och underlätta kreditgivningen? Är det sakligt motiverat, är det psykologiskt motiverat i det läge som råder? Skulle det verkligen vara klokt? Ekonomiskt klokt är det i varje fall inte.

Anf. 5 JOHAN OLSSON (c):

Herr talman! Jag tackar för de kompletterande synpunkter som ekonomiministern här har gett.

Jag tycker ändå inte att attityden till fortsatta resonemang var särskilt inbjudande, om vi går direkt på den del som berör resonemang med motorbranschen för att försöka nå en överenskommelse, där branschen skulle ta på sig vissa uppgifter. Man måste ju möta branschen med en attityd som inger förhoppningar om framgångsrika åtgärder. En sådan attityd tycker jag inte att ekonomiministern visade här. Men det finns ändå vissa förhoppningar med hänsyn till att han inser de problem som är förknippade med den nuvarande regleringen.

Här gjordes jämförelser med köp av båtar, och det sades att bilhandeln är av så stor omfattning att den har en helt annan tyngd, varför man möjligen kunde försvara en hård reglering där men inte på andra områden. Men det är ju också en rättvisefråga. Gemene man uppfattar det som enormt orättvist att den som är tvungen att ha bil för att komma till sitt jobb – alltså en utgift för inkomstens förvärvande – skall tvingas att iakttä så hårda regler. För många människor är det en fråga om att kunna klara inköpskostnaderna för bilen när reglerna är så hårda, medan det i övrigt är så stor frihet. Om vi ser oss omkring och studerar problemen i dag, finner vi anledning att undra över om det skall vara så lätt att köpa en rad konsumtionsvaror med hänsyn till den ekonomiministern uttryckta omtanken om det samhällsekonomiska utrymmet. Nog vore det väl då skäl i att göra någonting så att den stora allmänheten

verkligen såg att vi behandlar människor lika – och problem på ett likartat sätt.

Det sades också att branschens försäljning av begagnade bilar har ökat. Ja, det har den gjort, men en stor del har gått vid sidan om den reguljära bilhandeln. En stor del härav kan ju vara direkta privatöverenskommelser, som det inte är någonting att säga om. Men den som har kontakt med marknaden vet att en mycket stor del av bilhandeln vid sidan om den reguljära bilbranschen går till den svarta marknaden eller buskhandeln, som man säger. Det bör vara anledning nog för ekonomiministern att se litet mer positivt när det gäller en lösning av de här problemen.

Ekonomiministern frågade om interpellanten och Wiggo Komstedt menar att man i detta samhällsekonomiska läge skulle kunna tänka sig att öka avbetalningstiden för begagnade bilar. Det synsätt som jag här försökt ge uttryck för skulle innebära att en ökad avbetalningstid bara obetydligt skulle påverka konsumtionen av bilar. Jag tror alltså att det trots det samhällsekonomiska läget finns anledning att förbättra finansieringsmöjligheterna för de människor som är beroende av bil och göra avbetalningen mer rimlig med hänsyn till bilkostnaderna, bilens livslängd osv.

Jag tror att det finns goda skäl att rätta till de missförhållanden som uppenbarligen förekommer. Många tvingas nu att leasa sin bil till räntekostnader som ligger på 20 à 25 % eller i vissa fall kanske ännu mer. Här har man inte heller möjligheter att kontrollera hur turerna går. Den enskilda människans behov av ordnade förhållanden är alltså också en anledning att angripa problemet.

Motivet är alltså inte att man vill öka konsumtionen av bilar, utan motiven är de som jag här försökt redovisa.

Vi måste ha en bra finansieringsplan för en artikel som är nödvändig för så många människor för att de över huvud taget skall kunna ha ett arbete och få en inkomst. Det är ett av de väsentligaste skälen.

Ett annat skäl är att detta drabbar människor som har dålig ekonomi, medan de som har god råd inte drabbas. Det är därför en rättvisefråga att man angriper detta problem.

Ett tredje skäl att göra någonting åt problemet är att man annars ökar fuskhandeln och stimulerar leasingen, som ju inte är någonting för den som behöver bil kontinuerligt.

Dessa regler har också lagt sten på börda – det råder inget tvivel om den saken – under en period då bilhandeln har gått ned kraftigt. Det är givetvis också andra saker som har bidragit härtill, men förhållandena är sådana att det finns anledning att se med förståelse på bilhandelns problem i det här läget. Det måste finnas rättvisa i avbetalningsreglerna för bilhandeln jämfört med reglerna för handeln med andra kapitalvaror av olika slag, som kanske är mindre nödvändiga och som det av olika skäl funnes större anledning att angripa.

Jag hoppas att ekonomiministern skall inta en attityd som gör det möjligt för parterna att mötas på nytt. Jag tror mig kunna säga att bilhandeln är intresserad av att diskutera den här frågan vidare. Det kommer kanske också

Nr 84

Fredagen den
20 februari 1981

*Om avbetalnings-
reglerna för han-
deln med person-
bilar*

Fredagen den
20 februari 1981

*Om avbetalnings-
reglerna för han-
deln med person-
bilar*

att tas initiativ därifrån. När parterna möts hoppas jag att man kan komma fram till en rimlig lösning.

Anf. 6 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Jag delar till 100 % ekonomiministerns uppfattning att vi måste begränsa konsumtionen. Det är alldeles nödvändigt. Men vi har en viss volym på denna konsumtion, och vad vi diskuterar är om denna skall hanteras genom den reguljära, seriösa handeln på området eller om vi lättvindigt skall låta den försvinna ut till buskhandeln eller källarhandeln – eller vad man nu vill kalla den.

