

Fredagen den 22 mars

Kl. 15.00

Förhandlingarna leddes av fru tredje vice talmannen.

§ 1 Justerades protokollet för den 14 innevarande månad.

§ 2 Föredrogs en från herr Hagnell inkommen skrivelse, däri denne avsåg sig uppdraget att vara suppleant i styrelsen för Stiftelsen Riksbankens jubileumsfond.

Med anledning härav beslöt kammaren dels att godkänna avsägelsen, dels att erforderligt val skulle anställas i föreskriven ordning.

§ 3 **Ang. skyldigheten för motorfordonsförare att medföra körkort m. m.**

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Erikssons* i Arvika (fp) i kammarens protokoll för den 15 mars intagna fråga, nr 122, och anförde:

Fru talman! Herr Eriksson i Arvika har frågat om jag avser att se över bestämmelserna i vad gäller skyldigheten för fordonsförare att alltid medföra körkort, skattekvitto och besiktningssinstrument vid färd på allmän väg.

Skyldigheten att medföra de nämnda handlingarna regleras i lagstiftning som beslutats och trätt i kraft relativt nyligen, nämligen körkortskungörelsen, vägtrafikskatteförordningen och bilregisterkungörelsen.

Bestämmelserna om att körkort och besiktningssinstrument – vilket efter hand ersätts med registreringsbevis – skall medföras vid färd fyller viktiga funktioner när det gäller att öka trafiksäkerheten genom att möjliggöra en effektiv kontroll. Någon översyn av bestämmelserna är inte aktuell.

Beträffande skyldigheten att medföra skattekvitto har jag av finansministern erfarit att det ej heller på detta område för närvarande planeras någon översyn av bestämmelserna.

Herr ERIKSSON i Arvika (fp):

Fru talman! Det är alltid värdefullt att få ett klart svar, men det är tråkigt när det är så negativt som det svar statsrådet Norling nu lämnade.

Skälet till att jag väckte frågan är de orimliga bestämmelser som nyligen trädde i kraft – i maj 1973 vill jag minnas – och som gäller skyldigheten att ha körkort med sig när man framför bil eller traktor. De nya bestämmelserna innebär att den tredagarsfrist som man tidigare hade, om man blev stoppad i en poliskontroll, att förete körkort för polismyndighet nu är helt borttagen. Dessa stelbenta nya bestämmelser, som jag bedömer som helt orimliga, har fått till följd att om en person i

Fredagen den
22 mars 1974

*Ang. skyldigheten
för motorfordons-
förare att medföra
körkort m. m.*

Fredagen den
22 mars 1974

*Ang. skyldigheten
för motorfordons-
förare att medföra
körkort m. m.*

hastigheten glömmet sitt körkort, vilket ofta kan hända, har han inget alternativ utan får erlägga böter.

Under sista halvåret 1973, när dessa bestämmelser trätt i kraft, var det 6 500 personer som av olika anledningar hade glömt sina körkort och blev bötfällda. Många av dem betraktade sig som brottslingar alldeles i onödan. Jag måste säga att det vore naturligt att statsrådet såg över bestämmelserna och återinförde tredagarsregeln.

Vi har ju nu ett så fint körkorts- och bilregister att man från en poliskontroll via bilradion direkt kan få ett besked om den ertappade har körkort eller inte. Med den förbättrade tekniska utrustning som nu finns är det fel att ändra lagen så att bestämmelserna blir helt orimliga.

Många människor vill kanske inte heller ha registreringsbeviset liggande i bilen, och för dem är det ännu lättare att glömma att ta det med sig. Enligt uppgifter som jag har fått från trafiksäkerhetsverket gäller beträffande skattekvittot fortfarande bestämmelsen om att man inom tre dagar kan förete handlingen. Därför tycker jag det vore naturligt att regeln också fick gälla körkort och registreringshandling.

Jag beklagar att statsrådet Norling är så negativt inställd till en praktisk förändring av de nuvarande lagbestämmelserna.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Kontrollen av förare och fordon utgör en väsentlig del av det trafiksäkerhetsarbete som polisen utför i samband med trafikövervakning. Det är helt uppenbart att kontrollen inte kan göras effektiv, om förarna inte är skyldiga att medföra körkort. Herr Eriksson i Arvika har nyss beskrivit hur det gick till innan de nya reglerna kom och man hade möjlighet att inom tre dagar visa upp sitt körkort. Då var avsikten att straffriheten skulle gälla bara för rena undantagsfall. Straffrihetsregeln var alltså inte betingad av att det i vissa fall kunde vara svårt att medföra körkort utan avsikten var att den skulle tillämpas då man på grund av tillfällig glömska inte medfört körkortet.

Men, herr Eriksson, regeln tillämpades på ett helt annat sätt. Under åren närmast före den nya kungörelsens ikraftträdande utfärdade polisen varje år 70 000–80 000 förelägganden att visa upp körkort. De siffrorna belyser vilka otillfredsställande konsekvenser denna bestämmelse ledde till från både trafiksäkerhetssynpunkt och administrativ synpunkt. Det tog mellan 70 och 90 årsarbetskrafter hos polisen, som jag tyckte och fortfarande tycker kunde användas till betydligt nyttigare insatser i trafiksäkerhetsarbetet.

