

Måndagen den  
14 januari 1980

## Måndagen den 14 januari

Kl. 13.00

*Om räntekostnaderna inom avbetalningshandeln*

### § 1 Om räntekostnaderna inom avbetalningshandeln

Budgetministern INGEMAR MUNDEFBO erhöll ordet för att besvara *Sven Anderssons* (fp) den 11 december anmälda interpellation, 1979/80:105, och anförde:

Herr talman! *Sven Andersson* har frågat mig om jag anser det rimligt att räntekostnader som är avsevärt högre än vad bankerna tar ut och där olika fasta kostnader är inbakade skall vara avdragsgilla vid beskattning.

Inledningsvis vill jag nämna att det kan vara svårt att ange en rimlig räntenivå för avbetalningshandeln. Kostnader för finansiering av avbetalningskrediterna, risktagandet och andra faktorer kan motivera att avbetalningshandeln tar ut en högre ränta än t. ex. bankerna. Det kan enligt min mening inte heller sägas vara fel att en avbetalningssäljare slopar fasta kreditkostnader, t. ex. kredituppläggningskostnader och avbetalningstillägg, och i stället tar ut en något högre ränta. I flertalet fall torde effekten på räntenivån av en sådan åtgärd vara liten.

Å andra sidan är det fullt klart att varken köpare eller säljare har rätt att beteckna vad som egentligen är en del av priset som ränta och därigenom uppnå skattefördelar. Beskattningsmyndigheterna är inte heller bundna av de beteckningar som parterna har åsatt en viss ersättning. Nu är det emellertid många gånger vanskligt att i de enskilda fallen avgöra om en felaktig beteckning skall anses föreligga. Det ligger också i sakens natur att en effektiv kontroll är mycket svår att uppnå med utgångspunkt i den enskilde köparens inkomstdeklaration, där uppgifterna är mycket summariska. Det bör vidare påpekas att överräntan för den enskilde köparen många gånger kan antas uppgå till ett så lågt belopp att skattemyndigheterna i enlighet med intentionerna bakom den s. k. RS-reformen inte bör initiera någon utredning.

Den rådande situationen är emellertid inte tillfredsställande. Jag vill dock betona att sådana räntenivåer som nämns i interpellationen – 30–40 % – torde förutsätta att inte bara avbetalningstillägg m. m. omvandlats till ränta utan i än högre grad att så även har skett beträffande en del av inköpspriset för en vara. Men bortsett härifrån vill jag framhålla att våra skattelagar i dag inte innehåller någon högsta gräns för avdrag för den verkliga räntekostnaden. Det kan ifrågasättas i vad mån denna princip kan upprätthållas för framtiden när det gäller t. ex. konsumtionskrediter. Jag har tidigare uttalat, bl. a. i proposition 1978/79:160 om fortsatt reformering av inkomstskatten, m. m., att underskottsavdragen bör ses över. Direktiv för en sådan utredning utarbetas f. n. En uppgift för denna utredning bör vara att närmare kartlägga

*Om räntekostna-  
derna inom avbe-  
telningshandeln*

de faktorer som kan ge upphov till underskottsavdragen. I den delen bör även problemet med extremt höga räntesatser kunna behandlas.

SVEN ANDERSSON (fp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet Mundebo för svaret.

Om jag hade framställt denna interpellation när jag för 16 år sedan började i riksdagen hade det naturligtvis i första hand varit för att skydda låntagarna. Då hade det varit helt orimligt att acceptera en gäldränta på 30–40 %. Men i dag är läget helt annorlunda. Vi här i riksdagen har med olika beslut medverkat till att det är utomordentligt gynnsamt att göra stora ränteavdrag. Jag skall inte moralisera, men jag vill ändå påstå att vi tillhör den skara som har medverkat till att det – tyvärr – är eftersträvansvärt att skaffa sig stora gäldräntor. Det är dessa räntor som jag i detta sammanhang är ute efter. Jag är inte ute efter de vanliga räntepåslagen inom kapitalmarknadshandeln eller den vanliga dagligvaruhandeln utan efter dem som betalar ockerräntor och på så sätt kan utnyttja de orimliga avdragen.

När det gäller räntekostnader i övrigt för handeln, bl. a. hanteringskostnader, har vi genom den nya konsumentkreditlagen fått regler som säger att säljaren skall informera köparen om hur stort påslaget blir och hur det påverkar den slutliga betalningen av varorna.

Budgetministern menar inledningsvis i svaret att det är svårt att ange en rimlig kostnad för avbetalningshandeln. Jag frågar mig om det verkligen är så. Vad det gäller kapitalvaror har ju varje bransch god kännedom om vilken omsättningshastighet man bör ha på varorna i sitt lager för att få en viss lönsamhet i det bundna kapitalet. Sedan får man ju hjälp i olika kalkylfrågor av den branschorganisation man tillhör. Vi kan lämna just den här typen av företag åt sidan, det är inte dem som jag egentligen är ute efter.

Jag menar alltså att de s. k. ockerräntorna inte skall vara avdragsgilla på det sätt som de är i dag. Men självfallet skall räntor i övrigt vara avdragsgilla. Det är mycket som talar för det, bl. a. att de som lånar ut pengar måste betala skatt på ränteinkomsterna och att villamarknaden är beroende av ränteavdragen. Men jag ifrågasätter starkt om avdragen för dessa höga räntor skall finnas kvar i samma omfattning.

Det saknas naturligtvis inte exempel på att man vid avbetalningsköp bakar in fasta avgifter och kallar det för ränta, men man bakar också in viss del av priset i räntan. Det är helt orimligt. Det som inte är ränta skall naturligtvis inte accepteras som ränta.

Vi har detta problem i Sverige. Vi kan dagligen läsa i tidningen om olika branscher som gör uttalanden. Senast i söndags var det bilbranschens folk som berättade för oss om detta med två valutor, en vit och en svart, och det kommer väl att bli mer av det. Detta är ett problem. Men vi måste på något sätt komma till rätta med detta orimliga utnyttjande av ränteavdragen.

I sitt svar säger budgetministern att i samband med en utredning om reformering av inkomstskatten skall man även se över förlustavdragen, och inom ramen för detta arbete skall man även kunna behandla detta problem. I utredningsdirektiven bör man då ta upp problemet med de höga ränteav-

dragen. Det är viktigt att vi får ordning på detta. Det kunde t. ex. införas en ruta på deklarationsblanketten där man får ange hur hög räntan är på ett sådant lån. I dag anger man summan på lånet och räntekostnaden men inte räntans höjd. Det är ett uppslag som jag tror inte skulle vara alltför krångligt att genomföra, inte heller för deklaranter. Det är orimligt att man får göra avdrag för räntor på upp till 30–40 %, och där varans pris utan tvivel ligger med i räntekostnaderna.

Budgetministern INGEMAR MUNDEBO:

Herr talman! Jag tror att Sven G. Andersson och jag är överens om att vi, med bevarande av avdragsrätten som princip, bör komma till rätta med sådana företeelser som inte är bra och inte är tillfredsställande. Det är detta som blir huvuduppgiften för den utredning vi nu skall tillsätta. Vi kommer självfallet i det utredningsarbetet att pröva alla uppslag som kan finnas för att vi skall bli av just med företeelser som vi inte vill ha i vårt skattesystem.

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 2 Om åtgärder för att förhindra utflaggning av fartyg

Kommunikationsministern ULF ADELSONH erhöi ordet för att besvara *Alexander Chrisopoulos* (vpk) den 13 december anmälda fråga. 1979/80:224, till industriministern, och anförde:

Herr talman! Alexander Chrisopoulos har med hänvisning till påstående om att Saléninvest AB har fått tillstånd av staten att flagga ut sju kylfartyg till Liberiaflagg frågat industriministern om regeringen avser att vidta åtgärder för att förhindra de aktuella utflaggningarna eller om regeringen kommer att lägga fram förslag som förhindrar framtida utflaggningar.

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

Alexander Chrisopoulos fråga bygger på den felaktiga uppfattningen att Saléninvest AB har fått tillstånd att flagga ut sju fartyg. Vad som hänt är i själva verket att Saléninvest AB fått riksbankens tillstånd att etablera dotterbolag i Liberia för att till dessa inköpa sju kylfartyg som f. n. ägs av ett japanskt rederi. Det är alltså inte fråga om någon utflaggning. Jag har inte för avsikt att föreslå regeringen åtgärder för att förhindra denna affär.

Frågan om svenska rederiers utlandsinvesteringar samt flaggöverföringar har behandlats av den sjöfartspolitiska utredningen. Utredningen har föreslagit att lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg skall förlängas till utgången av juni 1981. Utredningens förslag är f. n. föremål för remissbehandling. Regeringens ställningstaganden till dessa frågor kommer att redovisas i en sjöfartspolitisk proposition till riksdagen under våren.

Måndagen den  
14 januari 1980

*Om åtgärder för  
att förhindra ut-  
flaggning av fartyg*

ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret.

Bakgrunden till min fråga är att Saléninvest i december fick tillstånd av riksbanken att överföra sju kylfartyg till liberisk flagg. Först vill jag säga att det är anmärkningsvärt att svenska redare i varvskrisens Sverige kan köpa fartyg från utlandet utan att det blir någon som helst reaktion från regeringens sida.

Men det är inte om detta vi skall tala i dag. Vad det här handlar om är att dessa fartyg inte bara tillverkas utomlands, utan med regeringens goda minne skall de också gå under utländsk flagg. Därtill kommer att det rör sig om bekvämlighetsflagg – eller fiffelflagg, som det rätteligen kallas.

Detta är ingen enstaka företeelse, utan det är ett led i redarkapitalets – i det här fallet Saléns – strävan att flagga ut så stora delar av den svenska flottan som möjligt. Saléns har ett avtal med staten om att rederiet skall behålla minst 18 fartyg under svensk flagg, men från rederiets sida har uttalats att man har en strävan att få hela sin flotta under bekvämlighetsflagg. Redan nu har Saléns ägarintresse i ca 55 fiffelflaggade fartyg. Avtal med den internationella transportfederationen förelåg våren 1979 endast för ett 20-tal av dessa.

Fiffelflaggandet är ett redarintresse som riktas mot sjöfolket. Det går ut över de ombordanställdas löner, deras säkerhet och deras arbetsmiljö. Förutom att det innebär en legaliserad skatteflykt utgör det ett hot mot det svenska sjöfolkets sysselsättning.

I lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg sägs att det särskilt skall beaktas hur en överlåtelse påverkar effektiviteten och sysselsättningen inom sjöfartsnäringen och de ombordanställdas förhållanden. Överlåtelse får inte heller strida mot, som det heter, "väsentligt allmänt intresse". Men all fiffelflaggning strider ju mot dessa principer. Därför vill jag fråga kommunikationsministern: På vilket sätt har dessa principer beaktats av riksbanken när tillstånd gavs för utflaggning till Liberia av de sju kylfartygen?