Det pågår en utredning när det gäller bilkreditförordningen. Det är alldeles riktigt. Jag tycker att vi skall följa den princip som vi brukar följa här i riksdagen och låta utredningen arbeta och komma med sina förslag. Under denna tid kommer vi att ha kvar bilkreditförordningen.

Vad vi nu diskuterar är hur vi skall komma åt ett akut problem för att hjälpa branschen och klara dess situation för stunden. När ekonomiministern i sitt svar säger att branschen inte är beredd att medverka tror jag att det delvis är en missuppfattning. Vad man ursprungligen krävt är en avbetalningstid på 24 månader för nya bilar och 36 månader för begagnade. Man har förstått att något sådant i det här läget inte är möjligt. Man har vikit och sagt: O.K., vi accepterar 18 månader, som det är i dag för de nya bilarna. Det är bland dessa konsumtionen kan öka. Men när det gäller begagnade bilar finns det uppenbarligen ett stort lager som behöver komma bort. Då säger ekonomiministern att jag väl inte menar att man skall höja till en nivå som vi aldrig har haft tidigare. Jo, av det skälet att bilar aldrig har kostat så mycket pengar som de gör i dag.

Den som byter bil varje år och köper en ny bil för låt oss säga 55 000 kr., vilket är genomsnittspriset för en svensk bil i dag, klarar avbetalningen på 12–15 månader. Han får kanske ge 15 000 kr. emellan i byte, men han lämnar alltså en bil som är värd 40 000 kr. som begagnad. Och det är köparen av den begagnade bilen vi värnar om, herr ekonomiminister. Det är den köparen som inte klarar avbetalningen på 18 månader, inte heller på 24 månader, men möjligen på 30 månader. Det är därför de 30 månaderna behövs just vid försäljning av begagnade bilar.

Många väljer att sälja sina bilar i dag. Många väljer att sälja dem privat. Vi vet att det när Johansson och Pettersson handlar sinsemellan inte blir några momspengar till ekonomiministern. Det får vi acceptera så länge vi har det systemet. Men vad jag inte kan acceptera är att Johansson och Pettersson inte egentligen handlar med varandra utan går till en bulvan i en källare. Där gör man upp affären på sådant sätt att det aldrig framkommer att den hanteras via den här mannen. Han låter registreringen ske direkt från Johansson till Pettersson. På det viset kringgår man gällande lagar. Det är den biten vi vill komma åt för att den inte skall bli en allt större del av den krympande marknaden.

Vi har ett konsumentskydd. Konsumentombudsmannen har tillräckligt att göra utan att få en mängd onödiga anmälningar av sådana här skäl.

MRF – Motorbranschens riksförbund – har låtit göra en SIFO-undersökning som visar att 82 % av marknaden för begagnade bilar gäller bilar i prisläget 25 000 kr. och därunder. Av dessa 82 % är det i dag 73 % som inte hanteras av den reguljära handeln. Det är en ganska stor volym. Vi måste vara överens om att vi inte kan överlåta denna marknadsandel till dem som inte tänker leva efter de förordningar som riksdag och regering drar upp.

Vi har också sett floran av leasingssystem och avgifter av olika slag, som man hittar på. Uppfinningsrikedomen är stor i alla branscher – inte minst i den här – hos dem som tänker vara med och kringgå lagstiftningen.

Det är klart att vi har olika angelägenhetsgrad och olika kännedom om branscher. Jag skulle avslutningsvis, litet skämtsamt, kunna säga som en annan ledamot av kammaren sade i en annan debatt: Den här debatten deltar jag egentligen inte i som politiker – den här branschen kan jag.

Anf. 7 Ekonomiministern GÖSTA BOHMAN:

Herr talman! Jag är faktiskt inte alldeles okunnig om den här branschens förhållanden heller. Men jag är ändå politiker och ändå ansvarig för ekonomin.

Jag har en känsla av att det mesta som kan sägas i den här debatten redan har sagts. Jag vill bara tillägga två ting. Det första är att om nu – jag har fått det intrycket när jag lyssnat till både Johan Olsson och Wiggo Komstedt – det avgörande motivet för en förlängning av avbetalningstiderna är att komma åt det fusk och de missförhållanden som har uppkommit i branschen, då är det litet egendomligt att branschen själv inte vill lämna sin medverkan till den kontroll som tyvärr är nödvändig på det här området.

Det andra jag skulle vilja säga är, för att det inte skall bli några missförstånd, att om det skall bli någon ändring, så kan det inte komma i fråga att upphäva bilkreditförordningen förrän det är utrett med vilka medel bilkrediterna skall behandlas. Det kan inte heller komma i fråga att i dagsläget ge bilhandeln en längre kredittid än vi någonsin haft tidigare i Sverige. Det kan inte komma i fråga. Det är lika bra att jag sagt det, så att det inte råder några missförstånd på den punkten.