Erfarenheterna från polisens sida av de nya bestämmelserna är goda. Som exempel kan nämnas att polisen under tredje kvartalet 1973, då denna nya praxis stabiliserats, utfärdade 3 197 ordningsförelägganden mot ett år tidigare, samma kvartal, 19 275. Jag tycker att de siffrorna – jag skall inte trötta med fler – visar vilken effekt de nya bestämmelserna har haft bara något år efter det att de trätt i kraft. Jag hoppas att vi är överens om att det kan vara ett riktigt argument för de nya reglerna.

Sammanlagt utfärdades under år 1973 15 362 ordningsförelägganden på grund av underlåtenhet att medföra körkort, vilket skall jämföras med 83 000 sådana ordningsförelägganden under 1972.

Jag tycker att samma resonemang kan föras när det gäller besiktning-instrument och skattekvitto.

Herr ERIKSSON i Arvika (fp):

Fru talman! Att det skall vara kontroll och att den är viktig ur trafiksäkerhetssynpunkt är vi fullt överens om. Det har jag också sagt. Men jag tycker att man mycket väl kunde ha en mindre stelbent bestämmelse.

De siffror som kommunikationsministern redovisat vill jag inte bestrida på något sätt, men där gäller det, såvitt jag förstår, personer som inte har utnyttjat den tre dagars karenstid man hade möjlighet till fram till dess att de nya bestämmelserna trädde i kraft. Jag anser att dessa personer skulle straffas på sätt som skett.

Sedan säger statsrådet att polisen var missnöjd med de gamla bestämmelserna och att polisen är nöjd med de nya. Men allmänheten, herr statsråd, trafikanterna, jordbrukarna som för sina traktorer, är sannerligen inte nöjda! Nog bör vi väl försöka införa lagar som inte är orimligt utformade, med tanke även på allmänheten och de berörda människorna.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! De praktiska svårigheterna att medföra körkort kan väl inte vara större än att de bör kunna bemästras.

Skall vi ta herr Erikssons i Arvika senaste inlägg till intäkt för hur vi bör utforma våra lagar och bestämmelser och så långt möjligt alltid söka bereda medborgarna tillfällen att så att säga gå litet vid sidan om vad som gäller, kan det naturligtvis få väldiga konsekvenser. I det här fallet skulle det i praktiken innebära att man med vidöppna ögon lät ett hundratal poliser arbeta året runt med en sådan här fråga enbart därför att man vill ge folk möjligheter att glömma sitt körkort hemma.

Herr ERIKSSON i Arvika (fp):

Fru talman! Jag upprepar än en gång att med den ökade tekniska utrustning som finns har man större möjligheter än tidigare att på ett smidigt sätt lösa detta problem.

Man skall inte utforma lagar så att man låter felaktigheter gå vid sidan om, som statsrådet uttrycker det, men man skall heller inte ge lagar en utformning som är orimlig för det praktiska livet. Så sent som i dag har jag, herr statsråd, ringts upp av en jurist som ger konkreta exempel på fullständigt orimliga förhållanden, då människor vid hastiga sjukbesök och liknande har åkt fast vid poliskontroller och fått böta därför att de bytt kostym och därvid glömt körkortet.

Det är sådana exempel jag tänker på när jag säger att vi inte skall lagstifta på ett sådant sätt att vi gör människor till brottslingar genom små episoder i det dagliga livet.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 47

Fredagen den
22 mars 1974

*Ang. skyldigheten
för motorfordons-
förare att medföra
körkort m. m.*

Fredagen den
22 mars 1974

*Om åtgärder mot
oljeskador vid
kusterna*

§ 4 Om åtgärder mot oljeskador vid kusterna

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Strindbergs* (m) den 11 januari framställda interpellation, nr 15, till herr jordbruksministern, och anförde:

Fru talman! Herr Strindberg har frågat jordbruksministern

1. om han är beredd att snarast vidta åtgärder för att minska riskerna för fartygskatastrofer genom att inrätta speciella, enkelriktade leder för fartyg med last som vid läckage kan orsaka skador på vatten och kuster, och

2. om han är beredd att genomföra generellt gällande lotsplikt för fartyg med olje- eller miljöfarlig kemikalisk last.

Interpellationen har överlämnats till mig för besvarande.

I likhet med herr Strindberg anser jag att frågan om åtgärder för att förebygga fartygsolyckor som kan orsaka skador på miljön är av stor betydelse.

Till övervägande del bedrivs handelssjöfart i farvatten kring Sverige med utländskt tonnage. En väsentlig del av denna sjöfart berör varken svenska hamnar eller svenskt sjöterritorium över huvud taget. Möjligheterna att genom nationell svensk reglering ge föreskrifter för utländska fartyg utanför vårt sjöterritorium är av uppenbara skäl begränsade. Situationen är självfallet densamma för andra länder. För att från säkerhetssynpunkt reglera den internationella sjöfarten bedrivs därför ett intensivt samarbete inom olika organ, t. ex. inom FN:s sjöfartsorganisation IMCO. Sverige tar aktivt del i detta arbete. Som resultat av detta arbete kan jag peka på bl. a. gällande internationella sjövägsregler som reviderats genom en särskild konvention år 1972. Målsättningen har därvid varit att anpassa reglerna till modern handelssjöfart. Sålunda ges regler rörande stora tankfartygs gång i trånga farvatten och därmed sammanhängande säkerhetsfrågor. Ett annat viktigt led i det internationella arbetet är de av IMCO rekommenderade trafiksepareringarna. Trafiksepareringar är ett verksamt instrument för att förhindra kollisioner till sjöss.