Jag vill därtill fråga: Förekommer nu förhandlingar mellan regeringen och Saléns? Kommer regeringen att släppa på kravet att Saléns skall ha minst 18 fartyg under svenskt flagg?

I bekvämlighetsflaggsfrågan uppenbarar sig de reella motsättningarna mellan å ena sidan redarkapitalets profitintresse och å andra sidan sjöfolkets och det allmännas intresse. Var står regeringen i denna motsättning?

Kommunikationsministern ULF ADELSOHN:

Herr talman! Herr Chrisopoulos inlägg var fyllt av olika angrepp mot tredje part och mycket annat, och jag vet inte om jag finner någon större anledning att gå in i diskussion om dessa frågor.

När det gäller den nu aktuella frågan vill jag säga att det här inte handlar om några nya fartyg utan om fartyg som inköptes i andra hand från ett rederi. Alternativet hade i detta fall inte varit att föra fartygen under svenskt flagg, utan det hade varit att Saléns chartrat in fartygen i stället för att äga dem. Utifrån svensk synpunkt anser jag det vara bättre att ett svenskt rederi trots

allt äger fartygen och att det kan tillgodogöra sig värdestegringen, som kommer Sverige till godo. Dessutom får det ses som en fördel att det blir fler arbetstillfällen för svenskt befäl genom att Saléns köpt fartygen än det hade blivit om rederiet hade chartrat in dem.

Det jag nu anförd hör till den sakfråga vi nu skall behandla, och jag vill därför, herr talman, begränsa mig till detta.

ALEXANDER CHRISOPOULOS (vpk):

Herr talman! Jag vill ta upp en annan synpunkt som har betydelse i den här frågan och citera Svensk Sjöfarts Tidning. Där står bl. a. följande:

”Då svensk flagg av driftskostnadsskäl är omöjlig har Saléns erhållit Riksbankens tillstånd att bilda ett dotterbolag i Liberia, som i sin tur bildar 7 rederier som vart och ett skall äga ett av dessa f. d. japanska kylfartyg. Även om dessa fartyg hade varit av en storlek och typ som möjliggjort lönsam drift under svensk flagg hade fartygen inte tillåtits överföring till Sverige eftersom de byggts till god internationell standard men inte uppfyller Sjöfartsverkets speciella byggnadsbestämmelser.”

Om regeringen tillstyrker en sådan överföring, har den medverkat till att underlätta för Salénrederiet att kringgå sjöfartsverkets speciella byggnadsbestämmelser och har också medverkat till att enligt sjöfartsverkets bedömning undermåliga fartyg sätts i trafik av ett svenskt rederi.

Överläggningen var härmed avslutad.

### § 3 Om SJ:s nya personvagnar

Kommunikationsministern ULF ADELISOHN erhöLL ordet för att besvara Bertil Zachrissons (s) den 19 december anmälda fråga, 1979/80:236, och anförde:

Herr talman! Bertil Zachrisson har frågat mig vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att snabbt göra SJ:s nya personvagnar funktionsdugliga.

Vagnarna har samma huvuddimensioner som den vanliga vagnstypen på kontinenten. De är således inte felkonstruerade.

Utrymmet mellan buffertskivekanten och skruvkopplet, där växlingspersonalen står vid koppling, är då de nya personvagnarna kopplas samman i skarpa kurvor 6,8 cm mindre än vid koppling av SJ:s tidigare vagnar och 1,3 cm mindre än vid koppling av de vagnar som används på kontinenten. Det hör till bilden att kontinentvagnar växlas och kopplas också i Sverige.

SJ har med arbetarskyddsstyrelsen och Statsanställdas förbund diskuterat vilka åtgärder som skall vidtas för att det minskade kopplarytrymmet inte skall innebära någon ökning av riskerna för personalen. En sådan åtgärd kan exempelvis vara att införa en bestämmelse om att de nya vagnarna endast får kopplas då bada vagnarna står stilla. Man har kommit överens om att arbetarskyddsstyrelsen skall ta ställning till vilka regler som skall gälla för

Måndagen den  
14 januari 1980

---

*Om SJ:s nya per-  
sonvagnar*

koppling av de nya vagnarna.

Så sent som på fredagseftermiddagen kom ett meddelande från Statsanställdas förbund. Man hade gått igenom det här ärendet och ville framföra några synpunkter som jag här skall referera. Statsanställdas förbund anser sig inte ha fått riktig information från SJ om vagnarnas konstruktion. Vidare framhålls att vagnar av liknande typ används i utlandet men att detta inte innebär att man reservationslöst kan godkänna konstruktionen. Med hänsyn till risken för sina medlemmar i Sverige vill man därför delta i bedömningen av vilka bestämmelser som skall gälla. Till sist vill man också att SJ undersöker möjligheten att öka kopplarutrymmet genom en omkonstruktion av vagnen, så att buffertskivan kan minskas.

SJ har nu kallat till överläggning såväl med Statsanställdas förbund centralt som med den lokala personalen. En sådan överläggning skall äga rum på onsdag.

BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret.

Det hör till ovanligheterna att vi i riksdagen tar upp sådana här frågor, men eftersom den här frågan är av utomordentligt stor principiell betydelse har jag velat beröra den.

Visst är de här vagnarna felkonstruerade. I och för sig är det naturligtvis allvarligt nog om vagnarna av förbiseende har byggts på ett felaktigt sätt, men det är ännu värre, om man med berätt mod har satt sig över gällande skyddsbestämmelser, såväl internationella som inhemska. Även statsrådet medger ju att de här vagnarna inte ens håller de kontinentala vagnarnas mått. Vad statsrådet i så fall ger sitt stöd åt är verkligen gammal klassisk arbetsgivarmentalitet: ekonomin går före allting annat. Arbetarna behöver man inte bry sig om, de får anpassa sig. De gällande miljöskyddskraven har man struntat i. Men som väl är har arbetarna i dag möjlighet att sätta kraft bakom orden när de slar larm. De har också pekat på att arbetsgivaren är skyldig att vidta alla åtgärder för att hindra och förebygga olyckor. Miljöskyddslagens 3 kap. 2 § ger dem det skyddet. SJ:s egna föreskrifter talar f. ö. samma språk. Men det har man alltså struntat i vid konstruktionen av de här vagnarna. Jag trodde för min del att det hade skett av obetänksamhet i samband med att man måste göra om vagnarna för att få dem handikappvänliga genom att sänka dörrarna osv. Men nu ger statsrådets svar intrycket av att det har skett under full sans, och det gör det hela ännu värre. Ända sedan mars i fjol har man vetat om att vagnarna inte höll måttet när det gäller kopplingsutrymmet.

Arbetarskyddsstyrelsen har redan i maj uttryckt kritik. Varför har SJ inte brytt sig om den här kritiken och tagit kontakt med arbetarskyddsstyrelsen? Riskerna för de anställda kan ju knappast överdrivas. Kopplingsarbetet hör till de verkligt farliga men nödvändiga arbetsuppgifterna, i varje fall tills vi politiker har skapat de ekonomiska förutsättningarna för centralkoppling av sådana här vagnar. Även vinterklimat, kyla och halka liksom ett högt uppdrivet arbetstempo ökar riskfaktorerna i det här arbetet. Därför är det

nödvändigt att arbetarskyddsstyrelsen får bedöma situationen mycket noga.

De krav man nu måste ställa är alltså att vagnarna inte sätts i trafik förrän arbetarskyddsstyrelsen har tagit ställning i ärendet och att SJ, om så krävs, med regeringens ekonomiska stöd gör allt vad som är rimligt med hänsyn till säkerheten för att öka kopplingsutrymmet genom en omkonstruktion av den här vagntypen.

Jag vill fråga om statsrådet Adelson är beredd att biträda de här handlingslinjerna.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Det går naturligtvis alltid att söka strid om man vill det, och Bertil Zachrisson gör ju ganska tappra försök här. Jag vet inte riktigt allt vad som tillvitades mig om gammal god arbetsgivarmoral och annat. Jag tycker det finns varken plats eller tid för det. Det finns vissa förhandlingslägen där det är klokare att säga för litet än för mycket. Det här är ett mycket känsligt förhandlingsläge mellan bl. a. statens järnvägar och de anställda. Därför tycker jag det vore direkt olämpligt av mig att blanda mig i förhandlingarna. Sedan får herr Zachrisson göra vilka utfästelser han vill för det parti han företräder. Från regeringens sida kan vi inte i den diskussion som nu pågår och i det känsliga förhandlingsläge som råder göra några sådana elefantinhopp, utan de får stå för herr Zachrissons räkning.

BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Jag söker inte strid. Jag är bara förvånad över det mycket franka påstående som statsrådet gjorde, nämligen att de här vagnarna inte är felkonstruerade och alltså inte behöver göras om. De är uppenbarligen felaktiga. Det har hävdats, och det gör också statsrådet i sitt svar, att liknande vagnar skulle användas i utlandet och att sådana vagnar då och då växlas i Sverige och att personalen därför borde kunna acceptera dessa vagnar. Men det här är då inte helt sant. Dessa vagnar håller inte de mått som vagnarna på kontinenten håller. Det är verkligen inget särskilt bra argument att eftersom man ute på kontinenten har ett dåligt arbetarskydd så skall vi kopiera det i Sverige. Till det kommer ju att de här vagnarna på kontinenten kopplas stillastående. Så sker inte i Sverige. Skulle man koppla sådana här vagnar stillastående i Sverige, så skulle det krävas mer personal och fler lok. Det skulle också troligen rubba tågföring och tågtider. Därför är det heller inte ett särskilt bra argument.

Det bästa man kan göra i det här uppkomna läget är naturligtvis att förhandla sig fram till en ordning för hur man skall använda de vagnar som tyvärr redan finns. Men det måste ske efter det att arbetarskyddsstyrelsen har utfärdat rimliga bestämmelser och personalen blivit ordentligt orienterad. Men sedan skall vi ha långt över 100 fler sådana här vagnar som skall byggas, och därför måste man sätta till alla klutar för att söka konstruera om dessa vagnar, så att vi inte får dras med hela vagnparken konstruerad på det här dåliga sättet. Om så krävs får regeringen självfallet gå in och vidta de åtgärder

Måndagen den  
14 januari 1980

*Om statens kost-  
nadsansvar för  
kollektivtrafiken*

som är nödvändiga för att ge SJ en förstärkning i detta sammanhang. Jag vill alltså att detta arbete förbereds snarast möjligt.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Det är ingen felkonstruktion på de här vagnarna, utan de är precis som kontinentvagnarna, bara med den skillnaden att man i Sverige har gjort dem mera handikappvänliga genom att öka det invändiga utrymmet i dem. Den s. k. felkonstruktionen består i att det blivit mindre utrymme för kopplingspersonalen, 1,3 cm. Någon annan felkonstruktion är det inte.