Anf. 8 JOHAN OLSSON (c):

Herr talman! Beträffande bilbranschens medverkan vill jag säga att det är ganska naturligt att branschen, om den skall medverka i en så pass känslig och omfattande verksamhet som det här gäller, för att kunna träffa ett avtal också vill ha något tillmötesgående från myndigheternas sida. Ekonomiministern sade ju själv att det är en ganska ovanlig företeelse och kanske inte den allra bästa lösningen att träffa en överenskommelse med en branschorganisation på detta sätt, men å andra sidan var ju ekonomiministern – och det tycker jag är riktigt – angelägen om att det skall vara möjligt att åstadkomma en överenskommelse. Jag tycker det är väldigt positivt om man kan nå en överenskommelse med en bransch inom näringslivet som medverkar till att skapa sunda förhållanden och vill ta på sig uppgifter som inte är så roliga men som är nödvändiga och i samhällets intresse. Det intresset är inte avsågat –

*Om avbetalnings-
reglerna för han-
deln med person-
bilar*

det vill jag framhålla – och intresset finns kvar, om myndigheterna går till dessa förhandlingar med en vilja att också från sin sida ge någonting. Det är alltså det jag hoppas på.

Jag vill också kommentera ekonomiministerns uttalande om att det i nuvarande samhällsekonomiska läge är angeläget att se till att minska importen. I det sammanhanget vill jag betona att en förlängning av avbetalningstiden för begagnade bilar inte behöver påverka bytesbalansen, eftersom de bilar det gäller redan finns här i landet. De kanske står färdiga och kontrollerade på verkstäderna och skulle göra bättre nytta genom att komma till användning än att bara stå där och dra kostnader. De skulle kanske kunna ersätta andra bilar som egentligen inte borde gå i trafik.

Jag vill med detta inlägg slutligen säga att jag hoppas att en omprövning kommer till stånd. Den attityd som kom till uttryck i svaret ger vissa förhoppningar om att det finns möjlighet till vissa ändringar av de rådande förhållandena. Jag hoppas att de resonemang som bilbranschen tar upp med ekonomiministern – eller det kanske blir tvärtom – leder till positiva lösningar till nytta för alla parter i sammanhanget.

Anf. 9 WIGGO KOMSTEDT (m):

Herr talman! Låt mig understryka att det som ekonomiministern säger om att branschen inte vill medverka till kontrollverksamheten inte är helt riktigt. Branschen vill inte medverka på nu gällande premisser, dvs. man vill inte medverka till kontrollen om man inte får någonting i utbyte. 24 månaders avbetalningstid ligger som ett bud, men eftersom det inte sker några förändringar i fråga om avbetalningstiden på nya bilar och inte heller beträffande kontantinsats o. d., är naturligtvis 30 månaders avbetalningstid det som branschen för fram som ett motbud för att åta sig kontrollverksamheten. Ekonomiministern har ju själv erkänt att det är ganska ovanligt att en bransch själv skall ta på sig en sådan här kontrollverksamhet. Man gör det av det skälet att man även vill få en kontroll av de företag som inte driver denna verksamhet på ett sådant sätt som vi väl alla är överens om att den bör drivas på.

Jag tror inte att vi egentligen har delade uppfattningar mer än just i fråga om längden av den amorteringstid som skall gälla. I det här fallet råder det väl samstämmighet inom regeringen, och det ankommer på oss alla att försöka påverka utvecklingen i den här riktningen. Eftersom Johan Olsson deltagit i debatten har han naturligtvis sitt ansvar och får väl tala med exempelvis statsministern om de här frågorna, så att vi kan få en riktig bedömning från alla håll. Jag tror att de påringningar från branschen som riksdagsledamöter från alla partier har fått naturligtvis har bidragit till att den här debatten tagit fart.

Jag vill understryka vad jag sagt tidigare här i dag, nämligen att det är väldigt viktigt att debatten förs innan krisen är ett faktum. På sikt gagnar det icke den svenska ekonomin att något annat departement går ut och skramlar med börsen och erbjuder ersättningar, utbildningsbidrag och allt vad som finns för att klara en kris. Vi har haft tillräckligt med sådant i vårt land.

Därför tror jag att den överenskommelse vi talat om skulle vara ett bra sätt att begränsa verkningarna i branschen. Och jag tror på trepartiregeringen – jag tror att den är mäktig att lösa de här problemen.

Nr 84
Fredagen den
20 februari 1981

3 § Svar på fråga 1980/81:270 om importen av blodplasma

*Om importen av
blodplasma*

Anf. 10 Statsrådet ELISABET HOLM:

Herr talman! Lars Hedfors har frågat mig vilka åtgärder jag ämnar vidta för att öka Sveriges självförsörjningsgrad när det gäller tillgången på blodplasma.

Styrelsen för teknisk utveckling (STU) har initierat ett antal projekt med syfte att förbättra försörjningen av blod och blodprodukter.

STU:s insatser syftar till att ta fram system och tillhörande metoder för hantering och analys av blod och blodkomponenter. De väntade resultaten av STU:s insatser avses leda till en tryggare försörjning med blod och blodkomponenter för svensk sjukvård samt minskade sjukvårdskostnader genom effektivare utnyttjande av blodråvaran och rationellare metoder vid blodcentralerna.

Forskning pågår bl. a. för att erhålla metoder för att tappa, separera, lagra och transfundera blod och blodkomponenter. Efter hand som metoderna förbättras kan man bättre utnyttja tillgänglig blodråvara. En större grad av självförsörjning kan därför förväntas. Målet är att Sverige i framtiden skall bli självförsörjande.

I april förra året anordnade jag en hearing med berörda intressenter kring dessa frågor. Bl.a. diskuterades graden av självförsörjning i landet beträffande blod och blodkomponenter och möjligheterna till ökad givarrekrytering.