Mellan Östersjöstaterna har pågått ett samarbete som varit inriktat på att få fram en konvention till skydd för Östersjöns miljö. Konventionen har slutligt behandlats vid en konferens i Helsingfors under denna vecka och skrivs under i dag för Sveriges del av jordbruksministern. Konventionen behandlar bl. a. inskränkningar i rätten att släppa ut föroreningar i vatten, förebyggande åtgärder mot föroreningar från fartyg och land, samarbete mellan Östersjöstaterna vid bekämpning av vattenföroreningar och skyldighet att rapportera utsläpp och olyckor. Konventionen innefattar också ett åtagande av Östersjöstaterna att i IMCO verka för internationella regler för trafiken med djupgående fartyg i trånga och grunda delar av Östersjön samt för ett internationellt rapporteringssystem avseende stora fartyg och fartyg med farliga laster.

Konferensen har i linje med detta åtagande utarbetat flera resolutioner. Däri uppmanas Östersjöstaterna att – bl. a. med tanke på fartyg som transporterar farlig last – utreda behovet i Östersjöområdet av förbättrad information om befintliga trafiksepareringar och om farleder för fartyg

med stort djupgående, av nya trafiksepareringar och farleder av detta slag och av långlotsning och andra åtgärder för att öka trafiksäkerheten till sjöss.

När det gäller sjöfarten inom Sveriges sjöterritorium har frågan om ökad sjösäkerhet under de senaste åren ägnats särskild uppmärksamhet av regeringen och sjöfartsverket.

Vad först beträffar skyldigheten att anlita lots är att säga att principerna på detta område har fastställts av riksdagen år 1970. Närmare bestämmelser har meddelats av Kungl. Maj:t. Enligt dessa bestämmelser råder inom vissa kustområden skyldighet att anlita lots för tankfartyg över 1 600 ton brutto med last av råolja eller vissa mineraloljeprodukter. Inom bl. a. Stockholms och Göteborgs skärgårdar samt för Mälaren och Vänern gäller skyldigheten i fråga om tankfartyg över 1 200 ton brutto med sådan last. För fartyg som transporterar vissa kemikalier i bulk gäller i princip skyldighet att anlita lots vid gång i inre vatten.

I anledning av skrivelse från sjöfartsverket uppdrog Kungl. Maj:t i början av år 1973 åt verket att genomföra utvärdering av tidigare ställningstaganden i lotstvangsfrågan och analys från säkerhetssynpunkt av sjöolyckor m. m.

Mot bakgrund av bl. a. den av herr Strindberg åsyftade tankfartygsolyckan har Kungl. Maj:t genom beslut den 4 januari 1974 gett sjöfartsverket i uppdrag att skyndsamt slutföra arbetet såvitt avser skyldigheten att anlita lots och att i anslutning därtill överväga behovet av att skärpa bestämmelserna härom. Resultatet av verkets överväganden skall redovisas till kommunikationsdepartementet före den 1 april 1974.

I detta sammanhang bör också nämnas den s. k. farledsutredningen som har utförts inom sjöfartsverket och som avlämnat sin slutrapport i januari 1974. Utredningen föreslår bl. a. förbättrad sjömätning, normer för vattenvägar, generellt lotstvang i inre vatten och viss trafikövervakning i Stockholms och Göteborgs skärgårdar. Förslagen är för närvarande föremål för remissbehandling.

När det gäller resurserna för den preventiva tillsynen från miljö- och säkerhetssynpunkt av fartyg i svenska farvatten har det på senare tid skett en successiv upprustning. Detta avspeglas även i årets statsverksproposition. Utöver en förstärkning av sjöfartsinspektionens sektion för transport av farligt gods kan nämnas den satsning som sker för att ta fram ett system för partikelmärkning av olja i syfte att förebygga medvetna oljeutsläpp.

Av den redogörelse som jag har lämnat nu framgår att det för närvarande pågår ett omfattande arbete såväl nationellt som internationellt för att förbättra säkerheten kring våra kuster från miljösynpunkt.

Herr STRINDBERG (m):

Fru talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret på min interpellation, och jag vill gärna uttrycka min tillfredsställelse över den utförliga redogörelse som lämnas i svaret över såväl vidtagna som förväntade åtgärder när det gäller att förebygga miljöhotande olyckor till havs.