Jag instämmer i och för sig i rätt mycket av vad Bertil Zachrisson säger om att kopplingsarbetet är det farligaste jobb man har inom SJ. Men jag utgår från att parterna skall kunna nå en överenskommelse, förhandla sig fram till en lösning. Under pågående förhandlingar, kanske i ett känsligt läge, har jag ingen anledning att själv gå in och göra den ena eller den andra stolta deklARATIONEN. Nu skall parterna träffas på onsdag, och jag vill framför allt avvakta det mötet.

Någon felkonstruktion är det som sagt inte på vagnarna. Konstruktionen innebär att de är mera handikappvänliga än de kontinentala vagnarna är.

BERTIL ZACHRISSON (s):

Herr talman! Jag är ledsen att jag måste komma tillbaka, men det rör sig om detaljer som skulle kunna kräva ganska intressanta diskussioner. Arbetarskyddet gäller kopplingsutrymmet, och detta har alltså för det första minskats från normal svensk standard, som är 30 x 40 cm – det är sålunda oerhört små ytor – ned till vad statsrådet kallar det kontinentala måttet. Men därutöver har man för det andra gått ännu längre ned, och här är varje centimeter av utomordentlig betydelse därför att det är på centimetrarna som livet hänger när de anställda skall koppla de här vagnarna i rörelse. Jag vill därför fortsättningsvis kräva att regeringen vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att ge SJ förutsättningar att konstruera om de vagnar som ytterligare skall levereras.

Överläggningen var härmed avslutad.

#### § 4 Om statens kostnadsansvar för kollektivtrafiken

Kommunikationsministern ULF ADELSON erhöLL ordet för att besvara Raul Blüchers (vpk) den 6 december anmälda interpellation, 1979/80:100, och anförde:

Herr talman! Raul Blücher har frågat mig om jag avser att ta initiativ för att öka statens kostnadsansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken.

Genom riksdagens beslut 1978 klarlades ansvaret för kollektivtrafiken. Beslutet innebär att gemensamma huvudmän skall finnas i varje län för lokal och regional kollektivtrafik. Därmed kan det politiska ansvaret för både planering, finansiering och genomförande av trafikförsörjningen ligga samlat

hos ett organ i länen. I takt med att reformen genomförs ges ett betydligt förbättrat statsbidrag samtidigt som bidragsförfarandet avsevärt förenklas. För flertalet län räknar man med att statsbidraget till kollektivtrafiken fördubblas. Syftet med detta stöd är att säkerställa ett basutbud för trafikförsörjningen. När det gäller exempelvis linjetrafik utgår vardagar bidrag för upp till tre dagliga dubbelturer per vägsträcka.

I årets budgetproposition föreslås ett förstärkt statligt bidrag till kollektivtrafiken. Därmed kan compensation ges för inträffade och nu förutsebara kostnadsfördyringar för just den grundläggande trafikförsörjningen.

Någon ytterligare ökning av statsbidraget är jag f. n. inte beredd att förorda. Jag anser det rimligt att frågan om en utbyggd kollektivtrafik bör bestämmas på lokal och regional nivå. Genom att beslutet fattas av dem som direkt berörs av trafiken, vilket jag alltid tycker är viktigt, skapas förutsättningar för en lämplig avvägning mellan trafikstandard och finansiering via avgifter eller skatter.

RAUL BLÜCHER (vpk):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret, och jag noterar också med tillfredsställelse beskedet att ett betydligt förbättrat statsbidrag skall ges i takt med att länstrafikreformen genomförs. Det skall också hälsas med tillfredsställelse att bidragsförfarandet kommer att förenklas.

Det är emellertid angeläget att en satsning på kollektivtrafiken verkligen också leder till en kraftig uppgång i utnyttjandet av allmänna kommunikationer i landet. Den förre kommunalpolitikern och numera kommunikationsministern Ulf Adelson är ju alls inte obekant, och han är inte heller oengagerad i problemet med trafiksituationen och avgaserna i storstaden Stockholm, och samma förhållanden gäller också andra större städer i landet. Även i den medelstora residensstaden Karlstad, där jag hör hemma, har man dessa problem. Ett exempel: För några månader sedan tvingades kommunen att stänga ett daghem därför att blyhaltiga avgaser från innerstadstrafiken konstaterats innebära en överhängande hälsorisk för barnen.

Men även när det gäller hushållningen med energi och frågan om hur vi skall kunna minska vårt oljeberoende framstår det för dagen som överhängande aktuellt att snabbt minska privatbilismen till förmån för kollektivtrafiken, framför allt i storstadsområdena. Olycksfrekvensen i trafiken och belastningen på våra vägar torde också också komma att påverkas gynnsamt om kollektivtrafiken snabbt kan ta över en betydande del av persontransporterna mellan bostäder och arbetsplatser m. m. Men då måste ju satsningen redan från starten bli sådan att kollektivtrafik i länen blir ett slagkraftigt alternativ. Det blir den uppenbarligen enbart om standard, turtäthet och kombinationsmöjligheter i resandet redan från början är mycket högt utvecklade. Vi måste räkna med en viss naturlig konservatism hos invanda bilister. Kollektivtrafiken har visserligen redan ett försteg genom att det är dyrt för vanliga inkomsttagare att hålla sig med bil; det vet framför allt glesbygdens invånare, som i stor utsträckning är piskade av

*Om statens kostnadsansvar för kollektivtrafiken*

nödvändigheten att hålla sig med bil – med stora ekonomiska uppoffringar. Oket på glesbygdens låg- och medelinkomsttagare tyngs nu också av att de med den ökade energiskatten tvingas betala skattelättnader för höginkomsttagare.

Nu säger kommunikationsministern i svaret att statsbidraget skall fördubblas och att det redan i årets budgetproposition föreslås ett förstärkt statligt bidrag till kollektivtrafiken. Men kommer statens bidrag till kostnaderna att göra det möjligt för de nya länsföretagen för kollektivtrafik att starta med en trafik av god standard och konkurrenskraftiga taxor?

Kommunikationsministern talar om en förstärkning som ger möjligheter till kompensation för inträffade och nu förutsebara kostnadsförändringar. Jag är böjd för att tolka det så, att det förstärkta statliga bidraget tyvärr enbart ger utrymme för de indexuppräknings för inflationen som är helt nödvändiga, om man inte redan från starten successivt skall få en ständigt försämrad kollektivtrafik. Jag vill gärna höra en bedömning av kommunikationsministern av vilka möjligheter de kommande länstrafikföretagen kommer att få att bygga upp en slagkraftig kollektivtrafik.

Jag är överens med kommunikationsministern om att bestämmanderätten över den utbyggda kollektivtrafiken bör ligga på lokal och regional nivå, men kostnadsfrågan återkommer numera på nästan varje område av kommunal verksamhet, inberäknat landstingens. Ett kärnproblem är de helt olika beskattningsformerna när det gäller finansieringen av statlig verksamhet jämfört med kommunal. Genom att kommunalskatten drabbar hårdare ju lägre inkomsten är, eftersom den inte är progressiv, är också varje kommunal expansion något som drabbar befolkningens flertal med ökat skattetryck. Det tvingar kommuner och landsting till återhållsamhet även på mycket angelägna områden. Så länge frågan om skatteformerna inte har lösts är kostnadsfördelningen mellan stat och kommun ett ständigt återkommande problem så snart en offensiv utveckling på något område ter sig nödvändig. Energibrist och oljekostnader, trafikolyckor och trafiksvårigheter, avgas- och bullerproblem – allt detta är sådana saker som bara förvärras ju längre vi väntar. Skall vi huvudsakligen vänta på att våra i dag hårt ansträngda kommuner och landsting skall bygga ut kollektivtrafiken i den takt som deras ekonomi tillåter, då låter vi ju bara problemen växa medan vi skjuter dem framför oss.

Kommunikationsministern ULF ADELSON:

Herr talman! Det är riktigt som herr Blücher säger att det viktigaste är att försöka få människorna att åka kollektivt mellan bostäder och arbetsplatser. Det är också riktigt att turtätheten och kombinationsmöjligheterna härvidlag kanske är det viktigaste. Först därefter kommer standarden och priserna.

Jag vill emellertid ge ett exempel på ett av de första bolag som kommit i gång, nämligen i Uppland. I Upplands Lokaltrafik har man med en ökning av trafikresurserna med bara 5 % fått en ökning av utbudet med 35 % och en ökning av antalet resenärer med 50 %. Med en mycket liten kostnadsökning och genom att samordna resurserna har man fått en mycket kraftig ökning av

resandet. Jag tror att om man har ont om pengar, så bör man i första hand försöka samordna sina resurser och använda dem så riktigt som möjligt.

Jag tror att det finns skäl för andra läns huvudmän att ta en titt på hur man gjort i Uppland, för där har man faktiskt lyckats väl.

Överläggningen var härmed avslutad.

Nr 62

Måndagen den  
14 januari 1980

---

*Om LKAB:s  
beställningar av  
borrstål*

## § 5 Om LKAB:s beställningar av borrstål

Industriministern NILS ÅSLING erhöll ordet för att besvara *Karl-Gustaf Mathssons* (s) den 14 december anmälda fråga, 1979/80:227, och anförde:

Herr talman! Karl-Gustaf Mathsson har frågat om jag anser det vara lämpligt att ett statsägt företag som LKAB lägger ut beställningar till ett av sydafrikanskt kapital ägt företag och därmed medverkar till sysselsättnings-svårigheter för berörda orter.

Jag har vid tidigare tillfällen deklarerat i riksdagen att jag anser att det bör ställa sig naturligt för svenska företag, de må vara samhällsägda eller ej, att vid beställningar anlita svenska leverantörer om de kan lämna likvärdiga anbud beträffande t. ex. pris och kvalitet.

När det gäller Sydafrika har riksdagen som bekant beslutat om vissa sanktioner som bl. a. rör svenska företags investeringar i landet och handel med krigsmateriel. Sanktionerna gäller däremot inte handel i övrigt med Sydafrika.

Jag vill därutöver återigen framhålla att den här typen av beslut fattas inom företaget och att jag inte kan påverka enskilda beslut och inte heller har anledning att uttala mig om lämpligheten av olika beslut.

KARL-GUSTAF MATHSSON (s):

Herr talman! Jag vill tacka industriministern för svaret på min fråga. Frågan ställdes just på grund av de sanktioner som riksdagen beslutat om när det gäller Sydafrika.

Riksdagens beslut i följd om förbud mot investeringar i Sydafrika var ett bra beslut. Men detta är ett beslut som vi måste se som ett första steg mot vidare åtgärder för att isolera regimen i Sydafrika.

Jag har med min fråga inte velat kräva att industriministern skulle komma med ett förslag om en ny lagstiftning. Men mot den bakgrund som denna fråga har anser jag att statsägda företag vid sina inköp bör ta vederbörlig hänsyn till den folkopinion som finns i vårt land när det gäller Sydafrika.