Landstingsförbundet har i en cirkulärskrivelse till sjukvårdshuvudmännen i november 1980 uttalat att det är angeläget att varje enskild sjukvårdshuvudman tar ställning till sitt behov av och ansvar för åtgärder kring blodförsörjningen inom landstinget/kommunen.

Enligt vad jag har erfarit har Landstingsförbundet också för avsikt att under hösten 1981 tillstålla huvudmännen en enkät om blodförsörjningsfrågor.

Mot denna bakgrund finner jag ingen anledning att f. n. ta initiativ till ytterligare åtgärder för att öka Sveriges självförsörjningsgrad när det gäller tillgången på blodplasma.

Anf. 11 LARS HEDFORS (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret.

Orsaken till att jag ställde frågan var en tidningsartikel i Dagens Nyheter den 10 februari 1981, där man konstaterar att importen av blodplasma i vårt land uppgår till inte mindre än 70 %, vilket får anses vara en anmärkningsvärt låg självförsörjningsgrad. I själva verket är det t. o. m. värre än så. Enligt styrelsen för teknisk utveckling, STU, var självförsörjningsgraden

1978 så låg som 17 % för vissa typer av blodplasma, och efter vad jag kan förstå har det inte skett någon större förändring sedan dess.

Nu säger statsrådet Holm i sitt svar att styrelsen för teknisk utveckling håller på och arbetar med detta, och sedan för hon ett ganska allmänt resonemang om hur man bättre skall tillvarata blodråvaran. Hon säger mycket litet om varför benägenheten att lämna blod i det här landet är så liten och hur man skall komma till rätta med det. Jag tycker att det är märkligt att landets sjukvårdsminister så litet intresserar sig för hur man skall kunna rekrytera blodgivare.

Det finns, som jag ser det, många orsaker till att det är en brist på det här området. En orsak är att vi har en bristande information om blodgivning, och jag tror personligen att man möjligen skulle kunna komma till rätta med det om man inrättade någon form av centralt organ för samordning av verksamheten och upplysning om denna.

En annan orsak kan vara att människor helt enkelt får för dåligt betalt för sitt blod. Det kan naturligtvis diskuteras. Det finns många som hävdar motsatsen. De säger att det i stället är på det viset att vi har dålig rekrytering därför att människor över huvud taget får betalt.

En tredje orsak, som jag personligen tror mest på, är att vi har ganska långa reseavstånd till blodcentralerna i landet, och det beror naturligtvis på att vi har relativt få blodcentraler. Då kan man fråga sig: Hur skall vi komma till rätta med det? Det finns säkert många möjligheter. En möjlighet är att decentralisera verksamheten ut till våra distriktsläkarcentraler. En annan möjlighet är att se till att landstingen åtar sig uppgiften med hjälp av en mobil blodtappningsverksamhet, exempelvis i bussar.

Det vore tacknämligt om statsrådet Holm ville ge några synpunkter på detta. Det finns väldigt många frågetecken i den här verksamheten, och jag undrar om de inte är så många att det skulle behövas någon form av utredning för att rätta ut dem.

Anf. 12 Statsrådet ELISABET HOLM:

Herr talman! Jag vill faktiskt på det bestämdaste bestrida att jag skulle ha visat för litet intresse för de här frågorna. Jag vill i det sammanhanget påminna om det som står i svaret om den hearing jag anordnade förra våren för att få en rejäl belysning av dessa frågor. Såvitt jag kan förstå har bl. a. den hearingen bidragit till ett ökat intresse från landstingens sida för bättre information i det här avseendet.

Det är alldeles klart att informationen om behovet av fler blodgivare på sina håll är dålig – det varierar från landstingsområde till landstingsområde. Att inrätta ett centralt organ för detta ställer jag mig mycket tveksam till, eftersom det är landstingen som ansvarar för sjukvårdens praktiska genomförande här i landet. Landstingen bör också själva ansvara för blodförsörjningen inom det egna landstingsområdet. Därför är det, tycker jag, landstingens uppgift att klara av detta.

Frågan om den ersättning man får för blodgivning är för liten och om det förhållandet påverkar intresset för blodgivning har, som Lars Hedfors säger,

diskuterats mycket. Det visar sig att man i andra länder har en bättre blodgivning än vi har i Sverige, trots att man i dessa länder inte betalar ut någon ersättning alls. Jag tror därför att det här är en öppen fråga.

Erfarenhetsmässigt vet vi att tappning av blodgivare huvudsakligen sker vid de större sjukhusen. I de fall då huvudmännen finner att behov föreligger av ökad givarrekrytering, bör man naturligtvis kartlägga möjligheterna till blodgivning även inom övriga delar av landstinget – det gäller i första hand andra lasarett än det centrala, eller vårdcentraler. Mobila blodtappningsenheter, som på bestämda tider söker upp de större arbetsplatserna, är en annan form som på sina håll används för att stimulera intresset för blodgivning.

Jag tror att man bör fortsätta på de här vägarna för att öka intresset för att bli blodgivare.

Anf. 13 LARS HEDFORS (s):

Herr talman! Statsrådet Holm fortsätter att säga att det här främst är en angelägenhet för landstingen. Jag undrar verkligen – inte minst med tanke på det väldiga underskott vi har när det gäller försörjningen av blodråvara – om man kan lägga denna uppgift enbart på landstingen. Vi importerar, som jag tidigare sade, så mycket som 70 %. Det måste således vara ett nationellt intresse att komma till rätta med detta och att stödja landstingen i denna verksamhet.

Det är bra att Elisabet Holm är intresserad av en kartläggning av möjligheterna till decentralisering av blodgivningen. Det bör vara möjligt att förlägga blodgivningsverksamhet till distriktsläkarstationerna, t. ex. genom att man låter personal från de större blodcentralerna då och då resa ut till distriktsläkarstationerna för att ta hand om blodgivningen. De mobila blodgivarstationerna är också en möjlighet i det här sammanhanget.

När det gäller informationen om blodgivarverksamheten vill jag gärna erinra om att det finns länder där man har mycket positiva erfarenheter av att ha ett nationellt övergripande organ för information och samordning. Det närmast liggande exemplet på det är Finland.

Jag vill gärna avsluta med att uttrycka förhoppningen att statsrådet Holm noggrant följer den här verksamheten i framtiden.

Anf. 14 Statsrådet ELISABET HOLM:

Herr talman! Flera landsting, t. ex. Kristianstads läns landsting och Västmanlands läns landsting, har ganska nyligen sett över sin organisation för blodgivning. Från Kristianstads läns landsting finns dokumenterat ett arbete som tagits fram vid statsvetenskapliga institutionen vid Lunds universitet och som har titeln Framtida blodförsörjning i Kristianstads läns landsting. Det är naturligtvis ett intressant dokument.

Regionblodcentralernas överläkare har bildat en särskild samordningsgrupp, som – vid behov av medicinsk och teknisk samordning över regionsjukvårdsgränserna – tar vissa initiativ för att stödja och utveckla blodverksamheten inom hälso- och sjukvården. Regionblodcentralernas

*Om tidpunkten
för förslag till ny
hälso- och sjuk-
vårdslag*

samordningsgrupp planerar att under 1981 på olika sätt försöka stödja den totala givarrekryteringen i landet. Av det skälet kommer möten med ansvariga läkare vid länssjukhusen att arrangeras för erfarenhetsutbyte och för diskussioner om den önskvärda utvecklingen. Ett ganska intensivt arbete pågår alltså för att öka självförsörjningsgraden när det gäller blod och blodprodukter här i landet.

4 § Svar på fråga 1980/81:271 om tidpunkten för förslag till ny hälso- och sjukvårdslag

Anf. 15 Statsrådet ELISABET HOLM:

Herr talman! Gunnar Olsson har frågat mig när jag avser att förelägga riksdagen en proposition med förslag om en ny hälso- och sjukvårdslag.

Arbete pågår f. n. i socialdepartementet med sikte på att förelägga riksdagen en proposition under år 1981. Jag räknar med att yttrande dessförinnan skall inhämtas från lagrådet.

Anf. 16 GUNNAR OLSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka sjukvårdsministern för svaret, som alltigenom är positivt. Eftersom jag varit ledamot av hälso- och sjukvårdsutredningen har jag särskild anledning att tacka för svaret.

Det var efter att ha läst en sammanställning av landstingens remissvar som jag ställde min fråga. Landstingen sluter nämligen upp kring hälso- och sjukvårdsutredningens förslag om ramlag för hälso- och sjukvården. Enigheten är så gott som total.

Även om sammanställningen av remissvaren, som utarbetats inom Landstingsförbundets kansli, inte ger någon heltäckande bild framstår det hur klart som helst, tycker jag, att landstingen anser att förslaget från hälso- och sjukvårdsutredningen mycket väl kan läggas till grund för en ny hälso- och sjukvårdslag. Att sedan Läkarförbundet, främst genom artiklar i Läkartidningen men även med stöd av viss dagspress, uttalat något av en förkastelsedom över utredningsförslaget är en sak för sig.

Jag fick ett starkt intryck av att sjukvårdsministern fann betänkandet från hälso- och sjukvårdsutredningen innehålla många positiva förslag när vi från utredningens sida överlämnade betänkandet någon gång i november månad 1979. Och jag tror att sjukvårdshuvudmännen uppfattade förslaget som ett led i den demokratiseringsprocess som samhället genomgår.

Det är väl också så att många frågor inom den svenska sjukvården nu har ställts på sin spets genom filmatiseringen av romanen Babels hus som visats i TV – vi såg det sista avsnittet i går kväll. Det har fått en ny sjukvårdsdebatt att blossa upp.

Vi har det märkliga förhållandet i dag att en sektor av samhället som tar emot 25 miljoner besök årligen av vårdsökande människor och vårdar sådana människor på sjukhus 40 miljoner dygn per år regleras av en lagstiftning som inte med ett ord behandlar den vårdsökande. Ingenting sägs om den vårdsökandes rätt till självbestämmande, medinflytande och kvalitet av olika

slag i vården. Jag förmodar att sjukvårdsministern är enig med mig om att detta är ett förhållande som vi inte kan acceptera.

Jag behöver inte orda så mycket mer om detta. Det är ju ett alltigenom positivt svar som jag har fått. Vi ser fram emot den proposition som vi nu förväntar oss någon gång under det här året.

Jag tackar än en gång för svaret.

5 § Meddelande om svar på interpellation 1980/81:81

Anf. 17 Arbetsmarknadsministern INGEMAR ELIASSON:

Herr talman! Jag hade för avsikt att i dag besvara en interpellation av Lars Werner ställd till statsministern angående sysselsättningspolitiken. Då Lars Werner är förhindrad att i dag närvara i kammaren avser jag att besvara interpellationen måndagen den 16 mars.

6 § Svar på fråga 1980/81:267 om nedläggningen av industrier i Östra Göinge kommun

Anf. 18 Arbetsmarknadsministern INGEMAR ELIASSON:

Herr talman! Börje Nilsson har frågat mig vilka åtgärder regeringen är beredd att vidta i Östra Göinge kommun med anledning av besluten om nedläggning av Östanå Bruk och pappers- och massafabriken vid Broby Industrier.

MBL-förhandlingarna vid Östanå Bruk är nu avslutade, och Södra Skogsägarna har fattat beslut om att lägga ner verksamheten vid bruket. Bruket har 160 anställda. Ägarna till Broby Industrier har fattat samma beslut för sin pappers- och massafabrik. Det beslutet berör 150 anställda.

Enligt vad jag har erfarit pågår f. n. vid båda bruken arbete med att finna lösningar för fortsatt verksamhet. Några krav på statliga insatser i samband med detta arbete har såvitt jag vet inte framförts.

Arbetsmarknadsmyndigheterna är självfallet beredda att sätta in sedvanliga arbetsmarknadspolitiska åtgärder för att i första hand förmedla nya arbeten till de personer som riskerar att bli arbetslösa. Även utbildningsinsatser torde kunna bli aktuella för att underlätta övergången till andra arbeten.

Anf. 19 BÖRJE NILSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka för svaret på min fråga. Sysselsättningen i Östra Göinge kommun har varit en följetong i riksdagen. Jag tror att detta är den fjärde eller den femte gången som vi diskuterar den, och det bevisar hur allvarligt läget är.

Bakgrunden till min fråga är att det nu föreligger ett definitivt beslut om nedläggning av Östanå Bruk och vissa delar av Broby Industrier. Verkställs

*Om nedläggningen
av industrier i
Östra Göinge
kommun*

det beslutet får det mycket svåra följer för Östra Göinge kommun. Direkt berörs 330 anställda i de båda företagen. Problemet är också akut; det handlar om veckor tills de anställda mister sina jobb. Det är alltså hög tid att ingripa, om en mycket allvarlig kris i området skall kunna undvikas.

Arbetsmarknadsministern ger beskedet att arbete pågår vid båda bruken för att finna lösningar för fortsatt verksamhet. Vi har också genom massmedia fått veta att förhandlingar pågår. De anställda och invånarna i östra Skånc har emellertid inget större förtroende för Södra Skogsägarna. Vi tycker att de har misskött företagen och inte tagit vara på alla de möjligheter som finns. Nu är vi rädda för att de också missköter förhandlingarna och driver dem till en nedläggning av företagen. Därför är det viktigt att staten aktivt medverkar för att klara upp situationen vid Östanå Bruk och Broby Industrier.

Nu säger arbetsmarknadsministern att några krav på statliga insatser ännu inte har framförts. Efter vad jag förstår är det emellertid mycket angeläget att staten aktivt griper in för att lösa problemen. Följande måste då iakttagas. För det första är det viktigt att se till att Östanå Bruk inte skingras utan att företaget behålls intakt så länge intressenterna finns kvar. För det andra krävs erforderlig tid för ett övertagande. För det tredje måste de nuvarande ägarna hjälpa till med marknadsföringen under ett övergångsskede.

Det är alltså viktigt att inte släppa taget om den här frågan. Om det ännu inte har framförts något krav till departementet om statlig medverkan kan arbetsmarknadsministern räkna med att ett sådant kommer. När det gäller arbetsmarknaden i stort i Östra Göinge kommun behövs f. ö. ytterligare åtgärder – det krävs ett direkt statligt stöd för att hjälpa upp sysselsättningen i området.

Anf. 20 Arbetsmarknadsministern INGEMAR ELIASSON:

Herr talman! Det är riktigt att det nu föreligger beslut om nedläggning av de båda bruken och att läget därför är förändrat. Som jag nämnde i mitt svar pågår emellertid diskussioner om olika lösningar. I de diskussionerna är alla tänkbara intressenter indragna, också staten via länsarbetsnämnden. Diskussionerna gäller, såvitt jag vet, konkreta uppslag till lösningar. Industriministern har i svar på liknande frågor sagt att om det finns projekt som på sikt är företagsekonomiskt lönsamma kan man räkna med statligt stöd inom de ramar som är uppdragna.

Staten är alltså indragen i den här processen på de olika vägar som står till förfogande – länsarbetsnämnden, utställda löften från regeringen att använda de regionalpolitiska medlen och arbetsmarknadspolitiska insatser i den utsträckning sådana behövs. Vi följer utvecklingen med stor uppmärksamhet.

Anf. 21 BÖRJE NILSSON (s):

Herr talman! Jag tackar för den positiva vilja som arbetsmarknadsministern visar. Som jag sade tidigare litar vi definitivt inte på ägarna i detta sammanhang, utan vi anser att det är viktigt att man fullföljer förhandling-

arna. Vi misstänker att framför allt Södra Skogsägarna driver förhandlingarna i en viss riktning, och därför är det viktigt att staten verkligen aktivt medverkar i förhandlingarna för att få en riktig lösning.

När det sedan gäller arbetsmarknaden i stort hänvisar arbetsmarknadsministern till vanliga arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Jag tror att det krävs ytterligare stöd och ett riktigt program för att klara sysselsättningen inom området. Det krävs att man på allvar tar itu med detta, för annars nalkar vi oss en allvarlig kris i denna del av Skåne.

7 § Föredrogs och hänvisades

Propositionerna

1980/81:106 till justitieutskottet

1980/81:110 till skatteutskottet

1980/81:112 till lagutskottet

8 § Föredrogs och hänvisades

Förslag

1980/81:8 till lagutskottet

9 § Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1980/81:1945 yrkande 5 till utbildningsutskottet

i övrigt till näringsutskottet

1980/81:1946 till näringsutskottet

10 § Föredrogs och bifölls

Interpellationsframställning 1980/81:100

11 § Anmäldes och bordlades

Proposition

1980/81:90 om riktlinjer för energipolitiken

12 § Anmäldes och bordlades

Konstitutionsutskottets betänkanden

1980/81:15 om anslag till Stöd till politiska partier och Allmänna val (prop. 1980/81:100)

1980/81:16 om fortsatt giltighet av lagen om skatteutjämning i Stockholms läns landstingskommun (prop. 1980/81:75)

Skatteutskottets betänkande

1980/81:20 om dubbelbeskattningsavtal mellan Sverige samt Storbritannien och Nordirland beträffande skatter på kvarlåtenskap, arv och gåva

†
Justitiekammarens betänkanden
1980/81:18 om anslag till rättshjälp m. m. (prop. 1980/81:100)
1980/81:19 om anslag till justitiekanslern (prop. 1980/81:100)
1980/81:20 om anslag till brottsskadenämnden (prop. 1980/81:100)
1980/81:22 om anslag till Svensk författningssamling m. m. (prop. 1980/81:100)

Försvarsutskottets betänkanden
1980/81:16 om tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 såvitt avser försvarsdepartementets verksamhetsområde (prop. 1980/81:101)
1980/81:17 om tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 såvitt avser ekonomiskt försvar (prop. 1980/81:101)
1980/81:18 om beredskapsbudget för totalförsvaret (prop. 1980/81:100)

Socialutskottets betänkande
1980/81:16 om tilläggsbudget II, såvitt avser utrustning till Karolinska sjukhuset (prop. 1980/81:101)

Kulturutskottets betänkanden
1980/81:20 om anslag till kyrkliga ändamål (prop. 1980/81:100)
1980/81:21 om tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 (prop. 1980/81:101)

Utbildningsutskottets betänkanden
1980/81:16 om tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 (prop. 1980/81:101)
1980/81:17 om anslag till utbildningsdepartementet m. m. (prop. 1980/81:100)

Trafikutskottets betänkande
1980/81:13 om anslag till Trafiksäkerhet (prop. 1980/81:100)

Jordbruksutskottets betänkande
1980/81:16 om åtgärder mot frilevande vildsvin m. m. (prop. 1980/81:82)

Näringsutskottets betänkanden
1980/81:31 om kontroll av multinationella företag
1980/81:32 om regleringen av tillfällig handel

Arbetsmarknadsutskottets betänkande
1980/81:15 om riksdagens löne delegations verksamhet under år 1980 (redog. 1980/81:3)

13 § Anmälan av interpellation

Nr 84

Fredagen den
20 februari 1981

Anmäldes och bordlades följande interpellation som ingivits till kammarkansliet

Anmälan av interpellation

den 20 februari

1980/81:101 av *Bo Lundgren* (m) till budgetministern om principerna för fastighetstaxering:

Den allmänna fastighetstaxeringen 1981 genomförs i enlighet med de regler som finns i den av riksdagen 1979 antagna fastighetstaxeringslagen.

Taxeringsvärdet vid 1981 års fastighetstaxering skall fastställas till 75 % av marknadsvärdet två år före taxeringsåret, dvs. 1979. För jordbruksfastigheter finns en särregel, som bl. a. motiverades av tveksamheter om utvecklingen under 1979 med anledning av att den nya jordförvärvslagen då trädde i kraft. Jordbruksfastigheter skall åsättas ett taxeringsvärde som är 67.5 % av marknadsvärdet 1978.

Taxeringsarbetet skall nu vara avslutat, och besked om de åsatta värdena skall sändas ut till fastighetsägarna före den 16 mars. Utfallet torde i stort sett bli en fördubbling av taxeringsvärdena för villor; något mer för fritidshus. För jordbruksfastigheter kan utfallet leda till mer än en fördubbling av värdena. T. o. m. trefaldiganden eller mer kan bli aktuellt för skogsfastigheter.

De taxeringsvärden som kommer att åsättas leder i sig inte till några problem för fastighetsägarna. Det som kan skapa problem är de skatteregler som utformats med taxeringsvärdena som grund. Detta gäller bl. a. den s. k. villaskatten, den nya beskattningen av bostadsrättsföreningar, garantiskatten för kommunerna, förmögenhetsskatten och arvs- och gåvoskatten.

På grund av de effekter taxeringsvärdeshöjningarna kombinerat med skattereglerna har för de enskilda fastighetsägarna har taxeringsarbetet måst vara mycket noggrant. Detta har medfört en stor och kostsam organisation. Deklarationsblanketterna har varit mycket omfattande, med de problem detta har medfört såväl för de enskilda fastighetsägarna som vid taxeringsarbetet.

De nämnda skattereglerna har genom riksdagsbeslutet hösten 1980 ändrats så att inte orimliga ekonomiska konsekvenser skall uppstå. Det har vidare aviserats ytterligare förändringar när det gäller förmögenhetsbeskattningen för framför allt jordbruk. Förslag avses läggas våren 1981.

Trots dessa genomförda eller aviserade åtgärder kvarstår en viss oro för följderna av fastighetstaxeringen. Följande problem kan i det sammanhanget nämnas:

Även om det generellt för hela landet torde bli ungefär en fördubbling av taxeringsvärdena för småhus, kommer det att vara variationer mellan olika regioner.

Anmälan av interpellation

I vissa områden kommer taxeringsvärdena att stiga med mer än 100 %. I de fall höjningarna blir avsevärt större än genomsnittet för landet blir naturligtvis följderna ur skattesynpunkt också mer betydande.

Den lösning som ligger närmast till hands för undvikande av problem av denna art är att ändra systemet för beräkning av den intäkt som skall tas upp till beskattning av småhusägare. I ett särskilt yttrande till fastighetstaxeringskommitténs betänkande om de nya villaskattereglerna anförde de borgerliga ledamöterna följande:

”Det kan ifrågasättas om fastigheternas taxeringsvärde skall vara grund för beräkningen av schablonintäkten, bl. a. med tanke på de regionala skillnader i taxeringsvärde som uppstår för i övrigt lika småhus.

Enligt vår mening bör man för framtiden överväga möjligheten av någon annan metod för villabeskattningen, som mer utgår från värdet för den förmån boendet utgör.”

Som tidigare nämnts måste de deklarationsblanketter som fastighetsägarna har att lämna som underlag för fastighetstaxeringen vara mycket utförliga. Detta medför naturligtvis en risk för missförstånd och felaktigheter vid ifyllandet, med negativa konsekvenser för fastighetsägarna. Vid en övergång till ett nytt villabeskattningssystem, med mindre vikt lagd vid taxeringsvärdet, skulle naturligtvis deklarationsblanketten kunna förenklas så att denna risk minskas.

Det har den senaste tiden anförts att köpeskillingarna för småhus och andra fastigheter, kanske främst jordbruksfastigheter, har sjunkit den senaste tiden. Tillgänglig statistik visar emellertid att åtminstone fram t. o. m. tredje kvartalet 1980 var prisnivån ganska stabil.

Detta till trots kan det naturligtvis regionalt uppstå ganska betydande prisvariationer för såväl småhus som jordbruksfastigheter och andra fastigheter. Speciellt torde det för småhusen kunna gälla områden med tidigare mycket stark efterfrågan på villor och därmed starkt stegrade priser de senaste åren.

För jordbruken kan det naturligtvis inte heller uteslutas att bl. a. räntehöjningarna och den nya jordförvärvslagens verkningar har lett till att prisnivån sjunkit eller kommer att sjunka på jord- och skogsbruksfastigheter.

Även om taxeringsvärdet för en fastighet skall vara 75 % av marknadsvärdet för att ge en säkerhetsmarginal, kan det naturligtvis inte uteslutas att fastighetspriserna i ett område sjunker så att denna marginal i stort sett äts upp. Detta är naturligtvis inte tillfredsställande ur rättvisesynpunkt. I dessa fall är en generell nedsättning av taxeringsvärdenivån inte möjlig. Det borde emellertid vara möjligt att införa en rätt att under perioden fram till nästa fastighetstaxering få taxeringsvärdet nedsatt för en viss fastighet om man kan visa att marknadsvärdet har sjunkit i en viss, bestämd, utsträckning.

Fastighetstaxeringen har inneburit stora kostnader för det allmänna. Ett stort antal besvär väntas nu skapa problem för länsrätterna. Om man utformade skatteregler som i betydligt mindre utsträckning är anknutna till

taxeringsvärdena skulle man naturligtvis kunna förenkla fastighetstaxeringen avsevärt.

Mot denna bakgrund vill jag ställa följande frågor till budgetministern:

Är budgetministern beredd medverka till att möjligheten att införa ett nytt villaskattesystem utreds?

Är budgetministern beredd medverka till att det införs en möjlighet att vid minskade marknadsvärden reducera taxeringsvärdena för enskilda fastigheter?

Är budgetministern beredd medverka till sådana förändringar av skatte-reglernas anknytning till fastighetstaxeringsvärden att man kan uppnå en förenklad fastighetstaxering?

14 § Meddelande om fråga

Meddelades att följande fråga framställdes

den 19 februari

1980/81:285 av *Sven-Erik Nordin* (c) till arbetsmarknadsministern om utbildningsbidrag till arbetslös ungdom:

Arbetslös ungdom skall beredas antingen arbete eller utbildning. För att underlätta ungdomarnas inträde på arbetsmarknaden eller i yrkesutbildning har under 1979/80 framför allt vid folkhögskolor anordnats kortare kurser för arbetssökande ungdom.

Under fjolåret underlättades denna verksamhet på så sätt att eleverna fick uppbära ett utbildningsbidrag motsvarande Kontant arbetslöshetsunderstöd (KAS). Detta skedde genom särskilt bemyndigande från regeringens sida. För 1981 har flera folkhögskolor, bl. a. Mellansel folkhögskola i Y-län, planerat ett omfattande utbud av nämnda kurser. Eftersom något nytt bemyndigande inte utfärdats från regeringens sida tvingas intresserade ungdomar avstå från kursen i fråga. Följden blir att verksamheten avstannar, medan samhällets kostnader för KAS består.

Med hänvisning till det anförda vill jag fråga arbetsmarknadsministern om regeringen är beredd att utfärda ett nytt bemyndigande angående utbildningsbidrag till särskild kurs för arbetslös ungdom i likhet med föregående budgetår?

15 § Kammaren åtskildes kl. 10.07.

In fidem

BENGT TÖRNELL