Bakgrunden till min interpellation är främst det omfattande utsläpp av

Nr 47

Fredagen den
22 mars 1974

*Om åtgärder mot
oljeskador vid
kusterna*

olja som inträffade i samband med det norska fartyget *Jawachtas* grundkänning i farvatten utanför Trelleborg den 21 december förra året. Den gången gällde det en oljelast. Olyckan med det västtyska fartyget *Wiggo Hinrichsen* utanför Ölands nordspets i slutet av september 1973 visar också vilka faror som fartygstransporter med kemikalier kan innebära.

De här nämnda olyckorna medförde såväl betydande risker för miljön som avsevärda kostnader för att söka avhjälpa inträffade skador. Det vore överdrift att påstå att vår beredskap var god vid dessa tillfällen. Av statsrådets svar framgår dock att vi tycks vara helt ense om vikten av att åtgärder vidtas för att i framtiden förhindra olyckor av denna art.

Det är värdefullt att ett vidgat internationellt samarbete nu på allvar börjar komma i gång. Inte minst viktigt är naturligtvis det samarbete som pågår mellan Östersjöstaterna, och av interpellationssvaret att döma innebär den konvention som i dag skrivits under i Helsingfors betydande framsteg när det gäller ett vidgat internationellt samarbete.

Jag fick för en kort stund sedan tillgång till eftermiddagstidningarna, där det ges en sammanfattning av vad man kommit överens om i Helsingfors. Jag tycker att det är betydande framsteg man kommit fram till när man enats om anmälningsplikt för fartyg med giftlast, särskilda farleder för större tankbåtar och även en uppdelning av Östersjön i ansvarszoner, som de olika kustländerna regelbundet patrullerar.

Det är givetvis också viktigt med det internationella samarbetet i övrigt, och det är intressant -- jag skall nämna det mera parentetiskt -- att notera den förfrågan som handelsdepartementet i onsdags fick från den finska regeringen om möjligheter att på Västkusten anlägga en omlastningsterminal för supertanker, vilket skulle innebära den avsevärda fördelen att vi kunde slippa ifrån oljetanker i 150 000-tonsklassen i Östersjön. Det är ju inget som helst tvivel om att en olycka med ett sådant fartyg skulle kunna få katastrofala följder för vår miljö.

När det gäller frågan om lotstväng finns det tydligen inte anledning att i dag ta upp debatten, utan jag finner det riktigare att återkomma till den frågan när kommunikationsdepartementet redovisat den promemoria i ärendet som enligt interpellationssvaret förväntas inom den allra närmaste tiden. Jag vill emellertid understryka att jag i min interpellation uteslutande uppehållit mig vid frågan om skyldighet att anlita lots i samband med transporter av miljöfarliga ämnen.

Kommunikationsministern berör i svaret även den av sjöfartsverket utförda s. k. farledsutredningen. Det är, fru talman, en intressant lektyr men -- det vill jag också säga -- en ganska skrämmande sådan. Utredningen konstaterar bl. a. och med all rätt att "en fundamental förutsättning för att ett farvatten skall kunna trafikeras med säkerhet är omsorgsfull sjömätning". När man sedan läser vidare i betänkandet konstaterar man att sjömätningen i dag uppvisar stora brister och, vad värre är, att sjömätningssjömätningen förfogar över resurser som är helt otillräckliga med hänsyn till den betydelse som avdelningens arbete har för ökad säkerhet till sjöss.

Farledsutredningen uppehåller sig också ganska utförligt vid kvaliteten på de svenska sjökorten. Det konstateras att Sverige under senare år

framställt vissa sjökort av hög kvalitet; bl. a. nämns, vilket är särskilt betydelsefullt i det sammanhang vi nu diskuterar, kortet Insegling till Brofjorden. Ur sjösäkerhetssynpunkt finns det däremot, konstaterar utredningen, allvarliga anmärkningar mot de allmänna svenska sjökorten, skärgårdskorten, som täcker livligt trafikerade och trånga farleder. De är utförda i alltför liten skala och försedda med så tät information att de blir otydliga - information som saknar betydelse minskar nämligen ofta möjligheterna att läsa dem. Det är en allvarlig kritik, och jag kan helhjärtat instämma i den mot bakgrund av egen erfarenhet av sjökorten över vissa delar av den svenska Östersjökusten. Önskemålet om förbättrade markeringar av farleder osv., som farledsutredningen understryker, är det givetvis också av vikt att tillgodose.

Fru talman! De problem som jag här berört är, som kommunikationsministern framhåller i sitt svar, för närvarande ute på remiss, och jag förmodar att det är därför som statsrådet i dag inte har tagit ställning till dem. Jag finner det i så fall vara ett rimligt förfaringsätt och skall inte nu försöka avkräva statsrådet några utfästelser på den punkten. Jag vill dock uttrycka den förhoppningen att kommunikationsministern med all kraft verkar för att sjöfartsverket kan få resurser som gör det möjligt att inom rimlig tid åstadkomma förbättringar som hjälper upp säkerheten till sjöss. Det gäller här åtgärder av förebyggande art, som vid kostnadsbedömningen måste vägas mot de stora kostnader som olyckor kan orsaka och de skador som kan uppstå ur miljösynpunkt. Jag hoppas också att de överväganden som nu görs i sjöfartsverket senare kommer att redovisas inför riksdagen.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Jag skall inskränka mig till att enbart konstatera att herr Strindberg och jag är överens i sakfrågorna.