Det kan i det här fallet inte vara fråga om protektionism, om det statsägda LKAB avstår från handel med sydafrikanskt ägda företag och i stället gör sina inköp av borrstål från svenskägda företag. Vi vet att våra svenska borrstålsföretag är ledande på världsmarknaden inom den här branschen. Jag kan heller inte tro att prisskillnaderna skulle vara stora.

Jag vill därför fråga industriministern om han inte mot dessa bakgrunder är

Måndagen den  
14 januari 1980

*Om regeringens  
beslut i ärende  
om lokaliserings-  
stöd till viss indu-  
stri*

beredd att rekommendera de statsägda företagen att inte handla med Sydafrika.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Det är självklart att de upphandlingsprinciper som gäller i den offentliga verksamheten också måste gälla för de statsägda företagen, dvs. att man köper på kommersiella villkor och att man väger olika villkor i ett köpeavtal mot vad som marknaden kan erbjuda. Det är detta som bör vara underlaget för beslut. Jag har i mitt svar klart deklarerat att jag anser det önskvärt att företag – samhällsägda eller andra – när man inom landet har utsikter att få leveranser på likvärdiga villkor väljer svenska leveranser. Men avgörandet måste ändå vara företagets eget, och jag förutsätter att avvägningarna sker på kommersiellt riktiga grunder.

KARL-GUSTAF MATHSSON (s):

Herr talman! Jag menar inte att vi på något sätt skall göra avkall på våra frihandelsprinciper. Men den lag som riksdagen fattat beslut om på detta område – jag tror det var i fjol våras – får vi se som en undantagslag. Jag vore glad om industriministern också kunde göra ett undantag och i det här fallet ge dessa rekommendationer till våra statsägda företag.

Överläggningen var härmed avslutad.

**§ 6 Om regeringens beslut i ärende om lokaliseringsstöd till viss industri**

Industriministern NILS ÅSLING erhöll ordet för att besvara *Torsten Karlssons* (s) den 7 december anmälda fråga, 1979/80:211, till arbetsmarknadsministern, och anförde:

Herr talman! Torsten Karlsson har frågat arbetsmarknadsministern vilka skälen är till avslaget på begäran om lokaliseringsstöd till industrin i Motala.

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

Regeringen beslöt den 6 december 1979 att avslå en ansökan från Solna Offset AB om lokaliseringsstöd i samband med uppbyggnad av en ny tillverkningsenhet i Motala.

Denna lokaliseringsfråga hade sedan en tid diskuterats med företaget inom ramen för det lokaliseringssamråd som fortlöpande äger rum mellan regeringen och de större industriföretagen. Företaget hade informerats om de möjligheter till lokaliseringsstöd som föreligger i olika delar av landet enligt riksdagens beslut om regionalpolitiken under våren 1979 (prop. 1978/79:112, AU 1978/79:23, rskr 1978/79:435). Motala kommun hör som bekant inte till något av de stödområden inom vilka lokaliseringsstöd kan utgå enligt detta beslut. Regeringen hade vidare uppmanat företaget att

undersöka förutsättningarna för en etablering i något av Norrlandslänen. När företaget slutligen ändå har valt att förlägga denna nyetablering utanför stödområdet beror det sannolikt på att man funnit förutsättningarna för expansionen mycket gynnsamma i Motala. Regeringen har i detta fall inte funnit anledning att bevilja lokaliseringsstöd utanför de av riksdagen fastställda stödområdena. Enligt min mening bör det regionalpolitiska stödet reserveras för företag som är beredda att göra investeringar i de delar av landet där de bäst behövs, t. ex. på utsatta orter i Norrland.

I Motala kommun har under de senaste åren ett betydande antal arbetstillfällen inom industrin fallit bort. Detta har bidragit till den förhållandevis höga arbetslöshetsnivån i kommunen. Samtidigt kan dock konstateras att kommunens industrisektor även efter den strukturbetingade nedgång som skett är förhållandevis stor och väldifferentierad. Detta beror säkert på att kommunen har ett från lokaliseringssynpunkt gynnsamt geografiskt läge – något som även framdeles borde kunna bidra till att etableringar av olika slag sker i kommunen utan att staten behöver gå in med stöd av olika slag.

Vidare har under det senaste halvåret en påtaglig nedgång av arbetslösheten skett i Motala kommun. Några av de större industriföretagen har åter börjat nyrekrytera personal, vilket bidragit till att minska arbetslösheten. Jag ser naturligtvis mycket positivt på denna utveckling.

TORSTEN KARLSSON (s):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Åsling för svaret, även om jag inte blir särskilt upprymd av det, för jag kan väl säga att i stort sett har statsrådet svarat på rent administrativa grunder, att Motala inte tillhör stödområdet till vilket lokaliseringsstöd skall utgå.

Nu är det ändå på det sättet att regeringen har möjligheter att ge stöd till andra orter än dem som tillhör stödområdet, om det är motiverat med hänsyn till utvecklingen. Och då finns det anledning att se på den utveckling som skett i Motala. Under en period på tre fyra år har Motala tappat omkring 3 000 arbetstillfällen. Man kan jämföra Motalas situation med situationen på varvsorterna, exempelvis Landskrona, om Svenska Varv skulle genomföra sina planer på nedläggning av varvet där.

Denna utveckling har också fortsatt på det sättet att de två stora företagen i Motala inte har nyrekryterat arbetskraft efter den naturliga avgång som skett under den senaste tiden, under 1979. Därigenom har det från dessa företag försvunnit ca 300 arbetstillfällen. Antalet arbetslösa medlemmar av arbetslöshetskassan har ökat med ungefär 500 sedan 1976. Under perioden 1977–1979 har 25-kronan utgått till 47 företag och berört 2 315 anställda.

I de debatter som tidigare har förts här i kammaren med främst arbetsmarknadsministern Rolf Wirtén har löften utställt att om bara Motala kommun kan komma med konkreta planer skall regeringen ställa sig positiv. Men regeringen har inte reagerat på annat sätt än genom att säga nej till de 100 milj. kr. som länsstyrelsen begärt. Regeringen har också avslagit ansökan om lokaliseringsstöd till AB Solna Offset.

Måndagen den  
14 januari 1980

*Om regeringens  
beslut i ärende  
om lokaliserings-  
stöd till viss indu-  
stri*

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Som jag sade i mitt svar anser jag att man bör vara mycket restriktiv när det gäller att bevilja lokaliserings- och regionalpolitiskt stöd utanför stödområdet. Jag har all förståelse för de synpunkter som Torsten Karlsson här framför, men om man inte är restriktiv finns ju risken för att effekten av det regionalpolitiska stödet tunnas ut och att det t. o. m. förlorar den effekt som det är avsett att ha, nämligen att främja investeringar och etableringar i de delar av landet som är mest utsatta och har den lägsta sysselsättningsfrekvensen. Det här aktuella fallet är i det sammanhanget ett typiskt exempel. Vi har erbjudit företaget lokaliseringsstöd, om man vore beredd att förlägga investeringen till något av Norrlandslänen. Trots detta har företaget valt Motala. Att i det läget ändå ge lokaliseringsstöd till företaget vore att använda detta instrument på ett felaktigt sätt och på ett sätt som inte står i överensstämmelse med riksdagens intentioner.

Den stödområdesindelning som nu gäller har så sent som i juni månad i fjol fastställts av riksdagen. Som underlag för riksdagens beslut och regeringens proposition låg då en utvärdering av stödområdessystemet, verkställd bl. a. av länsmyndigheterna. Länsstyrelsen i Östergötland har inte föreslagit Motala kommun att ingå i stödområdet. Det väcktes heller ingen motion i den riktningen. Glädjande nog kan jag konstatera att trots detta har utvecklingen i Motala visat sig gå i en mycket positiv och gynnsam riktning f. n. Det är jag som ansvarigt statsråd självfallet tacksam och glad för.

TORSTEN KÄRLLSSON (s):

Herr talman! Jag vill bara konstatera att regeringen inte utnyttjar de möjligheter som finns för att ställa sig positiv till Motala. Man har väl snarare sökt påverka det företag som nu skall lokalisera tillverkning till Motala att förlägga denna någon annanstans.

Sedan finns det skäl att erinra om länsstyrelsens i Östergötland aktioner och framställningar till regeringen för att få resurser att skapa bättre möjligheter för arbetsmarknaden i Motala. Det har redovisats konkreta objekt, men regeringen har inte ställt upp, trots att man från regeringshåll uttalat löften om att regeringen skulle ställa upp när det kom konkreta förslag från Motala om att förbättra sysselsättningen där. Jag vet inte varifrån regeringens ledamöter får uppfattningen om den positiva utvecklingen i Motala. Så har det varit hela tiden när vi har debatterat Motala här i riksdagen. Sanningen är att hundra fler kassamedlemmar i Motala var arbetslösa 1979 än tidigare år. Electrolux har förlorat över 200 arbetstillfällen genom naturlig avgång. Luxor Radio har minskat sin arbetsstyrka med över 100 personer under en dryg ettårsperiod. Sådan är situationen, och konjunkturerna talar inte till förmån för Motala.

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Låt mig avslutningsvis säga att det vore ett brott mot riksdagens uttalade mening beträffande syftet med det regionalpolitiska stödet att i detta typfall – när ett företag har avböjt lokaliseringsstöd för en

etablering där sysselsättningsproblemen är avsevärt större än i Motala – ändå ge regionalpolitiskt stöd för en etablering i Motala. Jag ber herr Karlsson betänka vad riksdagen här har uttalat.

Nr 62

Måndagen den  
14 januari 1980

TORSTEN KARLSSON (s):

Herr talman! Det är möjligt att man kan bedöma frågan så när det gäller själva företaget. Men om man betänker alla de insatser och uppvaltningar som har gjorts av såväl kommunen som länsstyrelsen för att dels skaffa mera sysselsättning till Motala, dels få regeringen att ställa upp för olika projekt, hade det ändå funnits motiv att ge regionalpolitiskt stöd. Sådana möjligheter rymmer riksdagsbeslutet när utvecklingen är sådan som den har varit i Motala.

*Om situationen  
för Datasaab AB*

Överläggningen var härmed avslutad.

## § 7 Om situationen för Datasaab AB

Industriministern NILS ÅSLING erhöll ordet för att besvara *Alf Wennerfors* (m) den 30 november anmälda interpellation, 1979/80:90, och anförde:

Herr talman! Alf Wennerfors har frågat mig vilka åtgärder jag avser att tillsammans med Saab-Scania AB vidta för att lösa den aktuella krisen inom Datasaab och när jag avser att vidta dessa åtgärder.

Som utgångspunkt för mitt svar på de ställda frågorna vill jag kort beröra bakgrunden till bildandet av Datasaab i dess nuvarande form.