Vad beträffar farledsutredningen, som herr Strindberg också nämner, uppställer den många bestämda krav. När vi är klara med beredningen av den utredningen är jag alldeles övertygad om att vi får anledning att i olika sammanhang besluta oss för vilka förbättringar som vi med anledning av den skall vidta. Jag har klart för mig att herr Strindberg är medveten om att remissförfarandet först måste avslutas, innan vi kan mera i sak gå in på de frågor som hänger samman med utredningen.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 5 Ang. beslut om varning till körkortsinnehavare

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara fru Rydings (vpk) den 27 februari framställda interpellation, nr 41, till herr justitieministern, och anförde:

Fru talman! Fru Ryding har frågat justitieministern om han anser att nuvarande förhållanden beträffande varning till körkortsinnehavare är tillfredsställande och - om så inte är fallet - vilka ändringar som avses

Fredagen den
22 mars 1974

*Ang. beslut om
varning till kör-
kortsinnehavare*

vidtagas. Interpellationen har överlämnats till mig för besvarande.

Frågorna om körkortsingripanden har övervägts av trafikmålskommittén i betänkandena (SOU 1972:70-72) Rätten till ratten, som för närvarande remissbehandlas. Utformningen av reglerna om varning kommer att tas upp i anslutning till den vidare handläggningen av de frågeställningar som behandlas i nämnda betänkanden.

Fru RYDING (vpk):

Fru talman! Jag vill tacka kommunikationsministern för svaret, som väl i egentlig mening inte var något svar utan en upplysning om att den frågeställning jag rest har behandlats i trafikmålskommitténs betänkande Rätten till ratten.

Av svaret framgår att remissbehandling pågår, men däremot inte när remisstiden utgår och när vi kan förvänta en eventuell proposition i denna fråga.

Som jag skriver i min interpellation kan ett beslut om varning inte överklagas, och ett varningsbeslut förs in i körkortsregistret liksom övriga uppgifter om domar och beslut i anledning av en rad brott och förseelser.

I vanliga fall finns det ju något slag av preskriptionstid när det gäller olika brott och förseelser. Men en körkortsvarning och uppgift om denna i körkortsregistret avföres först då körkortsinnehavaren har avlidit eller, om han inte är mantalsskriven i riket, först då 90 år förflutit från hans födelse.

För min del vänder jag mig inte emot att en varning e. d. utfärdas och kan registreras några år. Men som det nu är anser jag att förseelsens art och storlek inte står i rimlig proportion till denna "livstidsbelastning" av ett körkort.

Jag förstår att kommunikationsministern inte i dag vill säga sin egen mening i denna sak och därmed föregripa remissbehandlingen. Men jag hoppas slutligen, fru talman, att det när propositionen skrives kommer att bli en ändring av dessa horribla förhållanden.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Fru talman! Får jag som komplettering till vad mitt svar innehöll säga följande.

I körkortskungörelsen anges vilka belastningsuppgifter som skall rapporteras till körkortsmyndigheterna. Uppgifterna registreras i körkortsregistret och står, som fru Ryding nyss påpekat, kvar där.

I ett ärende om ett körkortsingripande skall naturligtvis hänsyn tas till vad som är det yttersta syftet med de olika grunderna för ingripande, nämligen att trafiksäkerhetens krav skall tillgodoses. Även om domstolarna som bedömer körkortsfrågorna har en viss frihet att avgöra hur gamla belastningar som skall tas med i bedömningen, fäster de i praktiken avseende endast vid de senaste årens belastningar.

I vad gäller varning, som fru Ryding här uppehöll sig något vid, vill jag poängtera att bakom en sådan åtgärd ligger en förseelse eller misskötsamhet. Aktualiseras en åtgärd mot en körkortsinnehavare som fått varning, bedöms han på samma sätt som en annan körkortsinnehavare som har en belastning av ett eller annat slag. Därvid görs en samlad

bedömning, som innefattar även den eller de förseelser som legat bakom varningen och dessutom körkortsinnehavarens uppträdande därefter.

När det gäller åklagarnas praxis att inhämta utdrag ur körkortsregistret vill jag gärna framhålla att de anvisningar i ämnet som riksåklagaren utfärdat ger uttryck för stor återhållsamhet.

Som fru Ryding nämnt i interpellationen får varning till körkortsinnehavare inte överklagas. Liknande förbud finns eller har funnits på olika håll i lagstiftningen och torde vara uttryck, såvitt jag förstår, för principen att man skall få klaga endast över sådana beslut som har egentliga rättsverkningar. Varning anses i en del sammanhang höra till den kategori som saknar rättsverkningar. Men jag är beredd att konstatera, fru Ryding, att det kan diskuteras om det resonemang som jag nu för helt och fullt är hållbart även i dagens läge. Det blir emellertid aktuellt att ta ställning i frågan när vi skall behandla trafikmålskommitténs betänkanden.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts propositioner

- nr 14 till socialförsäkringsutskottet,
- nr 19 till civilutskottet,
- nr 34 till kulturutskottet,
- nr 64 till näringsutskottet,
- nr 69 till civilutskottet,
- nr 73 till jordbruksutskottet samt
- nr 74 till konstitutionsutskottet.

§ 7 Föredrogs och hänvisades motionerna

- nr 1623 och 1624 till näringsutskottet,
- nr 1625 till justitieutskottet samt
- nr 1626 till jordbruksutskottet.

§ 8 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningarna nr 56 och 57.

§ 9 Interpellation nr 58 ang. principerna för svensk biståndspolitik

Ordet lämnades på begäran till

Fru AF UGLAS (m), som yttrade:

Fru talman! Den svenska u-landspolitiken har fått en ny inriktning. Principen om att hjälpa där nöden är störst, som tidigare varit vägledande för svensk biståndspolitik, har av regeringen ersatts med en betygsättning av olika regimers politiska önskvärdhet.

En konsekvens av denna nya politik är att nödlidande människor i länder, vilkas regimer anses icke-önskvärda, förvägras del i ökningen av svensk u-hjälp medan andra folk som har det långt bättre ställt materiellt sett och är försedda med s. k. progressiva regimer får ett snabbt växande svenskt bistånd.

I polemik mot regeringens linje har från sakkunnigt håll bl. a. pekats

på sambandet mellan förbättrade levnadsvillkor och politisk frigörelse. Först när en befolkning kommer ur den värsta fattigdomen kan människorna börja ta vara på sina resurser – också politiskt. Då kan ett tryck underifrån skapas med krav på samhällsförändringar. Enligt detta synsätt talar således såväl humanitära som utvecklingspolitiska skäl för att Sverige mer bör se till den fattiga befolkningens intressen än till regimernas karaktär vid val av mottagarland.

Anmärkningsvärt i de senaste årens länderval är också att regeringen tycks finna att de s. k. progressiva regimer, som anses värda svenskt stöd, är liktydiga med socialistiska diktaturer.

Med hänvisning till det anförda hemställes om kammarens tillstånd att till fru statsrådet Sigurdsen få ställa följande frågor:

1. Vilken princip anser statsrådet bör vara vägledande för svensk biståndspolitik: ått hjälpa där nöden är störst eller att välja mottagarland för svensk u-hjälp efter regimernas karaktär?

2. Anser statsrådet att de svenska biståndsprojekten i högre grad uppnår sina direkta syften i länder som Nordvietnam, Cuba och Tanzania än i exempelvis Etiopien?

3. Vilka andra u-länder anser statsrådet har progressiva regimer och kan vara värda svenskt bistånd?

Denna anhållan bordlades.

§ 10 Interpellation nr 59 ang. eftergift av lån för hyresförluster

Ordet lämnades på begäran till

Herr WENNERFORS (m), som yttrade:

Fru talman! Enligt gällande bestämmelser kan lån för täckande av hyresförluster utgå för utebliven hyra under åren 1971–1973. I årets statsverksproposition föreslås att lån för täckande av sådana hyresförluster skall utgå även för 1974.

T. o. m. februari 1974 har lån beviljats med 27,7 respektive 83,2 miljoner kronor för räkenskapsåren 1971 och 1972. För 1972 återstår att behandla 45 ansökningar. 189 har redan bifallits och 6 har avslagits.

Sammanlagt avsåg ansökningarna lån om 89,9 miljoner kronor. För räkenskapsåret 1973 har av 22 inkomna ansökningar avseende sammanlagt 7,8 miljoner kronor 9 beviljats med 5,6 miljoner kronor. En har avslagits.

1973 års riksdag lämnade Kungl. Maj:t ett bemyndigande att under vissa förutsättningar ge vidgade anstånd med betalning av eller, när ett företags fortsatta verksamhet äventyrades, bevilja eftergift av lån till kostnader för outhyrda lägenheter. Av det följande framgår det stora antal ansökningar om eftergift för hyresförlustlån för åren 1971 och 1972 som inkommit.

Belopp i 1 000-tals
kronor för vilket
eftergift söks

Nr 47

Fredagen den
22 mars 1974

A. Allmännyttiga bostadsföretag

| | |
|-------------------------------------|--------|
| Företagets namn | |
| Eskilstuna bostads AB | 2 149 |
| Boråsbyggen | 1 579 |
| Solgårdsbostäder Tranemo | 189 |
| Stiftelsen Hyresbostäder Eskilstuna | 2 258 |
| Göteborgs stads bostads AB | 21 477 |
| Västerviks bostads AB | 577 |
| Österåkers bostadsstiftelse | 473 |
| Stiftelsen Bostadshus, Laxå | 394 |
| Stiftelsen Oxelösunds bostäder | 1 302 |
| Ett företag i Jönköping | 5 000 |
| Stiftelsen Hyresbostäder Norrköping | 4 689 |
| Köpings bostads AB | 709 |
| Summa | 40 786 |

B. Studentbostadsstiftelser i

| | |
|---------|-------|
| Växjö | 123 |
| Uppsala | 1 464 |
| Umeå | 380 |
| Summa | 1 967 |

C. Privata bostadsföretag

| | |
|---|-------|
| Göteborgsentreprenörernas bostadsproduktions AB | 2 492 |
|---|-------|

D. Kooperativa

| | |
|---------------------------------------|-----|
| Bostadsrättsföreningen Brotorp, Borås | 284 |
|---------------------------------------|-----|

Hos bostadsdepartementet inneliggande ansökningar om eftergift för hyresförlustlån
(1 000-tals kronor)

Summa 45 529

Ett företag - i Hallstahammar - har fått eftergift med 50 procent. Hela hyresförlustlånet var 2,850 miljoner kronor och eftergiftsbeloppet alltså 1,425 miljoner kronor. Samtidigt fick företaget räntefrihet från lånets utbetalningsdag t. o. m. 31 december 1974.