Databranschen domineras såväl utvecklingsmässigt som kommersiellt av några få företag, de flesta amerikanska. Den är utvecklingsintensiv och därför mycket resurskrävande samtidigt som konkurrensen är mycket hård.

De flesta industriländer har bedömt det som nödvändigt att ha en inhemsk dataindustri med hänsyn till den industriella betydelse databranschen har och till datateknikens ökande allmänna betydelse inom snart sagt alla områden. Detta har lett till att många länder, bl. a. Storbritannien, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland och Japan, har satsat miljardbelopp på att bygga upp inhemska dataindustrier.

I Sverige fann vi det, bl. a. av dessa skäl, rationellt att slå samman dåvarande Stansaab AB med Saab-Scanias verksamhet inom Datasaab-divisionen till ett bolag, med tillräcklig strukturell styrka för att kunna verka i det internationella konkurrensklimatet. Riksdagen beslöt hösten 1977 om förutsedda tillskott av ägarkapital m. m. till bolaget för åren 1978–1981.

Redan från början förutsågs att de avtalade bidragen skulle kunna visa sig vara otillräckliga, och ägarna åtog sig därför att med lika delar täcka de ytterligare underskott som trots bidragen kunde tänkas uppstå.

Datasaabs förlust år 1978 blev större än väntat. Det belopp Alf Wennerfors har uppgivit, ca 270 milj. kr., är riktigt. För år 1979 förutses en

Måndagen den  
14 januari 1980

---

*Om situationen  
för Datasaab AB*

förbättring av resultatet med ca 70 milj. kr., och 1980 års resultat beräknas bli ytterligare bättre. Det ursprungliga målet att uppnå lönsamhet år 1982 bör kunna nås.

Bolagets volymutveckling är tillfredsställande. Faktureringen år 1978 uppgick till 696 milj. kr. För år 1979 beräknas den ha varit ca 850 milj. kr. och för 1980 förutses över 1 000 milj. kr. Orderingången har varit god, och efterfrågan på vissa produkter har tidvis överstigit tillgänglig kapacitet. Företaget har nyligen bl. a. fått en order på bankterminaler till Förenta staternas näst största bank värd 75 milj. kr.

Bolagets styrelse och ledning har givetvis till uppgift att göra företaget lönsamt, men jag vill understryka att den kortsiktiga lönsamheten måste vägas mot behovet att bygga upp en svensk dataindustri som har viss bredd i verksamheten. En nedläggning av stora delar av verksamheten hade sannolikt varit en snabbare väg till lönsamhet än den som styrelsen nu har valt, men det är tveksamt om det i så fall hade blivit en tillräckligt bred bas kvar för att kunna tjäna som grund för en svensk dataindustri.

Datasaab har under åren 1978 och 1979 investerat sammanlagt ca 200 milj. kr. i utvecklingsarbete för att förnya produktsortimentet. Detta kommer att kraftigt påverka lönsamheten i positiv riktning.

En sammanslagning av två företagsenheter leder normalt till ett överskott av personal. Krav på förbättrad lönsamhet innebär att ett sådant överskott snabbt måste minskas, vilket naturligt nog kan leda till missnöje inom de drabbade personalkategorierna. Sedan sammanslagningen den 1 januari 1978 av de två ursprungliga organisationerna har närmare 300 tjänstemannabefattningar inom bolaget dragits in. Detta har kunnat ske utan uppsägningar.

Datasaab har nu trots svåra förutsättningar och initialproblem kommit över de största svårigheterna och är på god väg att uppnå det ursprungliga målet, lönsamhet år 1982. Den bild av problem som Alf Wennerfors tecknar i sin interpellation är enligt min uppfattning grundad på ofullständig information om bolagets situation.

För ordförandeposten i bolagets styrelse gäller att staten och Saab-Scania har rätt att växelvis besätta denna. Vi har från statens sida inte funnit skäl att omedelbart utnyttja vår avtalsenliga rätt till byte på ordförandeposten. Jag tror inte att styrelsens styrka och målmedvetenhet har blivit lidande av detta.

Mot bakgrund av vad jag nu har redovisat ser jag inget behov av att ägarna nu vidtar några särskilda åtgärder utöver vad som görs av Datasaaabs styrelse och verkställande ledning. Jag följer dock uppmärksamt utvecklingen i företaget och kommer att om så behövs vidta de åtgärder som utvecklingen kan påkalla.

ALF WENNERFORS (m):

Herr talman! Låt mig allra först tacka för svaret. Sedan vill jag markera att det faktiskt är tunga skäl som har motiverat att interpellationen har blivit ställd.

Vi har under en lång följd av år ställt upp med skattebetalarnas pengar för att stötta både hela krisbranscher och enskilda krisföretag. När vi gör detta måste vi inför skattebetalarna kunna säga att varje satsad krona, varje satsad miljon, varje satsad miljard får största möjliga effekt. För detta behövs kunskaper, erfarenheter, gott omdöme, tillfredsställande insynsmöjligheter, kontinuerlig kontroll och inte minst förtroende för de människor som av resp. ägare utsetts att leda och ansvara för att resp. krisföretag omgående skall komma ur svårigheterna.

Eftersom vi i det här landet helhjärtat hävdar allas rätt till arbete, så har vi alltså satsat åtskilliga miljoner för att överbrygga konsekvenserna av det svenska näringslivets kris under 1970-talet och inte minst för att rätta till de såväl ekonomisk- politiska som näringspolitiska misstag och felbedömningar som den socialdemokratiska regimen gjorde. Men när vi satsar pengar för att slå vakt om de anställdas trygghet, så måste det vara fråga om konstruktiva åtgärder på lång sikt. Vi löntagare är vidare inte betjänta av att det inte talas öppet om svårigheterna. Det ligger ett slags trygghet i att beslutsfattarna lämnar all den information som finns. Att denna princip upplevs som ännu viktigare i krislägen behöver jag inte närmare utveckla.

Att jag nu aktualiserar DatasaaBs oroande utveckling och gör det öppet med uppgifter och frågeställningar av olika slag kan naturligtvis oro och irritera på vissa håll. Jag tvekar emellertid inte att göra det. Jag tror att det är Martin Luther som har sagt: Du står inte bara i ansvar för vad du säger utan också för vad du låter bli att säga.

Ett annat skäl för interpellationen är att det här gäller framtiden för den svenska dataindustrin. Frågeställningen är helt enkelt: Följs den målsättning som industriminister Nils Åsling uttalade i regeringens förslag till riksdagen hösten 1977 i propositionen 1977/78:17? Denna fråga skall jag belysa litet längre fram i mitt inlägg.

Jag har således med stort intresse tagit del av industriministerns svar. Några åtgärder utöver de som bolagsstyrelsen och verkställande ledningen hittills har vidtagit är inte aktuella, menar industriministern. Av uppgifter som bl. a. förekommit i pressen har jag fått ett annat intryck, och det har jag också redovisat i interpellationen.

Industriministern bekräftar i svaret att 1978 års förlust för Datasaab var 270 milj. kr. Han nämner inte att den proposition om extra förlustbidrag som folkpartiregeringen lämnade till riksdagen i april 1979 angav 1978 års förlust till 222 milj. kr., baserat på ett preliminärt bokslut. Bara några månader senare – efter riksmötets avslutning i början av juni – får vi veta att det slutgiltiga bokslutet visade att 1978 års förlust inte blev 222 milj. kr. utan nästan hela 50 miljoner mer, dvs. 270 milj. kr.

Industriministern måste väl ändå medge att detta är uppseendeväckande. Är det vanligt att bolagsledningar gör så missvisande och felaktiga beräkningar för så kort tid?

Nå, det här känner industriministern till, vilket är av särskilt intresse med tanke på att industriministern i sitt svar anger att 1979 års förlust kommer att bli ca 200 milj. kr. Under våren 1979 angavs att 1979 års förlust skulle kunna

---

*Om situationen  
för Datasaab AB*

bli 145 milj. kr. Under hösten visade en ny prognos att förlusten syntes kunna bli 180–185 milj. kr. I Dagens Industri av den 25 oktober 1979 säger verkställande direktören Gunnar Wedell att kostnaderna blir 150–200 milj. kr. högre än beräknat för de fyra första åren. Utöver de 430 milj. kr. som företaget enligt avtalet skulle få från ägarna – staten och Saab-Scania – under de fyra åren och utöver det extra förlustbidraget på 114 milj. kr., varom riksdagen för sin del beslöt i juni 1979, tillkommer tydligen ytterligare behov på 150–200 milj. kr.

Den 21 december berättade några representanter för Datasaab företagsledning för mig och vår näringskommitté i den moderata riksdagsgruppen att förlusterna för 1979 troligen skulle bli 200 milj. kr.

Nu måste jag fråga: När industriministern nämner 200 milj. kr., har då hänsyn tagits till den uppenbara osäkerheten i företagets bedömningar? Vad är det som säger att förlusten stannar vid 200 milj. kr.? Skall man tolka uttalandet i Dagens Industri så att förlusten kan bli långt större än 200 milj. kr. – kanske 250 milj. kr.? Eftersom orderingången varit vikande under den senare delen av 1979, är det väl svårare att bokföringstekniskt väga in exempelvis utvecklingskostnaderna.

I anslutning till dessa uppgifter om den mycket oroande resultatutvecklingen måste jag fråga industriministern: Varför redovisar inte Datasaab delårsbokslut? Är industriministern beredd att som representant för staten som ägare av företaget begära delårsbokslut? Sådana förekommer i allt fler företag i näringslivet. I ett förlustföretag borde detta vara naturligt. Icke minst borde en större förmåga att kontinuerligt bedöma företagets resultatutveckling bl. a. genom delårsbokslut minska oron hos de anställda.

I anslutning till industriministerns förhoppning om att det "ursprungliga målet att uppnå lönsamhet år 1982 bör kunna nås" vill jag påpeka att nollresultat – dvs. lönsamhet som den uttrycks i interpellationssvaret – sannoligen inte är ett tillfredsställande slutgiltigt mål, och det har väl industriministern inte heller menat.

Jag har vid ett sammanträffande med bolagsstyrelsens ordförande Hans Werthén ställt frågan: Hur stor bör vinsten vara med tanke på de anställdas anställningstrygghet och företagets överlevnad? Han svarade: Vinsten bör nog vara 60–100 milj. kr. Låt mig här få understryka att min bild av företagets problem, som industriministern ifrågasätter i sitt svar, innefattar denna mera realistiska syn på ett företags resultatutveckling.