Med hänvisning till det anförda hemställer jag om kammarens tillstånd att till herr bostadsministern få ställa följande frågor:

1. Efter vilka grunder bedömer bostadsministern ansökningarna om eftergift av lån för hyresförluster?

2. Hur stor del av lånebeloppet å 45 miljoner kronor för inneliggande ansökningar om eftergift för hyresförluster avser bostadsministern föreslå Kungl. Maj:t att efterge?

Denna anhållan bordlades.

§ 11 Interpellation nr 60 ang. den planerade utvidgningen av Örnäs skjutfält

Ordet lämnades på begäran till

Herr JONASSON (c), som yttrade:

Fru talman! I samband med den planerade utvidgningen av Örnäs skjutfält i Värmland har riktats berättigad kritik dels mot det sätt på vilket beslutet tillkommit, dels mot den plats som man från militärt håll har valt och slutligen mot den sekretess som ärendet tycks ha varit föremål för under lång tid.

Det är inte första gången som militärernas planer på utvidgning av skjutfält vällar sådana här protester. I fallet Örnäs tycks det dessutom vara så att planerna innebär att skjutfältet skall utvidgas med ytterligare 6 000 tunnland, medan det från länsmyndigheter och andra tidigare har angetts en betydligt lägre siffra.

Diskussionen har kommit i gång för sent. Befolkningen i området, Kils kommun och andra berörda har inte förrän i ett alltför sent skede kommit in i bilden. Dessutom kan det ifrågasättas om Örnäsområdet verkligen är det mest lämpliga för ett skjutfält med tanke på områdets stora värde som fritids- och rekreationsmarker. Såvitt jag kan förstå måste det finnas andra och mer lämpliga områden inom ej alltför långt avstånd inom länet att anlägga militära skjutfält på.

Det hemlighetsmakeri som omgett den här saken från militärernas sida har vällat våldsamma protester i nära nog hela Värmland, och om man från militärt håll visat större öppenhet och beredvillighet att samråda med kommunala myndigheter, markägare och boende hade frågan säkerligen inte fått sådana dimensioner som den har i dag.

Med hänvisning till det anförda vill jag fråga försvarsministern:

Vill försvarsministern medverka till att en allsidig utredning av skjutfältsfrågan kommer till stånd och att inga beslut dessförinnan fattas från vare sig militärernas eller statsmakternas sida?

Denna anhållan bordlades.

§ 12 Utsträckt motionstid

Ordet lämnades på begäran till

Fru AF UGGLAS (m), som yttrade:

Fru talman! Jag hemställer att kammaren ville besluta att tiden för avgivande av motioner i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:64 angående finansiering av ett nytt stålverk i Luleå måtte med hänsyn till ärendets omfattning utsträckas till första plenum efter fredagen den 5 april.

Denna hemställan bifölls.

§ 13 Anmäldes och bordlades Kungl. Maj:ts propositioner

Nr 46 angående utveckling av ett informationssystem för miljövården, m. m.

Nr 47 angående riktlinjer för kursverksamheten vid statens industriverk, m. m.

Nr 48 angående anslag till Centralnämnden för fastighetsdata för budgetåret 1974/75, m. m.

Nr 49 angående godkännande av konsularkonvention mellan Sverige och Rumänien

Nr 60 angående organisation för Sveriges geologiska undersökning, m. m.

Nr 63 angående åtgärder för metallmanufakturindustrin

Nr 65 med förslag till lag med särskilda bestämmelser om riksbankens sedelutgivning, m. m.

Nr 68 med förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1942:429) om hyresreglering m. m.

Nr 71 med förslag till lag om ändring i rättshjälpslagen (1972:429)

Nr 85 angående utgifter på tilläggsstat III till riksstaten för budgetåret 1973/74

§ 14 Anmäldes och bordlades

Skatteutskottets betänkanden

Nr 6 i anledning av motioner om avdrag vid inkomsttaxeringen för nedsatt skatteförmåga m. m.

Nr 7 i anledning av motioner angående avdrag vid inkomsttaxeringen för resor med egen bil

Nr 12 i anledning av motion om översyn av bestämmelserna rörande realisationsvinstbeskattningen vid aktieöverlåtelser

Nr 13 i anledning av motion om skattebefrielse för kennelhundar

Lagutskottets betänkanden

Nr 5 i anledning av motion angående ändring av bestämmelserna om pantsättning av bostadsrätt, m. m.