Jag vill också nämna, för att ytterligare förklara min oro, att jag har tagit del av Saab-Scantias årsredovisning för år 1978. Av denna framgår att Saab-Scania som hälftenägare betraktar det extra förlusttäckningsbidrag på 57 milj. kr. som man redan tvingats utge såsom ett förskott på det totala förlusttäckningsbidraget på 150 milj. kr. Om man medräknar förlusttäckningsbidraget på 37,5 milj. kr. för 1979 har alltså Saab-Scania hittills tillskjutit 132 milj. kr. Enligt Saab-Scantias sätt att se på sitt engagemang återstår endast 18 milj. kr. av det belopp som man skulle tillskjuta under fyraårsperioden. Inom parentes bör nämnas att Datasaab alltså från de båda

ägarna sammanlagt fått förlustbidrag på nära 300 milj. kr. under två år, dvs. under 1978 och 1979.

Om Saab-Scantias tolkning av vad som sägs i huvudavtalet när det gäller skyldigheter är riktig, så stämmer det dåligt med vad industriministern anfört i svaret om ägarnas skyldighet att "täcka de ytterligare underskott som trots bidragen kunde tänkas uppstå". Föreligger det här en åsiktsskillnad mellan ägarna? Kan industriministern med sin mera fullständiga information om bolagets situation belysa det?

Datsaab säljer det mesta av sin produktion på export. För några år sedan skrevs det ganska mycket om företagets svårigheter när det gällde att av USA få exportlicens för de amerikanska komponenterna i den flygtrafikledningsutrustning som man skulle leverera till Sovjet. Jag råkade f. ö. ha möjlighet att följa den diskussionen på nära håll eftersom jag då befann mig i USA. Under den senaste veckan har de här frågorna dess värre åter blivit aktuella genom USA:s aviserade embargopolitik mot Sovjet. Som en följd härav har jag bitt upplysningstjänsten att forska i saken. Resultatet av dessa efterforskningar är märkligt nog att de papper som finns i ärendet endast finns hos Datsaab och där betraktas de som en affärshemlighet. Jag har inget behov av att ta del av affärshemligheter. Men med tanke på att bolagsstyrelsen var oenig vid behandlingen av ärendet hösten 1977 – en styrelseledamot reserverade sig t. o. m. mot hela handläggningen av ärendet – och med tanke på att det här gäller vitala frågor för hela den svenska elektrotekniska industrin skulle det vara på sin plats med en deklaration från industriministern att upplysningstjänstens uppgifter måste vara felaktiga och att allt är i sin ordning.

Jag kan tänka mig att industriministern förvånat höjer ögonbrynen en smula när jag påminner om att företagets verkställande direktör den 28 november 1978 gjorde följande uttalande i Dagens Nyheter: "Vi borde få en massiv manifestation, en världsupinion mot USA:s föråldrade embargopolitik när det gäller utrustning som inte har ett dugg militär anknytning. Den är absurd." Det är väl ganska känt att vissa politiker gjort den typen av uttalanden. Men att företagsledare med sitt mera vardagsnära och klart differentierade och lagbundna ansvar för tusentals människors existens uttalar sig på det sättet är ovanligt, och det minskar tyvärr förtroendet för bolagsledningens åtgärder eller frånvaro av åtgärder.

Genom min befattning som ordförande i partiets centrala tjänstemannaråd och som fackligt aktiv inom TCO är det ofrånkomligt att jag får en ganska god inblick i de personalpolitiska frågor som upplevs som problem vid olika företag. Vid Datsaab med dess ca 3 000 anställda har under de två senaste åren genomförts ett tiotal större omorganisationer. I ett par fall har samtliga tjänster vid en hel division ledigförklarats och till stor del tillsatts med helt ny personal. Fackklubbarna upplever detta som ett spel, och i några fall har centrala förhandlingar tillgripits för att pröva rimligheten i den förda personalpolitiken.

Mot den bakgrunden förefaller industriministerns svar att personalminskningarna "naturligt nog kan leda till missnöje inom de drabbade personal-

Måndagen den  
14 januari 1980

*Om situationen  
för Datasaab AB*

kategorierna" alltför förenklat.

Hur ser f. ö. industriministern på det önskemål som fackklubbarna framförde vid sin uppvaktning i näringsutskottet förra året, nämligen att staten skulle utnyttja sin rätt och skyldighet att vid bolagsstämman i maj förra året utse styrelseordförande? Enligt pressuppgifter tillfrågade dåvarande regeringen tre fyra personer. Ingen ville. Är detta inte illavarslande – att det skall vara så svårt för staten att hitta en lämplig kandidat? Fortfarande enligt pressuppgifter tycktes inte Hans Werthén vara särskilt entusiastisk inför att fortsätta som styrelseordförande. Visst skall vi vara tacksamma för att en så kompetent och framstående företagsledare fortsätter att leda styrelsearbetet, men varken Saab-Scania:s syn på Datasaab:s situation, som jag belyste tidigare i mitt inlägg, eller Hans Werthéns tydligt mätliga förtjusning över detta uppdrag bidrar till att stärka förtroendet för ledningen av företaget. Jag har härmed inte sagt att förtroendet minskar. Jag vill bara ha sagt att ett företag i kris ställer ökade krav på förtroendet för ledningen. Det är dessutom på sin plats att staten utser representanter som har tillfälle att helhjärtat delta i styrelsearbetet. Några av statens representanter har tydligen under det senaste året haft speciella svårigheter att delta i det arbetet.

Slutligen skall jag beröra frågan om företagets affärsidé. Har den förändrats sedan 1977, eller håller den på att förändras? Med andra ord: Följs den målsättning som industriministern uttalade 1977?

Jag fick ett intryck av att industriministern bl. a. underströk kravet på en allsidigt utvecklad svensk dataindustri, som därigenom kunde få en allmän industripolitisk betydelse som kunskapsbas och förmedlare av ny teknik till andra delar av industrin.

Industriministern pekade också på värdet av strukturell styrka och på att det nya fusionerade företaget tillfördes verksamheter som kompletterade varandra. Å ena sidan skulle företagets affärsidé vara att satsa på masstillverkning av produkter såsom Alfascop-terminaler, som de heter, och bankterminaler, som industriministern själv pekade på i sitt svar. Å andra sidan skulle de s. k. nisch-projekten flygtrafikledningssystem, patientdatasystem och Dator 80 utvecklas vidare.

Men vad har bolagsledningen gjort? Nisch-projekten har avvecklats eller håller på att avvecklas. Varför? Vilka svenska företag har klarat sig bäst under 1970-talets konjunktursvacka? Jo, bl. a. de som satsat på nischprojekt, som sysslat med unika produkter, som haft handlingsberedskap, som satsat på forskning och utveckling. Varför avvecklas flygtrafikledningsprojektet? Företaget har ju utvecklat en fullkomligt unik know-how, som det heter på fint språk. Varför avvecklas – eller varför mattas intresset för – patientdatasystemprojektet? Åren 1974–1975 var företaget ett av de främsta företagen i världen på detta område. Studiegrupper från olika delar av världen stod i kö för att studera dessa projekt på Karolinska sjukhuset här i Stockholm och på Sahlgrenska i Göteborg.

Sammanfattningsvis: Jag känner fortfarande oro för krisen i Datasaab. Det finns samtidigt en hel del som är positivt, och det skall vägas in.

Industriministern anser inte att åtgärder är nödvändiga nu. Jag anser det fortfarande.

Den sista frågan: Är det bokslutet för 1979 som industriministern i första hand vill avvakta innan industriministern vill överväga åtgärder?

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Jag vill först erinra Alf Wennerfors om målet för det statliga engagemanget i dataindustrin. Det var att säkra en dataindustri av tillräcklig bredd som bas för den tekniska utvecklingen i hela det svenska näringslivet. Datoriseringen griper omkring sig, och den sätter sin prägel på hela verkstadsindustrin. För den industriella och tekniska standarden i landet är det angeläget att vi har vissa basindustrier också inom detta nyckelområde för framtiden. Det är den första kommentaren jag vill göra till Alf Wennerfors interpellation.

Den andra är att jag utan vidare kan vitsorda att jag hade hoppats att det skulle finnas en bättre överensstämmelse mellan budget och resultatprognos och utfall. Jag kan också utan vidare vitsorda att skillnaderna här inte är tillfredsställande, även om de skillnader som har förekommit egentligen inte är speciellt uppseendeväckande, om vi jämför med vad som har hänt andra internationellt verksamma företag inom denna bransch.

Samtidigt som jag säger att den bristande överensstämmelsen mellan å ena sidan vissa resultatprognoser och budgeten och å den andra det ekonomiska utfallet inte är tillfredsställande vill jag framhålla att företaget när det gäller den tekniska utvecklingen befinner sig i frontlinjen och representerar ett ypperligt kunnande inom vissa bestämda sektorer.

Alf Wennerfors frågade mig om jag tror att resultatprognosen för 1979 kommer att hålla. Jag utgår från det. Det är företagets uppgift, och jag har på detta stadium ingen anledning att ifrågasätta den. Jag förutsätter alltså att de fakta som företaget har redovisat också kommer att visa sig hålla.

I detta sammanhang frågar Alf Wennerfors mig varför företaget inte gör delårsbokslut. Anledningen är helt enkelt att ägarna inte har krävt det. Ägarna har valt andra vägar för att hålla kontroll över utvecklingen i företaget. Det kan också vara motiverat, i synnerhet som detta är ett företag under uppbyggnad – två företag har ju sammansmälts. Och vi kan notera att en del av orsaken till att resultatet inte har blivit det vi skulle önska är att sammansmältningsprocessen har tagit längre tid än vi kunde föreställa oss när vi här i riksdagen fattade beslutet.

Alf Wennerfors hänvisade till styrelseordföranden, som har sagt att 60–100 milj. kr. vore en rimlig vinst. Alf Wennerfors satte detta mot det förväntade nollresultatet 1982. Självfallet kan man ha den uppfattningen. Jag kan t. o. m. säga att den vinsten ligger i underkant med tanke på de risker denna bransch medför. Jag skulle gärna se att företaget genererade mera kapital, eftersom de satsningar som görs i datorsystem är extremt riskfyllda med tanke på den allmänna utvecklingen. Men vi har utifrån de värderingar som vi har haft och utifrån det riksdagsbeslut som har gällt ansett att målet bör vara ett nollresultat till först och främst 1980.

*Om situationen  
för Datasaab AB*

Alf Wennerfors tog också upp Saab-Scantias värdering av situationen. Jag vill betona att den är Saab-Scantias egen. Vi betraktar självfallet Saab-Scania som hälftenägare. Som sådan delar Saab-Scania ansvaret för företaget med staten, som är den andra hälftenägaren.

Ordförande frågan har inte lösts, säger Alf Wennerfors. Sanningen är att vi i denna regering inte har haft anledning att ta upp ordförande frågan än, därför att vi anser att styrelsens sätt att fungera under den nuvarande ordföranden är fullt tillfredsställande. Vi har alltså inte haft anledning att aktualisera den frågan.

Jag vill avslutningsvis säga att jag reagerar mot Alf Wennerfors karakteristik att Datasaab befinner sig i kris. Det är inget företag i kris. Det är ett företag som ännu inte har presterat ett tillfredsställande ekonomiskt resultat. Men när man ser bakgrunden, dvs. att två företag har sammanslagits och att man samtidigt med den organisatoriska processen det förutsätter också haft ett tungt arbete med den tekniska utvecklingen som går med en förskräcklig hastighet i branschen, kan man hitta den logiska förklaringen till de svårigheter företaget har. Jag vill starkt understryka att sett internationellt är företaget i sina speciella segment, sina speciella nischer, i hög grad tekniskt ledande och på sikt också, som jag bedömer det, i hög grad konkurrenskraftigt. Man är t. ex. när det gäller bankterminaler uppenbart marknadsledande. Det är omständigheter man skall ta med i bilden. Man måste ge ett företag av denna karaktär tid för att genomföra omorganisationen, tid för att klara den tekniska förnyelsen. Och även om det önskvärda resultatet låter vänta på sig måste man ta med alla komponenter i bilden för att göra en rättvisande bild av företaget. Då blir min bild av Datasaab väsentligt mycket mer optimistisk än den Alf Wennerfors här har frammanat.

**ALF WENNERFORS (m):**

Herr talman! Jag är självfallet medveten om att företaget har olika slag av svårigheter. Det har redovisats på olika sätt, och jag behöver därför inte närmare uppehålla mig vid det. Men jag vill gärna säga att jag är helt klar över att detta sannerligen inte är någon lätt bransch, att man har fusionssvårigheter osv. Jag är tacksam att industriministern ändå medger att utvecklingen inte är tillfredsställande. Men så säger industriministern att när det gäller den tekniska utvecklingen ligger företaget i frontlinjen. Javisst, det gör företaget verkligen. Men det gäller den s. k. masstillverkningslinjen. Jag frågar, vilket jag också gjorde i mitt tidigare inlägg: Varför håller man, som det tycks, på att ändra affärsidén? Varför lägger man ner de s. k. nischprojekten, t. ex. patientdatasystemprojektet, flygtrafikledningsprojektet, dator 80 osv.? Där finns också en väldig massa teknisk kunskap som man borde ta vara på och resurser att utveckla.

Delårsbokslut har ägarna inte begärt, säger industriministern. Det finns andra sätt att följa utvecklingen. Javisst, det finns det, det är jag medveten om. Men så nämner industriministern att det är litet speciellt nu eftersom företaget är under uppbyggnad. Tänk, att detta, tycker jag, är ett särskilt starkt argument för att begära just delårsbokslut.

När det sedan gäller vinsten och vilken syn man kan ha på den, så tror jag att bolagsstyrelsens ordförande nämnde att *minst* 60–100 miljoner var nödvändigt med tanke på de anställdas trygghet och företagets fortlevnad. Det är alldeles klart att denna bransch är osäker. Det är fråga om stora risktaganden. Skall det fungera helt normalt bör man naturligtvis vara belåten om vinsten kan överstiga de hundra miljonerna på den omsättning företaget har f. n.

Industriministern säger i slutet av sitt svar: "Jag följer dock uppmärksamt utvecklingen i företaget och kommer att om så behövs vidta de åtgärder som utvecklingen kan påkalla."

Jag noterar detta med tillfredsställelse, för här behövs det verkligen handlingsberedskap. Tyvärr upplever jag det så – jag nämnde det i mitt första inlägg – att Saab-Scania's engagemang inte är särskilt starkt. Vad händer om Saab-Scania vill dra sig ur? Vilken handlingsberedskap har vi, dvs. regering och riksdag, för en sådan utveckling?

Industriministern NILS ÅSLING:

Herr talman! Alf Wennerfors förmodan att företaget skulle ändra sina affärsidéer tror jag snarare är en sanning med modifikation. Jag är visserligen inte sakkunnig på området, men jag har en bestämd känsla av att en del av de nischer som Alf Wennerfors här nämner fortfarande finns med – i hög grad t. o. m. – i företagets utvecklingsplanering. Men självfallet måste företagets ledning ha frihet att göra de bedömningar av vilka affärsidéer man skall driva vidare och av vilken teknisk utveckling man skall satsa på som kan göras utifrån de förutsättningar som marknaden anger. Jag vill säga att jag i det avseendet har fullt förtroende för företagets ledning.

I anslutning till frågan om delårsbokslut vill jag säga att vi självfallet följer utvecklingen i företaget mycket ingående och mycket vaksamt. Det är självklart, eftersom samhället här gör en betydande satsning på en bestämd nisch i vår industri.

Avslutningsvis vill jag framhålla att jag tror att det är viktigt att vi här i kammaren är överens om värdet av att ha en avancerad svensk dataindustri. Som jag nämnde tidigare utgör en sådan något av en basindustri när det gäller den tekniska utvecklingen i svensk verkstadsindustri, och den har som sådan betydelse för hela vårt näringsliv. Det är mot den bakgrunden som regeringen med kraft tänker driva utvecklingen vidare. Vi tänker inte släppa taget om utvecklingen i dataindustrin, och vi tänker se till att Datasaab lever vidare och får den styrka och kraft i sitt agerande som är nödvändig för att företaget skall kunna hänga med i utvecklingen och fortsätta att ha den stora betydelse för näringslivets allmänna utveckling som vi kan konstatera att det har i dag.

Överläggningen var härmed avslutad.

§ 8 Föredrogs och hänvisades

Motionerna

- 1979/80:151 till konstitutionsutskottet  
1979/80:152-154 till skatteutskottet  
1979/80:155 och 156 till lagutskottet  
1979/80:157 till utrikesutskottet  
1979/80:158 och 159 till försvarsutskottet  
1979/80:160 och 161 till socialförsäkringsutskottet  
1979/80:162-165 till socialutskottet  
1979/80:166 till utbildningsutskottet  
1979/80:167 till trafikutskottet  
1979/80:168 till jordbruksutskottet  
1979/80:169 till civilutskottet  
1979/80:170-172 till näringsutskottet  
1979/80:173 såvitt avsåg bilindustrin till näringsutskottet  
i övrigt till trafikutskottet  
1979/80:174 till arbetsmarknadsutskottet  
1979/80:175 till utrikesutskottet  
1979/80:176 till näringsutskottet

§ 9 Föredrogs och bifölls

Interpellationsframställningarna 1979/80:115 och 116

§ 10 Talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle propositionerna nr 100 och 101 sättas sist.

§ 11 Anmäldes och bordlades

Proposition

1979/80:77 om vissa ändringar i arvs- och gåvobeskattningen av livförsäkringar, m. m.

§ 12 Anmäldes och bordlades

Redogörelse

1979/80:3 Riksdagens lönedelegations redogörelse för dess verksamhet under år 1979

§ 13 Anmäldes och bordlades

Motionerna

- 1979/80:177 av *Daniel Tarschys* och *Torkel Lindahl* om ändrade valbarhetsregler för riksdagens revisorer  
1979/80:178 av *Daniel Tarschys* och *Torkel Lindahl* om slopande av rätten till poströstning på valdagen  
1979/80:179 av *Margareta Andrén* och *Bernt Ekinge* om ändrade bestämmelser om servering av alkoholhaltiga drycker  
1979/80:180 av *Göte Jonsson* om översyn av skattereglerna för familjeföretag

- 1979/80:181 av *Lars Werner m. fl.* om erkännande av Demokratiska sahariska arabrepubliken
- 1979/80:182 av *Mårten Werner m. fl.* om aktualisering i FN av de baltiska invandrarnas dubbla medborgarskap
- 1979/80:183 av *Ulla Ekelund* om ekonomisk ersättning till musikkärer vid högvaktsuppdrag
- 1979/80:184 av *Lars-Ove Hagberg m. fl.* om begränsning av övertidsarbete
- 1979/80:185 av *Lars-Ove Hagberg m. fl.* om begränsning av skiftarbete, m. m.
- 1979/80:186 av *Ulla Tillander m. fl.* om åtgärder mot omskärkelse av kvinnor
- 1979/80:187 av *Mårten Werner m. fl.* om åtgärder för att förebygga självmord
- 1979/80:188 av *Bo Lundgren m. fl.* om fördelningen av medel till Sveriges Radio
- 1979/80:189 av *Margareta Andrén* om förbud mot pålsdjur i skolorna
- 1979/80:190 av *Börje Hörnlund* och *Karin Israelsson* om ökad utbildning av tandläkare, m. m.
- 1979/80:191 av *Margareta Andrén* om ändrad sovvagnstaxa för handikappad
- 1979/80:192 av *John Johnsson m. fl.* om postens service
- 1979/80:193 av *Lars Werner m. fl.* om en ny trafikpolitik
- 1979/80:194 av *Rune Ångström* om förbättrad postservice i glesbygder
- 1979/80:195 av *Rune Ångström* om civil bemanning på isbrytare och sjömättningsfartyg
- 1979/80:196 av *Margareta Andrén* om frånskilda invandrares rätt att få kvarstanna i Sverige
- 1979/80:197 av *Hugo Bengtsson m. fl.* om utbyggnad av näringslivet i Skåne
- 1979/80:198 av *Daniel Tarschys* och *Olle Wästberg* i Stockholm om ändrade villkor för svenskt medborgarskap i vissa fall
- 1979/80:199 av *Ulla Ekelund* om skärpt kontroll av bostadsbyggandet genom tryckmätning och termografering
- 1979/80:200 av *Lars Werner m. fl.* om forskning rörande miljöskydd m. m. vid utnyttjande av fasta bränslen
- 1979/80:201 av *Lars Werner m. fl.* om utnyttjande av fasta bränslen i skogslänen

#### § 14 Anmäldes och bordlades

##### Lagutskottets betänkande

- 1979/80:15 med anledning av motion om ändring av bestämmelserna i bokföringslagen om räkenskapsår

*Anmälan av interpellation*

**§ 15 Anmälan av interpellation**

Anmäldes och bordlades följande interpellation som ingivits till kammarkansliet

*den 14 januari*

**1979/80:117** av *Lena Hjelm-Wallén* (s) till statsrådet Britt Mogård om förverkligande av SIA-skolan:

Trots att den svenska skolan får goda vitsord vid internationella jämförelser är bristerna många. De problem som var utgångspunkten för att 1970 tillsätta utredningen om skolans inre arbete är i hög grad ännu olösta, och många är nu ännu besvärligare. De förbättringar av skolans arbetsmiljö som ligger i SIA-reformen måste därför med det snaraste komma till förverkligande.

Tyvärr innehåller budgetpropositionen osedvanligt få åtgärder för att förbättra förhållandena i skolan. Detta är otillfredsställande i en situation där det är uppenbart att ytterligare insatser är nödvändiga. Jag vill särskilt framhålla svårigheterna på högstadiet genom den splittring och oro som dess organisation enligt en nära nog enhällig elevuppfattning leder till.

- Personkontakter lärare–elev är så många och flyktiga att det inte är ovanligt att det kan gå en lång tid utan att läraren har möjlighet att lära känna alla elever ens till namnet.
- Verkligt lärarsamarbete t. ex. i form av de arbetslag som SIA-reformen föreslog är snarare undantag än regel. Eleverna får sällan chansen att se personalen som goda samarbetsförebilder för det egna arbetet.
- Trots försök att minska ämnessplittringen, t ex. genom blockämnenas samhällsorientering och naturorientering, är det vanligare med traditionell ämnesundervisning, bl. a. därför att läromedlen har denna traditionella uppläggning.
- Elevens splittrade tillvaro mellan korta pass av olika ämnen och olika lärare förstärks i allmänhet av vandring mellan olika lärosalar med ett skåp i en hall som enda fast punkt.

I många skolor finns goda exempel på hur man medvetet arbetar på att skapa större stabilitet i kontakterna mellan lärare och elev på högstadiet. Exempelen visar att det går att komma en bra bit på väg även inom gällande bestämmelser när det gäller att förmå skolans organisation, tjänstefördelning, schemaläggning och lokalutnyttjande att anpassas till elevernas behov av trygghet och fasta vuxenkontakter för att motverka främlingskap och

utanförkänsla. Detta lokala utvecklingsarbete förtjänar att uppmärksammas i högre grad än vad som sker.

I riksdagsbeslutet om ny läroplan framhålls att ämnessplittringen bör minska till förmån för ämnesövergripande undervisning t. ex. genom projektstudier och arbetsområden. Såväl denna syn på ämnesintegration som på lärarsamarbete framhölls redan i 1969 års läroplan, varför man kan utgå från att skolvardagen knappast kommer att förändras enbart på grund av dessa nya riksdagsbeslut. Enligt min mening krävs kraftfulla åtgärder av fortbildningskaraktär – utöver SIA-reformens personallagfortbildning – för att stimulera arbete i arbetslag och för att underlätta för lärare att undervisa i flera ämnen i samma klass. Därigenom möjliggöres också att skolarbetet kan ske ämnesövergripande.

De arbetsätt som läraren skall tillämpa i undervisningen måste utformas så att det främjar syftet att skolans mål uppfylls. Detta kräver arbetsätt som bygger på elevansvar och elevaktivitet. Detta måste ständigt framhållas. Dess värre gör Britt Mogård motsatsen när hon, som hon gjorde i en intervju nyligen (*Expressen* den 9 januari), talar om SIA-reformen: "Reformen ger bara möjligheter att ändra på arbetsformer om skolan så vill. Vill skolan inte slippa den." En så passiv syn stämmer inte med enhälliga riksdagsbeslut och är förödande för behoven av förnyelse av skolans inre arbete.

Enligt min mening krävs kraftfulla åtgärder centralt för att sprida kunskaper och idéer om hur skolarbetet bättre kan organiseras för att åstadkomma en bättre arbetsmiljö, så att elevernas behov av stabilitet, medansvar och trygghet i arbetsgemenskapen tillgodoses.

Med hänvisning till det anförda vill jag till statsrådet Mogård ställa följande frågor:

1. Vilka åtgärder är skolministern beredd att vidta för att minska den splittrade arbetssituationen för eleverna och personalen på högstadiet?
2. Hur vill skolministern aktivt verka för att skolan tillämpar arbetsätt som främjar syftet att skolans mål uppfylls?
3. På vilka sätt ämnar skolministern stimulera skolpersonalen att arbeta i arbetslag?

## § 16 Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 11 januari

**1979/80:256** av *John Andersson* (vpk) till justitieministern om översättning till svenska av visst offentligt utredningsmaterial:

Med full rätt har man pekat på svårigheterna att tyda myndigheters skrivelser och påtalat deras språkbruk. Mer än en gång har frågan framförts om en förenkling av den s. k. kanslisvenskan. Dessa tankegångar är

lovvärda, men svårigheterna är nog större än så. Som ledamot av en offentlig utredning erhåller man utredningsmaterial skrivet på främmande språk. Förutsätts det att varje riksdagsledamot eller ledamot i utredning behärskar engelskan eller något annat utländskt språk? Om vederbörande inte gör det uppstår väldiga problem att tillgodogöra sig dessa informationer.

Med detta som bakgrund vill jag fråga justitieministern:

Är justitieministern beredd att medverka till att sådana bestämmelser införs, att allt utredningsmaterial finns tillgängligt på svenska språket?

**1979/80:257** av *Ulla Johansson* (s) till socialministern om internationella adoptioner:

Sedan regeringen beslutade sprida ansvaret för internationella adoptioner på ideella organisationer av olika slag har tre organisationer godkänts av socialstyrelsen och ytterligare en varit föremål för regeringens prövning och eventuella godkännande.

Min fråga till socialministern är därför:

Vilka kvalifikationer krävs av den ideella organisationen, och är det förenligt med regeringens intentioner att man förutom höga kostnader för adoptivbarnens ankomst till landet också skall betala medlemsavgifter i en eller flera organisationer på upp till 1 000 kr. för att kunna accepteras som adoptionsförälder?

**1979/80:258** av *Ulla Johansson* (s) till socialministern om fosterbarnsvården:

Enligt uppgifter i pressen förekommer i storfosterhemmen ersättningar för fyra barn på upp till 36 000 kr. per månad. För att underlätta ekonomin ur skattesynpunkt har fosterföräldrar bildat aktiebolag och handelsbolag för att anställa familjemedlemmar som medhjälpare. Om fosterhemmens medarbetares kvalifikationer finns inga uppgifter.

Enligt uttalande från fosterföräldrar förekommer ingen tillsyn eller inspektion, upplysning eller stöd från sociala centralnämndernas personal.

Med anledning av dessa uppgifter vill jag fråga:

Kan socialministern säga om uppgifterna om bolag som övertagit fosterbarnsvården är med sanningen överensstämmande?

Om så är fallet, vad avser socialministern att göra för att förändra och förstärka fosterbarnens ställning?

**1979/80:259** av *Ulla Ekelund* (c) till kommunikationsministern om fasta förbindelser över Öresund:

I bilaga 9 till budgetpropositionen, liksom i pressmeddelande, uttalar kommunikationsministern sin avsikt att med den danska regeringen ta upp överläggningar om fasta förbindelser över Öresund.

Mot bakgrund av att riksdagen vid två tillfällen uttalat sig för den s. k.

HH-leden och med tanke dels på trafiksituationen i Helsingborg, dels på trafikintensiteten över denna del av Öresund ber jag att till kommunikationsministern få ställa följande fråga:

Vilka förutsättningar anser kommunikationsministern det finns att få frågan om fasta förbindelser över Öresund löst genom den s. k. HH-leden?

den 14 januari

**1979/80:260** av *Rune Ångström* (fp) till industriministern om villkoren för statliga bidrag till enskilda företag:

I en interpellationsdebatt den 9 november 1979 berördes bl. a. sysselsättningen vid AB Eisers enheter i Västerbotten varvid industriministern gav sin syn på den faktiska situationen vid företagen. En fråga av stor principiell betydelse kom dock inte att besvaras. Eftersom den har både principiell och praktisk betydelse, inte bara i AB Eisers verksamhet utan för allt samhällsägt företagande, tar jag upp saken.

När de ekonomiska problemen tornade upp sig för AB Eisers företag i Västerbotten ingrep regeringen och gav de västerbottniska Eisereföretagen möjligheter att fortsätta produktionen t. v. Särskilda medel ställdes också till förfogande för att utveckla alternativ produktion, och denna alternativa produktion fick en särskild inriktning på sjukhuskläder. Det har omyttnats att de anställda visat både uppslagsrikedom och initiativkraft i utvecklingsarbetet när det gäller ny produktion, och detta har gjort ett starkt intryck på den allmänna opinionen och också på textilkonsumenter. Sålunda har ett flertal landsting förklarat sig beredda att upphandla de nyutvecklade produkterna. Från flera har offerter begärts på exempelvis sjukhuskläder, men helt överraskande har inte dessa förfrågningar nått ut till företagsenheterna i Västerbotten utan tagits om hand av andra företagsenheter inom Eiserkoncernen. Trots att regering och riksdag ställt medel till förfogande och gett klara signaler till ledningen inom Eiserkoncernen att de norrländska företagen skulle ges en fair chans att överleva, har koncernledningen deklarerat klart motstridande uppfattning och också handlat därefter. Då samhällsnyttan skall vara det övergripande motivet för ett statligt företagande ställer jag följande fråga:

Är det inte en övergripande skyldighet för företagsledningarna i statliga företag att rätta sig efter de intentioner för företagandet som regering och riksdag anger?

**1979/80:261** av *Torsten Karlsson* (s) till statsrådet Britt Mogård om anställningsformerna för elever i inbyggd gymnasieutbildning:

I Norrköping har för den fordonstekniska linjen vid gymnasieskolan centrala förhandlingar angående anställningsformerna för eleverna förts mellan branschens parter. Förhandlingar har orsakats av att oenighet råder om vilken anställningsstatus eleverna skall ha vid inbyggd undervisning.

**Nr 62**

Mandagen den  
14 januari 1980

---

*Meddelande om  
frågor*

Motorbranschens arbetsgivareförbund hävdar visstidsanställning medan Svenska metallindustriarbetareförbundet hävdar tillsvidareanställning för det antal elever som motsvarar företagets rekryteringsbehov och visstidsanställning för elever utöver det behovet.

Någon central överenskommelse kunde inte uppnås av parterna utan en lokal uppgörelse rekommenderades i stället. En sådan uppgörelse som sedan träffades kom endast att gälla för läsåret 1979/80. Problemet kvarstår och drabbar inte bara Norrköpings kommun.

Mot denna bakgrund vill jag ställa följande fråga till statsrådet Britt Mogård:

Är regeringen beredd att ta initiativ som syftar till att anställningsformerna för elever i inbyggd utbildning klarläggs?

**1979/80:262** av *Filip Fridolfsson* (m) till justitieministern om åtgärder för att minska antalet småstöldar:

Svinnet i den svenska detaljhandeln beräknas f. n. uppgå till ca 2 miljarder kronor om året. Enligt uppgift medför det för en medelstor familj en kostnad om ca 1 000 kr. per år, då förlusterna måste kompenseras genom prispåslag. Till stor del beror svinnet på småstöldar.

Det är ur såväl konsumenternas som detaljhandelns synpunkt angeläget att komma till rätta med det ökade svinnet, som utgör en påtaglig samhällsekonomisk olägenhet.

Mot bakgrund av det anförda ber jag att få fråga justitieministern följande:

Vilka åtgärder avser statsrådet vidta i syfte att motverka den alarmerande ökningen av småstöldar i främst varuhus och snabbköpsbutiker?

§ 17 Kammaren åtskildes kl. 14.30.

In fidem

BENGT TÖRNELL

*/Solveig Gemert*