Nr 8 i anledning av motion angående skyddet för konsumenter vid köp av egna hem

Försvarsutskottets betänkande

Nr 14 angående utryckningsbidrag för värnpliktiga

Socialförsäkringsutskottets betänkanden

Nr 11 i anledning av propositionen 1974:12 med förslag till enhetliga regler om rätt till sjukpenning vid vård i vårdanstalt för alkoholmissbrukare m. m. jämte motion

Nr 12 i anledning av motioner angående vissa tandvårdsfrågor

Nr 13 i anledning av motioner angående vidgad rätt till ersättning enligt lagen om allmän försäkring för resor och vid frånvaro från arbetet

Socialutskottets betänkanden

Nr 4 i anledning av motioner angående vissa arbetsmiljöfrågor

Nr 6 i anledning av propositionen 1974:1 i vad avser anslag för budgetåret 1974/75 till Bostadstillägg m. m., jämte motioner

Nr 9 i anledning av motion om fastställande av behörighetsbestämmelser för sjuksköterskor (sjukskötare)

Nr 10 i anledning av propositionen 1974:6 angående vissa av internationella arbetsorganisationens allmänna konferens år 1973 vid dess femtioåttonde sammanträde fattade beslut

Kulturutskottets betänkande

Nr 5 i anledning av propositionen 1974:1 i vad avser anslag för budgetåret 1974/75 till stöd till idrotten jämte motioner

Näringsutskottets betänkanden

Nr 7 i anledning av propositionen 1974:1 i vad avser vissa anslag för budgetåret 1974/75 inom industridepartementets verksamhetsområde jämte motioner

Nr 8 i anledning av motioner om åtgärder för att främja industriellt utvecklingsarbete

Nr 9 i anledning av motioner angående statliga företag

Nr 10 i anledning av motioner om översyn av lagstiftningen mot konkurrensbegränsningar

Civilutskottets betänkanden

Nr 11 i anledning av propositionen 1974:1 i vad avser anslag för budgetåret 1974/75 till statistiska centralbyrån jämte motioner

Nr 12 i anledning av propositionen 1974:1 i vad avser anslag för budgetåret 1974/75 för bostadsdepartementet m. m.

Nr 13 i anledning av propositionen 1974:1 i vad avser åtgärder inom bostadspolitikens ram för bevarande av kulturhistoriskt och miljömässigt värdefull bebyggelse, jämte motioner

Nr 14 i anledning av dels propositionen 1974:1 i vad avser vissa anslag för budgetåret 1974/75 för bostadsbyggande m. m., dels propositionen 1974:5 med förslag till lag om ändring i förordningen (1960:77) angående byggnadsforskningsavgift, dels i dessa ämnen väckta motioner

Nr 15 i anledning av propositionen 1974:1 i vad avser anslag för budgetåret 1974/75 för planväsendet samt lantmäteri- och kartväsendet jämte motioner

Nr 16 i anledning av motion om möjlighet att nybilda deltidjordbruk

§ 15 Anmälades och bordlades motionen nr 1627 av herrar *Hugosson* och *Polstam* i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:42 med förslag till inkassolag m. m.

Meddelades att följande enkla frågor denna dag framstälts, nämligen av

Nr 127 Fru *Kristensson* (m) till herr finansministern om sänkning av skatten på vin:

Vill statsrådet med anledning av de ej obetydligt höjda vinpriserna och den på grund härav ökade försäljningen av starksprit föreslå en sänkning av skatten på vin för att därmed tillgodose de alkoholpolitiska strävanden, som på senare tid vunnit allt större anslutning?

Nr 128 Herr *Werner* i Malmö (m) till herr kommunministern om rätt för präst från u-land att upprätthålla avlönad prästtjänst inom svenska kyrkan:

Är statsrådet beredd medverka till att ett sådant internationellt utbyte kommer till stånd att präster från u-länder ges möjlighet att upprätthålla avlönad prästtjänst inom svenska kyrkan?

Nr 129 Herr *Enlund* (fp) till herr kommunikationsministern om förhindrande av sanitära olägenheter av buller från SJ:s bangårdar m. m.:

Vill statsrådet redogöra för sin syn på SJ:s ansvar för förhindrande av sanitära olägenheter inom tätbebyggt område till följd av buller från bangårdar och andra bananläggningar?

Nr 130 Herr *Olsson* i Stockholm (vpk) till herr socialministern om vidgad rätt till semestergrundande ledighet för tillsyn av sjukt barn:

Vill statsrådet ta initiativet till sådan ändring av gällande bestämmelser, att manlig förälders bortovaro från arbetet på grund av tillsyn av sjukt barn, s. k. pappasjukledighet, blir semestergrundande?

Nr 131 Herr *Hörberg* (fp) till herr justitieministern angående övervakningen av hastighetsbestämmelser i trafiken:

Vilka åtgärder är justitieministern beredd vidtaga för att förhindra att personbilar utan någon som helst synlig polismarkering eller ljus men förda av polis under tjänsteutövning grovt överträder gällande hastighetsbestämmelser vid "jakt" på bilister som begår samma förseelse och genom jakten ofta pressas till ytterligare risktagande?

§ 17 Kammaren åtskildes kl. 15.38.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert