

Måndagen den 29 maj

Kl. 19.30.

Måndagen den
29 maj 1972Försvarets fortsatta
inriktning m. m.

Förhandlingarna leddes till en början av herr förste vice talmannen.

§ 1 Försvarets fortsatta inriktning m. m. (forts.)

Fortsattes överläggningen angående försvarsutskottets betänkande nr 17.

Herr GÖRANSSON (s):

Herr talman! Alltsedan diskussionerna i 1970 års försvarsutredning står det klart för de socialdemokratiska riksdagsmännen att varje uppbromsning av försvarsutgifterna i förhållande till tidigare försvarsbeslut måste få sina konsekvenser. Och sådana får naturligtvis även den försvarsutredning som nu ligger till grund för regeringens proposition nr 75.

I pressdebatten har cirkulerat sifferuppgifter om alltifrån ett par tusen människor upp till 12 000, 13 000, 14 000 människor, som skulle mista sin sysselsättning under de närmaste fem åren beroende på det nya försvarsbeslut, som vi i dag skall fatta. Jag skall fortsättningsvis, herr talman, uppehålla mig kring dessa sysselsättningsfrågor och försöka att bedöma såväl propositionen som utskottsmajoritetens syn på dessa frågor. Men eftersom det tidigare i dag under debatten förekommit en hel del diskussion om nettoprisindex och dess uppbyggnad, vill jag med anledning därav säga några ord.

Om man först tittar på försvarets egna resurser, underhållsverkstäderna, så har under de senaste åren inom arméförbandens verkstäder vidtagits olika åtgärder för att möta de kostnadsfördyringar som successivt uppstår genom löne- och avtalsjusteringar men också genom omdisponering av tillgängliga medel. När vi diskuterar den nya försvarsplanering, som skall ligga till grund för de närmaste fem åren, är det helt naturligt att också denna får sina konsekvenser. Det blir ett färre antal förband och man skall växla ned brigaderna, vilket kommer att innebära ett minskat behov av underhåll. Även det minskade antalet repetitionsövningar, utbildningstidens förkortning och färre modifieringar av äldre materiel kommer med all sannolikhet att medföra ganska stora förändringar för arméverkstäderna.

Förbandsverkstäderna inom armén måste givetvis anpassa sina resurser till de behov som krigsmakten i detta fall kommer att få. Hittills gjorda beräkningar visar att under de närmaste två åren kanske 600 à 700 människor kommer att bli berörda. Samma förhållande gäller i fråga om marinens förband och dessas verkstadsresurser. Där är det visserligen inte fråga om 700 människor utan 150, vilka kan komma i farozonen om

propositionen går igenom.

Även om flygvapnet fått ökade personalkostnader och andra kostnader, är situationen för detta kanske litet annorlunda än den är för armén och marinen. Man har flera heltidsanställda människor, eftersom fredsorganisationen inom flygvapnet är mera lik den organisation vi skall ha i händelse av ofred. Därför kan konsekvenserna för flygvapnet på kort sikt i vissa fall bedömas som allvarligare än för de andra båda försvarsgrenarna. Flygvapnet räknar med att man till nästa budgetår skall kunna lägga ned vissa flottiljverkstäder och ta bort ett par jaktdivisioner och Robot 68-organisationen. Dessutom räknar man med ett minskat flygtidsuttag på ca 10 000 timmar. Under senare tid har man också börjat laborera med att förlänga gällande tillsyns- och översynsintervaller. Man har vidtagit och kommer att vidtaga rationaliseringar i vad avser den fasta bemanningen vid STRIL-anläggningen.

Som alla förstår får detta också till följd att underhållsresurserna drastiskt skärs ned, kanske framför allt under de första budgetåren, då det rör sig om 200 man 1972/73 respektive ytterligare 250 1973/74. Dessutom kan det innebära att vid förenade fabriksverken ungefär 400 människor blir utan sysselsättning.

Herr talman, jag är övertygad om att även om alla vill ha trygghet i sin anställning, har personalen inom flyget, armén och marinen förståelse för att man måste anpassa resurserna till de behov som kunderna, i detta fall militären, har på detta område. Jag tror därför inte att inskränkningarna kommer som någon chock för de anställda. Det är väl bara en bekräftelse på att den försvarssyn vi har ådagalagt kommer att få vissa konsekvenser.

Det som oroar – och jag vet att det oroar såväl ledning som anställda – är att en alltför snabb reducering av personalstyrkan kan få allvarliga följder, inte bara när det gäller sociala hänsyn till människorna, utan också med tanke på de mera kvalificerade vapensystemen. Vi har därför i försvarsutskottets betänkande nr 17 ägnat detta problem en del synpunkter, som jag här något vill relatera.

Man har ju inom försvaret möjligheter att disponera om från ett budgetår till ett annat – medel som skall användas för sysselsättningsstimulerande åtgärder. Det sker som regel genom att man tidigare lägger byggnadsarbeten eller inköper materiel tidigare än som är planerat för det militära försvaret. Myndigheterna har att beräkna ett visst belopp som skall stå till förfogande för dessa sysselsättningsstimulerande åtgärder.

Under det gångna budgetåret har man använt åtskilligt fler miljoner än planerat för sysselsättningsstimulerande ändamål. Dessa pengar kommer under detta och kommande budgetår att återbetalas.

Men såväl utskottet som regeringen har skrivit, att även i det kommande försvarsbeslutet medel måste avsättas för sådana åtgärder som jag här nämnt. För budgetåret 1972/73 är 150 miljoner kronor disponibla inom det militära försvaret och 8 miljoner inom civilförsvaret.

Jag är övertygad om att med denna form av beredskap, och naturligtvis också genom andra åtgärder, så bör man kunna motverka att förändringar i efterfrågan på tjänster inom särskilt materiel- och underhållssektorn leder till alltför snabba förändringar av personalbehovet.

Inom utskottet räknar vi dock med att det måste ske en anpassning av resurserna för materielunderhåll till de riktlinjer som nu skall beslutas för det militära försvarets fortsatta organisation. De omställningar av produktionen för materielunderhåll m. m. som kan bli nödvändiga måste enligt utskottets mening ske på ett sådant sätt att man tillgodoser behovet av underhållsresurser på både kort och lång sikt, särskilt för materiel i avancerade vapensystem. Vi har också velat slå fast i utskottet, att om trots allt minskningen av personalbehovet överstiger den naturliga avgången och pensioneringar, så måste man vidtaga åtgärder för att snabbare kunna anpassa behovet till efterfrågan.

En del av försvarets underhållsverkstäder sorterar numera inte direkt under försvarsdepartementet utan är anslutna till förenade fabriksverken och sorterar därmed under industridepartementet. Det är viktigt att den personalgrupp som sorterar under försvarsdepartementet och den som sorterar under industridepartementet – de utför alltså samma tjänster åt samma kund men har olika huvudmän – får likartad behandling för den händelse avskedanden måste komma till stånd.

Jag har med intresse följt den pressdebatt som förts på detta område och därvid kunnat konstatera att inrikes-, industri- och försvarsdepartementen är fullt införstådda med situationen och är beredda att eller redan har börjat vidta åtgärder för att klara av struktur- och sysselsättningsproblemen.

Med detta vill utskottet för det första ha sagt att det finns möjligheter att i förskott använda 150 miljoner kronor av sysselsättningstimulerande medel. Vi vill betona att återbetalningen naturligtvis skall ske under de närmaste budgetåren men när konjunkturen är sådana att man kan ta tillbaka förskottsbetalningen. Vi vill för det andra slå fast att dessa medel inte bara bör kunna utnyttjas för byggnation och materielanskaffning utan även för underhållsinsatser i syfte att slippa för stora svängningar i antalet anställda. För det tredje vill vi ha sagt att försvarets och de statliga verkstädernas personal bör få en likartad behandling, om omställningarna leder till uppsägning eller dylikt.

Men det är inte bara anställda inom försvaret som kommer att bli tvungna att i framtiden söka sig en annan sysselsättning. Försvarsindustrin i sin helhet inklusive underleverantörer har omkring 48 000 man anställda i olika delar av landet – i Linköping, i Bofors, i Malmö, i Karlskrona, i Växjö, osv. Vissa sektorer av försvarsindustrin drabbas naturligtvis hårdare än andra. I en del fall kan det inte undvikas att minskningen av antalet arbetstillfällen inte helt kan uppvägas av den naturliga avgången genom pensionering eller andra åtgärder. Reduktionerna av antalet arbetstillfällen totalt sett under den kommande femårsperioden torde här bli av samma storleksordning som i fråga om de direkt anställda inom försvaret, dvs. verksamheten kommer att minska med omkring 2 500 arbetstillfällen. Detta om man enbart tar hänsyn till det svenska försvarets beställningar. I vilken mån möjligheterna att sälja materiel till andra länder kommer att öka i framtiden är omöjligt att nu uttala sig om. Men enligt mitt sätt att se bör man kunna finna avsättning hos andra än det svenska försvaret när det gäller vissa defensiva försvarsmateriel.

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Verksamheten vid vår flygindustri SAAB kommer att minska, och en del anställda kommer säkert att bli berörda av det. Här kan dock orsakerna till förändringen vara andra än minskade beställningar från det svenska försvaret. Det ankommer inte på mig att gå in på frågan om dessa orsaker, men det är alltså inte bara svenska försvarets brist på ökade inköp som kan få sådana konsekvenser.

Problemen vid Bofors beror, enligt mitt sätt att se, bl. a. på den nedgång i sysselsättningen som har inträffat genom att stridsvagn S har slutlevererats. I samband med att denna stridsvagn byggdes utökade man personalen vid Bofors mycket kraftigt. När nu ingen annan produktion står att få vare sig för export eller för den civila marknaden, är det ganska naturligt att man får återgå till den normala produktionskapaciteten för försvarsmateriel vid Bofors. Som jag tidigare sade omfattar naturligtvis detta stora och för människorna allvarliga problem, men jag är övertygad om att den uppsikt man nu har på detta problem inom såväl inrikes- som industri- och försvarsdepartementen kommer att leda till att de drastiska avskedanden och annat som myndigheter och tidningar har talat om inte skall behöva ske, utan att antalet anställda skall kunna nedbringas i en takt som inte medför några sociala konsekvenser.

En annan fråga som varit uppe till mycken diskussion gäller vilken form av priskompensation som försvaret skall ha. Låt mig, herr talman, redogöra något för hur det har varit och kommer att bli enligt förslaget i den proposition som vi nu behandlar.

Prisregleringen av försvarsutgifterna grundades under åren 1959–1969 på ett särskilt försvarsindex. Från budgetåret 1969/70 har det dock skett en övergång till prisreglering med hjälp av nettoprisindex, NPI. För att trots indexändringen bevara det ekonomiska innehållet i bl. a. 1968 års försvarsbeslut kombinerades övergången med vissa ramjusteringar, som innebar att den beräknade genomsnittliga skillnaden under ett antal budgetår mellan tidigare prisregleringstal och NPI kompenserades genom en reservationsmedelsförbrukning för budgetåren 1969/70–1971/72 på inte mindre än 470 miljoner kronor.

Jag tror det finns anledning att här något beröra de överväganden som legat till grund för föreskriften att planeringen skall utgå från att priskompensation fortsättningsvis kommer att utgå enligt nettoprisindex.

Vid bestämmandet av den militära planeringsramen bedöms bl. a. den säkerhets- och försvarspolitiska situationen – det har väl dagens debatt klart visat. Man måste alltså ställa därav betingade krav på vårt försvar. Men en annan viktig faktor är naturligtvis det samhällsekonomiska och statsfinansiella läget – hur stor del av de totala resurserna man anser kan avdelas till försvarsändamål. För att bedömningen av denna faktor inte skall bli oprecis och den genomförda avvägningen förändras under planeringsperioden, bör enligt min mening prisregleringen av den militära ramen ske efter en metod som så nära som möjligt ansluter till den allmänna prisutvecklingen i samhället. Denna uppfattning har också kommit till uttryck i bl. a. propositionen 1 år 1969, där departementschefen säger att "konsumentprisindex har legat närmast till hands, eftersom denna index efter viss rensning används beträffande pris- och lönestegringsåtagandena för övriga huvudtitlar. Med hänsyn till att

huvuddelen av de varor som ingår i försvarets konsumtion är undantagna från indirekta skatter har det dock ansetts riktigare att i stället utnyttja nettoprisindex — — .”

Genomförda undersökningar visar nämligen att det föreligger ett klart samband mellan metoden att prisreglera försvarsutgifterna och utformningen av prisklausulerna i de beställningskontrakt försvaret har med olika leverantörer. En prisreglering enligt nettoprisindex kan därför förväntas öka möjligheterna för de upphandlande myndigheterna att förhandla sig till kontraktsformer, som innebär kraftigare incitament för leverantören till produktivitetshöjande åtgärder och därmed på sikt också billigare tillverkning. Sådana kontraktsformer måste, enligt mitt sätt att se det, ha en viss inflationsdämpande effekt.

Det är emellertid fullt klart att en prisregleringsmetod, som är anpassad till den allmänna prisutvecklingen i samhället, inte är helt representativ för försvarsutgifternas prisutveckling. Om man väljer en sådan metod för att under planeringsperioden behålla gjord avvägning av försvarsutgifterna till samhällsekonomi, kan därför stadgan i försvarets interna planering förloras. Det är fördenskull nödvändigt att reserver planeras in för att möta en oförmånlig prisutveckling på området. För detta ändamål har för kommande budgetår avsatts 480 miljoner kronor för försvaret och 8,8 miljoner kronor för civilförsvaret.

Det har, herr talman, florerat olika uppgifter om hur mycket försvaret egentligen får i kompensation. Om jag inte missminner mig sade någon av dagens talare att man skall jämföra priserna under perioden 1960–1970 med den verkliga utvecklingen. I stället för de 100 procent försvaret då skulle ha haft i kompensation har enligt materielverkets utredning nettoprisindex givit kompensation för mellan 55 och 75 procent av prisrörelserna.

Materielverkets utredning har vägt samman ett index som avses spegla den genomsnittliga prisutvecklingen på försvarets materielanskaffning, sådan den tar sig uttryck i förändringarna i de prisindex som reglerar de större materielkontrakten, bl. a. med SAAB. Det så framtagna indexet har jämförts med det nettoprisindex som försvaret har att arbeta efter.

Jag vill emellertid påstå att detta är en missvisande jämförelse. Skälet härtill är främst att de produktivitetsvinster som tillverkarna naturligtvis gör under produktionens gång reducerar deras kostnader men inte kommer till uttryck i de prisförändringar som registreras i det material som materielverkets index är framtaget ur. Det är alltså helt godtyckligt att välja ut en viss del av försvarets förbrukning och sedan hävda, att man på detta område blir underkompenserad. Vi måste ha klart för oss att materielanskaffningen endast tar i anspråk en tredjedel av de samlade försvarsutgifterna.

Vid produktionen av försvarsmateriel inom industrin uppkommer, som jag tidigare sade, produktivitetsvinster. För försvaret bör därför användas en prisregleringsmetod, som ökar förutsättningarna för att dessa vinster inte hamnar i försvarsmaterielindustrin utan kommer försvaret och det allmänna till del. Samtidigt äger en produktivitetstegring rum i försvarsmyndigheternas verksamhet. Man bör välja en metod för en prisreglering, som främjar en snabb sådan produktivitetstillväxt. Det gör

man inte enligt mitt sätt att se genom att välja en metod som ger vad överbefälhavaren m. fl. brukar kalla "full" priskompensation — dvs. kompensation för prisförändringarna på just de produktionsfaktorer som utnyttjas.

Jag tror inte heller att det skulle vara möjligt att med bestämdhet uttala sig om ett index ger "full" priskompensation eller ej. Mot bakgrund av historiska serier på det här området tror jag dock man kan hävda att en metod för priskompensation är mer generös, mer förmånlig än en annan metod, det kan vi väl alla vara överens om.

Men det kan naturligtvis inte uteslutas att ett nettoprisindex på kort sikt ger något mindre gynnsam utdelning än t. ex. försvarsprisindex. Det var därför som man beslöt att man skulle ha ett avlösningsbelopp under den kommande femårsperioden på 110 miljoner kronor. Det verkar emellertid som om oppositionen helt har glömt bort att dessa 110 miljoner i priskompensation redan är inräknade i den ram som både vi och de själva har förordat. Men man kan inte först lägga in vissa avlösningsbelopp inom ramen och därefter i debatten några månader senare hävda att, eftersom det inte blir full kompensation, skall regeringen på tilläggsstat begära ytterligare medel. Jag tror att de som satt med i försvarsutredningen har klart för sig att under de närmaste tre åren sker en påspädning med respektive 40, 40 och 30 miljoner kronor, alltså med sammanlagt 110 miljoner, och att det ligger inräknat i den ram som vi socialdemokrater förordar.

Försvaret är en stor sektor inom samhällsekonomin. Det tar i anspråk cirka 4,5 procent av de samlade resurserna i landet. Inom en så stor sektor som utnyttjar flera olika produktionsfaktorer — arbetskraft, maskiner och utrustning — måste det vara möjligt att låta produktionsfaktorer med en relativt sett långsammare prisutveckling, alltså maskiner och byggnader, i allt större utsträckning ersätta andra faktorer som har en snabb prisutveckling såsom arbetskraft. Med relativ prisutveckling avses prisutvecklingen på vissa nyttigheter i förhållande till den genomsnittliga, allmänna prisutvecklingen.

Jag tror, herr talman, att denna form av nettoprisindex kan både vara och är en stimulans åt myndigheterna, den är som jag sade inflationshämmande, och den gör att försvaret kan tillgodogöra sig de produktivitetssökningar som förekommer inom såväl krigsmaterielindustrin som inom försvarets egna anläggningar.

Låt mig till sist, herr talman, bara yrka bifall till försvarsutskottets hemställan i dess betänkande nr 17 år 1972.

Herr GERNANDT (c):

Herr talman! Jag avser att tala för de reservationer som berör civilförsvaret. Det är inte med avsikt att vilja debattera i frågan utan mera för att ge till känna några orsaker till reservationerna i det här ärendet.

Civilförsvarets organisation och verksamhet är inte så särskilt väl kända bland allmänheten. Det ligger frestande nära att säga att man kan få nästan samma uppfattning beträffande socialdemokraternas kännedom om civilförsvarets organisation och verksamhet, detta sagt mot bakgrunden av de förhållandevis hårda nedskärningarna av anslag, organisationens

personalomfattning och utbildning av manskap som propositionen föreslår.

Men den del av allmänheten, särskilt kvinnorna, som uppfattar civilförsvaret som ett angeläget befolkningsskydd förefaller ändå ha ett stort intresse för att detta befolkningsskydd skall fungera effektivt. Man tycks vara särskilt angelägen om att skyddsanordningar, som man själv kan komma att behöva utnyttja, skall finnas tillgängliga och fungera oklanderligt. Hit räknas då larmanordningar, skyddsrum, skyddsmasker och olika hjälporganisationer. Med all respekt för det militära försvaret -- som enskilda ju inte kan påverka -- är det dock de personliga skyddsanordningarna som inger den närmast upplevda trygghetskänslan för många medborgare. Detta gäller inte minst i händelse av krigshandlingar utanför vårt lands gränser.

Propositionens inriktning av civilförsvaret innebär -- i förhållande till civilförsvarets styrelsens egen programplan -- sämre möjligheter för statsmakterna att utåt hävda den svenska befolkningens motståndsförmåga i hot- och krissituationer. Detta gäller inte minst om man kan befara hot om användning av ABC-stridsmedel, trots de diskuterade avtalen.

Bristen på skyddsmasker -- bl. a. andningsskydd för små barn -- samt ett eventuellt sämre ABC-skydd i olika typer av skyddsrum och dessutom otillräckliga undsättningsresurser kan möjligen av en angripare komma att utnyttjas genom hot om insättande av just de stridsmedel mot vilka vår beredskap är sämst. Tröskeeffekten för ett hot riktat mot vårt land blir därigenom i viss mån nedsatt.

Propositionens förslag innebär alltså en ganska kraftig nedskärning av tidigare verksamhet inom civilförsvaret. Utbildningen av personal samt anskaffningen av materiel och anläggningar måste starkt begränsas i förhållande till tidigare. Förutom en begränsning av krigsorganisationens numerär och därigenom av uthålligheten medför detta allvarliga konsekvenser främst för civilförsvarets beredskap. Befolkningsskyddet blir därigenom en svagare länk i det totalförsvaret som snabbt skall kunna höja beredskapen och utveckla full styrka samt vara i vid mening uthålligt.

Att enligt propositionen begränsa organisationens omfattning till att motsvara nuvarande uppbyggnadsnivå innebär inte att man bara kan avbryta arbetet här. Det nuvarande uppbyggnadsläget, som motsvarar 85--90 procent av planerad organisation, uppvisar nämligen stora variationer på lokal nivå vad gäller både personal och materiel. Man kan alltså inte reducera organisationen genom att göra halt där man befinner sig i dag. Organisationen måste för respektive orter anpassas till den lokala hotsituationen, dvs. närheten till militära mål, belägenheten inom invasionsområden m. m.

Utbildningsmässigt kvarstår därför ett omfattande uppbyggnadsbehov. Beträffande utbildningen av manskap bör framhållas att för närvarande 25--30 procent av manskapet inte utbildas, bl. a. av besparingsskäl. Dessa 25--30 procent har bedömts kunna utnyttjas utan utbildning medan de övriga 70--75 procenten måste ha utbildning för att kunna klara sina uppgifter.

Nu säger departementschefen på s. 289 i propositionen -- utan att fackmässigt ange tekniska skäl eller några speciella personalkategorier --

Nr 92

**Måndagen den
29 maj 1972**

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

att 50 procent av manskapet inte skall utbildas i fredstid. Det ankommer då naturligtvis på civilförsvarsstyrelsen att utreda var i organisationen som den bristen gör minsta skadan – om jag får uttrycka det så.

Civilförsvarspersonalen har vanligen speciella uppgifter, för vilka det krävs förmåga att hantera viss materiel, och för detta fordras särskild utbildning och helst även någon vana. Men inte ens de återkommande övningarna kan den utbildade personalen delta i, då den inte känner till vare sig materielen eller dess användning i organisationen. Det måste verkligen, herr talman, anses vara otillfredsställande, om man med en plikttag, som ju civilförsvarslagen är, tar i anspråk enskilda medborgare för en krigsorganisation utan att ha givit dem tillfälle att i fredstid förbereda sig för sin krigsuppgift. De har inte sett materielen, de har inte sett någon av sina kamrater, och de vet inte hur deras tjänstgöring skall gå till. Det innebär alltså ett mycket ogynnsamt förhållande att 50 procent av civilförsvarmanskapet aldrig har varit inkallade över huvud taget.

Det förtjänar också att ha i åtanke att civilförsvaret skall mobilisera utan att ha någon stampersonal – för det har man ju inte. De mobiliserande skall ju mobilisera sig själva, enligt civilförsvarets rutin. Man bör nog därför inte genom ett riksdagsbeslut låsa sig för den 50-procentiga utbildningen utan i stället avvakta den organisationsform och det verkningssätt som civilförsvarets nya verksamhetsinriktning leder till.

Att fullfölja den påbörjade och pågående utbildningsgången under de närmast följande åren uppges inte dra så särskilt höga kostnader. Instruktörer och utbildningsanordningar för det ändamålet finns ju i organisationen. Eftersom utbildningen i huvudsak är av allmänpraktisk karaktär, kan man nog med litet god vilja påstå att det är en meningsfylld och i viss mån samhällsnyttig utbildning, även för fredsförhållanden, som civilförsvaret ger. Utbildningsprogrammet torde kunna inrymmas i den anslagsram som reservanterna företräder. Det gäller ju härvid en ganska blygsam ökning av den ekonomiska ramen.

En annan utbildningsfråga är självskyddsutbildning av allmänheten. Härtill säger departementschefen i propositionen följande – jag läser på s. 25 i försvarsutskottets betänkande: ”Likaså bör självskyddsutbildning av allmänheten för att stärka det individuella skyddet fortgå som hittills fastän anpassad till den syn på framtida krigs karaktär som framgår av det föregående.” Men civilförsvarsstyrelsen anser att pengarna enligt propositionen inte räcker till sådan utbildning utan måste användas för annat ändamål. I stället skulle man då förlita sig på snabbutbildning genom massmedia, om situationen blir kritisk. Vi anser dock att självskyddsutbildning i nuvarande form bör ges resurser att kunna fortsätta.

På samma uppslag i försvarsutskottets betänkande kan läsas att försvarsutredningen har uttalat att det är osäkert om förvarning kan ges före flyganfall. Det är vidare enligt departementschefens mening ofrånkomligt att dra vissa konsekvenser av detta uttalande. Särskilt gäller det vissa delar av landet och under väsentliga delar av ett stridsförlopp. Det skulle då innebära att tillgängliga skyddsrum kan behöva tas i anspråk under längre tider än vad som hittills planerats och att skyddsrummen följaktligen bör vara utrustade för det ändamålet.

Men uttalandet ger också anledning att uppmärksamma de anordningar som finns för att på tidigt stadium upptäcka en angräparers förhållanden, dvs. de förvarningsanordningar som står till buds. Man får väl anse att ju svagare försvarsresurserna är, desto effektivare bör förvarningssystemen vara. I avsikt att öka de förvarningsmöjligheter som kan erhållas genom försvarets radioanstalts verksamhet vill reservanterna i reservationen 14 öka anslaget till radioanstalten med det belopp på ca 5,7 miljoner kronor som anstalten själv ansett erforderligt. Bifallsyrkande till den reservationen är redan gjort.

Beträffande övrigt marksystem för luftbevakning och stridsledning måste ställas ett oavvisligt krav på dessa systems effektivitet. Med hänsyn till befolkningsskyddet gäller detta naturligtvis oberoende av tillgängliga flygplan- och robottyper. Inför den förhållandevis stora ekonomiska satsningen på flygplan JA 37 kan man undra om de knappa ekonomiska resurserna räcker till att även upprusta marksystemen i motsvarande grad. På s. 247 i proposition 75 står det: "S t r i l s y s t e m e t s huvuduppgift är att tillgodose jaktförbandens behov av förvarning och ledning. Även luftvärnets och civilförsvarets förvarningsbehov är emellertid angelägna. Organisatoriska åtgärder och viss utbyggnad av presentations- och sambandssystemen bör därför övervägas i syfte att tillgodose dessa behov, även om detta inom en bestämd ekonomisk ram innebär att takten i planerad nyanskaffning av radarstationer måste sänkas."

Detta är ju anmärkningsvärt med tanke på att flygvapnet har det fulla expertansvaret för planeringen av ett balanserat luftförsvar, där marksystemet är av allra största betydelse.

Man skulle i den här situationen gärna vilja ha ett betryggande svar på följande viktiga fråga, men jag begär inte något svar nu. Marksystemet för luftbevakning och stridsledning utgör tillsammans med flygplan och övriga vapenbärare ett integrerat system som måste totaloptimeras för att kunna ge dels ett slagkraftigt luftförsvar, dels en effektiv förvarning bl. a. till civilförsvaret, dels ock en respekterad neutralitetsvakt. Frågan är då: Kommer, med hänsyn till planerade investeringar på flygplanssidan, även marksidan att kunna moderniseras i den takt som en sådan totaloptimering kräver? Jag begär alltså inte något konkret svar så här sent i debatten, men då frågeställningen berör förvarningsmöjligheterna för civilförsvaret och civilbefolkning förtjänar den att nämnas i detta sammanhang. Den är således ytterligare ett exempel på att det finns flera orsaker till de reservationer som berör civilförsvaret.

Till sist, herr talman, ber jag att få yrka bifall till reservationen 4 vid punkten 1, reservationen 7 vid punkten 4 och reservationen 15 vid punkten 36.

Herr KARL BENGTTSSON i Varberg (fp):

Herr talman! Även jag avser att tala om civilförsvaret. Civilförsvarets styrelsen redovisar sina perspektiv- och programplaner som båda ingår i en av statsmakterna initierad försöksverksamhet, med ett nytt planeringssystem, i princip detsamma för krigsmakten som för civilförsvaret. Perspektivplanen är 15-årig och rullas vart fjärde år. I planen tas hänsyn till de totala samhällskostnaderna för civilförsvaret. En sådan plan är i

princip en skiss över alternativa möjligheter och mål och dess syfte främst att skapa en överblick över de långsiktiga konsekvenserna av olika beslut.

Programplanen, som endast redovisar kostnaderna för civilförsvaret inom försvarshuvudtiteln, är femårig och rullas årligen. I denna plan anges i anslutning till perspektivplanens skilda alternativ de mål som man önskar uppnå under femårsperioden och de åtgärder som man behöver vidta för att nå dessa mål.

Programplanen visar också kostnadsfördelningen under perioden mellan olika komponenter. Statsmakterna anger bl. a. de säkerhetspolitiska utgångspunkterna för det långsiktiga planeringsarbetet. Detta uttrycks i s. k. angreppsfall, dvs. beskrivningar av tänkbara händelseutvecklingar eller krissituationer i vilka vårt civilförsvaret skall kunna lösa sina uppgifter. Statsmakterna anger också olika ekonomiska ramar inom vilka det framtida civilförsvaret skall planeras.

Ungefär så här brukar civilförsvarets företrädare presentera sitt fögderi. Sälunda anges i planen hur vårt civilförsvaret bör utvecklas och förändras för att kunna lösa sina uppgifter i slutet av 1970-talet. I vad mån civilförsvaret kan motsvara de krav som ställs blir givetvis beroende av de ekonomiska resurser som riksdagen ställer till dess förfogande.

I planen redovisas den styrka och beredskap som civilförsvaret kan nå inom tre olika anslagsramar – 118, 138 och 154 miljoner kronor per år. Kungl. Maj:t har särskilt angivit att de två första ramarna skulle redovisas. Civilförsvaretsstyrelsen har funnit det angeläget att också ta fram den tredje ramen, den som når upp till 154 miljoner kronor per år. Det har ofta sagts att civilförsvaret bör få sådana resurser att det kan bidra till att bevara freden och vid behov kan lösa sina klart humanitära uppgifter i kris- och krigssituationer.

I programplanen har nu för första gången statsmakterna ett med övriga försvarsintressen samordnat underlag för sin bedömning av resurserna. Detta visar att inte ens i den av civilförsvaretsstyrelsen förordade ramen på 154 miljoner kronor per år kan alla angelägna civilförsvarsbehov tillgodoses inom rimlig tid. Som exempel kan nämnas en stor eftersläpning i fråga om skyddsmasker till civilbefolkningen, som man även inom denna högre ram nödgas acceptera. Jag har, herr talman, men avsikt velat ta fram dessa av civilförsvaretsstyrelsen offentligt framförda synpunkter. Civilförsvarets allmänna uppgifter har angetts i bl. a. propositionen 114 år 1959 och 108 år 1963. I den sistnämnda sägs att totalförsvaret ”skall ge uttryck åt vårt folks vilja att bevara landets frihet och vår motståndskraft mot påtryckningar”. Vidare sägs i propositionerna att civilförsvarets huvuduppgift är att skydda befolkning och egendom mot skador av fientliga anfall samt rädda överlevande vid sådana anfall. Målsättningen i perspektivplanen har formulerats på följande sätt: Civilförsvaret bör utgöra en gentemot det övriga totalförsvaret väl avvägd komponent.

Civilförsvaret bidrar härvid till totalförsvarets fredsbevarande funktion genom att stärka befolkningens motståndsförmåga och därmed stärka tilltron till vår föresats att göra motstånd mot angrepp och påtryckningar. I sina grunddrag är civilförsvaret en samhällsfunktion med klart humanitär inriktning.

Herr talman! Det kanske kan anses onödigt att detta sägs i en debatt som denna. Det är väl för de flesta självklart att vårt civilförsvar har en humanitär inriktning avseende att skydda och rädda liv i en för vårt folk svår situation. Endast den som upplevt krigets fasor kan förstå att rätt uppskatta ett välorganiserat, välutrustat och välövat civilförsvars insatser då krig och ofärd drar fram över landet.

Försvarsutredningen erinrar om att uppgifter och organisation för civilförsvaret i sina huvuddrag fastställdes under senare delen av 1950-talet. Under 1960-talet har det skett ett långsiktigt och kontinuerligt skyddsrumshygande, kompletterat med en omfattande utrymningsplanläggning. Därjämte har en lednings- och undsättningsorganisation utvecklats. Härigenom har skapats ett civilförsvar som internationellt sett är av hög klass. Personligen kan jag helt instämma i denna bedömning. Genom den civilförsvarsplikt vi har här i landet har jag haft tillfälle konstatera detta vid flera tillfällen. Den relativt blygsamma del av kostnaderna för vårt lands totalförsvar som civilförsvaret har fått till sitt förfogande har jag kunnat konstatera varit väl använda och väl förvaltade medel. Dess planläggning för att skyndsamt sätta in hjälp och undsättningsåtgärder har ingett förtroende. Rent psykologiskt anser jag att den tillförsikt som vårt lands befolkning kan få genom ett väl verkande civilförsvar är en mycket stor tillgång i en kris- eller krigssituation.

Jag delar reservanternas mening i reservationen 1 vid punkten 1, där man framhåller att man "instämmer i departementschefens uttalande (prop. 1972:75 s. 110) att till försvarsplaneringens viktigaste uppgifter hör att skapa handlingsfrihet beträffande försvarets utformning i framtiden. I de låga ekonomiska ramar som nu har föreslagits för det militära försvaret och civilförsvaret blir emellertid handlingsfriheten starkt begränsad. Varken försvarsutredningens majoritet eller departementschefen har kunnat ens något så när fullständigt ange konsekvenserna i olika avseenden. Detta gäller inte minst i fråga om den framtida handlingsfriheten." Man framhåller därefter det angelägna i att det skyndsamt genomförs en analys härav, som snarast redovisas för riksdagen.

Jag delar också reservanternas mening i reservationen 4 vid punkten 1. De säger bl. a.: "Enligt utskottets mening bör planeringsramen bestämmas så att civilförsvarets beredskap och uthållighet inte äventyras och så att dess krigsorganisation även i fortsättningen kan verka effektivt omedelbart efter mobilisering." Planeringsramens betydelse för anskaffning av skyddsmasker påtalas också.

Den allmänna oro som väl kan sägas prägla mitt anförande visavi civilförsvarets villkor inför framtiden delas säkerligen av många både här i kammaren och utanför densamma. Även bland dem som i vanliga fall inte deltar särskilt engagerat i försvarsdebatten finns det många som värdesätter det mått av trygghet som civilförsvaret kan ge invånarna, om vårt land eller något näraliggande land blir utsatt för krigshandlingar. I det senare fallet blir det civilförsvarets uppgift att lindra de sekundära verkningarna för befolkningen i vårt land.

Slutligen, herr talman, vill jag framhålla att den kostnadsram som utskottets majoritet nu föreslår riksdagen måste anses klart otillräcklig. En planering efter denna utgiftsram kan komma att betyda en större

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

reducering av organisationen än vad som anges i propositionen. Det föreligger stor risk för att självskyddsutbildning av allmänheten måste begränsas. Anskaffande av viss nödvändig materiel kommer måhända att få anstå. Uthålligheten hos befolkningsskyddet kommer att begränsas.

Jag vill, herr talman, gärna understryka att det är ytterst beklagligt att vi i det här landet inte anser oss ha råd att anslå de medel som behövs för att nå upp till den lägsta nivå som civilförsvaret har begärt att få. Det är säkerligen inte bara medlemmar av den borgerliga oppositionen som beklagar att befolkningsskyddet, som civilförsvaret svarar för, inte ens får medel som tillgodoser dess lägsta ambitionsnivå.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till samtliga reservationer som är avgivna av de tre borgerliga partierna och som rör civilförsvaret.

Herr talman! Jag skulle också vilja ställa en fråga till herr Werner i Tyresö. Jag ser honom inte i kammaren, men måhända hör han mig ändå. Han avgav -- om jag fattade honom rätt -- något av en röstförklaring i fråga om hur det kommunistiska partiet skulle ställa sig i voteringen ifall dess egna förslag, som grundar sig på en stark reducereing av kostnaderna för det militära försvaret, röstades ned. Jag har för säkerhets skull varit och lyssnat på arkivbandet hos stenograferna. Därav framgår att han säger att kommunistiska partiet, om dess förslag röstas ned, inte kommer att vilja stödja något förslag som innebär militär upprustning. Den fråga jag ville ställa till herr Werner i Tyresö, om han nu hör mig, är: Hur kommer den kommunistiska riksdagsgruppen att handla visavi det något högre förslag som finns presenterat i en borgerlig reservation och som rör civilförsvaret? Man kan ju ändå, såvitt jag förstår, inte beteckna denna ökning till civilförsvaret som en militär upprustning. Jag skulle gärna vilja få ett besked på den punkten, om det är möjligt.

Fru ERIKSSON i Stockholm (s):

Herr talman! Inte är det någon trängsel i kammaren, men det har det ju inte varit på hela dagen. Just nu sitter här emellertid några som är intresserade och som har varit uppe och talat om det avsnitt av betänkandet som jag själv skulle vilja säga några ord om, nämligen civilförsvaret.

Herr Gernandt menade, att folk i allmänhet inte kände till civilförsvaret. I synnerhet var visst alla socialdemokrater ovetande därom, kvinnorna däremot visste någonting. Nu vet jag inte om egenskapen att vara kvinna tar över att vara socialdemokrat, så att man över huvud taget vågar yttra sig i frågan. Jag försöker.

Världsläget har vi hört om från de stora profeterna i morse. Vi vågar väl inte ges oss in på det, men så mycket kan vi väl säga att det som därvidlag har sagts är en grund för funderingar på att minska de höga försvarsutgifterna. Om man inte skall våga sig på det nu, vet jag inte, när man skall reducera kostnaderna, som ändå alla anser vara mycket höga. Alla partier har ju också dragit den slutsatsen, att det skall ske en reduktion, även om man har hamnat på litet olika nivåer. Det är inte så stor skillnad mellan de slutbelopp som man har gått in för beträffande den närmaste femårsperioden, och ingen har ju ens kommit i närheten av ÖB:s förslag.

Detta gäller även civilförsvaret. Herr Gernandt och herr Karl Bengtsson i Varberg tecknade en ganska dyster bild av det som nu skedde med civilförsvaret, men båda är ju något av experter. Herr Gernandt solidariserar sig hela tiden med civilförsvarsstyrelsen. När har någon chef för ett ämbetsverk fått alla sina önskemål uppfyllda? Om dessa chefer i sina petita framställer krav som de ansett ofrånkomliga för att sköta sina ämbeten, så har de faktiskt aldrig fått gehör hos regeringen eller här i riksdagen. Herr Gernandt är nästan att betrakta som en generaldirektör, och därmed är han faktiskt inte så vittnesgill här.

Civilförsvaret skall man inte sammanblanda med civilmotstånd, som människor ibland gör. Jag vill nog hålla med herr Gernandt om att det kan hända att alla inte riktigt uppfattar att det finns ett ämbetsverk för civilförsvaret och att en del av det totala försvaret heter civilförsvaret. Det är inte bara humanitär inställning som får somliga att arbeta med civilförsvaret.

Herr Bengtsson citerade vad man i utskottsbetänkandet har sagt om civilförsvarets uppgifter – att det har en fredsbevarande funktion inom totalförsvaret, att det skall lindra skador om vi skulle komma i krig och att det bl. a. stärker befolkningens förmåga att stå emot under angreppshot. Vi är överens om att civilförsvaret har en mycket viktig funktion, inte bara som humanitär organisation, när olyckorna har kommit över oss, utan det har en starkt psykologisk betydelse för det militära försvaret också: Vetskapen om att de som är kvar i hemorten kan skyddas även i en konfliktsituation är betydelsefull.

Viktigt är att komma ihåg att dagens beslut bara gäller ett år. Det kan omprövas nästa år – det blir då en ny programplan som vi tar ställning till. Man behöver inte dra så ödesmättade slutsatser av dagens beslut som herr Gernandt gjorde. Civilförsvaret har sannerligen haft en historia, där mycket motstridiga uppfattningar gjort sig gällande tidvis; ibland har civilförsvaret varit synnerligen impopulärt och i andra tider har krafterna samlats kring civilförsvarets uppgifterna.

Under 1950- och 1960-talen skedde en kraftig uppbyggnad, men målsättningen för civilförsvaret, hur det skall verka, har ändrats. Inställningen har varit, att man måste kunna skydda sig även vid angrepp med kärnvapen; därför skulle skyddsrum av mycket påkostat slag byggas. Det var en inflammerad debatt om huruvida det över huvud taget var någon mening med att ha skyddsrum – vanliga normalskyddsrum ansågs inte ha någon funktion, på grund av att vi räknade med kärnvapenangrepp.

Det skedde emellertid en omsvängning. Huvudsaken blev att utrymma de stora städerna. Vi skulle t. ex. i Stockholm vid en stor beredskapsutrymning inte ha mer än 35 000 människor kvar. Endast de som nödvändigtvis måste finnas i viss produktion i Stockholm skulle vara kvar, och för övrigt skulle människorna vistas långt från de stora städerna. Skyddsrum byggandet blev av underordnad betydelse – och då skulle det bli träffsäkra befolkningskyddsrum, som huvudsakligen skulle användas av dem som måste finnas kvar i staden för vissa arbetsuppgifter. Skyldigheten att uppföra skyddsrum försvann för 14 städer. Inte heller skulle skyddsrum byggas i familjebostäder av typen egnahem o. d.

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Man har nu kommit fram till en ny uppfattning. Nu är förutsättningen för civilförsvarssamordningarna att det inte blir kärnvapenanslag, och utrymningarna skall då få en mycket begränsad omfattning. Även skyddsrum i bostadshusen anses kunna göra tjänst mot anfall med konventionella vapen. Beslutet blir att bygga skyddsrum igen. Utrymningsfrågorna får visserligen spela en roll i fortsättningen också men kommer i andra hand.

Denna nya filosofi ställer ju nya krav — den ställer krav på resurser som man inte kan få fram i en hast, nämligen för skyddsrumbyggen. Utskottets bifall till propositionen innehåller försäkran om att de kommuner, som har börjat planera byggande av skyddsrum, får möjligheter att föra planerna i hamn inom ramen för anslaget på 118 miljoner kronor plus 18 miljoner av det 30-miljonerkronorsanslag, som ytterligare står till förfogande under fem år, alltså sammanlagt 136 miljoner kronor. I övrigt anser utskottet, att man får skjuta på avgörandena och inte binda sig definitivt, till dess den sittande utredningen har blivit färdig med sitt arbete, vilket inte lär ta så särskilt lång tid.

Den reservation som både herr Gernandt och herr Karl Bengtsson i Varberg yrkat bifall till innebär en påspädning på propositionen med 8 miljoner för det närmaste budgetåret. Frågan är vad dessa 8 miljoner skulle betyda för t. ex. skyddsrumbyggandet och om de över huvud taget kan stimulera till ökat skyddsrumbyggande. Det är främst fastighetsägare och kommuner som har att ta ansvaret för skyddsrummen, och i dagens kärva läge kan man inte räkna med att i en hast kunna uppfylla de krav, som den nya civilförsvarsdoktrinen uppställer.

Jag ser heller inte så dystert på civilförsvarsberedskapen som de föregående talarna har gjort. Om det t. ex. gäller ett angrepp på Stockholm finns ju utrymningsmöjligheterna kvar. De är inte sämre i dag därför att vi nu har en ny målsättning, nämligen att bygga fler skyddsrum inne i staden. Vi har ju kvar de gamla utrymningsmöjligheterna, som vi tidigare litade helt till. Och dessutom har vi nu i Stockholm ett utbyggt tunnelbanesystem, som visserligen inte utgör ett helt tillförlitligt skyddsrumssystem men som säkerligen kan kompletteras, så att vi får ett skyddsrumssystem som i framtiden kan betyda ganska mycket. Jag tycker således att pessimismen inför försvarsbeslutet är en smula opåkallad.

I själva verket vill det synas som om civilförsvaret i framtiden får stora möjligheter och rent av prioriteras framför andra försvarsutgifter, när planerna har blivit klara. Man kommer då att lägga ner mer pengar på civilförsvaret än tidigare.

En annan utrustningsdetalj inom civilförsvaret som har spelat en roll i diskussionen och även i reservationerna är gasmaskerna. Jag vill fråga herr Gernandt, som väl känner till detta bäst: I vilket land har man gasmasker till hela befolkningen? Det är vad man nu kräver här. I utskottets betänkandet står det att gaskrig enligt utskottet inte kan uteslutas. Nej, självklart inte. Och därför tillstyrker utskottet en fortsatt produktion på en kvarts miljon gasmasker eller något mera varje år. Jag vet mycket väl att de inte helt och hållet är ett nytillskott, utan att de ersätter en del äldre materiel som inte kan användas. Det blir därför inte ett så stort

nettotillskott. Men utskottet säger vidare att om det uppstår ett akut behov, så kan den produktion som nu är i gång ökas ytterligare.

På detta svarar herr Gernandt säkerligen att man kan inte med ett så hastigt påkommet beslut åstadkomma att hela behovet av gasmasker tillfredsställes genast. Nej, men det kan man ju inte heller genom det förslag som reservanterna framför. Det går inte på en dag att ändra produktionen så att den täcker hela behovet. Frågan är, om vi skulle bli så mycket bättre ställda om produktionen omedelbart hade kunnat få fram gasmasker för hela folket. Sedan skulle man uppleva att alla dessa gasmasker skulle behöva kasseras på en gång. Under alla förhållanden måste vi väl ha en fortlöpande produktion i framtiden också, så att gasmaskerna ersätts successivt varje år.

Det verkar i dag som om gasmaskfrågan hade blivit akut. Men inte förrän relativt sent har civilförsvarsstyrelsen haft klart för sig vilken typ av gasmask man skulle inrikta sig på, och därför har styrelsen ganska sent kunnat bestämma sig för en tillverkning. Jag vet inte om styrelsen har bestämt gasmasktypen för barn, men produktionen av sadana gasmasker har i alla fall inte kommit i gång. Situationen i dag är följaktligen att vi ligger i startgroparna, och då kan man väl inte räkna med att problemet skall vara löst om bara något eller några år.

Hur i all sin dar har det plötsligt kunnat bli så aktuellt att varje individ skall ha gasmask? Vi godtar förutsättningen för planeringen av civilförsvaret, nämligen att vi inte skall behöva räkna med angrepp med kärnvapen. Räkna vi då med ett gaskrig? Utskottet vill inte utesluta det. Men reservanternas enorma iver att omedelbart täcka behovet av gasmasker tyder ju på att man anser att gasmasker ganska snart skulle komma att behövas. I onödan skräms människor upp inför en fråga som tidigare inte ansetts böra aktualiseras. Varför skulle den vara så brännande just nu, när vi räkna med en avspänningstid och där t. o. m. frågan om kärnvapenangrepp kopplats bort?

Vi har enligt mitt förmenande för övrigt en bättre samling kring civilförsvartanken i dag än vi haft tidigare. Planerna på en långsiktig upprustning med skyddsrum och gasmasker och på ett fortsatt utbyggnad av ledningsfunktionen och organisationen håller på att realiseras. Vi vågar se fram emot en tid då civilförsvaret kommer att bli kanske ännu bättre tillgodosett än det militära försvaret.

Jag har en mera optimistisk syn på det framtida civilförsvaret. Det är obefogat att ta till så heta tonfall som inte minst civilförsvarsstyrelsen gjort vid nedprutningen av styrelsens petitaskrivelse. Civilförsvaret är väl planerat och en utredning är ganska snart att vänta. Då kan också det som herr Gernandt var inne på diskuteras, nämligen en bättre utformning av skyddsrummen bl. a.

Med detta biträder jag utskottets förslag om anslaget till civilförsvaret och yrkar avslag på motionerna 1605 och 1606, vilka ligger till grund för reservationen 5.

Det har väckts några andra motioner i speciella frågor, som har avstyrkts av utskottet. I motionen 1569 vill herr Westberg i Ljusdal att enskilda skall få möjlighet att själva anskaffa skyddsmasker. Detta yrkande har utskottet gått emot bl. a. därför att kraven på säkerhet

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

därigenom skulle kunna försummas. Vi menar att gasmaskproduktionen bör gå genom civilförsvaret, som så småningom bör kunna få en tillverkning tillräcklig för att täcka hela behovet.

Fru Theorin har en motion som rör sig på ett stort fält. Hon anser att civilförsvarsbehoven skall tillgodoses bättre så att vi får ett fullgott befolkningskydd. Detta bör ske på det militära försvarets bekostnad.

Utskottet har samma mening som departementschefen att man bör ha *en* kostnadsram för civilförsvaret och *en* för det militära försvaret, varför utskottet avstyrker motionen.

Herr Strindberg begär i motionen 443 en utredning av kostnadsansvaret för verkskyddet, vilket det nu åligger företagen att betala. Han hänvisar till att man i framtiden kan få ett annat utnyttjande av verkskyddet. Detta skulle motivera att kostnaden för verkskyddet avlastades företagen. Utskottet hävdar dock att det är företagens sak att ordna verkskyddet och att kostnaderna skall betalas på sätt som nu sker. Utskottet har påpekat, att verkskydd i framtiden inte kommer att krävas för de industrier, som endast har 100 personer anställda, och att tvingande plikt endast kommer att föreligga när de anställdas antal går upp till 200. Därmed blir verkskyddet totalt sett billigare för företagen, även om de som drabbas av utgiften alltså har samma kostnader. Vi har sagt att det på längre sikt kan bli en annan bedömning och därmed har vi avstyrkt även herr Strindbergs motion.

Fru Nordmark har väckt en motion om upprustning av ödegårdar att användas som utrymningsbostäder. Med hänsyn till att det i dag finns gott om utrymningsbostäder har utskottet avstyrkt motionen men samtidigt sagt, att uppslaget bör beaktas, om en annan situation skulle uppstå.

Jag skulle även vilja säga några ord om de frivilliga försvarsorganisationerna, särskilt då civilförsvaret. Utskottets ordförande sade i sitt första anförande i morse, att de frivilliga försvarsorganisationerna gjort en rad uttalanden, i vilka de begärt ett starkt försvar och visat så stor oro inför dagens beslut att de ifrågasatt om deras egna frivilliga insatser var meningsfulla. Rent ut sagt menade de, att insatserna var meningslösa.

En sådan reaktion förstår jag inte. Har herr Petersson i Gäddvik bara uppfattat saken på det sättet eller har herr Petersson och hans meningsfränder spritt den föreställningen till frivilligorganisationer att det är meningslöst därför att man inte får igenom den budget man önskar? Det är moderaterna som säger detta – det parti som på fem år vill ge några miljarder mer till försvaret.

Om det allmänna krymper sina insatser, skulle det för mig kännas än mer uppfordrande att göra frivilliga insatser. Sa uppstod ursprungligen hela frivilligrörelsen. När det gavs för litet till försvaret, ville man frivilligt göra en hel del. Jag hoppas att inom frivilligrörelsen den inställningen fortfarande finns och att inte herr Petersson i Gäddvik går omkring och slår ned modet på rörelsens medlemmar. De behövs och de gör en stor insats som man egentligen oftare än vad som är fallet borde prisa i riksdagen.

Herr Petersson i Gäddvik gav också en liten släng av det slag som borgerliga politiker ofta gör. Jag tror det var den ärade vice talmannen

Måndagen den
29 maj 1972*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Virgin som också sade, att nu talar ni på *ett* sätt men när ni är utanför det här huset har ni en negativ inställning till försvaret. Det brukar riktas till oss socialdemokrater. Jag är främmande för detta. Jag skulle aldrig, som herr Petersson i Gäddvik tydligen gjort, gå ut och säga att det är meningslöst att ni intresserar er för försvaret och att försvaret är så uruselt, utan i stället få folk att tro på försvaret och ha respekt för det – för civiltförsvaret, för de svenska frivilligorganisationerna och även för det militära försvaret. Beträffande civiltförsvaret är det som herr Karl Bengtsson sade så att vi står som ett föredöme för de flesta andra länder. Det gör vi faktiskt också när det gäller frivilligorganisationerna. Det måste vara roligare att skapa en positiv anda för försvaret. Jag kan försäkra att när vi socialdemokrater är ute i våra organisationer, då får vi försvara försvaret, och det gör vi också.

Vi kan inte bara racka ned på försvaret. Då skulle följderna bli svåra. Folk skulle bli ovilliga att betala så mycket för försvaret, om det är så dåligt.

Att tala om försvarsbeslutet i dag i en så dov och dyster ton och därmed mena att vi i vårt land demonstrerar bristande försvarsvilja tyder på att man inte känner samhället, att man inte vet om att detta med 7 miljarder till försvaret upprör de flesta människor. Om man går ut med en sådan dyster beskrivning av vad vi får för de 7 miljarderna, tycker jag man gör en samhällsfientlig insats och inte en försvarspolitisk insats. Vi socialdemokrater går ut och står för försvarsutgifterna. Vi har också kuraget att ta ut de skattemedel som behövs för att täcka utgifterna. Jag kan inte se annat än att om man vill ha en god försvarsanda, så skall man också dels vilja betala för vad dessa anordningar kostar, dels gå ut och tala i en helt annan ton än de borgerliga representanterna här gjort. Det gäller både civiltförsvaret och det militära försvaret. Det är mycket höga kostnader vi betalar och det skulle sannerligen inte vara möjligt att få människor att betala så mycket mer än detta.

Man har återkommit till att socialdemokraterna får stöd för beslutet av kommunisternas röster. Om kommunisterna kommer att stödja det förslag som regeringen har lagt, kommer icke någon grupps politiska företrädare att rygga för beloppet – de 7 miljarderna – moderaterna och mittenpartierna kommer ju billigt undan, men de vill åtminstone betala så mycket som regeringen föreslår. Vill då också kommunisterna understödja det, så känns det bättre att kunna gå ut till folk och säga: Åtminstone så här godtar vi alla budgeten.

Tänk er att socialdemokraterna skulle gå ihop med moderaterna och med någon liten röstövertikt få igenom ett betydligt högre anslag till försvaret. Det hade varit ett mycket dåligt grundat beslut. I så fall skulle företrädarna för hälften av landets befolkning ha ansett att de inte vill betala. Det är en tillfredsställelse om hela folket, eller dess politiska företrädare, är villiga att bära de försvarskostnader som beslutas.

Med detta vill jag yrka bifall till utskottets hemställan på alla punkter.

Herr GERNANDT (c) kort genmäle:

Herr talman! Fru Eriksson i Stockholm sade att jag var expert. Det är jag inte. Jag är mycket intresserad av frågorna och har försökt sätta mig

in i dem. Jag kan mycket väl fortsätta att debattera skyddsrum, skyddsmasker osv., men jag tycker inte att någon av oss tjänar någonting på att uppta tiden med att debattera den frågan. Jag tror att tanken bakom fru Erikssons resonemang att vi i vårt land i jämförelse med andra länder ligger mycket bra till när det gäller skyddsmasker är riktig; det är mycket möjligt att det inte finns något annat land som har det så bra ställt med skyddsmasker som vi kan få, om vi gör upp ett hyggligt tillverkningsprogram. Just nu är det väl inte så värst bra ställt med det. – Jag vet alltså inte svaret på fru Erikssons fråga på denna punkt.

Fru Eriksson talade om att jag solidariserar mig med generaldirektören – chefen för civilförsvarsstyrelsen. Det gör jag inte. Däremot solidariserar jag mig med de borgerliga reservanterna. Civilförsvarsstyrelsen har som bekant begärt 154 miljoner, medan reservanterna vill ge 138; där ligger vi alltså lägre än generaldirektören. Men jag vill också solidarisera mig med de människor som anser att civilförsvaret omfattar den försvarstrygghetsfråga som ligger dem närmast, inte minst med de människor som skall göra tjänst inom civilförsvaret och kanske inte får den utbildning som de har rätt att vänta sig att få. Jag upprepar vad jag sade tidigare, nämligen att det verkligen måste anses vara otillfredsställande om man med en plikttag – som ju civilförsvarlagen är – tar i anspråk enskilda medborgare för en krigsorganisation utan att ha gett dem tillfälle att i fredstid förbereda sig för sin krigsuppgift. Det är huvudsakligen på en sådan utbildning som i alla fall – det vet vi från verksskydd och annat – kan komma samhället till godo i fredstid som jag personligen tycker att man skulle lägga de pengar som skulle kunna disponeras enligt reservanternas förslag.

Herr PETERSSON i Gäddvik (m) kort genmäle:

Herr talman! Fru Eriksson i Stockholm beskyller mig för att i mitt inledningsanförande ha sagt saker som jag inte känner igen. Jag undrar om inte fru Eriksson i sin iver att framställa mig som negativ till de frivilliga försvarsorganisationerna lagt yttranden i min mun som i varje fall inte jag fällt i debatten och ingen annan från vårt parti heller. Vad jag sade om frivilligorganisationerna var: "Vi har med rätta varit överens om att det har varit av stort värde att i runt tal en miljon svenskar i olika frivilligorganisationer fortbildar sig för sina viktiga uppgifter inom vårt värnpliktsförsvaret. Dessa organisationer och deras medlemmar har också en avgörande betydelse när det gäller att vidmakthålla och stärka försvarsviljan hos vårt folk." Jag anförde sedan ett par citat ur de skrivelser som kommit oss i utskottet – även fru Eriksson, hoppas jag – till handa. Man säger där att om betingelserna för försvaret blir sämre, ökar riskerna för att man skall ifrågasätta om ens personliga insatser är meningsfulla och att detta tvivel kan medföra stora negativa återverkningar på den frivilliga befälsutbildningen med åtföljande sänkning av förbandens kvalitet utöver den som följer av minskad värnpliktsutbildning och sämre utrustning. Det är i stort sett ett ordagrant citat ur en skrivelse som vi har fått.

Det andra citatet som jag återgav var även det hämtat från en skrivelse som vi i utskottet har fått: "Försvaret måste alltid utformas så att det

inger förtroende hos medborgarna och i omvärlden. Finns inte ett sådant förtroende i det egna landet, saknas underlag för försvarsviljan.”

Sedan tyckte jag att fru Eriksson i Stockholm undervärderade svenska folkets försvarsvilja. Varifrån har fru Eriksson tagit upplysningarna om att svenska folket skulle vara så negativt inställt till att ha ett starkt försvar, ett gott skydd för vår neutralitetspolitik?

Den undersökning som jag återgav och som hade stor samstämmighet med tidigare, liknande undersökningar visar att 46 procent av de tillfrågade vill ha ett försvar av oförändrad styrka, 14 procent t. o. m. öka försvarets kostnader och bara 26 procent ville minska dem. Därav drar jag slutsatsen att svenska folket och glädjande nog även ungdomarnas flertal tydligen vill ha ett starkt totalförsvar till skydd för vår självbestämmanderätt. Jag hoppas att fru Eriksson också har tagit del av dessa undersökningar.

Fru ERIKSSON i Stockholm (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag tycker att man skall observera att det kanske är första gången som just frivilligorganisationerna har behandlats utan reservation. När stämningen bland dem blir litet upprörd, finns det skäl att betona detta. Det är egendomligt att pessimismen har spritts inom civiltförsvaret. Jag har själv varit med om uppvaktningar för ett starkare civiltförsvar, och sådana har väl förekommit på andra håll också. Men inställningen att deras arbete skulle vara meningslöst efter budgetbeslutet i år förstår jag inte. På något sätt måste väl denna olust ha skapats. Jag misstänkte kanske orättvist herr Petersson i Gäddvik, men det finns andra bland dem som vill stödja det högsta budgetförslaget som kan ha haft ett finger med i spelet. Det är en reaktion som inte borde uppstå ett år då det inte finns delade meningar om frivilligorganisationerna.

Herr PETERSSON i Gäddvik (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag tror inte alls att vare sig jag eller någon annan politiker behöver informera försvarsorganisationerna om värdet av att ha ett starkt försvar. De som leder dessa organisationer och även medlemmarna är både försvarskunniga och försvarsintresserade. De skrivelser som vi har fått till utskottet anser jag vara ett uttryck för att de tänkt själva i det läge som vi står inför.

Herr STRINDBERG (m):

Herr talman! Diskussionen har ju framskridit ganska långt, och trots att det i och för sig finns anledning att kommentera rätt mycket av vad fru Eriksson tidigare sade, skall jag inte göra det i någon större utsträckning. Fru Eriksson ställde sig förvånad till den oro när det gäller civiltförsvaret som kom fram i herrar Karl Bengtssons i Varberg och Gernandts anföranden. Jag delar helt den oron.

Civiltförsvarets uppgifter är mycket stora och har utomordentligt stor betydelse för samhällets möjligheter att fungera vid ett eventuellt krigsfall. Civiltförsvaret måste liksom försvaret i övrigt snabbt kunna mobiliseras för att kunna sättas in i ett eventuellt krigs allra första skede. Men hur blir det med möjligheterna därtill, om propositionen 75 går

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

igenom?

I den lilla informationsskrift som Civilförsvarsförbundet tidigare i år har gett ut finns följande uttalande av civilförsvarsstyrelsens chef generaldirektör Åke Sundelin: "Blir den låga ramen, 118 miljoner kronor per år, planeringsram för civilförsvaret, måste vi göra sådana nedskärningar att vi praktiskt taget inte har någon handlingsfrihet kvar om vi skulle vilja ändra oss framåt 80-talet och bygga upp en väl avvägd organisation igen.

Vi måste i så fall sänka beredskapen och minska den lokala organisationen väsentligt. Dessutom måste vi avstå från att i fred utbilda en stor del av manskapet i den sålunda reducerade organisationen."

Departementschefen liksom försvarsutskottet har en annan uppfattning när det gäller anslaget och föreslår den lägre kostnadsramen på 118 miljoner kronor. Civilförsvarsstyrelsen – det har framhållits här tidigare – ansåg dock att man inte ens inom ramen 138 miljoner kronor helt kan fullfölja målsättningen för civilförsvaret utan räknade fram en egen ram på 154 miljoner kronor. Det synes mig ansvarslöst att på det sätt som utskottsmajoriteten här handlar, utifrån en allmän optimism om utvecklingen i vår omvärld, radikalt försämra civilförsvarets möjligheter att lösa sina uppgifter såsom de formulerades 1959 och underströks i ett enigt statsutskottsutlåtande nr 85 år 1959 bl. a. med följande ord:

"Utskottet ansluter sig till vad departementschefen framhållit om civilförsvarets utomordentliga vikt för medborgarnas skydd i krig och för befolkningens motståndsvilja. Utskottet har härvid särskilt beaktat, att undersökningar såväl här hemma som utomlands otvetydigt visar, att ett väl förberett civilförsvaret avsevärt kan begränsa förlusterna i människoliv även vid mycket svåra anfall. Otvivelaktigt är våra försvarsansträngningar i hög grad beroende av civilförsvarets möjligheter att lösa sina uppgifter inom det totala försvaret. Det synes med hänsyn härtill ofrånkomligt, att civilförsvaret ges en ökad effektivitet."

Ja, herr talman, det var 1959 som ett enigt statsutskott kunde skriva på det sättet.

Utvecklingen i de krig som alltid syns pågå någonstans på vår jord har mig veterligt ytterligare understrukit, att civilbefolkningen drabbas allt hårdare. Detta borde mana till större satsningar på civilförsvaret, på anskaffande av skyddsmasker, på byggande av skyddsrum etc. i stället för, som nu föreslås, begränsningar.

Herr Gustavsson i Eskilstuna och även fru Eriksson i Stockholm har antytt i sina anföranden att civilförsvarets behov kan tillgodoses genom framtida justeringar. Om jag vore övertygad om att så kommer att ske, vore det värdefullt, men jag tar det inte såsom ett löfte utan endast såsom en antydning om att de anser att man har varit alltför njugg.

Låt mig, herr talman, säga några ord om skyddsmaskerna som har varit så diskuterade. I civilförsvarsstyrelsens skrift Varför-Därför konstateras:

"Anskaffningstakten blir beroende av den ekonomiska ramen. Med hänsyn till materielens livslängd och därav följande behov av omsättning måste man, om man över huvud taget skall kunna nå och bibehålla målet att ha skyddsmasker åt hela befolkningen, räkna med en medelinvestering per år på minst 15 miljoner kronor. Om samma mål skall uppnås inom

perspektivplanepreioden - till 1987 - krävs en årlig investering på ca 20 miljoner kronor."

Fru Eriksson nämde att jag hade motionerat om verkskydden. Dessa, som enligt civilförsvarlagen skall finnas vid vissa företag, utgör en viktig del av vårt civilförsvär. Kostnaderna för att anskaffa och underhålla materiel, som erfordras för verkskyddens verksamhet, samt kostnaderna för verkskyddspersonalens utbildning åligger företagen. I motionen 443 år 1972 har jag tillsammans med några medmotionärer hemställt om utredning angående verkskyddens framtida finansiering. Det är enligt mitt förmenande inte rimligt att denna del av försvaret inte skall bekostas av staten på samma sätt som försvaret i övrigt.

Utskottet avstyrker motionen och hänvisar till att denna fråga tidigare har behandlats av riksdagen, bl. a. 1964, och att andra lagutskottet då avstyrkte utredning med hänvisning till att det inte torde vara möjligt att särskilja frågorna om verkskyddets finansiering och dess administration samt till att verkskyddet i stor utsträckning även måste vara ett företagariintresse. Försvarsutskottet finner i föreliggande betänkande att de av andra lagutskottet anförda skälen mot ändrat kostnadsansvar alltså är bärande. Jag skall av tidsskäl inte göra så många kommentarer till detta. Men det som är ett företagariintresse i detta sammanhang är liksom i så många andra i lika hög grad ett samhällsintresse. Ett väl fungerande verkskydd är av stor betydelse för vår folkförsörjning, och jag skulle därför bättre ha förstätt, om utskottet avstyrkt motionen med hänvisning till svårigheten att inrymma även denna del av vårt totalförsvär inom de kostnadsramar som nu är aktuella.

Den förändringen föreslås emellertid i propositionen - detta nämndes ju också av fru Eriksson i Stockholm - och tillstyrks av utskottet, att gränsen för skyldigheten att hålla verkskydd ökar från för närvarande 100 anställda till 200. Resultatet av denna åtgärd blir att organisationen minskas med ca 5 procent, men samtidigt utblir den ökade satsning på det lokala civilförsvaret som ingick i civilförsvarsstyrelsens förslag. Regeringen skär här ner så väl verkskyddet som det statligt finansierade civilförsvaret. Detta egendomliga förfarande ligger helt i linje med försvarspropositionen i övrigt.

Jag skall inte gå in på utskottsbetänkandet i övrigt men kan inte underlåta att göra några kommentarer till det viktiga beslut som i dag skall fattas. Ären efter andra världskriget, då erfarenheterna från kriget ännu var levande inom vårt folk, var försvarsfrågan på ett glädjande sätt höjd över partierna. Det rådde enighet bland de demokratiska partierna om nödvändigheten av ett starkt försvar som stöd för vår också i enighet beslutade utrikespolitiska linje. Tack vare den enigheten och på grund av att försvarsbesluten får konsekvenser på mycket lång sikt har vi i dag trots allt fortfarande ett försvar med förutsättning att klara dess också i enighet beslutade målsättning.

Det är min förhoppning, inte av omtanke om dagens makthavare, utan med tanke på hela vårt folk, att socialdemokraternas optimism när det gäller den säkerhetspolitiska bedömningen nu för en gångs skull skall besannas. Historien borde åtminstone ha lärt socialdemokratin en del. Felbedömningar har gjorts förr. Det kan räcka med att exempelvis

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

hänvisa till 1938. Statsministern påpekade här i dag att moderata samlingspartiet står isolerat i försvarsfrågan. Herr talman! Det är möjligt och det är i så fall beklagligt. Vi har hört det förr, och vi har fått erkännanden i efterhand för att vi vågade stå ensamma. Då gjordes inte jämförelsen om samarbetet med högerpartiet som en kvarnsten om halsen.

Låt mig ta ett enda exempel hur felbedömningar har gjorts, just 1938. Den 8 mars 1938 lämnade statsutskottet ifrån sig ett utlåtande nr 4. Det var Anders Råstock som då var statsutskottets ordförande. I det utskottsutlåtandet avstyrkte man samtliga högerns förslag om förstärkningar av försvaret med hänsyn till läget ute i världen. Det var alltså den 8 mars 1938. Den 16 mars 1938 begärde statsministern Per Albin Hansson ordet i andra kammaren och öppnade försvarsdebatten med att yrka återremiss på högerförslagen till statsutskottet. Det hade hänt någonting under den gångna veckan, som visade hur snabbt säkerhetspolitiska bedömningar kan skifta — det var nämligen Tysklands intåg i Österrike.

Man skall alltså inte vara alltför bergsäker, när man gör säkerhetspolitiska bedömningar.

Ett litet land som Sverige och med vår målsättning att vara neutralt vid ett eventuellt krigsfall måste ta på sig den försäkringspremie som ligger i kostnaderna för ett starkt försvar. Försvarsutgifterna måste ses mot bakgrunden av den styrka försvaret måste ha för att lösa sina uppgifter och får inte gång efter annan vara en budgetregulator vid ansträngda statsfinansiella lägen. Materiellt och personellt måste vi kunna utnyttja hela vår samlade värnkraft, och det synes mig vara ett stort ansvar man tar på sig, om man inte i fredstid ger dem som en gång kanske kan tvingas att göra en försvarsinsats — det gäller inom alla delar av vårt totalförsvar — en sådan utbildning och en sådan utrustning att de har en rimlig chans att lösa såväl sina uppgifter som att klara sig själva.

Med det anförda ber jag, herr talman, att få yrka bifall till de reservationer som upptar herrarna Peterssons i Gäddvik och Ivar Virgins namn.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! I motionerna 1609 och 956 har föreslagits en rad åtgärder som berör de värnpliktigas förhållanden. Vi är medvetna om att dessa har förbättrats under årens lopp, men ännu återstår enligt vår mening åtskilligt innan det kan sägas att de värnpliktiga har en ställning som gör att de i rättsligt och ekonomiskt hänseende kan jämföras med människor i det civila livet. Vad gäller de värnpliktigas ekonomiska förhållande t. ex. är det uppenbart, att de förslag till förbättringar som framföres i utskottets betänkande är otillräckliga. Det behövs enligt vår mening en kraftig uppskrivning såväl av penningbidragen som av familjepenning och övriga ekonomiska bidrag till de värnpliktiga.

Utskottet framhåller: "Med ett försvar som bygger på allmän värnplikt är det naturligt att de värnpliktigas förmåner under tjänstgöringen tilldrar sig stort intresse. Som riksdagen tidigare har uttalat — — — är det angeläget att de olika värnpliktsförmånerna sammantagna ger den värnpliktige förutsättningar att fullgöra tjänstgöringen och återgå till

civilt arbete utan annan uppoffring än den som värnplikten som sådan innebär. Förmanerna bör då och då omprövas med hänsyn till prisutvecklingen och den allmänna standardutvecklingen.”

Klart är emellertid att de åtgärder som utskottet föreslår på intet sätt motsvarar malsättningen i utskottets skrivning. Penningbidragens höjning med 1 krona till 7 kronor är klart otillräcklig. Detsamma gäller förslagen beträffande familjebidraget.

Penningbidragens storlek har varit en fråga där det förelegat många motioner vid de s. k. värnpliktsriksdagarna. De flesta av kraven gick vid 1971 års värnpliktsriksdag ut på att dagersättningen borde höjas till *minst* 15 kronor. Motiveringen för kraven var i stort densamma som framförts i utskottets betänkande: man anser att värnplikten inte skall behöva innebära en materiell standardsänkning utan att de värnpliktiga bör ha en standard som motsvarar genomsnittet för åldersklassen. Dagersättningen räcker kanske inte till mer än kaffe och tobak. För att klara sin ekonomi tvingas många värnpliktiga att arbeta extra på sin fritid. Många måste ta av tidigare sparkapital eller låna av föräldrar och andra anhöriga. Sedan länge föreligger missnöje med den låga dagersättningen, framhålls det, och det utskott som svarade för betänkandet över motionerna föreslog att värnpliktskonferensen skulle uttala sitt missnöje med att myndigheterna ej beaktat 1970 års värnpliktsriksdags beslut i bidragsfrågor. Vad gäller familjebidragen fanns ju nämligen samma missnöje.

I vår motion 956 föreslås att dagpenningen bör höjas från 6 till 20 kronor, att familjebidragskungörelsen ändras så att de värnpliktiga och deras familjer får en försörjning som under alla förhållanden minst motsvarar existensminimum eller den s. k. sociallönen. Vidare menar vi att det är orimligt att ensamstående värnpliktiga (icke familjeförsörjare) måste göra sig av med sin lägenhet bara för att de fullgör militärtjänsten. Många värnpliktiga har nämligen i dag egna lägenheter vid inryckningen trots att de är ensamstående. Som det nu ligger till blir de dock tvungna att lämna ifrån sig lägenheten eller försöka hyra ut den i andra hand, vilket är förenat med stora svårigheter.

Vi anser också att det är ett rättvisekrav att de värnpliktiga i princip erhåller fria resor till och från hemorten. Att detta är en fråga som uppfattas som mycket angelägen av de värnpliktiga vittnar bl. a. de många motionerna till 1970 och 1971 års värnpliktsriksdagar om. Enbart vid 1970 års värnpliktsriksdag förekom det inte mindre än åttiofem motioner just om den frågan.

Vad gäller de värnpliktigas ekonomiska förmaner sammantaget föreslås i motionen att riksdagen uttalar sig för önskvärdheten av att utredningen angående de värnpliktigas ekonomiska förmaner avger delbetänkande och att förslag skyndsamt förelägges riksdagen för ställningstagande och att motionens synpunkter föreläggs utredningen för beaktande.

Vad gäller de värnpliktigas rättsliga ställning, där krigsmakten i dagens läge samtidigt är anklagande, atalande, utredande och dömande myndighet, så ställde de värnpliktiga vid 1971 års riksdag följande krav, vilka vi bedömer som rättvisa: arreststraffet bör avskaffas, militära chefer fräntas sin nuvarande bestraffningsrätt och rätt att utdela tillrättavisningar och

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

att de militära chefernas bestraffningsrätt överförs till en disciplinnämnd, vilkens beslut kan överklagas till civil domstol. Det har inte minst i samband med dessa värnpliktsriksdagar redovisats att den militära bestraffningen kan variera från kompani till kompani och från befäl till befäl, vilket givetvis är otillfredsställande. Med hänsyn till att rättssäkerheten för den enskilde aldrig får ifrågasättas kan det därför inte anses vara lämpligt att enskilda militärer skall ha rätt att utdöma straff för värnpliktiga. De militära straffformerna – och det kan säkert sägas också om straffgrunderna – är klart otidsenliga. I det militära tillämpas auktoritära åtgärder, och straff kan utfärdas för rena småförseelser. Speciellt vad det gäller arreststraffet är det tydligt att detta många gånger inte står i proportion till förseelsen.

När det gäller demokratiska rättigheter i övrigt måste betonas vikten av att de värnpliktiga på samma sätt som andra människor ges möjlighet att utöva politisk verksamhet. De värnpliktiga saknar i dag, enligt egna utsagor, rätten att på förbanden fritt diskutera politik, t. ex. vad det gäller försvarets målsättning. Deras möjligheter att sprida politiska skrifter, affischera, hålla möten osv. är starkt begränsade. De värnpliktiga har därmed starkt begränsade möjligheter att föra kamp för sina intressen. Mötesfrihet, organisationsfrihet, yttrandefrihet och rätt att sprida alla sorters tryckta eller på annat sätt mångfaldigade alster i tryckfrihetsförordningens anda är viktiga beståndsdelar när det gäller krav på försvarets demokratisering.

Till sist, herr talman, vill jag bara säga några få ord om yrkandet i vår motion nr 1609 om att värnpliktiga i vapenfri tjänst inte bör ha längre tjänstgöringstid än andra värnpliktiga. Utskottet har till den frågan sagt att det måste tillses att tiden för dessa inte blir så kort att det framstår som om den vapenfrie får en särskild förmån utöver att hänsyn tas till hans övertygelse och samvete. Vi hävdar där en annan uppfattning. Vi menar att har en ansökan om vapenfri tjänst godkänts, så skall den sökande inte bestraffas genom en längre tjänstgöringstid. Detta har också understrukits av de värnpliktiga själva i uttalanden från deras riksdagar. Vi förutsätter, som sagt, att de som söker vapenfri tjänst har goda skäl för sin vapenvägran, och då bör de inte bestraffas genom längre tjänstgöringstid.

Herr talman! Jag yrkar härmed bifall till motionen 1609, såvitt gäller punkterna 2 och 3 i betänkandet.

Till sist vill jag säga några ord med anledning av vad fru Eriksson i Stockholm yttrade om att politikerna står bakom det beslut som kommer att fattas. Jag vet inte hur man för vår del lämpligast skall uttrycka den saken. Jag vill bara understryka att när det gäller försvarets inriktning har vi en helt annan uppfattning än den som kommer till uttryck i det socialdemokratiska förslaget. Om vi i andra hand kommer att stödja det, så beror detta uteslutande på att vi anser att det är ett förslag som i jämförelse med de borgerliga förslagen lägger minst bördor på folket. Men den ståndpunkten är vi givetvis beredda att försvara.

Herr GUSTAVSSON i Nässjö (s):

Herr talman! Först vill jag säga till herr Strindberg, som citerade ett uttalande av statsutskottet från 1959 om befolkningsskyddet, att vi då var i en helt annan situation. Bl. a. dominerade kärnvapendoktrinen på det internationella planet. Med andra ord, tanken om massiv vedergällning var den dominerande militära doktrinen. I dag har vi en annan syn på de här frågorna, som innebär att man i stället inriktar sig på skydd mot konventionella vapen. Det är alltså mot den bakgrunden som statsutskottets uttalande skall ses.

Men vi måste naturligtvis ha en beredskap – det säger också försvarsutskottet – om en förändring av den nuvarande doktrinen inträffar. Sedan kan det ju tilläggas, som fru Nancy Eriksson resonerade kring: För det första finns det väl inget land som har som målsättning att hela befolkningen skall ha skyddsmasker i dagens situation. För det andra kan man för att få litet balans i diskussionen lägga till frågan: Vilket annat land satsar så mycket på befolkningsskydd och civilförsvar som Sverige gör?

Herr talman! Det var egentligen inte om dessa problem jag hade för avsikt att tala utan om försvarets fortsatta inriktning, framför allt när det gäller frågan om avvägningen mellan kvantitet och kvalitet inom försvaret.

Försvarsutredningen menar att vi i ett längre perspektiv bör prioritera ett större antal tekniskt mindre högtstående vapensystem framför ett fåtal tekniskt mycket kvalificerade. Denna principiella uppfattning har sedan såväl försvarsministern som utskottets majoritet anslutit sig till. Konsekvensen av bl. a. detta blir att fjärstridsförbanden minskar i omfattning och att man är beredd att gå ner något i prestanda om meningsfulla ekonomiska besparingar kan uppnås.

Detta har till en del också illustrerats av den debatt som förts tidigare i dag i denna kammare. Jag tror att det är oerhört väsentligt att betona denna princip, inte minst på grund av snabbt stigande kostnader för kvalificerade vapensystem. I dag är vi ju i den situationen att mycket stora forskningsresurser läggs ner på militär forskning, och exempelvis just nu har vi att ta ställning till ett förslagsanslag för nästa budgetår på 395 miljoner kronor för forskning och utveckling vad avser flygvapenförband.

Storleken av resursinsatserna kan också illustreras på ett annat sätt. I detta fall kan man ta flygplanet Viggen som utgångspunkt. Forskningen kring och utvecklingen av detta vapensystem är det mest omfattande projekt som Sverige någonsin genomfört i något sammanhang. Sluträkningen enbart när det gäller forskning och utveckling lär hamna på omkring 2,5 miljarder kronor.

Ett annat mått på engagemanget får man när man konstaterar att omkring 12 000 människor får sitt levebröd genom att jobba i någon av de fabriker som tillverkar delar till Viggen. Ett tredje sätt att mäta kostnaden för detta vapensystem är att beräkna totalkostnaden för Viggens olika versioner när de är uttjänade, dvs. inklusive underhåll och andra utgifter i anslutning till projektet. Någon har beräknat denna summa till 27 miljarder kronor.

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Herr talman! Även om de siffror som jag nämnt inte på något sätt gör anspråk på någon exakthet - avvikelser och kanske stora sådana kan förekomma - så illustrerar de ändå vilken enorm resursanspänning som krävs för ett så avancerat vapensystem som Viggén.

Studier har nu påbörjats på ett flygplan - om det över huvud taget blir något flygplan - som eventuellt skall ersätta Viggén, det s. k. Flygplan 80. Eftersom såväl utskottet som försvarsministern uttalat att fjärrstridsförbanden skall ges en lägre prioritet, kan man utgå ifrån att inriktningen och utvecklingen blir annorlunda än när Viggénprojektet påbörjades. Detta är angeläget ur flera synpunkter. Jag skall beröra några av dem.

Ett land med begränsade tekniska forskningsresurser kan inte, när t. o. m. stormakterna upplever problem i detta avseende, binda en stor del av sina resurser till ett så resurskrävande långtidsprojekt som utveckling av ett nytt tungt attackflygplan skulle innebära. I stället bör den tekniska forskningen och utvecklingsarbetet i ökad utsträckning inriktas på andra, civila områden av väsentlig betydelse för samhället. Dessutom gör kostnadsutvecklingen att ett flygplan med Viggéns komplexitet knappast blir ekonomiskt möjligt att utveckla i framtiden.

I motionen 1607 tar mina medmotionärer och jag upp detta resonemang. Vi yrkar att planeringen för ett eventuellt framtida attackflygplan med hänsyn till kostnader och landets teknologiska forskningsresurser inriktas på ett flygplan med måttliga prestanda, dvs. inget tungt attackflygplan. Visserligen är motionen formellt avstyrkt, men utskottet har uttalat att studierna är "inriktade på olika alternativ som alla innebär måttliga prestanda i förhållande till den miljö i vilken verkan skall ske, varför motionärernas krav i detta avseende torde vara tillgodosett". Utskottet uttalar också den oro man känner för kostnadsutvecklingen och har bl. a. därför gett fjärrstridsförbanden en lägre prioritet. Eftersom utskottet konstaterar att motionens krav är i sak tillgodosett och eftersom motionärerna således fått gehör för sitt krav av utskottsmajoriteten finns det anledning att vara nöjd med skrivningen.

Men, herr talman, när man diskuterar högteknologin inom försvaret finns det anledning att göra ytterligare ett par reflexioner. Den första gäller den långa tid för vilken man binder kostnader. Genom att binda stora utgifter till avancerade vapensystem minskar man handlingsfriheten vad det gäller kostnadsnivån för det militära försvaret. Det motverkar med andra ord den viktiga strävan att hålla försvarskostnaderna nere, eftersom det många gånger rör sig om åtaganden som spänner över en tid på kanske 20 år.

I ett läge som dagens där många tecken talar för att en klar politisk stabilitet inträtt i Europa är det fel att låsa försvarskostnaderna för lång tid framåt genom åtaganden som mycket hårt binder utgifterna. I stället bör man eftersträva en sådan struktur på försvaret att detta relativt snabbt kan anpassas till olika utvecklingstrender. Jag vill inte påstå att vi redan i dag har förlorat denna valfrihet. Jag vill i stället med detta resonemang understryka faran av att mista denna valfrihet. Därför hälsar jag också betoningen av lokalförsvarfsförbanden å ena sidan och den lägre prioriteringen av fjärrstridsförbanden å andra sidan med tillfredsställelse.

Den andra reflexionen gäller högteknologin kontra den allmänna värnplikten. Det sägs ofta att det militära försvaret är hela folkets angelägenhet. Den allmänna värnplikten motiveras bl. a. just av en önskan att förankra försvaret hos folket. Men ett värnpliktsförsvaret har också andra mycket väsentliga värden. Det motverkar exempelvis att de militära krafterna kan spela en självständig politisk roll. På samma sätt bidrar det till att inom försvaret utveckla normer och värderingar som på ett bättre sätt stämmer överens med det civila samhällets än vad sannolikt ett yrkesförsvaret skulle göra.

Tänkar kring folkets motståndsvilja och medverkan inom totalförsvaret, sambandet mellan civilt och militärt liv, liksom motivation och sammanhållning kan utvecklas. Men det antydda visar på den betydelsefulla och kanske t. o. m. avgörande roll som den allmänna värnplikten spelar. Om man sätter högteknologin mot en bred förankring av försvaret uppstår utan tvivel problem. Ett är rent ekonomiskt - vi har helt enkelt inte resurser för både ett genomgående högteknologiskt försvar och en allmän värnplikt. Dessutom är det praktiskt svårt att förena dessa båda principer, eftersom tekniken ställer krav på personalen som inte kan uppfyllas av de värnpliktiga. Dessa problem har ju också i annat sammanhang berörts av överbefälhavaren då han studerat två olika försvarsstrukturer som benämnts A och B. A-strukturen bygger på tanken att en ockupation av landet skall ta så lång tid som möjligt. Det leder till att exempelvis markförsvaret prioriteras. B-strukturen bygger på att angriparens förluster i initialskedet skall bli så stora som möjligt. Den principen leder till att fjärrstridsförbanden prioriteras och till avsteg från den allmänna värnplikten eller till kategoriklyvning. Visserligen skall kanske dessa studier bara ses som exempel på avvägningen mellan kvalitet och kvantitet, men de ger ändå en fingervisning om vart det kan bära hän vid en inriktning mot högteknologin. Därför är det glädjande och värt att notera att försvarsministern uttalat att vi bör sträva efter ett uthålligt försvar framför initialstyrka. Dessutom har försvarsministern i direktiven till den i dagarna tillsatta utredningen rörande värnpliktsutbildningen klart uttalat att förslagen från utredningen ej får innefatta förslag till åtgärder som leder till kategoriklyvning.

Herr talman! Detta är några av de reflexioner som man har anledning att göra när man står inför ett beslut av denna karaktär. Vi har diskuterat frågorna ingående i utskottet och i andra sammanhang.

Jag vill med detta, herr talman, instämna i tidigare framställda yrkanden om bifall till utskottets majoritetsförslag på samtliga punkter.

Herr BJÖRCK i Nässjö (m):

Herr talman! Det försvarsbeslut som strax skall fattas har knappast föregåtts av någon särskilt omfattande och än mindre djuplodande offentlig debatt. Bland de stora tidningarna är det i stort sett endast i Svenska Dagbladet man har kunnat finna en verklig vilja att initiera till den breda debatt som självfallet borde ha föregått det beslut vi i kväll skall fatta.

Jag har velat göra detta konstaterande därför att vi i Sverige skiljer oss från våra grannländer, särskilt då Norge, när det gäller att öppet och

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

förutsättningslöst diskutera vår säkerhetspolitiska situation. Regeringen i vårt land har i stället strävat efter att ge allmänheten intrycket av att vi lever i en fredlig omgivning och att det i vår närhet inte finns makter som utgör ett potentiellt hot mot Sverige. Detta är emellertid enligt mitt sätt att se felaktigt, och det är lättsinnigt att på detta sätt försöka föra allmänheten bakom ljuset.

I själva verket förhåller det sig så att någon militär avspänning icke existerar i Europa. De rustningsbegränsningar som president Nixon och de ryska ledarna just nu kommit överens om berör sofistikerade interkontinentala vapen och påverkar knappast vår situation. Det gör däremot uppbyggnaden av de ryska Östersjö- och Ishavsflottorna.

Som alla intresserade känner till har Sovjet under de senaste femton åren gjort en satsning på sin marin som saknar motstycke. Denna marina expansion har lett till att man i dag opererar runt om på världshaven – i Medelhavet, i Indiska oceanen, i Norra ishavet och naturligtvis också i Östersjön.

Den ryska Östersjöflottan har fått imponerande dimensioner och överträffar vida vad NATO-staterna har i området. Frågan är i vad man denna ryska flotta är att uppfatta som ett hot mot de nordiska länderna eller om den bara skall ses i ett globalt sammanhang. Om man ser närmare på sammansättningen av de ryska Östersjö- och Ishavs marinerna och deras övningsaktiviteter klarnar bilden. Det visar sig då att en kraftig sovjetisk satsning har skett under 1960-talet på landstigningsstoppage. Vidare har man återupprättat marininfanteriet som är avsett att vara spjutspetsen vid en landstigning. Detta marininfanteri har fått en stark koncentration till Östersjöområdet. Stora landstigningsövningar har skett de senaste åren, framför allt i Norra ishavet och i Östersjöområdet.

Inte minst på norsk sida har dessa landstigningsövningar uppmärksamats och uppfattats som direkt riktade mot Norge. De många ryska landstigningsövningarna på den sovjetiska delen av Nordkalotten har nämligen haft en speciell karaktär. Vid militära övningar brukar ju normalt de som försvarar det egna territoriet vara predestinerade att "vinna" övningen och angriparna att, som i detta fall, kastas i havet. Vid de ryska övningarna på Nordkalotten har det varit tvärtom. Där är det angriparna som "vinner" och landstiger.

I det sammanhanget skall också noteras att både den ryska handelsflottan och fiskeflottan till stora delar är konstruerade för att kunna delta i landstigningsoperationer. Det ryska flodtonnaget – som i dag omfattar över 1 000 enheter – är i hög grad lämpat för landstigningsoperationer i Östersjöområdet.

Att Nordkalotten och Östersjöutloppen är strategiskt viktiga mål har länge varit oomtvistat. De oljefyndigheter som gjorts eller kan beräknas göras utanför Norges kuster och i Östersjön gör vårt läge än mer utsatt.

I Norge har man klart uttryckt sin oro över expansionen och inriktningen av den ryska marinen. I Sverige har få brytt sig om att uppmärksamma detta. Man kan fråga sig varför. Det är nog bra att eftersträva goda förbindelser med Sovjetunionen, men detta får inte leda till att vi avstår från att diskutera vår egen säkerhetspolitiska situation i klara och uppriktiga termer. Herr Palmes norske kollega -- och partivän

statsminister Trygve Bratteli har flerfaldiga gånger uttryckt bekymmer inför den snabbt växande ryska flottupprustningen. Att statsminister Palme skulle våga göra något sådant får väl däremot betraktas som uteslutet.

Herr talman! Jag har velat säga detta därför att regeringens försvarsbud utgått från att det råder lugn och avspänning i Europa. Man har därvidlag satt likhetstecken mellan politisk och militär avspänning. Det är uppenbarligen en felaktig slutsats. Någon militär avspänning har inte kunnat konstateras vad det beträffar konventionella militära stridskrafter, tvärtom.

Regeringens försvarsproposition innebär en kraftig nedskärning jäms över hela vår försvarsmakt. Den kommer att innebära att vi i en avspärrningssituation inte kommer att kunna klara av tillförseln av livsviktiga varor därför att vi mot slutet av 1970-talet kommer att sakna konvojskydd. Vidare kommer hela landet inte att kunna försvaras. Då antalet brigader kommer att gå ned från 30 till högst 14 under de närmaste tio åren förstär var och en att talet om att försvara hela landet är struntprat. Det vore t. o. m. ansvarslöst att i en krigssituation försöka göra detta, då det i stället till varje pris kommer att gälla att kraftsamla för att över huvud taget kunna överleva. Övre Norrland och Gotland blir då naturligen de områden som får lämnas i sticket. Detta rimmar väl med förutsättningarna om vi skulle tänka oss en rysk framstöt mot väster. Som jag tidigare konstaterat har Sovjetunionen i Östersjön liksom i Norra ishavet ett betydande landstigningstonnage. Operationer på Nordkalotten liksom mot Gotland kan därför ske utan större svårigheter, om vi inte har tillräckligt med motmedel.

Man kan alternativt också tänka sig att intresse föreligger för Östersjöutloppen. För att behärska Öresund krävs att man behärskar Skåne. En ockupation av Skåne kommer i framtiden att kunna ske relativt lätt, då ju försvarspropositionen innebär att vi får en särskilt stark reduktion av pansartrupper -- i praktiken kommer väl högst en pansardivision att bli kvar i Skåne. Något intresse att fortsätta norrut kommer förmodligen inte att föreligga för en angripare, utan man kommer att stanna upp där Smålandsskogarna tar vid. Där kommer då våra så omhuldade lokalförsvarsförband att stå utan att ha tekniska möjligheter att ingripa medan striderna rasar i Skåne mellan angriparen och det fåtal brigader som vi har kvar.

Under tiden som detta sker kommer förmodligen bombningar att äga rum mot befolkningsskoncentrationer som våra storstäder för att "mjuka upp" oss och minska motståndsviljan. Några effektiva motmedel mot detta kommer inte att finnas, då en stor del av det begränsade antal jaktflygplan som vi kommer att ha behövs vid striderna i Skåne, samtidigt som vi av ekonomiska skäl tvingats ta ur drift ett antal av våra luftförsvarsrobotförband.

Under detta skede kommer naturligtvis vår import att vara avskuren och våra möjligheter att skydda denna genom konvojering att vara utesluten, då vi saknar fartyg som skulle klara detta. Vi kan sedan räkna med att angriparen ockuperar Skåne, Nordkalotten och kanske Gotland och behåller dessa områden så länge den aktuella konflikten pågår.

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Befolkningen i dessa områden kommer att få uppleva en ockupationsfasor med politiskt förtryck, godtyckliga avrättningar, deportationer och allt annat som vi tidigare sett på mycket nära håll.

Låter detta som en framtidsvision utan täckning? Ja, säkert för de flesta, därför att många tycks förutsätta att vi har ett försvar för nöjes skull som aldrig skall behöva ingripa. Man föredrar att inte tänka på vad som kommer att hända om kriget kommer. Att diskutera vem som kan tänkas angripa och hur han kommer att uppträda är ju närmast tabubelagt i Sverige. Men ändå är en utveckling av det slag som jag här har skisserat den mest tänkbara för vårt vidkommande, och det är just på den situationen som en stor del av vår försvarsplanläggning är inriktad. Det vet försvarsministern och försvarsdepartementet mycket väl, och det vore hyckleri att hävda något annat. Det räcker ju med att se hur våra frestdida stridskrafter och befästningar är grupperade.

Låt mig för säkerhets skull slå fast att jag självfallet inte förordar att vi skall låta bli att försvara Övre Norrland och Gotland. Jag har bara pekat på att det kommer att saknas tillräckliga resurser att göra detta i slutet av 1970-talet, om vi skall klara av försvaret av de områden av Sverige där den överväldigande majoriteten av befolkningen lever. Den politiska och militära ledningen kommer i en krissituation att tvingas prioritera.

Inte heller har jag påstått att Sovjetunionen hyser lömska planer på att utan vidare kasta sig över vårt land. Men jag har pekat på att utvecklingen av de enorma ryska marin- och amfibiestridskrafterna, avsedda att operera i Östersjön och Norra ishavet, är ett klart hot mot vår säkerhet och att dessa stridskrafter tydligt är utrustade för att säkra Östersjöutloppen och Nordkalotten.

Herr talman! Det försvarsbeslut som vi i dag skall fatta kommer att leda till betydande nedskärningar av vårt försvar under 1970-talet. Jag har i en artikel i Svenska Dagbladet för några månader sedan med hjälp av jämförelser visat likheterna med 1925 års olycksaliga försvarsbeslut. Ingenting har framkommit som har jävat påståendet att vi nu håller på att upprepa samma misstag. Skillnaden gentemot 1925 är möjligtvis den att det kommer att ta längre tid nu innan nedskärningarna slår igenom, men i fråga om omfattningen är det knappast något som skiljer.

Jag skall inte uppehålla mig vid nedskärningarna i krigsorganisationen det har andra talare från mitt parti gjort – men jag kan inte underlåta att säga några ord om effekterna för fredsorganisationen. Utav vara 45 arméfredsförband kommer 15 att dras in under tioårsperioden. Av arméns skolor kommer hälften att försvinna. Sex å åtta flygflottiljer försvinner.

Detta kommer att få stor betydelse för befolkningen i de aktuella orterna. Det är emot den bakgrunden desto märkligare att försvarsministern åkt land och rike runt under varen och lovat oroade kommunalmän att de kan känna sig lugna – *deras* förband kommer inte att beröras. Vi har t. ex. i detta syfte haft påhälsning av herr försvarsministern i Jönköpings län. Någonstans måste väl rimligtvis ändå dessa nedskärningar slå igenom? Men det har inte redovisats den här gången, till skillnad från 1925. Vi fattar i dag ett försvarsbeslut – det har påpekats här flera gånger – vars konsekvenser vi inte kan överblicka. Försvarsministern har

Måndagen den
29 maj 1972*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

inte gjort något för att skingra ovissheten när det gäller förbandsindragningarna.

En annan sak som inte berörts särskilt mycket är den arbetslöshet som försvarsbeslutet leder till inom försvarsindustrin och hos dess underleverantörer. Då tiden är knapp skall jag inte gå in på detaljer utan bara konstatera att vi under de närmaste fem åren får räkna med omkring 10 000 friställningar inom försvarsindustrin, vilket skall läggas till de 2 500 människor som skall rationaliseras bort inom det militära försvaret. I övrigt hänvisar jag till den artikel i Svenska Dagbladet i lördags där jag behandlade detta ämne. I den pekade jag på att man kan utgå ifrån att AMS får rycka in till stora kostnader för att garantera sysselsättningen på de här orterna — men vad var det då egentligen för mening med ett försvarsbeslut av det här slaget, om kostnaderna i stället får tas ut på andra huvudtitlar?

Herr talman! Det försvarsbeslut som fattas i dag, det fattas inte till följd av realiteter i vår omvärld. Talet om avspänning är mera en efterhandskonstruktion från regeringens sida. Anledningen till nedskärningarna är två. För det första gäller det att spara pengar då vår ekonomiska utveckling på senare år har varit dålig — framför allt beroende på regeringens egen ekonomiska politik. För det andra gäller det att lugna vänsteropinionen inom det socialdemokratiska partiet som under Olof Palmes ledarskap växt sig starkare och börjat vädra morgonluft. I regeringen eller i försvarsutskottet har det inte funnits krafter med tillräcklig tyngd för att sätta emot. Därför har det blivit som det har.

Säkert kommer utvecklingen i vår omgivning att variera, och säkert kommer vi under 1970-talet att tvingas revidera dagens beslut. Kanske klarar vi omsvängningen i tid, kanske inte. I det ena fallet kommer det att kosta stora pengar att reparera det som har rivits ned, i det andra fallet kommer inga pengar i världen att hjälpa.

Fru NORMARK (s):

Herr talman! Frågan om befolkningskyddet har vidrörts tidigare i denna debatt; jag gör detta inlägg i anslutning till motionen 1610.

När det gäller civilförsvarets fortsatta inriktning förutsätts en utbyggnad av skyddsrum för befolkningen. För bakgrunden till detta har Nancy Eriksson redogjort med energisk kunnighet. För att skydda befolkningen kan man också i vissa fall genomföra utrymningar till mindre utsatta områden.

Omfattande utrymningar kan dock enligt försvarsutredningen få negativa konsekvenser för samhället. I sjätte stycket på s. 25 i utskottets betänkande står följande: "Det kan emellertid vara nödvändigt att i vissa situationer vidta utrymningar. Planläggningen för utrymningen av tätorter och andra områden bör därför behållas." Detta är också departementschefens mening.

Enligt civilförsvarets nuvarande anvisningar för utrymning skall den frestida boendetätheten ökas med 200 procent. Fritidsbebyggelse avses nyttjas för enskild inkvartering. I motion nr 1610 föreslås utnyttjande av ödegårdar för utrymning.

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Att kunna flytta till mindre utsatta områden torde även i fortsättningen vara en betydande trygghetsfaktor. Att vid utrymning tränga ihop många människor medför stora påfrestningar, som det finns möjlighet att undvika genom en spridning av boendet.

Många av oss har i klart minne krigsåret 1944, då befolkningen i norra Finland kom till oss för att få skydd tills kriget var över. Då kom ödegårdar till användning. Det fanns inte så många att tillgå, vilket innebar stor trängsel, som skapade svåra samlevnadsproblem förutom de övriga påfrestningar som våra grannar fick genomlida.

I dag finns – och trots utflyttning kommer det att finnas – byar med bebodda gårdar, om än de flesta husen står tomma. De människor som är bofasta kan dock utgöra kärnan för mänsklig gemenskap under svåra förhållanden. Det är angeläget att ha tillgång till vedeldade reservbostäder, vilka inte är känsliga för strömvavbrott när det gäller uppvärmning. Hur skall det vid längre elavbrott ordnas för dem som bor i enbart el- eller oljeuppvärmda bostadsområden?

Därför bör ödegårdar rustas upp och hållas i gott skick för ett utrymningsbehov vid krig och andra katastrofer. Avsikten är inte att söka bevara varje ruckel. Det finns många övergivna hus med högt återstående boendevärde. Fru Eriksson i Stockholm nämnde också detta. Hon ansåg att vi har gott om utrymningsbostäder. Men om de inte underhålls, så förfaller de snabbt. Dessa bostäder bör i fredstid, för självkostnadspris, ställas till förfogande för dem som ej har tillgång till fritidshus.

Det kan antas att det blir bättre trivsel i befintlig bymiljö än i nyetablerad, hopträngd fritidsbebyggelse. Att ge möjlighet till rekreation är också en beredskapsåtgärd. Många kommer inte, hur gärna de än önskar det, att kunna skaffa sig egna fritidshus. Vi får ha i minnet att de som saknar egna fritidshus även är diskriminerade vid en enskild utrymning i krig.

Att ha en sådan beredskap som motionen syftar till innebär inte bortkastat kapital eftersom husen kommer till användning även för annat ändamål. Om ödegårdarna på sätt som föreslagits i motionen tas till vara kan mycket av den hantverksskicklighet som finns ute i bygderna komma till sin rätt. En del människor som är arbetslösa, eller hotas av arbetslöshet, och som har svårt att gå ut på den allmänna arbetsmarknaden, skulle kunna beredas arbetstillfällen.

Det har talats om minskade arbetsmöjligheter här i dag. Herr talman! Det ena arbetstillfället för vår säkerhetspolitik är väl lika gott som det andra!

Enligt vad utskottet inhämtat har utrymningsplanerande myndigheter för närvarande inte problem "som hänger samman med tillgången på bostäder". Det är ju litet överraskande att man tackar nej till någonting som man får. I allmänhet vill man ha det man begärt och mera.

Utskottet har därför inte funnit anledning att låta utreda de förslag som framförts i motionen 1610. Men eftersom motionen fått ett positivt omnämnande att beaktas för eventuellt framtida behov kommer jag i dag inte att yrka bifall till densamma. Det finns dock anledning att återkomma i detta angelägna ärende – att bevara goda reservbostäder som kan tjäna det dubbla syftet större trygghet för många människor i

krig och bättre rekreation för många människor i fredstid.

Herr talman! Vi har inte råd att låta dessa bostäder bara skatta åt förgängelsen.

Fru THEORIN (s):

Herr talman! I de ständigt stegrade rustningskostnaderna, som nu sväljer 1 000 miljarder kronor varje år, deltar även Sverige. Obevekligt fortsätter kostnaderna, som det synes, att automatiskt stiga för rent destruktiva ändamål. Militärer och hundratusentals tekniker världen över styr utvecklingen in i en ständigt stegrad kvalitetsjakt mot allt effektivare, allt bättre, alltmer fulländade vapensystem som slukar ofantliga summor. En teknikernas lekstuga, en tävlan att överträffa varandra i produktutveckling pågår i de utvecklade länderna på vapensystemsidan. Trots SALT-förhandlingar och överenskommelser mellan stormakterna om begränsningar av kvantiteten har de inte gjort några eftergifter för att begränsa kvalitetsutvecklingen. Nya avancerade vapensystem kan fortsätta att framställas hos stormakterna.

Var och på vilket sätt kommer människorna och deras valda representanter in? Vilka möjligheter har vi att reellt påverka utvecklingen? Kan vi tränga bakom siffrorna i budgeten och finna vad som verkligen döjer sig där? Har vi verklig möjlighet att ingripa och stoppa utvecklingen? Frågorna är befogade.

För några år sedan ställde Alva Myrdal i ett radioprogram en fråga med anledning av en uppgift att det kostade USA 150 000 att döda en s. k. viet cong. Hon ställde frågan vem som har tagit beslutet om att detta är vettigt använda medel eller om det är så att alla de små besluten som fattas på olika håll leder fram till, som det synes, opåverkbara beslut när allt förs samman. Denna fråga är relevant även när man granskar den tekniska utvecklingen och ett eventuellt kommande krig och dess konsekvenser, och jag skall återkomma till det senare.

Med de enorma rustningarna som bakgrund skall man se motionen 1613 av åtta socialdemokrater. Den innehåller krav på att studier skall ske rörande omfördelning av försvarskostnaderna, att förutsättningslösa studier om civilmotstånd skall bedrivas och utbildning för hela befolkningen i sådant motstånd äga rum, att ett fullgott befolkningskydd garanteras civilbefolkningen, för vilket kostnaderna skall tas ut inom det militära försvarets ram, samt att tekniskt avancerade tunga attackplan, s. k. flygplan 80, utesluts ur planeringen för det framtida försvaret.

Försvarspolitik i traditionell mening är, som säkerligen alla är ense om och som även försvarsministern tidigare i dag sade, endast ett av säkerhetspolitikens medel. Nöd och fattigdom för flertalet människor kan inte rädas om en internationell rättsordning och en minskning av spänningen i världen skall kunna genomföras. Det är därför en grundläggande säkerhetspolitisk åtgärd med ett ökat utvecklingsbistånd från de rika nationernas sida. Vi satsar nu sex gånger mer för försvarsändamål än vad vi sammanlagt anvisat för utrikesdepartementet, inklusive alla utbetalningar till Förenta nationerna och till utvecklingshjälp. Freds- och konfliktforskning har i förhållande till det militära försvaret ytterligt små summor. Nedrustningsarbetet i Genève, som förtjänar allt stöd, drar

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

också det ytterligt små summor.

Det är angeläget att där förutsättningar finns – som i vårt land – ett positivt fredsarbete ges större tyngd för framtiden än nu. Vi har därför i vår motion yrkat att vid de fortsatta studierna inom övrigt totalförsvar bör ingå uppgiften att undersöka hur en omfördelning av försvars-kostnaderna kan ske till fördel för fredsforskning och konstruktivt nedrustnings- och fredsarbete och till fördel för det ekonomiska och psykologiska försvaret. Utvecklade former för ekonomisk, psykologisk och politisk krigföring blir för framtiden än mer tänkbara. Med hjälp av handelspolitik och diplomatiska påtryckningar i större eller mindre grad kommer, åtminstone vad det gäller industriländerna, starka nationer eller grupper av nationer att driva sin vilja igenom. Enligt vårt förmenande är det viktigt att beredskap finns i väsentligt större utsträckning än i dag mot denna typ av krigföring. Utskottet anser att med de krav på balans i våra samlade försvarsinsatser som vi nu har finns det ingen anledning för riksdagen att göra något ytterligare uttalande och anser därför att vår motion inte bör bifallas. Av vad jag tidigare anfört framgår att vi inte delar utskottets uppfattning, och jag ber därför, herr talman, att i denna del få yrka bifall till motionen 1613.

I ett annat yrkande kräver vi att studierna om civilt motstånd bör ske förutsättningslöst och att grundprincipen skall vara att hela civilbefolkningen utbildas. Studier om civilt motstånd har vid flera tillfällen diskuterats i riksdagen. Jag hänvisar kammarens ledamöter till protokollet från de tidigare debatterna, där argumenten för civilt motstånd återfinns. Försvarsministern har tidigare i vår också erinrat om statsmakternas positiva syn på civilt motstånd, vilket också har bestyrkts av att försvarsdepartementet stöder ett forskningsprojekt vid Uppsala universitet om icke-militära kampformer, i vilka studier man inte tar ställning för civilt motstånd som komplement eller som alternativ.

I propositionen och även i utskottets betänkande anförts att studier om civilt motstånd bör göras. Utskottet anför att fortsatta studier bl. a. torde kunna ge resultat av värde för det psykologiska försvaret men anser att såvitt man nu kan bedöma civilt motstånd i försvarsplaneringen endast kan komma i fråga som komplement till väpnat försvar. Utan att dra alltför stora växlar på utskottets betänkande noterar jag ändå med tacksamhet att en liten förändring har skett så till vida att man nu fört in orden "såvitt man nu kan bedöma". Motionärerna menar att man i dag inte kan ta ställning till och bedöma omfattningen eller betydelsen av ett civilt motstånd, alldenstund man vet alltför litet om det som en genomtänkt och inlärd metod. Men vad vi eftersträvar är att ingen läsning nu får ske som utesluter civilt motstånd som ett alternativ för framtiden.

Studierna om civilt motstånd bör därför vara förutsättningslösa och inte begränsade i sina arbetsuppgifter, och grundprincipen bör vara att hela civilbefolkningen utbildas. Med detta vill jag, herr talman, yrka bifall till motionen i denna del.

Vi har i motionen också tagit upp frågan om civilförsvaret och skyddet för civilbefolkningen, inte minst mot bakgrund av att de nya vapen som i dag används framför allt riktar sig mot civilbefolkningen. Samtidigt med de allt snabbare tekniska förändringarna har en omkastning skett i

negativ riktning i den moraliska bedömningen av konflikter och regler för krigföring. Redan under det första världskriget började strategerna bedöma civilbefolkningen som ett viktigt militärt mål. I det kriget var 5 procent av de dödade civila, i andra världskriget 48 procent och i Koreakriget 84 procent. Ingenting tyder på att denna utveckling i framtiden skulle gå i motsatt riktning.

Vi har i motionen förutsatt, att när riksdagen föreläggs förslag om utbyggt befolkningsskydd, så skall målsättningen vara ett fullgott och effektivt sådant. Den inställningen har också fru Eriksson i Stockholm instämt i. Och vi har sagt att det bör ske genom säkra skyddsrum och säkert skyddsmaterial till hela befolkningen och att kostnaderna för befolkningsskyddet skall uttas inom det militära försvarets ram. För understrykande av vårt krav finns det kanske anledning påpeka att för femårsperioden beräknas ca 590 miljoner kronor för civilförsvaret och över 32 miljarder för försvaret i övrigt. Förhållandet är 1 till 50, och det är ett förhållande som inte står i rimlig proportion till de eventuella konsekvenserna för civilbefolkningen. Även i denna del yrkar jag bifall till motionen 1613.

Så till kravet om att i planeringen för det framtida försvaret tekniskt avancerade tunga attackplan utesluts. Vår bedömning är att i kostnadsutvecklingen av alltmer tekniska system finns det ingen möjlighet och heller ingen anledning för Sverige att hänga med. Vi bör anpassa vårt försvar efter den hotbild som vi räknar med och så att vårt oberoende och vår neutralitet värnas. Men även med den målsättningen tvingas vi att göra ekonomiska avvägningar. Vår handlingsfrihet måste följaktligen bli begränsad också av våra ekonomiska förutsättningar. Därtill kommer självfallet grundmålsättningen för det framtida försvaret, som både utredningen och propositionen framför.

Redan nu ger de diplomatiska och politiska kanalerna förvarningar om konflikter, varför överraskningskrig i framtiden måste anses otroliga, och dyra förvarningssystem och därmed följande enorma kostnadsstegringar för tekniska finesser borde kunna undvikas.

I och för sig borde Jaktviggen mot den bakgrunden och då den för övrigt drar mycket stora kostnader ha kunnat uteslutas. Genom att binda stora utgifter till avancerade vapensystem minskas i samma mån var handlingsfrihet vad gäller både omfattningen och inriktningen av vårt militära försvar. Vitboken om Viggen bekräftar just detta. Där framgår det klart att Viggensystemet har starkt begränsat möjligheterna att förändra avvägningen mellan olika försvarsfunktioner redan nu. Att över huvud taget överväga ett tungt tekniskt avancerat attackflygplan efter Viggen bör mot bakgrund av erfarenheterna med just Viggen enligt vårt förmenande vara uteslutet. Vem bland de riksdagsmän som var med 1952, då samma förstudier för Viggen pågick som nu för flygplan 80, och så småningom också var med och fattade beslut om Viggen - jag tror det första gången var år 1963 - kunde drömma om kostnadsutvecklingen fram till i dag? Materielverket har redan fått 4,2 miljoner kronor och får troligen i dag rätt till ytterligare 2,7 miljoner för studier av förberedande karaktär av ett flygplan efter Viggen. Utskottet bedömer sådana studier vara av grundläggande betydelse för vår handlingsfrihet på sikt. Det är

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

naturligtvis av intresse att veta vilken reell handlingsfrihet för avvägningen mellan olika försvarsfunktioner ett beslut om tekniskt avancerade attackplan egentligen innebär. Enligt mitt förmenande är det angeläget att generalerna får klara besked redan nu att i dessa studier skall uteslutas tekniskt avancerade tunga attackplan.

Jag är inte lika säker som Åke Gustavsson på vad som verkligen avses i utskottets betänkande, och jag skulle därför av försvarsministern vilja ha ett klarläggande. Då försvarsministern inte är i salen, kommer jag ändå att ställa min fråga och hoppas att han hör den och har möjlighet att komma in och ge ett svar. Kan man av skrivningen på s. 80 i utskottets betänkande, som lyder: "Enligt vad utskottet har inhämtat är ifrågavarande studier inriktade på olika alternativ som alla innebär måttliga prestationer i förhållande till den miljö i vilken verkan skall ske", dra den slutsatsen att tekniskt avancerade tunga attackplan är uteslutna ur dessa studier? Ett klarläggande på den punkten är för min del nödvändigt, och jag yrkar i avvaktan på försvarsministerns svar tills vidare bifall till kravet. Det kan vara av intresse för riksdagen att samtidigt få veta hur många är förstudierna för det s. k. flygplan 80 har pågått inte minst mot bakgrund av vitboken om Viggen där man kan utläsa att förstudierna började 1852, att flygplan 37 första gången fanns i materielanslagen i statsverkspropositionen 1956 men att riksdagen först 1963 fattade beslut om Viggen.

Det finns anledning att i dag något fylligare teckna en verklighetsbild av den skrämmande utvecklingen mot nya vapen, riktade mot civilbefolkningen, och den totala omkastningen i den moraliska bedömningen av konflikter och regler för krigföring. Detta finns t. o. m. stadfäst, exempelvis i instruktionen för USA:s flygvapen, Fundamentals of Aerospace Weapons Systems, Manual U.S. Airforce, där det sägs: "Militära mål är varje person, föremål, idé, väsen eller område som väljs ut för att förstöras eller göras obrukbart med vapen som kommer att minska eller tillintetgöra fiendens vilja eller förmåga att bjuda motstånd."

Det elektroniska kriget är en verklighet för de indokinesiska folken i dag men en inte otrolig verklighet för oss i ett kommande krig. Jag berättar här ur en nyutkommen skrift, "Det elektroniska kriget", vars uppgifter är grundade på bl. a. senatsförhör i USA. Skriften rekommenderas varmt för begrundan.

I all tysthet har en revolution i krigsväsendets historia förberetts i Indokina. En krigets automatisering pågår. Vad som förut var taktik och strategi byggde på förutsättningar som inte längre gäller, inte ens Mao Tse-tungs huvudprincip för gerillakrigföring. Det elektroniska kriget, ännu bara i sitt begynnelsestadium, har utvecklat den idealiske soldaten som inte har några känslor och inget samvete. Han bara lyder order. Hans lojalitet är hundra procentig, han klagar aldrig, blir varken sårad eller förblöder, har inget behov av räddningshelikoptrar eller militärsjukhus eller bordeller. Han dricker inte whisky, blir inte narkoman, gör inte uppror mot sina officerare och skvallrar inte på sina kamrater. Han avslöjar inga massakrer eller krigsförbrytelser. Han tiger och låter världssamvetet sova, för han är en robot, en sensor.

Vad är nu det? En sensor är ett upptäckningsinstrument, en liten läda

som släpps ned från flygplan och placeras i marken eller i träden, registrerar fordons och individers rörelser, skickar i väg sina budskap via ett reläflygplan i luften till en datacentral, som sedan ger order om attack till datastyrda flygplan, som – utan att piloten behöver röra vid spakarna – fäller sin bomblast i givet ögonblick på givna plats.

Att skilja på fienden och kvinnor, barn eller djur är problem som visserligen återstår att lösa.

De bomber som fälls är små s. k. antipersonella bomber, dvs. huvudsakligen avsedda att sára eller döda människor som exempelvis den lilla trampminan förklädd till hundlort eller löv, som inte dödar utan "bara" lenilästar, eller ananashomben, som sprider flera hundra små stålkulor omkring sig. Småkuber, skarpkantade splitter, pilar med hullingar eller smakulor av plast eller glasfiber, som inte syns på röntgenfoto och är praktiskt taget omöjliga att finna i kroppen ingår i de knytnävstora bomberna.

Vad är det som sker? Jo, med elektroniseringen skapas en ny krigspsykologi. Navigatörerna företar bombraider mot koordinater, inte mot byar. Piloterna drar i spakar tusentals meter uppe i luften. De siktar inte på mänskliga silhuetter på 100 meters avstånd. Fototolkar ser bombkratrar och "fiendestrukturer", inte sönderskjutna barn eller napalmbombade mormödrar. En pilot avfyrar periodiskt sina salvor när två pip sammanfaller på hans datamaskin. Tanken på döda människor nedanför honom finns inte i hans medvetande.

Genom att eliminera det mänskliga elementet ställs samvetsfaktorn i bakgrunden. Kontakten med fienden övertas av experter, specialutbildade s. k. målanalytiker, för vilka kriget blir gröna blinkningar på ett bildrör eller utskrifter från en datamaskin. Om en obemannad helikopter får order från en datamaskin, att slå till mot en sensor som inte passeras av fiendetrupper, som datorn tror, utan av barn och vattenbufflar, så betyder det bara att ett fel uppstått på informationssidan men inte att någon krigsförbrytelse har begåtts; man kan ju inte ställa en obemannad helikopter inför krigsrätt.

Men fler och alltmer tekniska metoder utstuderas i värmefotografier, radar, bildintensifiering, optiska medel, utdunsningsdetektion, kemisk detektion m. fl. metoder, som är närmast omöjliga för fienden att upptäcka.

Det elektroniska kriget låter sig inte så lätt lokaliseras, vare sig för gerillasoldaten mot vilken det i dag är riktat som varken kan finna eller förinta det, eller för Pentagonkritikern, som inte kan upptäcka det i budgeten. Det finns inte i någon post i budgetäskanden utan dess komponenter är spridda överallt. Det finns ingen central myndighet att kritisera, och ingen vet exakt var det elektroniska slagfältet börjar eller slutar. Det finns också andra aspekter värda att nämnas. När USA stred med soldater och inte med ultramodern teknik i Indokina, var kriget av föga intresse för storindustrin. Nu går miljarderna till elektronindustrin som blivit alltmer engagerad i kriget. Miljoner forskare, tjänstemän och arbetare får sin utkomst tack vare detta och invänder därför knappast emot att kriget fortsätter.

Det kanske anförs från någon att det inte synes ha varit särskilt

framgångsrikt. Detta beror givetvis på hur man räknar. Det elektroniska kriget har kunnat föras i Laos i flera år utan markstridskrafter och med ett minimum av amerikanska dödsoffer. Med hjälp av det elektroniska kriget har Nixon kunnat minska ner de amerikanska truppsatserna, minska förlusterna i amerikanska liv med 95 procent och dra ned kostnaderna för kriget från 30 till 12 miljarder dollar om året.

Någon kanske menar att detta inte rör oss, utan endast är en krigföring i djungel eller ett gerillakrig. Av senatsförhören 1970 framgår emellertid klart att metoderna kan användas i nästan alla slags krig. Och på en direkt fråga om de kunde verkligen effektivt användas på ett europeiskt slagfält blev svaret ja.

I mars månad i år presenterade USA för sina NATO-allierade sina elektroniska vapen med förhoppning om att de skulle skaffa sig sådana för sina egna ändamål. Flera av de system som används vid Ho Chi Minh-leden skulle enligt samma källa demonstreras i Västtyskland i slutet av maj.

Min fråga till försvarsministern är: Förleder dessa system och det elektroniska kriget någon förändring av den svenska försvarsplaneringen? Hur bedömer försvarsministern utvecklingen för det elektroniska kriget?

Såvitt jag kan bedöma reser sig problem av stora mått om man vill förbjuda dessa vapen. Kan sådana vapen över huvud taget förbjudas? De är i princip inga massförstörelsevapen som kärnvapen. Kan sensorer som säger pip eller ger blinktecken på hundra mils avstånd förbjudas? Kan datamaskiner förbjudas? Eller obemannade flygplan? Det här är ett djävulskt system och svåridentifierbart för krigföring, som har av teknikerna ställts i militärernas händer. Men det är nu mer än någonsin angeläget att allmänhet, tekniker och vetenskapsmän vaknar upp och opponerar sig i tid. Det elektroniska kriget får inte smygas på oss på samma sätt som det nu smygs på det amerikanska folket.

Ekonomiska intressen styr till stor del rustningspolitiken, framför allt hos stormakterna. I rustningarnas följe får vi en allmän militarisering av världen. Generalernas tidsålder synes vara inne. Riskerna för vår kulturs överlevnad ligger kanske ändå framför allt i accepterandet av våldet som följer av krig och förekomsten av vapen. Det är inte sagt att den verkliga förlusten av Vietnamkriget är mätbar i pengar eller människoliv. Svartabörsaffärer, mord, bordeller, knark och fullständig demoralisering av individerna är ohyggliga pris som kriget krävt.

Förenta nationerna antog vid generalförsamlingens möte i december 1971 en resolution om de ekonomiska och sociala följderna av kapprustningen och dess ytterst skadliga återverkningar på världsfreden och säkerheten. Församlingen uttalar sin oro över de växande militära utgifterna, som innebär en tung börda för alla folk, och sin övertygelse om nödvändigheten av att effektiva åtgärder vidtas som leder till allmän och fullständig nedrustning. Man säger vidare att en minskning av de militära utgifterna skulle främja den sociala och ekonomiska utvecklingen i alla länder och öka möjligheterna att anslå ytterligare tillgångar till utvecklingsländerna. Mot denna bakgrund är det än angelägnare att privilegierade länder som Sverige med stabila samhällsförhållanden, stabil ekonomi och goda kontakter med omvärlden bidrar med konstruktivt

omrustningsarbete.

Det förslag vi i dag skall besluta om öppnar trots allt också möjligheter till nedtrappning av våra militärutgifter för framtiden, vilket jag noterar med tacksamhet. Ytterligare måttfulla steg borde enligt mitt förmenande kunna tas på så sätt att riksdagen bifaller de krav vi framställt i motionen 1613.

Jag ber slutligen att få yrka bifall till motionen i dess helhet.

Under detta anförande övertog herr talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr GUSTAVSSON i Eskilstuna (s) kort genmäle:

Herr talman! Fru Theorins beskrivning av krigs ohygglighet var väl dagens effektivaste plädering för ett avvärjningsförsvar. Det är ett sådant vi försöker bygga upp här i landet, med den inriktningen att det inte skall hota någon men bidra till att hålla oss utanför krig, om det onda skulle närma sig våra kuster. Vi har också det syftet med vårt försvar att delar därav skall kunna ställas till Förenta nationernas förfogande för att hjälpa till att förhindra att öppet krig bryter ut i oroligare delar av världen.

Fru Theorin har jämfört försvarskostnaderna med kostnaderna för en hel del andra nyttigheter. Hon har talat om u-hjälpen. Det är riktigt, som hon säger, att spänningar mellan rika och fattiga länder kan vara en krigsrisk. Men jag värjer mig ändå ofta mot ett egoistiskt resonemang som motiv för u-hjälp, mot resonemanget alltså att u-hjälpen är till för vår egen trygghet och säkerhet. Jag föredrar att motivera vår satsning på u-hjälp med att det är rätt och riktigt att hjälpa underutvecklade länder.

Det är riktigt att freds- och konfliktforskningen tar små belopp i anspråk. Men jag försäkrar att knappast något annat syfte varit så lätt att få gehör för när det gäller anslag. Jag kan som exempel nämna att SIPRI såvitt jag vet aldrig fått sina anslagsäskanden nedprutade. Vi har varit beredda att ge vad som ansetts erforderligt. Så är det rimligt att se också på det militära försvaret och andra försvarskomponenter. Vi skall satsa vad som behövs för att de skall fylla sin uppgift, inte ett öre mer, och detta utan jämförelse med andra samhällssektorer.

Fru Theorin berörde den tekniska utvecklingen och ställde oroligt frågan: Har politikerna möjlighet att tränga in i allt detta och göra en egen bedömning? Jag tillhör dem som har försökt, och jag medger att det är svårt. Men vi bör alla hjälpa till, och det sker bäst genom att vi inte stänger in oss på en begränsad sektor av försvarsdebatten utan försöker följa det hela, gör våra bedömningar och tar ansvar efter bästa förstånd och förmåga.

Fru THEORIN (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vet inte om jag skall tolka inlägget av herr Gustavsson i Eskilstuna som negativt eller positivt. Jag tecknade min bild av utvecklingen mot bakgrund av att jag önskar — det har jag framfört vid flera tillfällen i kammaren — en annan fördelning inom totalförsvaret men också en annan fördelning mellan försvarskostnader och konstruktiva fredsåtgärder för att undvika konflikter och skapa rättvisa i världen.

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Det önskemålet är jag inte ensam om. Jag refererade Förenta nationernas och generalförsamlingens möte i december, där man antog en resolution där man påtalade de ekonomiska och sociala följderna av kapprustningen och dess ytterst skadliga återverkningar för världsfreden. Förenta nationerna har också uttalat sin oro över de växande militära utgifterna, som är en tung börda för alla folk. Man säger att en minskning av de militära utgifterna skulle främja den sociala och ekonomiska utvecklingen i alla länder.

Jag vet inte om detta är att jämföra med andra samhällsgrenar, som herr Bengt Gustavsson sade, Förenta nationerna har uttalat sin uppfattning om rustningarna så, och jag står helt bakom det uttalandet. Jag tror att det är nödvändigt att man för upp försvarsdebatten på det planet att den rör hela världens fred och inte bara freden för Sveriges nation. Även om det anslag vi i dag kommer att bevilja och inriktningen av det förslag som vi här kommer att ta ställning till ger oss möjlighet till nedtrappning framgent fortsätter vi trots allt att bidra till rustningarnas stegring.

Jag är glad över det erkännande som herr Bengt Gustavsson gav att det är svårt för politikerna att följa med i detaljerna i försvarsfrågorna. Såvitt jag har kunnat förstå – och jag har ägnat mig åt försvarsfrågorna i 20 år – är det inte särskilt mycket lättare att göra det utanför det här huset. Det är kanske därför som vi inte har den intensiva försvarsdebatt hos allmänheten som vi önskar och som kanske skulle kunna föranleda ett starkare opinionstryck för en sänkning av försvarskostnaderna.

Herr GUSTAVSSON i Eskilstuna (s) kort genmäle:

Herr talman! Det är alldeles givet ett angeläget önskemål att något så inproduktivt som rustningar inte tar för stor del av världens resurser i anspråk. Jag sade i mitt anförande på förmiddagen att jag är ganska övertygad om att önskemål om att tillgodose andra behov kommer att vara en press på militärutgifterna i hela världen. Vi är kanske litet pretentiösa här i vårt land. Vi kanske har retat andra länder genom att vilja ge oss själva rollen av ett föredöme, men jag hoppas att vi i detta avseende skall kunna vara det just genom den styrning av försvarsplaneringen som vi har börjat införa.

I den planeringen och de studierna skall också civilmotståndstanken observeras. Man kunde vara så pragmatisk att man sade att det är betydelselöst om några ytterst tror att civilmotstånd kan vara ett alternativ och andra, till vilka jag räknar mig, att det kan bli ett komplement. Det väsentligaste för fru Theorin bör väl vara att man bejaktar att civilmotståndsstudier får bedrivas. För mig skulle det vara en djup oärlighet, om jag påstod att jag trodde att civilmotstånd kan bli något annat än ett -- låt vara viktigt – komplement, när vi söker bygga upp ett avvärjningsförsvar.

Fru THEORIN (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag är glad åt att herr Bengt Gustavsson ägnade så pass många ord åt civilmotståndet. Jag har själv i dag begränsat mitt inlägg om den saken, eftersom debatten om civilmotstånd har förts vid flera andra

tillfällen. Jag skall inte heller nu förlänga diskussionen.

Min utgångspunkt är att ett civilmotstånd och studier för ett sådant måste diskuteras förutsättningslöst. Att ta ställning till civilmotståndet som ett alternativ eller komplement kan vi kanske inte göra ännu på många år. Vi måste ha mera kunskap om det, och framför allt kunskap om det som en inlärd metod.

Än en gång vill jag påpeka för kammarens ledamöter att kraven i motionen 1613 är mycket hovsamma och inte tar i anspråk några extra kostnader. Vi yrkar bara på en punkt – och det tycker jag att utskottet på något sätt kunde ha ställt sig bakom – att i de fortsatta studierna bör ingå uppgiften att undersöka hur en omfördelning av försvarskostnaderna kan ske till fördel för det ekonomiska försvaret, det psykologiska försvaret, fredsforskningen, den konstruktiva nedrustningen och fredsarbetet. Jag tycker detta är krav som hela kammaren skulle kunna ställa sig bakom.

Att det kan finnas olika uppfattningar om huruvida vi på detta stadium klart skall uttala att flygplan 80 skall uteslutas kan jag förstå, även om min uppfattning är att så skall ske. Jag vidhåller fortfarande mitt yrkande, då inte försvarsministern har kunnat ge mig svar på den fråga jag ställt.

Herr GUSTAVSSON i Ängelholm (s):

Herr talman! Vårt land har åtnjutit fred i mer än 150 år, och det har givetvis varit av oskattbart värde för oss. En fortsatt fredlig utveckling är också av grundläggande betydelse för vårt lands fortsatta framsteg. Det primära målet för vår säkerhetspolitik är därför att skapa bästa möjliga förutsättningar för vårt land att hålla sig utanför ett framtida krig. Det har många gånger framhållits att det varit den neutralitetspolitik som vårt land har fört som har möjliggjort denna långa fred, och det torde vara en riktig bedömning.

År 1968 fastställde riksdagen en formulering av vår säkerhetspolitiska målsättning så lydande: "Sveriges säkerhetspolitik, liksom andra länders, syftar till att bevara landets oberoende. V å r t s ä k e r h e t s p o l i t i s k a m å l b ö r d ä r f ö r v a r a a t t i a l l a l ä g e n o c h i f o r m e r s o m v i s j ä l v a v ä l j e r t r y g g a e n n a t i o n e l l h a n d l i n g s f r i h e t f ö r a t t i n o m v å r a g r ä n s e r b e v a r a o c h u t v e c k l a v å r t s a m h ä l l e i p o l i t i s k t, e k o n o m i s k t, s o c i a l t, k u l t u r e l l t o c h v a r j e a n n a t h ä n s e e n d e e f t e r v å r a e g n a v ä r d e r i n g a r s a m t i s a m b a n d d ä r m e d u t å t v e r k a f ö r i n t e r n a t i o n e l l a v s p ä n n i n g o c h e n f r e d l i g u t v e c k l i n g." Jag har funnit skäl att framföra detta.

Självklart blir våra möjligheter att leva i fred större, om vår omvärld är fredlig. Att verka för fred är därför den bästa försvarspolitiken. Men våra möjligheter att påverka omvärlden i riktning mot internationell avspänning är begränsade. Sverige är ett litet land med begränsat politiskt inflytande. Men där tillfälle bjuds till en insats för en stabil utveckling och en nedtoning av hotande konflikter, är vi beredda att göra vad som på oss ankommer, och så har även skett.

Vårt land har spelat en aktiv roll i nedrustningsförhandlingarna, och vi har engagerat oss i kontrollåtgärder, där det har visat sig praktiskt. Vi har medverkat i fredsbevarande insatser i Korea, Gaza, Kongo och på Cypern.

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Vår säkerhetspolitik är inriktad på neutralitet i händelse av krig och en därav betingad alliansfrihet under fredstid.

Ända sedan slutet av 1930-talet har de stora politiska partierna i vårt land varit tämligen överens om utformningen av vår försvars- och säkerhetspolitik. Det är inte längre någon diskussion om vi skall ha ett försvar eller ej. Den övervägande delen utav landets befolkning är överens om att vi skall ha ett bra försvar. Diskussionen gäller hur mycket av den gemensamma kakan som skall avdelas till försvaret.

Vid det senaste försvarsbeslutet år 1968 uppstod visserligen en viss oenighet, men det var en oenighet mera på ytan än på djupet. Det gällde anslagens storlek, där skillnaderna visserligen inte var oväsentliga, men det var dock inte fråga om de stora huvudlinjerna i vår försvars- och säkerhetspolitik. Där är den politiska enigheten mellan de stora partierna bestående.

Det är självklart att denna enighet har varit och är av mycket stort värde. Den vittnar om en fasthet och beslutsamhet utåt och den möjliggör en fast och långsiktig försvarsplanering. När 1968 års försvarsbeslut utformades så skedde det mot bakgrunden av att en politisk avspänning hade inträtt i Europa. Situationen är i stort sett densamma i dag.

Vid försvarsutskottets behandling av propositionen 75 år 1972 har inte enighet kunnat uppnås, utom i fråga om grunderna för vår säkerhetspolitik och om totalförsvarets inriktning i stort.

Beträffande den ekonomiska planeringsnivån för den kommande femårsperioden har den socialdemokratiska utskottsmajoriteten tillstyrkt departementschefens och regeringens förslag om en ram på 32 miljarder 350 miljoner kronor. De borgerliga ledamöterna har inte funnit detta tillräckligt utan har reserverat sig för högre belopp. Utskottsmajoriteten har emellertid ansett att det med hänsyn till det statsfinansiella läget är nödvändigt att även med försvarsutgifterna visa en viss återhållsamhet.

Herr talman! De föregående talarna för utskottet har redogjort för de olika punkterna i betänkandet, varför det inte finns någon anledning att nu efter elva och en halv timmars debatt ytterligare upprepa det. Jag skall endast beträffande fru Theorins och fru Normarks motioner deklarerat att utskottet enhälligt inte funnit anledning att tillstyrka motionerna.

Jag skall, herr talman, sluta med att yrka bifall till försvarsutskottets förslag på samtliga punkter.

Herr ERICSON i Örebro (s):

Herr talman! I det stora militära utgiftspaketet på drygt 32 miljarder kronor för de närmaste fem åren finns det några ganska obetydliga anslagsposter som berör vårt lands förmåga att göra effektiva insatser i det internationella nedrustningsarbetet.

Sverige har under de senaste tio åren spelat en aktiv och internationellt uppmärksam roll vid nedrustningsförhandlingarna i Genève och vid FN:s nedrustningsdebatter i New York. Vår delegation har fört fram förslag och synpunkter som genom sin sakliga tyngd påverkat förhandlingsarbetet och utformningen av de avtalstexter som på vissa områden

Måndagen den
29 maj 1972*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

begränsat kapprustningen i världen. Inom gruppen alliansfria stater vid Genèvekonferensen har Sverige intagit en särställning, därför att var delegation förfogat över högt kvalificerade experter som kunnat mäta sig med stormakternas vetenskapliga rådgivare. Denna vetenskapliga kompetens har i huvudsak hämtats från försvarets forskningsanstalt. Man kan säga att Sveriges positiva bidrag till det internationella nedrustningsarbetet till betydande del varit en spin-off-effekt av vår internationellt sett högstående försvarsforskning och då främst verksamheten under programelementen A-, B- och C-skyddsteknik under delprogrammet FOA.

FOA:s ledning och försvarsdepartementet har varit ytterst angelägna att ge all tänkbar hjälp till nedrustningsdelegationen. Denna positiva inställning kommer säkerligen att finnas också i framtiden, men man måste tyvärr sätta frågetecken för FOA:s framtida förmåga att stå till tjänst med kompetenta rådgivare i de frågor som kommer att vara centrala för det internationella nedrustningsarbetet under 1970-talet.

Genom att man inom FOA prioriterar ned den verksamhet som berör ABC-vapnen försvagar man också sina möjligheter att bistå den svenska nedrustningsdelegationen. Den nya programbudgeteringen innebär att försvarsforskningen direkt vägs mot andra krav på försvarsanslagen. Det blir en fråga om att välja mellan fler kanoner att sätta in mot tänkta angreppsfall eller forskning som eventuellt kan minska krigsriskerna någon gång i framtiden. Nedrustningsarbetet syftar ju inte till försvar mot angrepp utan har som mål att minska riskerna för att internationella konflikter leder till krig.

De militära planerarna resonerar förmodligen rationellt från sina utgångspunkter när de prioriterar ned forskningen kring kärnvapen och de kemiska och biologiska vapnen. Men det bör ju inte enbart vara de rent militära avvägningarna som skall styra de pengar vi satsar på vår yttre säkerhet.

De svenska insatserna i det internationella nedrustningsarbetet är ju en del av vår allmänna säkerhetspolitik och finns också med i den målsättning riksdagen fastställt. Det vore därför högst olyckligt om nya budgeteringsmetoder och nya militärstrategiska avväganden resulterade i en försvagad svensk insats vid nedrustningsförhandlingarna. Man kan beräkna att det under de närmaste åren skulle behövas en knapp miljon kronor per år – utöver vad som satsas för rent militära ändamål – för att upprätthålla en svensk grundkompetens på detta område. Jag har en viss förståelse för att dessa kostnader inte kan täckas inom de normala budgetramarna, eftersom de inte klart kan motiveras med militära argument. Men det bör rimligen finnas möjligheter att lägga kostnaderna utanför, på det sätt som man gjort beträffande exempelvis det internationellt uppmärksammade seismiska korset i Hagfors och den svenska FN-truppen.

Det vore värdefullt om försvarsministern, i något sammanhang, kunde utlova åtgärder som tillförsäkrar oss fortsatt tillgång till kvalificerad vetenskaplig expertis inom ABC-området. Tas inga sådana initiativ, kommer Sverige under de närmaste åren att förlora en stor del av sin förmåga att lämna positiva bidrag till det internationella nedrustningsarbetet.

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Herr SVANSTRÖM (c):

Herr talman! Jag hör de glada tillrop i kammaren när jag nu utan att vara anmäld på talarlistan gick upp i talarstolen. Som försvar kan jag möjligen anföra att de som var anmälda i förväg i många fall använt väsentligt längre tid än vad de hade antecknat sig för.

Jag har under denna dagslånga debatt om försvarsfrågan kunnat konstatera att en mycket liten del ägnats åt de värnpliktigas förhållanden. Jag beklagar det, eftersom ett vidhållande av värnpliktstanken i Sveriges försvar och av tanken på ett folkförsvar i hög grad förutsätter ett aktgivande på de speciella synpunkter som måste tillgodoses för att man skall få de värnpliktiga med sig i olika sammanhang. Jag tar därför, herr talman, tillfället i akt att nu här anmäla att sådant intresse fortfarande finns på olika håll i Sveriges riksdag. Sälunda har i motionen 1612 ett antal centerpartister tagit upp värnpliktsfrågorna och bl. a. begärt att man skall höja den kontanta dagsersättningen till 10 kronor och ytterligare förbättra de sociala förmånerna, att demokratiseringssträvandena vidgas, att lokalupprustningen ytterligare påskyndas, att staten medverkar till bildandet av en värnpliktsorganisation och att värnpliktsriksdagen utrustas med ett permanent kansli. Desutom vill jag påpeka att det i annat sammanhang har framförts önskemål från vårt håll om helt fria resor för de värnpliktiga.

Beträffande de kontanta förmånerna säger utskottet, att man tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag om 1 kronas höjning och att utredning pågår om ytterligare förbättring av dessa förmåner. Jag vill uttala den förhoppningen att den särskilda utredningen verkligen skall komma fram till hur nödvändigt det är att här få till stånd en väsentlig och bestående förbättring.

När det gäller kasernupprustningen säger utskottet att den nu sker i mycket hög takt. Jag skulle vilja ställa frågan vad denna höga takt innebär. Det kunde vara intressant att få reda på hur snart en upprustning av kasernerna till en någorlunda modern standard kan genomföras. Kommer det att ta 10 eller 20 år?

Herr talman! Jag anser det i sakens nuvarande läge ogörligt att ställa några yrkanden, men jag har med detta korta anförande velat påpeka att de värnpliktigas förmåner och behandling i olika sammanhang har avgörande betydelse för det svenska försvaret och för hela svenska folkets uppfattning av detta. Det kan tyckas vara en liten fråga när vi här i debatten rört oss med belopp på miljoner och åter miljoner och med tekniskt avancerade vapensystem av det ena eller andra slaget. Men kvar står ändå, herr talman, att vi i botten, även i detta det ruskigaste av hantverk, måste ha utrymme för mänskliga synpunkter, och därvid kommer utan tvivel behandlingen av de värnpliktiga in som en väsentlig faktor.

Herr PETERSSON i Gäddvik (m):

Herr talman! Eftersom herr Svanström inte har ställt något yrkande, skall jag fatta mig mycket kort. Som herr Svanström vet, finns det nu en utredning som sysslar med de värnpliktigas förmåner, och hela utskottet

-- även herr Svanströms partivänner -- har yrkat avslag på den motion som herr Svanström här har talat för.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1 (försvarets fortsatta inriktning)

Mom. A 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1613 av fru Theorin m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan fru Theorin begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 1 mom. A 1 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 1613 i motsvarande del.

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

Ja	—	276
Nej	—	31
Avstår	—	6

Mom A 2 och B

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. C

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1609 av herr Hermansson m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Werner i Tyresö begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 1 mom. C röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 1609 i motsvarande del.

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

Ja	—	297
Nej	—	14
Avstår	—	3

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Mom. D 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av herr Gustafsson i Stenkyrka m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Gustafsson i Stenkyrka begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 1 mom. D 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Gustafsson i Stenkyrka m. fl. i motsvarande del.

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

Ja — 201

Nej — 113

Mom. D 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels det av herr Werner i Tyresö i anslutning till motionen nr 953 framställda yrkandet, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Werner i Tyresö begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 1 mom. D 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit det av herr Werner i Tyresö i anslutning till motionen nr 953 framställda yrkandet.

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

Ja — 295

Nej — 14

Avstår — 3

Mom. D 3

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 1 av herr Petersson i Gäddvik m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Petersson i Gäddvik begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 1 mom. D 3 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herr Petersson i Gäddvik m. fl.

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

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

Ja - 167
Nej - 146
Avstår - 1

Herr Helén (fp) anmälde att han avsett att rösta nej men av misstag nedtryckt ja-knappen.

Mom. D 4

Propositioner gavs på bifall till 1:o) utskottets hemställan, 2:o) reservationen nr 2 av herr Gustafsson i Stenkyrka m. fl. i motsvarande del samt 3:o) reservationen nr 3 av herr Petersson i Gäddvik och herr tredje vice talmannen Virgin, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övervägande ja besvarad. Då herr Gustafsson i Stenkyrka begärde votering, upptogs för bestämmande av kontrapositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig. Sedan herr Petersson i Gäddvik begärt votering beträffande kontrapositionen, upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren till kontraposition i huvudvoteringen angående försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 1 mom. D 4 antar reservationen nr 2 av herr Gustafsson i Stenkyrka m. fl. i motsvarande del röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren till kontraposition i nämnda votering antagit reservationen nr 3 av herr Petersson i Gäddvik och herr tredje vice talmannen Virgin.

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

Ja - 114
Nej - 46
Avstår - 153

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 1 mom D 4 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Gustafsson i Stenkyrka m. fl. i motsvarande del.

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

Ja - 163

Nej - 151

Mom. E 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1613 av fru Theorin m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan fru Theorin begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 1 mom. E 1 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 1613 i motsvarande del.

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

Ja - 280

Nej - 29

Avstår - 4

Mom. E 2 och E 3

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. E 4

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 4 av herr Petersson i Gäddvik m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Petersson i Gäddvik begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 1 mom. E 4 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av herr Petersson i Gäddvik m. fl.

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

Ja — 163
Nej — 151
Avstår — 1

Mom. F

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. G 1

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1613 av fru Theorin m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan fru Theorin begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 1 mom. G 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 1613 i motsvarande del.

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

Ja — 278
Nej — 31
Avstår — 4

Mom. G 2

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 2 (ändrad grundutbildning m. m. för värnpliktiga)

Mom. A och B

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. C

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1609 av herr Hermansson m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Magnusson i Kristinehamn begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 2 mom C röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 1609 i motsvarande del.

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

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

Ja - 298
Nej - 14
Avstår - 2

Punkten 3 (förbättrade värnpliktsförmåner)

Mom. 1--3

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 4

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionen nr 1609 av herr Hérmansson m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Magnusson i Kristinehamn begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 3 mom. 4 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit utskottets hemställan med den ändring däri som föranleddes av bifall till motionen nr 1609 i motsvarande del.

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

Ja - 297
Nej - 14
Avstår - 3

Mom. 5

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 4 (ramberäkningar för budgetåret 1972/73 m. m.)

Mom. A 1

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. A 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 6 av herr Petersson i Gäddvik och herr tredje vice talmannen Virgin, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Petersson i Gäddvik begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 4 mom. A 2 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 6 av herr Petersson i Gäddvik och herr tredje vice talmannen Virgin.

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

Ja	–	264
Nej	–	39
Avstår	–	11

Mom. A 3

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 5 av herr Gustafsson i Stenkyrka m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Gustafsson i Stenkyrka begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 4 mom. A 3 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av herr Gustafsson i Stenkyrka m. fl. i motsvarande del.

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

Ja	–	162
Nej	–	149
Avstår	–	1

Mom. B 1

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. B 2 och B 3

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 7 av herr Petersson i Gäddvik m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Petersson i Gäddvik begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 4 mom. B 2 och B 3 röstar ja, den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 7 av herr Petersson i Gäddvik m. fl.

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

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

Ja — 163

Nej — 150

Mom. C 1

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. C 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 5 av herr Gustafsson i Stenkyrka m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Gustafsson i Stenkyrka begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 4 mom. C 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av herr Gustafsson i Stenkyrka m. fl. i motsvarande del.

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

Ja — 163

Nej — 151

Mom. C 3, D och E

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 5

Lades till handlingarna.

Punkterna 6--10

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 11

Lades till handlingarna.

Punkterna 12--15

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 16

Lades till handlingarna.

Punkterna 17--20

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 21

Lades till handlingarna.

Punkterna 22--24

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 25 (flygvapenförband: forskning och utveckling)

Mom. 1

Utskottets hemställan bifölls.

Mom. 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels motionen nr 1613 av fru Theorin m. fl. i motsvarande del, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan fru Theorin begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 25 mom. 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit motionen nr 1613 i motsvarande del.

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

Ja	—	278
Nej	—	28
Avstår	—	7

Mom. 3 och 4

Utskottets hemställan bifölls.

Punkterna 26--29

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 30 (försvarets radioanstalt)

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 14 av herr Gustafsson i Stenkyrka m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Gustafsson i Stenkyrka begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller försvarsutskottets hemställan i betänkandet nr 17 punkten 30 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 14 av herr Gustafsson i Stenkyrka m. fl.

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Försvarets fortsatta
inriktning m. m.*

Nr 92

Måndagen den
29-maj 1972

*Ett program för
civilt utnyttjande
av krigsmateriel-
industrin*

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

Ja	—	162
Nej	—	112
Avstår	-	39

Punkterna 31 -34

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 35

Lades till handlingarna.

Punkterna 36 -45

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

§ 2 Ett program för civilt utnyttjande av krigsmaterielindustrin

Föredrogs näringsutskottets betänkande nr 43 i anledning av motion om ett program för civilt utnyttjande av krigsmaterielindustrin.

I detta betänkande behandlades motionen 1972:271 av herr Berndtson i Linköping m. fl. (vpk) vari hemställdes att riksdagen skulle uttala sig för en skyndsamt utredning angående utarbetandet av ett program för en omställning till civilt utnyttjande av de vid en nedskärning av krigsmaterielproduktionen frigjorda resurserna och hos regeringen anhålla om ett sådant utredningsinitiativ.

Utskottet hemställde att riksdagen skulle avslå motionen 1972:271.

Reservation hade avgivits av herr Hallgren (vpk), som ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1972:271 hos Kungl. Maj:t skulle anhålla att en utredning tillsattes med uppdrag att skyndsamt utarbeta ett program för civilt utnyttjande av de resurser som frigjordes vid en nedskärning av krigsmaterielproduktionen.

Till betänkandet hade fogats ett särskilt yttrande av fru Hambræus (c).

Herr BERNDTSON i Linköping (vpk):

Herr talman! Omfattningen av de militära utgifterna har debatterats i kammaren hela dagen i dag. Näringsutskottets betänkande nr 43 har nära anknytning till den förda debatten, även om de frågor som här behandlas inte speciellt har det aktuella försvarsbeslutet som utgångspunkt.

I motionen nr 271 har vi aktualiserat frågan om civilt utnyttjande av de resurser som i dag är bundna till militär produktion, och därmed

sysselsättningsfrågan för de anställda inom försvarsindustrin, vid en nedrustning.

Vi hävdar i motionen att frågan om civilt utnyttjande av de vid en nedrustning frigjorda resurserna har ägnats otillräcklig uppmärksamhet i vårt land. Detta har medfört att tiotusentals anställda inom industrier med militär produktion ställer frågan, vilka sysselsättningsalternativ som finns vid en nedskärning av den militära verksamheten. Koncentrationen av denna produktion till vissa orter, exempelvis Linköping och Karlskoga, gör den kommunala planeringen mycket osäker.

I den skrift om system Viggen 37 som försvarsdepartementet nyligen utgivit framgår att tusentals människor kommer att vara sysselsatta med Viggenprojektet. En avsevärd del av SAAB-Scantias produktion i Linköping gäller Viggen. Man måste fastslå att det är orimligt att något som helst program för civilt utnyttjande av dessa och andra militärt bundna resurser inte finns. Det finns nämligen inget program.

Den slutsatsen kan man dra ur näringsutskottets betänkande. Utskottet bygger i stor utsträckning sitt ställningstagande på det svar industriministern lämnade på en interpellation av herr Israelsson för en månad sedan. Detta svar, liksom utskottets betänkande, begränsar frågan till vilka följder det nu aktuella försvarsbeslutet eventuellt kan få. Då kommer man fram till att läget inte är särskilt allvarligt. Men är ordet *nedrustning* obekant för utskottsmajoriteten? Det nu träffade beslutet kan inte betecknas som nedrustning, utan möjligen som en minskad takt i upprustningen.

Att industridepartementet tillsammans med andra berörda departement följer utvecklingen och överväger vilka åtgärder som kan behöva vidtas för att underlätta de omställningar som försvarsbeslutet kan medföra, som industriministern anförde och som nu utskottet åberopar, får väl anses som en självklar uppgift, men det har föga med frågan om ett långsiktigt program att göra. Så länge ett sådant program saknas kan upprustningsivrarna fortsätta att använda arbetslöshetshotet som ett motiv för fortsatt miljardrullning till militära ändamål. I vissa framställningar får man nära nog en känsla av att kanoner och militärflygplan kan tillverkas som AMS-jobb!

I verkligheten bindes i dag enorma resurser i form av forskning, teknik, yrkesskicklig arbetskraft, byggnader, maskinpark och pengar för militära ändamål i stället för att satsas på angelägna uppgifter. Eller för att uttrycka saken som FN-rapporten "Avrustningens ekonomiska och sociala konsekvenser" gör: "Det finns så många krav som tävlar om en nyttig användning av resurser frigjorda genom avrustning att det verkliga problemet är uppställande av en prioritetsskala. De viktigaste av dessa krav skulle utan tvivel redan vara väsentligen tillgodosedda om det inte vore för kapprustningens skull."

I en reservation till utskottsbetänkandet av herr Hallgren påpekas att nuvarande planeringsberedskap är fragmentarisk och kortsiktig och inte bygger på någon översiktlig och genomtänkt prioritering av alternativa produktslag. Dessa brister kännetecknar också utskottets skrivning, som reducerar frågan till ett återgivande av industriministerns yttrande, att förändringarna i industribeställningarna borde kunna kompenseras genom

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Ett program för
civilt utnyttjande
av krigsmateriel-
industrin*

Måndagen den
29 maj 1972

*Ett program för
civilt utnyttjande
av krigsmateriel-
industrin*

att berörda företag ökar sin civila produktion.

Visserligen vill man inte bortse från att vissa företag och orter kan komma att möta omställningsproblem. Men detta kan man inte med bästa vilja i världen beteckna som ett program för civilt utnyttjande av krigsmaterielindustrin, som vpk-motionen begärt. Visserligen är rustningsindustrin privatägd, och detta är givetvis ett otillfredsställande förhållande. Från vpk har vi också begärt förstatligande av krigsmaterielindustrin. Men man måste komma ihåg att vissa industrier väsentligen byggts upp kring statliga beställningar av militär natur. Det är inte ägnat att inge de anställda särskilt stor trygghet om man säger att det är dessa industriers sak att ordna civil produktion. Erfarenheterna är nog så bittra för de anställda i fråga om anställningstryggheten. Här kan privatkapitalet lätt rättfärdiga sina åtgärder med hänvisning till statsmakternas beslut. Ett program kan ju heller inte innebära att man endast söker fylla upp i den takt som militära beställningar upphör. Ett program måste ligga långt framme för att kunna ge anställda trygghet och möjliggöra kommunal planering. Det kan därtill utgöra ytterligare motiv för nedrustning i syfte att frigöra resurser för programmets förverkligande.

Insikten om att något måste göras i detta avseende förefaller vara större på andra håll än i kanslihuset och inom näringsutskottet. I motionen har vi pekat på att pressdebatten kring Viggenprojektet börjat uppmärksamma behovet av en mera långsiktig syn på dessa frågor.

I anslutning till försvarsdepartementets skrift om Viggen skrev tidningen Folkbladet Östgöten på ledande plats den 27 maj i år, alltså för ett par dagar sedan:

”Vill vi ha handlingsfrihet när det gäller att ordna flygförsvaret i framtiden måste vi redan nu börja fundera på alternativ användning av den arbetskraft och de produktionsanläggningar som i dag utnyttjas för Viggen. Om fyra fem år är det för sent. Då tvingas vi starta ett nytt flygplansprojekt bara för att klara sysselsättningen på ritkontoren och i verkstäderna.

Det är bra att vi fått en vitbok om hur Viggenprojektet föddes och utvecklades. Men det hade varit bättre om regeringen givit oss en vitbok om hur Viggenprojektet en gång ska avvecklas. Den frågan är viktigare än de historiska aspekterna på Viggen.”

Den fråga vi i motionen aktualiserat och som näringsutskottet avvisar kommer säkert inte att försvinna med mindre än att något görs. Det kan förtjäna att nämnas att nyligen beslutade Linköpings kommunfullmäktige göra en framställning hos statsmakterna om utarbetande av ett program för civil produktion vid företag som i dag är inriktade på militär tillverkning.

I FN-rapporten ”Avrustningens ekonomiska och sociala konsekvenser” diskuteras övergångsproblemen från militär till civil verksamhet, och rapporten fastslår:

”På kort sikt skulle övergångens smidighet till stor del bero på regeringens förmåga att förutse de typer av problem som kunde uppstå och på förberedelsernas lämplighet.”

Även om denna formulering gäller problemet i allmänhet så kan den också gälla situationen i vårt land. Det vore därför helt rimligt om

riksdagen – såsom förordas i motion 271 och i reservationen – hos regeringen begär en utredning med uppdrag att skyndsamt utarbeta ett program för civilt utnyttjande av de resurser som frigörs vid en nedskärning av krigsmaterielproduktionen.

Jag yrkar bifall till reservationen av herr Hallgren.

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

Herr SVANBERG (s):

Herr talman! Jag tror kammaren håller mig räkning för att jag inte håller något längre anförande här efter dagens långa debatt. Vad utskottet haft att ta ställning till är, som det sagts här, en motion om en utredning angående omställning till civil produktion av den nuvarande krigsindustrin.

Vad vi har haft att ta hänsyn till i det sammanhanget är dels behandlingen av en liknande motion i fjol, dels ett interpellations svar som lämnades av industriministern i år. Vi har haft det som bakgrund till våra resonemang.

Jag vill också gärna peka på vad som sagts i dagens försvarsdebatt. Det har påpekats att visserligen innebär minskningarna vissa bekymmer lokalt för en del industrier, men de är inte av den omfattningen att de har någon större inverkan. I utskottsbetänkandet pekar man också på industriministerns svar där han säger, att det i första hand torde vara de företag som det här är fråga om - Bofors osv. - som får försöka ställa om till civil produktion. Deras forskningsutrustning är sådan att det borde vara mycket möjligt att göra det. Man pekar också på att industridepartementet följer den här frågan mycket noga tillsammans med andra departement just för att kunna se till att omställningarna inte innebär att människor kastas ut i arbetslöshet, även om det skulle vara fråga om en mindre omfattning.

Man kan fästa uppmärksamheten på vad som skett med någonting som förut hette försvarets fabriksverk och som i dag heter förenade fabriksverken, där man i stor utsträckning har gått över till civil produktion. Detta bör vara möjligt att klara, synnerligast med den ringa omfattning som den nuvarande inskränkningen väl kommer att få, som man pekar på i utskottsbetänkandet. Det är ju inte fråga om - där kanske herr Berndtson hade helt rätt - någon avrustning här i dag.

Sedan tar herr Berndtson upp ett vidare problem och säger att om man skall gå in för en verklig nedrustning och ställa om hela krigsproduktionen, då har man ett mycket stort problem. Jag är ense med honom på den punkten. Tyvärr, får vi väl säga, är den frågan inte aktuell i dag.

Industridepartementet har, när det gäller många branscher inom den svenska industrin, uppgifter som avser planeringen för produktionens inriktning framöver. Detta är endast en av de branscherna, och jag tror knappast att det är den mest aktuella.

Men här finns en hel del att göra. Alla önskar, på samma sätt som det kom till uttryck i herr Berndtsons anförande och även i det särskilda

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Ett program för
civilt utnyttjande
av krigsmateriel-
industrin*

Måndagen den
29 maj 1972

*Ett program för
civilt utnyttjande
av krigsmateriel-
industrin*

yttrandet, att vi kunde – som det sägs redan i Gamla testamentet – smida om våra svärd till plogbillar, men jag tror inte att det i den värld vi lever i är möjligt den närmaste tiden.

Det finns ting i motionen som är värda att uppmärksammas på längre sikt, men i det aktuella sammanhanget bör man inte övervärdera betydelsen härav. Jag tror att vi med den beredskap som finns i industridepartementet och försvarsdepartementet bör kunna klara dessa frågor.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr BERNDTSON i Linköping (vpk):

Herr talman! Herr Svanberg säger att vi i dag inte är framme vid en sådan nedrustning. Nej, tyvärr är vi inte det. Men bör man ändå inte redan nu se frågan om ett program för civil sysselsättning vid militärt betingade företag som ett långsiktigt program? Bör inte ett sådant program ligga långt framme och inte bara så att säga fylla på allteftersom man minskar försvarsbeställningarna?

Jag vill emellertid också peka på den aktuella situationen. I utskotts-
betänkandet hänvisas till industriministerns uttalande i interpellations-
svaret, att mindre än en halv procent av de industrisysselsatta kan komma
att beröras av de genom dagens beslut minskade beställningarna. Det
verkar inte särskilt mycket. Om man däremot säger att de berörda i stort
sett är koncentrerade till ett begränsat antal företag och ett begränsat
antal orter i landet, blir strax effekten en helt annan. Om tusentals
anställda i Linköping eller Bofors berörs, får verkningarna helt andra
dimensioner. Det är väl alldeles uppenbart att man just på dessa orter
känner stark oro, eftersom man saknar de alternativa sysselsättningarna.
Den av herr Svanberg uttalade önskan om nedrustning delas säkerligen av
en mycket stor del av svenska folket, men det behövs naturligtvis också
alternativa sysselsättningar för de människor som i dag gör sin insats i den
militärt betingade produktionen.

Jag tror alltså att utskottet har bagatelliserat frågan när man inte vill
begära det långsiktiga program som motionärerna föreslagit.

Herr SVANBERG (s):

Herr talman! Det vare mig fjärran att vilja nonchalera de problem som
uppträder i detta sammanhang. Jag har också sagt att det på enstaka orter
kan bli besvärande problem. Men just på grund av att de är koncentrerade
till ett fåtal orter bör man med den beredskap som regeringen har, bl. a. i
industridepartementet och försvarsdepartementet, kunna förhindra att
människorna blir arbetslösa. Det är dessa människors intressen det gäller,
och jag är överens med herr Berndtson om att vi bör göra allt för att de
inte skall råka ut för arbetslöshet på grund av dagens beslut. Men
koncentrationen bör som sagt göra det ganska lätt att med nuvarande
medel klara denna sak.

Vi bör alla arbeta för en avrustning på lång sikt. Vid planeringen
härför ingår givetvis åtgärder inom vår näringspolitik. Men detta har
mycket litet att göra med dagens aktuella problem, och det är i huvudsak
dessa vi sysslat med i utskottet.

Herr BERNDTSON i Linköping (vpk):

Herr talman! Det är klart att redan en dämpning av takten i de militära rustningarna skapar problem. Vi skall komma ihåg att många av dessa industrier mer eller mindre växt fram kring den ökade satsningen på militär verksamhet här i landet. Det blir alltså effekter exempelvis av dagens beslut långt utöver vad man direkt kan beräkna i siffror.

Sedan säger herr Svanberg att effekterna av dagens beslut inte är större än att man med nuvarande medel lätt kan lösa problemen. Men frågan står kvar: Vilket program har regeringen och statsmakterna för att lösa dessa begränsade problem? Jag saknar fortfarande besked om vad man konkret kan erbjuda de människor som haft sin verksamhet i militär produktion och som tvingas byta sysselsättning.

Herr SVANBERG (s):

Herr talman! Låt mig bara hänvisa till industriministerns uttalande att man gör allt som är möjligt från industridepartementets sida för att följa denna fråga och att man är beredd att vidta åtgärder. Jag menar icke att de människor det gäller, dvs. de anställda, skall raka ut för bekymmer, men med den observans som finns från industridepartementet anser jag att man kan klara dagens problem. Vad som sedan sker på lång sikt, om vi går in för verklig avrustning, är ett helt annat problem.

Överläggningen var härmed slutad.

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen av herr Hallgren, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Berndtson i Linköping begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller näringsutskottets hemställan i betänkandet nr 43 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av herr Hallgren.

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

Ja	–	282
Nej	–	13
Avstår	–	4

§ 3 Överlastavgift, m. m.

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 13 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972:81 med förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik, m. m. jämte motioner.

Kungl. Maj:t hade i propositionen 1972:81 under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 24 mars 1972 föreslagit riksdagen att

dels anta

1) förordning om ändring i förordningen (1922:260) om automobilskatt,

2) förordning om automobilskattetillegg,

dels avge yttrande över föredragande departementschefens förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik, m. m.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

"I propositionen behandlas olika åtgärder i syfte att motverka överträdelse av vissa vägtrafikbestämmelser, vilka åtgärder särskilt tar sikte på den tyngre lastbilstrafiken. Bl. a. föreslås införandet av en särskild avgift – automobilskattetillegg – som oberoende av straffansvaret tas ut av ägare till fordon som framförs med tyngre last än som är tillåten för fordonet eller vägen. Vidare förutsätts en skärpning av kraven på fordonsägare i fråga om åtgärder till förhindrande av förseelser mot bestämmelserna om fordonsförarens arbets- och vilotid eller fordonsbelastning. Överträdelse av dessa bestämmelser eller av föreskrifter om högsta färdhastighet föreslås också bli direkt angivna som grund för återkallelse av trafiktillstånd enligt förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (YTF).

I syfte att stödja en från trafikpolitisk synpunkt och med hänsyn till trafiksäkerhetsintressena önskvärd utveckling av den yrkesmässiga lastbilsnäringsen i företagsekonomiskt sunda och rationella former föreslås en utbyggnad av den lämplighetsprövning som sker vid meddelande av trafiktillstånd. Särskilda åtgärder avses vidtagna mot olaga yrkesmässig trafik.

Beträffande taxitrafiken redovisas dess roll i den kommunala trafikför-sörjningen. I sammanhanget framläggs förslag som främjar en strukturanpassning av taxirörelsen och som ger kommunerna möjligheter att mera direkt påverka utformningen av taxitrafiken och att vid behov själva engagera sig i denna.

I fråga om busstrafiksektorn behandlas bl. a. problem som rör gränsdragningen mellan linjetrafik och annan busstrafik.

Förslag läggs fram om upphävande av bestämmelserna om maximitaxa i fråga om beställningstrafik med buss, godsbefordran och transportför-medling."

I detta sammanhang hade behandlats

dels den under den allmänna motionstiden väckta motionen 1972:254 av herrar Johnsson i Blentarp (s) och Jönsson i Arlöf (s),

dels den likaledes under den allmänna motionstiden väckta motionen 1972:529 av herr Levin (fp),

dels motionen 1972:1665 av herr Dahlgren m. fl. (c, fp, m) vari hemställt att riksdagen l. i princip skulle godta förslaget till förordning om automobilskattetillegg men besluta att i vad avsåg gods vars vikt inte

tillfredsställande kunde uppskattas ikraftträdandet uppskötts till dess att tillförlitliga lastindikatorer fanns att tillgå, samt 2. uttalade att bärigheten på vägar med lägre bärighet än 10/16 ton borde utmärkas på lämpligt sätt,

dels motionen 1972:1666 av herr Lothigius m. fl. (m),

dels motionen 1972:1667 av herr Persson i Heden m. fl. (c) vari hemställdes att riksdagen 1. hos Kungl. Maj:t framhöll att utvidgningen av linjetrafikbegreppet borde begränsas till att omfatta endast s. k. veckoslutstrafik med karaktär av linjetrafik, samt 2. som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad som anförts i motionen om yrkesmässig trafik med personbil,

dels motionen 1972:1668 av herr Sellgren m. fl. (fp),

dels motionen 1972:1669 av herr Sundelin (s) vari hemställdes att riksdagen dels vid godkännande av principerna om automobilskattetillegg och återkallelse av trafiktillstånd för vissa förseelser framhöll svårigheterna att undvika oavsiktliga lastöverträdelser intill dess lastindikatorer utvecklats och tagits i bruk och därför dels i skrivelse till Kungl. Maj:t anhöll att vid utformningen av grunderna för uttagande av automobilskattetillegg hänsyn togs till angivna svårigheter och här förut gjorda yrkanden angående avgiftens omfattning, anknytning till fordon i stället för ägare och enhetligt avdrag för enkelaxel så att bestämmelserna såvitt möjligt kom att uppfattas som rättvisa och lämpliga, dels i skrivelse till Kungl. Maj:t anhöll om förslag till ny YTF, som innehöll enhetliga regler för all trafik för godsbefordran,

dels motionen 1972:1670 av herr Torwald (c),

dels motionen 1972:1676 av herr Eriksson i Arvika (fp) vari hemställdes att riksdagen beslutade att ikraftträdandet av förordningen om automobilskattetillegg i vad avsåg last av gods vars vikt inte tillfredsställande kunde uppskattas uppskötts till dess tillförlitliga metoder att bedöma vikten utvecklats,

dels motionen 1972:1677 av herr Hallgren (vpk) vari föreslagits att riksdagen hos regeringen hemställde om en skyndsam prövning av erforderliga konkreta åtgärder i syfte att utveckla och vidga det statsägda trafikföretaget Svelast samt att jämväl frågan om förutsättningar för skapandet av kooperativt organiserade större företagsenheter samt övriga tänkbara åtgärder i syfte att främja omstruktureringen inom åkeribranschen prövades,

dels motionen 1972:1678 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk),

dels motionen 1972:1679 av herr Sellgren m. fl. (fp. c).

Utskottet hemställde

att riksdagen

1. skulle avslå Kungl. Maj:ts förslag till förordning om ändring i förordningen (1922:260) om automobilskatt,

2. i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt motionen 1972:1665, i vad den avsåg förslag till förordning om automobilskattetillegg, och motionen 1972:1669 – i vad den avsåg principerna om automobilskattetillegg, återkallelse av trafiktillstånd för vissa förseelser och utformningen

Måndagen den
29 maj 1972

Överlastavgift,
m. m.

av grunderna för uttagande av automobilskatttillägg -- samt med avslag å motionerna 1972:1676 och 1972:1670 skulle anta av utskottet framlagt förslag till lag om överlastavgift, vilket lagförslag ersatte Kungl. Maj:ts förslag till förordning om automobilskatttillägg och innebar, att avgiften inte skulle karakteriseras som skatt eller tillägg till skatt utan som en särskild avgift för överlast,

3. skulle anta av utskottet framlagt förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370), innebärande att avgift enligt lagen om överlastavgift inte skulle vara avdragsgill vid inkomstbeskattningen,

4. skulle avslå motionen 1972:1665 i vad den avsåg utmärkning av bärigheten på vägar med lägre bärighet än 10/16 ton,

5. skulle avslå motionen 1972:1669 i vad den inte behandlats under punkten 2 ovan,

6. skulle avslå motionen 1972:1677,

7. skulle avslå motionen 1972:1679,

8. skulle avslå motionen 1972:1667 i vad den avsåg yrkesmässig trafik med personbil,

9. skulle avslå motionen 1972:1666,

10. skulle avslå motionen 1972:529,

11. i anledning av motionen 1972:1667, i vad den avsåg veckoslutstrafik m. m., som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört om behovet av klarläggande av vissa problem som rörde yrkesmässig trafik med buss,

12. skulle avslå motionen 1972:254,

13. skulle avslå motionen 1972:1668,

14. skulle avslå motionen 1972:1678,

15. som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet i övrigt anfört i anledning av departementschefens förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik, m. m.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande överträdelser som kunde ha sin grund i svårigheter att exakt beräkna vikten av fordonets last m. m. av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Håkansson (c) och Komstedt (m), som ansett att utskottet under 2 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt motionen 1972:1665 i vad den avsåg förslag till förordning om automobilskatttillägg, motionen 1972:1669 -- i vad den avsåg principerna om automobilskatttillägg, återkallelse av trafiktillstånd för vissa förseelser och utformningen av grunderna för uttagande av automobilskatttillägg -- och motionen 1972:1676 samt med avslag å motionen 1972:1670 skulle anta till detta betänkande fogat förslag till lag om överlastavgift med följande tillägg: "Överlastavgift må eftergivvas då särskilda omständigheter föreligga".

2. beträffande åtgärder i syfte att utveckla och vidga det statsägda trafikföretaget Svelast av herr Magnusson i Kristinehamn (vpk), som

ansett att utskottet under 6 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1972:1677 hos regeringen skulle anhålla att åtgärder skyndsamt övervägdes i syfte att utveckla det statsägda Svelast samt att frågan om förutsättningarna för skapandet av kooperativt organiserade större företagsenheter jämte andra åtgärder för att främja omstruktureringen inom åkeribranschen prövades.

Till betänkandet hade fogats ett särskilt yttrande beträffande införande av överlastavgift för s. k. dumpers-fordon av herr Komstedt (m).

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det finns i propositionen 81 och i trafikutskottets betänkande nr 13 ett frågekomplex som rör busstrafiken. Närmare bestämt gäller det problemet om hur man skall dra gränsen mellan linjetrafik och beställningstrafik vid olika slag av bussbefordran. I propositionen har jag, med utgångspunkt i några avgöranden i högsta domstolen den 30 december i fjol, tagit upp dels den s. k. veckoslutstrafiken, dels anslutningstrafiken till främst båt och flyg av det slag som förekommer t. ex. mellan Stockholm och Arlanda, mellan Lund och Malmö och mellan Stockholm och Norrtälje eller Kapellskär.

När det gäller att dra gränsen mellan linjetrafik och beställningstrafik måste man ta ställning till bl. a. vilken grad av regelbundenhet som krävs för att det skall vara fråga om linjetrafik. För den s. k. veckoslutstrafiken är regelbundenhetsbegreppet det väsentliga problemet. Högsta domstolen hade att ta ställning till trafik som bedrivits med två dubbelturer i veckan och fann att sådan trafik fick anses som regelbunden i den meningen, att den kräver tillstånd till linjetrafik. Därmed var emellertid inte avgjort hur man bör se på den renodlade veckoslutstrafiken, dvs. den trafik som utförs endast vid veckosluten och alltså med endast en dubbeltur i veckan.

Den fråga som jag ställde i propositionen gällde om det behövdes någon ändring eller något tillägg i yrkestrafikförordningen för att undanröja en eventuell oklarhet på denna punkt. Jag fann emellertid att förarbetena till yrkestrafikförordningen gav klart besked om att regelbunden trafik, när det gäller personbefordran, skall anses föreligga om körningen vanligen äger rum på förut tillkännagivna eller eljest för allmänheten kända tider minst *en* gång varje kalendervecka under en längre tid. Slutsatsen blev alltså att veckoslutstrafiken enligt gällande bestämmelser i princip skall bedrivas enligt tillstånd till linjetrafik, och jag föreslog inte någon ändring i yrkestrafikförordningen på denna punkt.

Ett enhälligt trafikutskott har ställt sig bakom propositionen i denna del.

Det står alldeles klart – och jag framhåller detta i propositionen – att en del av den långväga busstrafiken, främst veckoslutstrafiken, drivs med tillstånd till beställningstrafik men under former som innebär att den måste hänföras till linjetrafik. Dessa transporter utgör i vissa fall ett viktigt komplement till järnvägstrafiken och den reguljära busslinjetrafiken, och den tillgodoser i sådana fall ett angeläget behov. De problem som uppkommer, när man vill få en riktig avvägning mellan veckosluts-

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972
Överlastavgift,
m. m.

Måndagen den
29 maj 1972

Överlastavgift,
m. m.

trafiken och annan mera traditionell linjetrafik, är inte lättlösta, och vikten av att man får en riktig avvägning betonas i propositionen.

Frågan har också iögnats stor uppmärksamhet i samband med utskottsbehandlingen. Representanter för busstrafikutövarna har haft tillfälle att framföra sina synpunkter både till mig och till trafikutskottet. Utskottet och kommunikationsdepartementet har under behandlingen av propositionen haft upprepade kontakter för att alla olika aspekter skulle bli belysta och för att utskottet vid sitt ställningstagande skulle ha helt klart hur regeringen såg på avvägningsproblematiken. Resultatet av denna seriösa ingående analys av problemen har blivit att trafikutskottet ställt sig bakom uttalandena i propositionen, som innebär en avvägd, balanserad bedömning av olika konsumenters behov.

I och med detta borde det inte finnas något behov att ta upp en debatt i kammaren om dessa problem. De senaste dagarna och senast i dag har det emellertid förekommit artiklar i en rad tidningar, där företrädare för vissa bussintressen framfört påståenden i stil med att regeringen skall stoppa de billiga veckoslutsresorna. Det kan inte vara någon tillfällighet att sådana artiklar kommer fram strax före det att utskottets betänkande skall behandlas i kammaren. Med hänsyn till vad som *verkligen* sägs i propositionen och i utskottets betänkande måste man ifrågasätta motiven bakom den aktion som satts i gång. Det kan inte vara konsumenternas intressen som man vill bevaka. Jag har emellertid med tillfredsställelse noterat att Svenska busstrafikförbundets företrädare enligt en tidningsuppgift tagit avstånd från de oriktiga och onyanserade påståenden som förts fram från en del håll. Man har från Svenska busstrafikförbundets sida nu, liksom tidigare, uttalat förståelse för att veckoslustrafiken måste saneras och att den reguljära linjetrafiken måste skyddas mot en osund konkurrens.

Jag framhöll nyss att de som nu agerar i pressen inte är ute efter att skydda konsumenterna, och jag kan säga det, eftersom den röda tråden i propositionen och i trafikutskottets betänkande är just konsumentintresset. I propositionen betonar jag att veckoslutstrafiken i vissa fall utgör ett viktigt komplement till järnvägstrafiken och den mera reguljära busslinjetrafiken och att den i sådana fall tillgodoser ett angeläget behov. Förutom den vanliga, för den stora allmänheten avsedda trafiken nämner jag de transporter som ordnas för de värnpliktiga för deras resor till och från förläggningarna i samband med veckoslut och helger. Jag understryker emellertid också vikten av att man håller fast vid yrkestrafikförordningens krav på att även denna kompletterande trafik skall drivas med tillstånd till linjetrafik, eftersom man i annat fall inte har möjlighet att i samband med tillståndsprövningen bedöma denna trafik med hänsyn till de samlade transportbehoven och linjetrafikresurserna inom berörda områden och till önskvärdheten att i möjlig mån åstadkomma samordning mellan olika kommunikationsnät. Med tillämpning av reglerna för linjetrafik uppnås dessutom en bättre regularitet och en större säkerhet för resenären.

Atskilliga av de företag som driver kompletterande trafik av de slag som jag nu beskrivit kan bedömas ha möjlighet att utöva trafiken även i de former som krävs för linjetrafik. Enligt 12 § yrkestrafikförordningen

skall tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan linjetrafik eller järnvägstrafik, i första hand ges till den som utövar den redan etablerade trafiken. Jag framhåller emellertid i propositionen -- och detta är en uppmjukning jämfört med nuvarande praxis -- att den i 12 § inskrivna förtursrätten inte får utgöra hinder mot att man lämnar linjetrafiktillstånd även till annat företag än det som redan nu driver linjetrafik med järnväg eller buss i samma relationer.

Det råder ingen tvekan om att bestämmelsen i 12 § yrkestrafikförordningen om viss förtur för etablerad linjetrafik fyller en viktig funktion särskilt i fråga om mera lokal trafik, där det kan saknas utrymme för flera, med varandra konkurrerande företag. För den mera långväga trafiken råder delvis andra betingelser. När det gäller förhållandet mellan den s. k. veckoslutstrafiken och de mera långväga persontransporterna med järnväg eller redan etablerad linjebuss är det i viss utsträckning fråga om konkurrens. Jag har emellertid här i dag och i propositionen avsiktligt valt att beteckna den långväga veckoslutstrafiken som en i vissa fall kompletterande trafik för att ange att de båda trafikmedlen delvis kan vända sig till olika trafikantkategorier. Enligt 12 § yrkestrafikförordningen kan man frånga förtursrätten till nya tillstånd för etablerade företag, om förhållandena föranleder detta. Mina överväganden leder till att jag i propositionen förordar att man utnyttjar denna möjlighet för att tillgodose angelägna behov av kompletterande trafik på längre avstånd i sådana fall där utvecklingen visar, att trafikunderlaget ger utrymme för busslinjetrafik vid sidan av befintlig järnvägstrafik eller för busslinjetrafik genom fler än ett företag. Jag understryker emellertid också -- och det vill jag särskilt betona -- det angelägna i att avvägningen sker så att inte underlaget för järnvägstrafiken och den traditionella busslinjetrafiken -- och då även den privata -- rycks undan till men för den allmänhet som är i behov av sådan trafik. Det bör vara möjligt att göra avvägningen så, att olika trafikantkategoriers skilda behov av en tillfredsställande transportförsörjning till rimliga priser tillgodoses.

När vi nu diskuterar trafikanternas intressen, måste vi komma ihåg att det finns två olika trafikantkategorier. Vi har å ena sidan de trafikanter som kan förlägga sina resor till veckosluten och som orkar med en mera tröttsam och tidsödande bussresa, som det i vissa fall kan vara fråga om. För dessa är veckoslutstrafiken med buss en bra resform. Det finns emellertid å andra sidan en mycket stor grupp som måste ha tillgång till en vanlig, traditionell linjetrafik under vardagarna. En ohämmad utveckling av veckoslutstrafiken med en prissättning som bygger på att större delen av kostnaderna betalas genom skolskjutsning och annan sådan verksamhet rycker undan grunden för den vanliga linjetrafiken. Vi vet alla att denna trafik brottas med svåra ekonomiska problem, och detta är bl a. en följd av att man inte kan konkurrera om den intensivare trafik som sker under bl. a. veckosluten. Följden har blivit, att den trafikant som reser under vardagarna måste betala ett onödigt högt pris.

Både regeringen och trafikutskottet har funnit det helt orimligt, att man ensidigt skall gynna en trafikantkategori på bekostnad av en annan. Men, det vill jag kraftigt understryka, vi är inte ute efter att monopolisera veckoslutstrafiken. Den som accepterar en med hänsyn till bekvämlighet

och restid i vissa fall sämre resform, som dock är prisbilligare än t. ex. en tågresa, skall ha valfrihet. Det är bara fråga om att få en rimlig avvägning så att inte utvecklingen snedvrids på ett oacceptabelt sätt. Det är detta som regeringen och trafikutskottet eftersträvar, och det kan ske inom ramen för gällande bestämmelser utan att yrkestrafikförordningen behöver ändras.

Innan jag lämnar denna fråga vill jag också påpeka att en skärpt kontroll över veckoslutstrafiken behövs även av andra skäl. Man kan utgå från att de restider och de priser som veckoslutstrafiken erbjuder i en del fall bygger på att man åsidosätter gällande bestämmelser om förarens arbetstid och om högsta tillåtna färdhastighet. Det måste även vara ett väsentligt trafiksäkerhetsintresse att man sätter stopp för sådana företeelser.

Jag skall härnäst ta upp den andra fråga om gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik som behandlas i propositionen. Högsta domstolen fann att sådan anslutningstrafik till båt eller flyg, som ingår endast som ett led i ett researrangemang med tyngdpunkten lagd på transport av annat slag, inte skulle anses som linjetrafik. Domstolen åberopar som skäl för sitt ställningstagande, att frågan var oklar och tillämpade därför principen "hellre fria än fälla".

Denna oklarhet undanröjs genom propositionens förslag till ändring av 4 § yrkestrafikförordningen. Ändringen avser endast personbefordran som ingår som ett led i en längre transport och har alltså inte någon betydelse för researrangemang av andra slag. Bakgrunden till förslaget är den naturliga tankegången att linjetrafikens uppgift är inte endast att befordra resenärerna från en plats till en annan utan även att ge trafikanterna den trafikservice som behövs för att få anslutning till ett annat transportmedel.

Detta förslag innebär inte någon försämring för resenärerna. Låt oss som exempel ta en transport från Stockholm till Arlanda för anslutning till ett charterflyg. I dag kan transporten utföras med tillstånd till beställningstrafik. Resenären får betala ordinarie pris, vilket ger betydande överskott för researrangören. Detta är en följd av att busstransporten i sig är billig om man slipper räkna med tomma platser i bussen. Krävs i stället linjetrafiktillstånd, kommer överskottet trafikföretaget till godo och ger utrymme för en relativt sett lägre taxenivå.

En annan aspekt förtjänar också att tas fram. Det finns vissa sträckor där det i dag, på grund av ett dåligt trafikunderlag, är svårt att hålla en tillfredsställande trafikservice för allmänheten. Samtidigt finns på dessa sträckor en anslutningstrafik till båt, som drivs med tillstånd till beställningstrafik och därmed inte står öppen för allmänheten. Genom propositionens förslag öppnas här en möjlighet att genom samordning av trafiken förbättra servicen på ett sätt som måste te sig synnerligen angeläget.

Det har från vissa håll yppats farhågor för att linjetrafikkravet i vissa fall skulle kunna innebära en försämrad trafikservice för dem som behöver t. ex. en anslutningstrafik till charterresor med flyg. I detta avseende behöver man emellertid inte hysa någon oro. Kan den befintliga linjetrafiken med hänsyn till resvägar och avgångstider inte tillgodose de

behov som föreligger i fråga om anslutningstrafik, finns det regelmässigt utrymme för en utvidgning av linjetrafiknätet. I prishänseende går det – som jag anfört i propositionen – självfallet även vid utnyttjande av linjetrafikföretag att få till stånd kombinerade researrangemang, som innebär väsentliga rabatter till den resande allmänheten.

I diskussionen om den nu aktuella propositionen har det, främst från resebyråhåll, gjorts gällande att förslagen och uttalandena skulle kunna få negativa effekter i fråga om sådana kombinerade researrangemang som omfattar – förutom en busstransport – även sightseeing, måltider, övernattning och dylikt. Låt mig kraftigt understryka, herr talman, att sådana arrangemang inte berörs i propositionen utan får bedömas med ledning av nuvarande bestämmelser och praxis. Det skall medges att här föreligger viss oklarhet och att en översyn bör ske. Arbetet med en helt ny författning om yrkesmässig trafik har emellertid redan påbörjats inom departementet och kommer att resultera i en promemoria som senare kommer att remissbehandlas i sedvanlig ordning. Låt mig avslutningsvis understryka att problematiken inte behandlas i propositionen, att detta är helt avsiktligt och att frågan tas upp i hela sin vidd i samband med den översyn av lagstiftningen om yrkesmässig trafik som redan påbörjats inom mitt departement.

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! Det föreliggande betänkandet från trafikutskottet, vilket bygger på propositionen 81, är det besvärligaste ärende som jag har varit med om att behandla i ett utskott under mina år i riksdagen. I vissa delar har propositionen inte varit föremål för vare sig utredning eller remissförfarande. Oklarheterna har varit stora, uppvaktningarna inför utskottet många. Under utskottsarbetets gång har det dessutom visat sig nödvändigt för utskottet att författa en helt ny lag i stället för den som propositionen föreslår.

När nu utskottets förslag föreligger på riksdagens bord, så är detta bättre än propositionen, men fortfarande är majoritetsförslaget behäftat med brister som gör att man kan beteckna det som tvivelaktigt med tanke på den enskilde medborgarens rättssituation. Utskottets borgerliga ledamöter har därför reserverat sig för en skrivning som möjliggör en för den enskilde medborgaren ur rättssäkerhetssynpunkt acceptabel lagstiftning. I betänkandets övriga delar har utskottet lyckats förbättra och klarlägga vad som sagts i propositionen i sådan grad att samskrivning varit möjlig.

Vad kommunikationsministern har anfört här i kväll om bussarna och veckoslutstrafiken vill jag vitsorda. Jag vill dessutom direkt citera vad utskottet skriver på den punkten: "Vidare vill utskottet betona vikten av att formella ändringar i tillståndsgivningen inte får medföra att transportförsörjningen försämrats för den stora grupp veckoslutsresenärer, exempelvis värnpliktiga, som eljest ej skulle ha valt tågförbindelse även om veckoslutstrafik med buss ej funnits. Konsumenternas intresse av billiga resor bör i största möjliga utsträckning iaktas vid prövning enligt 12 § YTF."

Det är, herr talman, över huvud taget märkligt att massmedia sprider

Måndagen den
29 maj 1972

Överlastavgift,
m. m.

sådana uppgifter som de nu har gjort. Både propositionen och utskottets betänkande har varit offentliga, och den som läst dessa kan knappast dra de slutsatser som skribenter i vissa tidningar har gjort.

Jag övergår nu till att lämna en beskrivning av förslaget om en särskild överlastavgift för att därigenom motivera reservationen. Redan i betänkandet Lastbil och taxi slog utredningsmannen generaldirektör Severin fast att den norska lagstiftningen, vilken inom parentes sagt bildar mönster för förslaget i propositionen, innebär ett mycket långt gående utkrävande av ett svårbedömt kostnadsansvar vid överlast. Utredningen kunde inte rekommendera en sådan lösning, utan menade att överlastproblemet måste angripas där det uppstår, dvs. på lastningsplatsen. För att detta skall vara möjligt krävs ett väginstrument vid lastningen, exempelvis lastindikatorer på bilen. Sådana lastindikatorer är icke utvecklade för närvarande, och den överlastmarginal som departementschefen föreslår kan i vissa fall visa sig otillräcklig vid svårbedömbara laster.

Trafikutskottet har remitterat propositionen till skatteutskottet för att få en bedömning av det automobilskattetillägg som föreslagits.

Skatteutskottets betänkande är av stort principiellt intresse. Skatteutskottet skriver: "Skatteutskottet anser att den avgift som föreslås i propositionen knappast i något avseende kan jämföras med övriga skattetillägg. Det skulle därför vara vilseledande att i förevarande fall använda benämningen automobilskattetillägg. Förutsättningen för att avgiften skall betraktas som ett skattetillägg är enligt utskottets mening att avgiften står i viss bestämd relation till det skattebelopp som undandragits eller kunnat undandras genom förfarandet. Vägtrafikbeskattningen bygger på en kombination av vikt och väglängd, och fordonsbeskattningen är än så länge helt kombinerad med en drivmedelsbeskattning, där skatteavvägningen bestäms med utgångspunkt i samtliga dessa faktorer. Det föreslagna automobilskattetillägget kan i särskilda fall - som visas i en av de med anledning av propositionen väckta motionerna - leda till att avgiften redan efter kort körning på väg, där medgivet axel- och boggitryck är lägre än bilens last, komma att utgå med belopp som i vissa fall motsvarar hälften av den årliga fordonsskatten för fordonet. Det är måhända erforderligt med så kraftiga sanktioner för att komma till rätta med överlastproblemen även om sådana åtgärder kan framstå som obilliga vid oavsiktliga överträdelser. — — Med hänsyn till avgiftens utformning anser utskottet inte att den bör karakteriseras som en skatt eller ett tillägg till en skatt utan som en straffavgift."

Efter detta enhälliga yttrande från skatteutskottet var det alldeles uppenbart att trafikutskottet var tvunget att avstyrka propositionen och lägga fram förslag till en ny lag i enlighet med skatteutskottets yttrande. Därmed hade också propositionen i dess innehåll och innebörd förändrats på ett sätt som icke kunde förutses under den motionstid som fanns när propositionen avlämnades. Avgiften har bl. a. genom denna åtgärd blivit betydligt större, och vad som här är intressant är naturligtvis om den föreslagna avgiften står i rimlig proportion till förseelsen. Låt mig då först konstatera att avgiftens storlek kan accepteras, om tillfredsställande garantier finns att avgiften endast tas ut i de fall där det är uppenbart att

försummelse föreligger.

Jag vill då erinra om att förseelsen, dvs. för stor last i förhållande till vägens tillåtna axel- och boggietryck, för närvarande dömes inför domstol -- så avses skall vara fallet även i fortsättningen. Den nu föreslagna avgiften för överlast skall oavsett domstolens fällande eller friande dom alltid uttagas av länsstyrelsen och betalas av fordonsägaren.

Det är i det här avseendet som meningarna är delade inom utskottet, närmast av den anledningen att lagen är skriven så att det inte finns några dispensmöjligheter för länsstyrelsen, som är den myndighet som skall indriva denna avgift.

Jag skall för att belysa orimligheterna ange tre exempel där avgift kommer att tas ut.

I det första fallet gäller det transport av skogsprodukter. Alla med erfarenhet av sådana transporter vet hur olika vikten kan vara på dessa produkter, beroende på dels torrhetsgraden, dels virkets växtplats eller växtslag. Björk väger exempelvis 200 kilogram per kubikmeter mer än tall. Är flera virkesslag sammanblandade är det alltså nära nog omöjligt att rätt uppskatta vikten per kubikmeter.

Låt oss nu i det här konstruerade fallet anta att såväl bilens ägare som dess chaufför verkligen har ansträngt sig för att få fram en vikt per volym, att man exempelvis på officiell våg har kontrollvägt ett antal laster och av erfarenhet från dessa vikter har bestämt att man kan lasta ett visst antal kubikmeter utan risk för överlast. Vid en poliskontroll visar det sig att överlast trots allt föreligger. Ägaren har då till länsstyrelsen betala in överlastavgiften, trots att han har visat vilja att lasta riktigt.

I ett andra exempel har även fraktats last av svårbedömd vikt. Vid kontroll visar det sig att bilen har den last den får ha utan att överlast föreligger, men genom förskjutning av lasten eller oavsiktlig snedlastning har man fått för stor tyngd på framaxeln. Även i det fallet skall avgift betalas in till länsstyrelsen.

I det tredje exemplet har chauffören såväl muntligt som skriftligt fått order om körväg, lasten är vägdd och riktig. Färden är avsedd att företas på ett vägnät som tillåter 10/16 tons hjultryck, dvs. det högsta i landet tillåtna. Under färdvägen finner chauffören att han kan ta en annan väg som gör att han sparar mil och tid, och han tar denna mindre bäriga väg. Han ertappas, och ägaren får betala avgiften. Om det var en bil med släpvagn som får lasta 51 ton uppgår avgiften till inte mindre än 12 600 kronor.

I samtliga dessa fall är det ostridigt att avgift kommer att tas ut trots att förhållandena har varit sådana att eftergift borde ha kunnat beviljas. Som lagen nu är utformad finns ingen eftergiftsmöjlighet för länsstyrelsen. Vi betraktar detta som stötande för rättskänslan.

Ännu mera stötande för rättskänslan är det om den som har brukat fordonet har handlat i god tro, exempelvis använt en väg som av myndighet tillfälligt nedsatts i bärighet utan att detta har upplysts på annat sätt än genom en s. k. länskungörelse. Utskottet har visserligen sagt att vid sådana tillfällen skall vägen markeras, men om myndigheten har felat och underlåtit att göra sådan markering kan jag inte finna att ägaren kan undgå att betala avgiften. Länsstyrelsen har ingen dispensmöjlighet.

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

Överlastavgift,
m. m.

Måndagen den
29 maj 1972

*Överlastavgift,
m. m.*

I reservationen I föreslår vi ett tillägg till den nya lagen av följande lydelse: "Överlastavgift må eftergivnas då särskilda omständigheter föreligga." Med en sådan formulering skulle man lösa de problem som kan uppstå. Det är så mycket mera angeläget som avgiftens storlek, såvitt jag har kunnat finna, är av sådan art att det inte finns någon motsvarighet i svensk rättspåföljd eller svenskt avgiftssystem.

Vi har accepterat avgiftens storlek trots att den nära nog har fördubblats eftersom den nu inte är avdragsgill som en omkostnad i förvärvskällan. Men det krävs att man får denna dispensregel, om vi inte skall försätta en stor och hederlig yrkesgrupp i en rättssituation som ännu inga andra medborgare i det här landet har behövt riskera att hamna i. Vår svenska rättspraxis fordrar detta. Jag beklagar att utskottets majoritet nu beträder vägar som hitintills har varit helt främmande för svensk lagstiftning om straffpåföljder och avgiftsuttag.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservationen I.

I detta anförande instämde herr Persson i Heden, fröken Pehrsson, herrar Fågelsbo, Gernandt, Torwald, Josefson i Arrie, Johansson i Växjö, Grebäck och Håkansson samt fru Olsson i Helsingborg (samtliga c).

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Det är inte sällan som en statlig utredning vällar debatt när den lägger fram sina förslag. Ibland skapar den även oro bland dem som berörs av utredningen. Bland de mer kontroversiella utredningar som vi har fått på senare tid är utredningen angående företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken, kallad Lastbil och taxi.

På flertalet punkter mötte utredningen mycket stark kritik från remissinstanserna. Den proposition som sedermera lades fram och som nu ligger på riksdagens bord för beslut har heller inte följt utredningen, utan presenterat förslag som gett möjlighet till nästan full enighet i utskottet.

Men i stället innehåller propositionen ett avsnitt som inte alls berörs av utredningen, nämligen busstrafiken. Bakgrunden till det synes vara de fyra domslut som fälldes i högsta domstolen för en tid sedan; det har också bekräftats här i kväll av kommunikationsministern. Avsikten i propositionen är att skapa klarhet i gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik. Förslaget berör dels den s. k. veckoslutstrafiken, dels anslutningstrafiken till färjor och till charterflyg.

Vi är alla överens om att inte allt är välbeställt när det gäller busstrafiken i vårt land. Det slags busstrafik som leder till sämre reguljär trafikförsörjning och som varit en följd av osund konkurrens har vi ingen anledning att i förordningarna ge utrymme åt. Utskottet anser för övrigt att hela yrkestrafikförordningen borde bli föremål för en prövning och föreslår att riksdagen ger Kungl. Maj:t detta till känna. Att en sådan prövning kommer till stånd har vi också fått en bekräftelse på av statsrådet.

I avvaktan på den här omprövningen får väl de partiella förändringar som vi i dag behandlar ses som ett provisorium. Det är väsentligt att vi har en trafikförsörjning som fungerar och svarar mot olika behov. Utskottet säger också "att formella ändringar i tillståndsgivningen inte får

medföra att transportförsörjningen försämras för den stora grupp veckoslutsresenärer, exempelvis värnpliktiga, som eljest ej skulle ha valt tågförbindelse även om veckoslutstrafik med buss ej funnits". Av en utredning som SJ:s centralförvaltning gjort framgår att antalet resande med veckoslutsbuss under 1971 beräknas till cirka en och en halv miljon. Av dessa beräknar man att ca 60 procent *inte* skulle ha företagit resan om inte billiga bussförbindelser funnits. Övriga 40 procent skulle ha tagit tåget om det inte varit billigare att färdas med buss. Vad utskottet nu säger är alltså att en formell ändring av tillståndsgivningen inte får innebära att transportförsörjningen försämras för dessa resenärer varav sålunda större delen inte skulle ha haft råd att företa resan om inte den billiga veckoslutstrafiken funnits.

Följden av detta måste vid behandlingen av ansökningar om tillstånd bli att om stora trafikantgrupper riskerar att få försämrade rese-möjligheter skall tillstånd beviljas. Om valet alltså står mellan att skydda en redan etablerad linje och att ge stora trafikantgrupper möjligheter att som följd av låga avgifter på veckoslutsbuss företa resor som annars inte skulle bli av, så är det trafikanternas intressen som skall väga tyngst. Jag noterar med tillfredsställelse att vår motion i sak har fått hela utskottets stöd. Den deklaration som statsrådet avgett här i kväll är också mycket värdefull när det gäller att stilla den oro som alldeles särskilt de senaste dagarna kommit till uttryck ute i landet.

Som den utredning jag nyss återopade visar så fyller veckoslutstrafiken en stor uppgift i den samlade transportapparaten. Framgången i detta avseende måste indirekt ses som ett underbetyg åt SJ:s sätt att möta efterfrågan på billiga veckoslutsresor. Det råder inget tvivel om att SJ:s höjningar av biljettpiserna medverkat till en expansion av den mer eller mindre regelbundna veckoslutstrafiken. Att SJ på de sträckor där tågförbindelse saknas mött denna utveckling med att själva sätta in veckoslutsbussar som håller lägre taxor än den reguljära trafiken är det ingenting att säga om, men att på sträckor som går parallellt med järnvägen sätta in SJ-bussar i stället för att konkurrera med priset på tågbiljetterna måste innebära att man så att säga deltar i att gräva sin egen grav.

Jag vill därför än en gång understryka att de ändringar som nu görs inte får innebära att rese-möjligheterna för stora grupper försämras. Om den precisering som utskottet gjort – och som ytterligare förstärkts här i kväll av statsrådet – inte skulle räcka till för att förhindra en försämring av transportförsörjningen är det i första hand kontakter människor emellan som försämras. Då blir resultatet att åldriga föräldrar får färre besök av sina barn som flyttat långt bort för att få arbete, då blir resultatet att norrlänningar som måst flytta hemifrån för att klara sin försörjning förlorar möjligheterna att återvända för välbehövlig rekreation, och då blir resultatet att möjligheterna för ungdomar som studerar långt från hemorten att resa hem försämras. Att försöka överbrygga de negativa följderna av långa avstånd är ett viktigt inslag i bl. a. den regionala politiken. Det vi i dag beslutar får inte innebära ett avbrott i dessa strävanden.

Jag skall helt kort beträffande taxitrafiken uttala att de synpunkter

Måndagen den
29 maj 1972

Överlastavgift,
m. m.

som framförs bl. a. i min motion nr 1679 och i herr Perssons i Heden motion har tillgodosetts. Vi anser det värdefullt att vi kunnat enas inom utskottet om att tillstånd för kommuner att bilda taxibolag skall kunna komma i fråga endast undantagsvis. Grundläggande för bedömningen måste hela tiden vara att man skall skapa en tillfredsställande transportförsörjning på det lokala planet. Men huvudfrågan i propositionen gäller åtgärder som tar sikte på den tyngre lastbilstrafiken.

Genom det trafikpolitiska beslut vi fick 1963 har utvecklingen inom transportnäringen varit ganska fri, även om inte tredje etappen formellt genomförts. Både det beslutet och de fortgående förändringar vi haft i fråga om näringslivets transportbehov har medfört en kraftig ökning av lastbilstrafiken. Det gäller på alla distanser, från lokaltrafik till fjärrtrafik.

Samtidigt med dessa förändringar har tyvärr även överträdelseerna mot vissa vägtrafikbestämmelser ökat. För att komma till rätta med dessa överträdelser liksom andra överträdelser har departementschefen bl. a. föreslagit att ett särskilt automobilskattetillegg, som skall kallas avgift för överlast, skall införas och även de ekonomiska förhållandena skall prövas i samband med ansökan om trafiktillstånd. Vi har i utskottet lyckats nå enighet även beträffande dessa förslag så när som på en punkt som jag återkommer till strax - det är för övrigt den som herr Dahlgren berörde. Beträffande den ekonomiska prövningen gör utskottet ett klart uttalande att prövningen inte får innebära en faktisk återgång till behovsprövning med nyetableringskontroll. Det är värt att ånyo understryka detta. Kungl. Maj:t bör snarast utfärda erforderliga anvisningar till länsstyrelserna angående dessa lämplighetsprövningar, så att inte oklarhet skall råda om tillämpningen eller att tillämpningen blir olika i olika län.

Jag vill också uttala min tillfredsställelse över att enhet kunnat nås om att överlastavgiften skall knytas till det aktuella fordonet och inte som departementschefen föreslår direkt till ägaren.

De här överlastningsbestämmelserna har, som vi nyss hört, sin förebild i Norge, även om de modifierats något för att passa svenska förhållanden.

Det kan synas hårt att tillämpa så kraftiga avgiftsregler för att komma till rätta med överbelastningen av fordon och vägar. För de tyngsta fordonsekipagen kan avgiften bli av storleken 10 000 kronor, och även om straffet - i realiteten är det ju fråga om ett straff - inte blir så högt kan det ändå få betydande konsekvenser för den som drabbas. Från folkpartiets sida är vi emellertid positiva till att tillägget skall ha en sådan storleksordning att det avskräcker från överlastning. Risken för stora ekonomiska påföljder för överlast kommer sannolikt även att ha betydelse vid offertgivningen på transporttjänster och därmed medverka till att sanera bort osund konkurrens.

Vi är alla medvetna om att hur angelägen man än är att till punkt och pricka vara laglydig, så kan omständigheter som man inte är herre över inträffa. I annan lagstiftning finns möjligheter att frias, när det klart framgår att överträdelsen är oavsiktlig. Men i den föreslagna lagen om överlastavgift finns ingen sådan "säkerhetsventil". Detta är en oroande brist i en ny lag. Jag har fått information om att i den norska lagen finns intagen en paragraf om att överlastavgiften kan eftergivnas om särskilda omständigheter föreligger. Det är därför anmärkningsvärt att svenska

Måndagen den
29 maj 1972Överlastavgift.
m. m.

trafikutövare skall drabbas hårdare.

Utöver de tänkbara fall som anges i reservationen 1 och som herr Dahlgren har redogjort för, kan andra oförutsedda situationer inträffa som man i dag över huvud taget inte kan förutse men som är helt utanför fordonsägarens kontroll. Det vore orättvist om han skulle fällas och stå helt rättslös gentemot samhället.

Det är därför angeläget att den nya lagen om överlastavgift kompletteras med ett tillägg som föreslås i reservationen 1. Jag är samtidigt angelägen att slå fast att med ett dylikt tillägg avser jag inte att medverka till en sådan uppmjukning av bestämmelserna att de skulle kunna förlora sin effekt. Självfallet måste lagen tillämpas mycket strikt för att man skall nå avsedd effekt när det gäller laglydnad. Jag tror ändå att erfarenheterna kommer att visa att vad jag kallat en säkerhetsventil är nödvändig. Då är det också angeläget att en sådan finns redan från lagens ikraftträdande. Praxis får sedan visa hur ofta den kan komma att tillämpas.

Jag ber med detta, herr talman, att få yrka bifall till reservationen 1.

I detta anförande instämde herrar Öhvall (fp) och Westberg i Ljusdal (fp).

Herr KOMSTEDT (m):

Herr talman! Det är ganska naturligt att en socialistisk regerings ambition är att socialisera samhället. Tillvägagångssätten kan då variera. Man kan göra det med ett klart deklarerat att man har den ambitionen, eller man kan göra det mera smidigt och linda in sina avsikter så som man t. ex. gjort i propositionen 81. Den innehåller inte bara förslag på åtgärder för att beivra lagöverträdelse bestående i överskridande av gällande bestämmelser för last och vägtryck utan också för att hålla efter dem som bedriver busstrafik på ett sätt som inte överensstämmer med bestämmelserna.

Ingen företrädare för trafiknäringen har den uppfattningen att man skall skydda och uppmuntra människor som överträder lagen. Tvärtom är man från yrkesorganisationerna mycket angelägen om att beivra lagöverträdelse av detta slag. Men vad det inte heller råder några delade meningar om är att man samtidigt måste skydda den laglydige medborgaren-yrkesutövaren som är verksam i trafiken. I trafikutskottets förevarande betänkande nr 13 förslås det emellertid hjälpaväckande nog en lagstiftning som skulle göra en kategori medborgare rättslös. Det skulle nämligen bli följden av utskottsmajoritetens förslag.

Det har varit branschorganisationernas ambition att komma till rätta med överlasterna, och man kan väl också säga att de har lyckats med det, när antalet fall av överlast har sjunkit under de senare åren. Men ansvarsfrågan måste lösas på annat sätt än vad man föreslagit i propositionen och i utskottets betänkande 1 och med de ganska höga överlastavgifter som där förordas. Det stora problemet i det sammanhanget är de material som är svärbestämda ur viktsynpunkt och där man är hänvisad till att göra volymeräkningar. Där är det mycket svårt att fastställa vikten. Detta gäller t. ex. för skogsprodukter, grus- och

Måndagen den

29 maj 1972

Överlastavgift,

m. m.

schaktmassor samt jordbruksprodukter.

I reservationen 1 har vi sagt att man borde avvakta till dess vi har fått tillförlitliga lastindikatorer, och sådana bör kunna framställas inom rimlig tid. Vi bör därför vänta med att anta det beslut som utskottsmajoriteten nu förordar. Om en åkeriägare med berättat mod överlastar ett fordon och skickar i väg chauffören med lasset, och om han sedan blir stoppad av polisen som finner att han har överlast, så är det helt naturligt att fordonsägaren-åkaren har hela skulden härför. Och om åkeriägaren och chauffören gemensamt träffar en överlastöverenskommelse, som gagnar dem båda - ja, då är det lika naturligt att ansvaret skall delas mellan dem. Om däremot ett fordon lämnar åkeriföretaget med den riktiga lasten, avsedd för 10/16 tons vägnät men chauffören av någon anledning, t. ex. för egen tids vinning, väljer en annan väg med exempel 8/12 tons bärighet, så åsamkar chauffören bilägaren en överlastavgift på ca 10 000 kronor. Det kan inte vara rimligt att en chaufför kan bryta mot givna instruktioner och att en annan person, som sitter många mil därifrån, skall få ta skulden för vad som skett, trots att han har givit riktiga instruktioner.

Utskottet anser att man varit ganska generös, när utskottet har tillåtit en övervikt på 500 kg på framaxeln och 1 000 kg på bakaxeln eller 1 500 kg på boggiaxeln. Men den generositeten är inte så stor när det gäller lösvikttransporter av mycket svårbestämda produkter. Inte heller när det gäller de praktiska verkningarna är man speciellt generös. Utskottet trycker nämligen mycket hårt på att man inte kan räkna samman vikten, utan den måste ligga till grund för varje axel för sig. Låt mig här exemplifiera med en grustransport. Grus är en mycket rörlig last, och vid en häftig inbromsning - chauffören kanske väjer för ett barn som springer över vägen - förskjuts lasten tillräckligt mycket för att man också skall överträda gällande bestämmelser för framaxeltryck.

Ett annat exempel är de lastbilar som används för att distribuera stycke gods i stad eller lättbebyggt samhälle eller kanske mellan ett par mindre orter på landsbygden. Vid dessa transporter måste godset ofta lossas från baksidan av bilen. Detta medför emellertid att i och med att lossningen börjar så överskrids gällande framaxeltryck.

Utskottet visar å andra sidan en ganska generös inställning till de mindre fordonen, som får denna extra förmån om 1 500 kg. Det innebär, om man drar ut konsekvenserna, att ett fordon som lagligen lastar 9 ton skulle vara mindre lämpat att ta en ytterligare last på 1 500 kg än ett fordon som från början har en last av 1 000 kg och som även det skulle ta en överlast av 1 500 kg. Det borde här finnas en sjunkande skala för dessa fordon, vilka dock är få till antalet; de motsvarar ungefär 45 procent av hela vagnparken.

Man får i detta sammanhang inte heller glömma bestämmelserna i vägtrafikförordningen 54 §.

Jag skall visa två exempel på kammarens interna TV-skärm.

Min första bild föreställer ett stycke godsfordon med 24 meters längd. Enligt det besiktningssinstrument, som utfärdats av Svensk bilprovning, får detta fordon lasta ca 33 ton.

Jag vill sedan på TV-skärmen visa en annan bild, föreställande ett

timmerekipage av samma storleksordning. Från en tidigare trafiksäkerhetsdebatt i kammaren minns vi att man i en vpk-reservation, som stöddes även av andra ledamöter av kammaren, förordade att vi skulle övergå till kortare och därmed mindre fordon på våra vägar. Låt oss anta att detta fordon som jag visar på bilden haft en längd av 17 meter och inte 24 meter. 17 meter är faktiskt en ganska vanlig längd på fordon som transporterar exempelvis grus. Denna minskning av fordonets längd, som alltså innebär att man får detta trafiksäkrare fordon som här tidigare har efterlysts i debatten, medför att man endast får lasta 21 ton, eftersom man måste rätta sig efter vägtrafikförordningens 54 §, som utgår från avståndet mellan fordonskombinationens första och sista axel. Även denna bestämmelse bör bli föremål för en revidering.

Enligt propositionen bör både medvetna och omedvetna överskridanden av högsta tillåtna last medföra en indragning av trafiktillståndet för vederbörande yrkesutövare. Det finns dock ett ganska stort antal firmabilar som kan göra sig skyldiga till motsvarande lagöverträdelser. I fråga om de firmabilarna finns det inte något motsvarande tillstånd att dra in, eftersom de ju inte har något trafiktillstånd för yrkesmässig trafik.

I mitt särskilda yttrande till utskottets betänkande har jag även pekat på överlastning av s. k. dumpersfordon. På kammarens TV-skärm visar jag nu en bild av en bil med en totalvikt av 22 700 kg. För denna bil betalas i dag en fordonsskatt på 10 700 kronor. Dessutom utgår drivmedelsskatt med 46 öre per liter. Då fordonet förbrukar ungefär 5 liter drivmedel per mil, betyder det en skatt av ungefär 2:30 per mil utöver de 10 700 kronorna. Men ett dumpersfordon med en totalvikt av 29 700 kg betalar inte någon skatt alls. Dumpersfordon är nämligen inte belagda med fordonsskatt, och de körs med obeskattat bränsle, varför det inte heller blir någon drivmedelsskatt på dem. Dumpersfordon slipper också den särskilda avgift som nu föreslås. Detta innebär att man med ett dumpersfordon alldeles oberoende av bestämmelserna för övriga fordon kan trafikera praktiskt taget vilken väg som helst utan att behöva ta minsta hänsyn till vägens bärighet. Ett dumpersfordon kan ta en total last av 50 ton och inte behöva drabbas av dessa pålagor.

Jag har i det särskilda yttrandet skrivit att jag hoppas att Kungl. Maj:t till höstriksdagen framlägger förslag till åtgärder.

När det gäller bussbefordran har läget mycket ingående beskrivits av herrar Dahlgren och Sellgren. Jag anser att den delen av propositionen och betänkandet inte alls borde varit föremål för behandling. Den Severinska utredningen som ligger till grund för detta gäller endast lastbilar och taxi och berör icke buss. Trafiken med buss är fortfarande föremål för utredning, varför man inte borde behandlat detta förrän utredningen är klar. Det finns ingen bakgrundsutredning, ingen närings- eller branschorganisation har haft möjlighet att yttra sig. I stället för att göra den översyn av yrkestrafikförordningen som är begärd av riksdagen kommer man med detta.

I sin ambition att helt föra över trafiken till SJ glömmer man bort det viktigaste, nämligen människan-resenären. Veckoslutstrafiken drabbas mycket hårt, men även andra researrangemang kommer i kläm. Det framgick med önskvärd tydlighet av resebyråföretagens uppvaktning

inför utskottet, där inte minst Reso uttalade sig kritiskt. Kan man åka buss mellan exempelvis Malmö och Göteborg för 30 kronor, bör man inte tvingas att åka tåg och betala 107 kronor. Kan man åka mellan Malmö och Stockholm i buss för 60 kronor, bör man inte tvingas att åka tåg för 190 kronor.

Utskottet talar om kategorin militärer. Det finns andra kategorier, som detta berör — pensionärer, skolungdom och studerande. Det är just de grupper som man inte minst från denna talarstol i riksdagen ofta vill måna så mycket om. Det är de människor som har den lilla portmonnän och som inte tål så mycket av sådana här avgifter. Oftast kan de inte företa resan, om det inte kan ske med det billigare alternativet.

Även andra resor kommer att drabbas, t. ex. de shoppingresor som bl. a. husmödrar företar mellan olika orter.

Herr talman! Bilismens roll och olika funktioner i samhället borde vi uppskatta och uppmuntra i en modern tid. Vi borde inte lagstifta i Sveriges riksdag med innebörd att det blir svårare för människor att utnyttja lastbilen och bussen. Det borde i stället göras lättare. Den jämlikhet som uppkommer genom att alla skall åka på samma sätt får inte köpas för friheten att kunna välja det färdssätt som passar människor och deras plånbok bäst.

Herr talman! Jag ber med dessa ord att få yrka bifall till reservationen 1.

Herr HALLGREN (vpk):

Herr talman! I propositionen 81 skisseras en trafikpolitisk målsättning med inriktning att ernå en sundare utveckling inom den yrkesmässiga landsvägstrafiken. Departementschefen säger bl. a.: "I denna målsättning ligger att skapa betingelser för en samhällsekonomiskt riktig utveckling av trafiksektorn." Vidare sägs: "Allmänt gäller att trafikpolitiken skall bedrivas med beaktande av samhällsplaneringen i stort. Stor hänsyn skall tas till de krav som trafiksäkerheten ställer."

Den målsättningen kan givetvis till stora delar accepteras. De föreslagna åtgärderna kan dock inte anses vara tillräckliga för att nå den målsättningen. Effekterna kan — välvilligt bedömda — medföra vissa förbättringar beträffande trafiksäkerheten genom att man föreslagit skärpt bestraffning av överträdelse av högsta tillåtna last m. m., och viss uppbromsning av nyetableringen kan bli följden av den föreslagna lagändringen beträffande etableringsrätten.

Den vitalaste frågan har nära nog helt förbigåtts med tystnad. För att komma i närheten av det mål som satts upp krävs enligt min mening en genomgripande omorganisation av åkerinäringens företagsformer. Förhållandet inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken är i dag att ca 70 procent av företagen är s. k. enbilsåkerier och att 25 procent består av företag med mellan två och fem fordon. Detta förhållande är det stora hindret för en samhällsekonomiskt riktig och rationell drift. Det omöjliggör en effektiv samordning och planering av trafiken.

Behovet av antal fordon för att ge en godtagbar trafikservice är också ytterst svårt att fastställa. För närvarande finns för många fordon och framför allt för många små företag. Många av fordonen kan endast

utnyttjas delvis, och många står helt överksamma. Dessutom måste man tillgripa tillfälliga avregistreringar av fordon för att inte förlora för mycket pengar.

Jag har i motionen 1677 återgivit förhållandena i Göteborgsområdet under årets första månader. Därav framgår att den 15 februari var 20 procent av lastfordonen stillastående, 10 procent hade endast delvis sysselsättning och 76 fordon var tillfälligt avregistrerade. En dryg månad senare hade läget försämrats väsentligt. Då var 22 procent stillastående, och siffran för delvis utnyttjade fordon hade stigit till 20 procent. Antalet avregistrerade fordon hade ökat med 100 dvs. till 176. Dessa uppgifter kunde man läsa i en artikel i Göteborgs-Posten den 29 mars i år under rubriken: "Kris inom åkerierna, 400 anställda friställes." Artikeln var författad av Göteborgs och Bohus läns åkeriförening. I artikeln påtalades den överdimensionerade fordonsparken, osund konkurrens från småföretag och enbilsföretag. Föreningen hävdar att sådan konkurrens endast är möjlig för dem som inte har sin personal socialt försäkrad. Man påstår t. o. m. i artikeln att det förekommer skattefusk bland dessa småföretag.

Detta återspeglar bristen på ändamålsenlig organisation och planering inom åkerirörelsen.

En vital fråga ur trafiksäkerhetssynpunkt är de yrkesutövande chaufförernas arbetsmiljö och övriga arbetsförhållanden. Den frågan har inte alls berörts i vare sig utskottsbetänkandet eller propositionen. Enligt min mening är det en av de största frågorna. Där bör man satsa på att verkligen komma fram lagstiftningsvägen eller genom andra konkreta åtgärder från regering och riksdag som skapar betingelser för väsentligt bättre arbetsförhållanden än de nu rådande.

De förslag som ställts i motionen 1677 skulle till stora delar lösa dessa problem och skapa betydligt bättre förutsättningar för att åstadkomma en bättre arbetsmiljö och framför allt möjliggöra bättre lönesättning, dvs. slopandet av ackordskörning och övergång till rena tidlöner.

Om vi tittar litet på hur lastbilschaufförerna i yrkesmässig trafik har det i dag, ser vi ingen grann syn precis. Vad säger de själva? Svar på de frågorna kan man endast få genom att ta kontakt med de berörda eller läsa i Transportarbetareförbundets kongressprotokoll eller andra handlingar, där behandlingen av trafikfrågorna återges. Jag har varit i tillfälle att göra bådadera. För att belysa förhållandena skall jag redovisa en undersökning som företagits av en åkerifackförening här i Stockholm. Denna undersökning som omfattar 48 åkeriföretag presenterades i en motion till Transportarbetareförbundets senaste kongress.

Av de 48 företagen hade 11 tillfredsställande omklädningsrum, matrum, toaletter och tvättställ, torkrum och duschrum – det är vad som krävs. Fyra företag hade otillfredsställande personalrum och i regel dåliga omklädningsrum och tvättrum. 33 företag saknade helt personalrum. Dessa företag var av storleksordningen 1–17 anställda.

Vidare redovisas i undersökningen att tre företag med tillsammans 28 anställda saknade personalrum och dessutom garage, vilket betyder att chaufförerna varje vinterdag tvingas att säfta sig i iskalla bilar, något som givetvis medför att chaufförerna ådrar sig åkommor av olika slag. Dessa

Måndagen den
29 maj 1972

Överlastavgift.

m. m.

åkommer bedöms nästan alltid som sjukdom och ersätts i enlighet härmed. Sådana åkommer, som leder till total arbetsförmåga och eventuell förtidspension, ger de drabbade sämre ekonomisk ersättning än som skulle utgå om åkommorna betraktades som yrkessjukdom eller olycksfall. Nu utgår endast vanlig sjukpenning eller förtidspension.

Av det redovisade materialet framgår att det i huvudsak är de mindre företagen som inte har förutsättningar att ge de anställda fullgoda arbetsförhållanden.

Skyldighet att hålla tillfredsställande personalrum föreskrivs i arbetarskyddskungörelsen, §§ 11 -18. Motionärerna på Transports kongress krävde att förbundsstyrelsen skulle verka för en skärpning av gällande bestämmelser. Förbundsstyrelsen sade i sitt utlåtande över motionen att det alltid är stora problem att få en tillfredsställande efterlevnad av kungörelsen i detta avseende i en bransch som består av mycket små företagsenheter. Vidare sades att mycket arbete har nedlagts på att genom förhandlingar söka lösa dessa frågor. Detta har dock inte givit något nämnvärt positivt resultat.

Man skulle kunna åberopa många uttalanden, som blottlägger missförhållanden som beror på företagsformerna inom den yrkesmässiga biltrafiken och vari man kräver en omstrukturering av denna bransch. Man trycker därvid speciellt på att enbilsåkerierna och andra mindre företag måste koncentreras till större enheter.

Jag vill i detta sammanhang säga att jag inte på något sätt är motståndare till småföretag. Tvärtom anser jag att småföretagsamheten är mycket nyttig och betydelsefull för det svenska samhället. Men att den inte passar inom åkerinäringen står helt klart. Det har jag fått erfara på alla kongresser inom Transport när dessa frågor behandlats; det har gått som en röd tråd genom debatterna att vi måste få en annan företagsstruktur inom denna näring.

Som exempel kan jag nämna att både Svelast och OK tack vare sina förutsättningar, byggda på större företagsenheter, i stor utsträckning kunnat övergå från prestationslön till tidlön med förhållandevis rimliga löner, medan stora delar av de privata åkerierna, speciellt de mindre och enbilsåkarna, har varken ambitioner eller förutsättningar att slå in på samma väg. Det kan också konstateras att Svelast och OK inte har samma problem som övriga företag beträffande trafiköverträdelser.

Det är klart att andra missförhållanden inom åkerirörelsen så som den nu fungerar kan anföras. Det kan t. ex. inte kännas särskilt tryggt för de anställda när åkeriföretag, utan att informera de anställda på ett fullgott sätt, avyttrar hela rörelsen - väl att märka med chaufförer - till annat företag inom branschen. I tidningen Transportarbetaren kan man läsa om ett sådant förfarande under rubriken Lastbil med förare till salu. Där återges en beskrivning på ett åkeri, som avyttrat samtliga lastbilar med förare, dvs. 32 stycken. Chaufförerna tvingades, därest de ville behålla sina arbeten, att endera flytta till en annan stad eller förlänga sin väg till arbetet med i vissa fall upp till 10 mil. Meddelandet kom som en chock för de flesta av de anställda; de fick det per post. Endast fyra av de 32 berörda hade informerats muntligt och då bara om att transaktionen redan var ett faktum. Detta och mycket annat talar för att en

omstrukturering och en helt annan styrning av åkerinäringen är nödvändig.

Flera remissinstanser har också förordat större och fastare företagsformer. I propositionen sägs att dessa bedömningar, att man tvångsvis skall styra utvecklingen mot företagskoncentration, inte har en allmän giltighet. Men även om inga "tvångsåtgärder" behöver tillgripas behövs i vart fall krafttag. Det är absolut nödvändigt och ofrånkomligt, om man över huvud taget skall kunna skapa förutsättningar för bättre arbetsförhållanden för dem som kör och därmed för en säkrare trafik.

Den föreslagna skärpningen av tillståndsgivningen för nyetablering är otillräcklig och kan inte lösa nu rådande missförhållanden. Även om man bromsar upp nyetableringen genom en effektivare kontroll och större krav, kvarstår faktum att 95 procent av åkerierna i dag består av företag som har fem bilar eller färre. Det problemet löses inte genom den här bestämmelsen.

Åtgärder som förordats i motion 1677 är att staten bör pröva lämpliga vägar för att utveckla och utvidga det statsägda Svelast och undersöka utvecklandet av kooperativa åkerier till större enheter. De föreslagna åtgärderna skulle skapa förutsättningar för en bättre anpassning, planering och samordning av lastbilstrafiken med övriga transportgrenar. De skulle också skapa förutsättningar för de anställda att ändra på nu rådande missförhållanden både när det gäller löneförmåner, arbetsmiljö och företagsdemokrati, som helt saknas, och när det gäller iakttagandet av trafiksäkerhetskraven.

Herr talman! Jag vill med vad jag nu har anfört och vad som anförts i motionen yrka bifall till reservationen 2.

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! Trafikutskottets betänkande nr 13 behandlar Kungl. Maj:ts proposition 81, i vilken föreslås olika åtgärder som berör lastbils- och taxitrafiken samt även gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik inom busstrafiksektorn. Propositionen bygger huvudsakligen på utredningen rörande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga vägtrafiken - lastbil och taxi (SOU 1971:34). Denna utredning, som vanligtvis brukar kallas den Severinska utredningen efter sin ordförande, blev föremål för en intensiv debatt, och åtskilliga kritiska röster gjorde sig gällande bland remissinstanserna. Det är därför med stor tillfredsställelse man kan notera att berörda parter i stort sett ställt sig positiva till regeringens förslag och att enigheten i utskottet har varit stor även om ett par reservationer fogats till betänkandet.

I propositionen konstaterar departementschefen beträffande företagsstrukturen inom den yrkesmässiga lastbilsnäringen att branschen i alltför stor utsträckning engagerar åkeriföretag, som saknar förutsättningar för en planmässig och ekonomiskt sund drift av sin verksamhet. Därför föreslås i propositionen en utbyggnad av lämplighetsprövningen för den som söker tillstånd till yrkesmässig trafik.

Varje sökande skall redovisa sin planläggning av verksamheten genom en verksamhetsbeskrivning. En budget för det första verksamhetsåret skall presenteras liksom en finansieringsplan, som ett stöd för den seriöst

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

Överlastavgift,
m. m.

arbetande åkerinäringen föreslås också ett särskilt straffansvar för dem som anlitar åkare som saknar föreskrivna tillstånd.

Utskottet ställer sig helt enigt bakom det framlagda förslaget och uttalar att förslaget är välmotiverat.

I anslutning till denna del av propositionen har vänsterpartiet kommunisterna i en motion krävt och i reservationen 2 följt upp kravet på att det statsägda företaget Svelast genom lämpliga åtgärder skall utvecklas och utvidgas. I reservationen krävs vidare särskilda åtgärder för utvecklande av kooperativa företagsenheter.

Utskottet har avstyrkt vänsterpartiet kommunisternas krav på direkta åtgärder för att nå det syfte man uttalar sig för. Personligen hyser jag stor sympati för en vidareutveckling av det statsägda företaget Svelast liksom även för etablerande av kooperativa företagsformer inom åkeribranschen. Jag tror emellertid, bl. a. som en följd av vad som i propositionen föreslås om den framtida etableringskontrollen, att de större företagsenheterna och därmed även Svelast kommer att utvecklas. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida erfordras därför inte, varför jag yrkar avslag på reservationen 2.

I propositionen 81 framläggs också förslag som berör företagsstrukturen inom taxinäringen. Yrkestrafikutredningen föreslår i sitt betänkande att nuvarande hinder för juridiska personer att bedriva taxiverksamhet skall undanröjas och anser att systemet med personliga enbilstillstånd och förtur för äldste föraren ogynnsamt inverkar på taxinäringens rationaliseringsmöjligheter. Utredningen menar därför att turordningsprincipen skall frångås. Förslaget från utredningen kritiserades för dess tvångsmässiga metoder, och departementschefen har därför, även om han delar utredningens värderingar om nuvarande brister i fråga om taxinäringens företagsstruktur, framlagt ett förslag, enligt vilket man genom samverkan mellan taxibranschen och samhället bör uppnå en för olika regioner lämplig företagsstruktur.

Liksom departementschefen anser ett enigt utskott att taxiverksamheten måste anpassas till och samordnas med den kommunala trafikplaneringen. Kommunerna kan i en del fall vilja få till stånd en fastare organisation av trafiken genom att ett bolag eller en ekonomisk förening bildas, som då blir tillståndshavare. Med ett sådant företag kan kommunen, om den finner det lämpligt, träffa avtal om upplägningen av taxitrafiken.

Givetvis kan initiativet till en sådan bolagsbildning också tas från taxisidan. Missförstånd på denna punkt har uppenbarligen förekommit, men jag har den bestämda uppfattningen att efter de diskussioner vi hade i utskottet med representanter för taxinäringen blev det missförståndet undanröjt.

Kommunerna kan också i särskilda fall vilja driva trafiken genom ett eller flera av kommunen helägda bolag. Väsentligt att notera i detta sammanhang är då emellertid att lämpligheten och tillståndsprövningen i dylika fall skall föras upp till Kungl. Maj:t.

Genom regeringens förslag som alltså stöds av ett enhälligt utskott – jag vill understryka det, herr talman – torde man stimulera till en utveckling i samarbete med taxinäringen som leder fram mot en mera

tidsenlig organisation och uppnå en taxiservice som stämmer med intentionerna i den trafikplanering som förekommer i olika kommuner.

En annan viktig fråga som behandlas i föreliggande utskottsbetänkandet och där utskottet i sin bedömning är enhälligt gäller gränsdragningen mellan linjetrafiken och beställningstrafiken inom busstrafiksektorn. Under senare år har som bekant en utveckling ägt rum, som lett fram till en personbefordran med buss som sker genom beställningstrafik men i realiteten är linjetrafik. Vad jag då avser är närmast den s. k. veckoslutstrafiken.

Varken departementschefen eller utskottet finner någon anledning att ändra på nuvarande bestämmelser när det gäller innebörden av kravet på regelbundenhet, vars uppfyllande är en av förutsättningarna för att linjetrafik skall anses föreligga. I såväl propositionen som utskottsbetänkandet slås alltså fast att regelbundenhet föreligger, om man kör på bestämda tider minst en gång varje kalendervecka under en längre period. Äger trafik rum under dessa betingelser, är det alltså fråga om trafik som kräver linjetrafiktillstånd. Detta är, herr talman, endast ett konstaterande av vad som redan gäller enligt nuvarande bestämmelser.

Utskottet delar departementschefens uttalade uppfattning att det är angeläget att den linjetrafik som behövs för en tillfredsställande transportförsörjning skyddas. Jag skall inte orda närmare om detta. Här har kommunikationsministern varit uppe och undanröjt de missförstånd som uppenbarligen föreligger. Jag noterar med stor tillfredsställelse att herr Dahlgren från centerpartiet klart och entydigt instämde i departementschefens uttalande. Och även om rätlinjigheten i herr Sellgrens och herr Komstedts uttalanden inte var så entydig och klar som i herr Dahlgrens fall, var väl ändå grundvalen för uttalandena från herr Sellgren och herr Komstedt att man håller fast vid den uppfattning som man hade i utskottet.

Herr Dahlgren har speciellt citerat vissa avsnitt i det enhälliga utskottsbetänkandet. Jag skall avstå från att göra det. Låt mig bara, eftersom herr Komstedt talar om de människor som har litet i portmonnän, framhålla att vi gör ett särskilt uttalande om veckoslutstrafiken för de värnpliktiga. Denna trafik är av olika skäl utomordentligt väsentlig för de värnpliktiga. För det första betyder dessa resor oerhört mycket för de värnpliktiga, då de därigenom får möjlighet att besöka sin hemort. För det andra är dessa veckoslutsbussar för de värnpliktiga av stor betydelse även ur trafiksäkerhetssynpunkt, ty därest icke denna möjlighet förelåg, skulle man sannolikt använda egna fordon. För det tredje skulle man också kunna anföra att försvaret även sparar pengar genom denna veckoslutstrafik, som gör det möjligt för många att besöka hemmet.

Jag skall emellertid inte orda ytterligare om veckoslutstrafiken. Genom ett särskilt tillägg till 4 § yrkestrafikförordningen kommer även anslutningstrafik till flygplatser och färjelägen att regleras. Genom detta tillägg kan man pröva om sådan trafik, som ingår som ett led i ett större researrangemang, är att betrakta som linjetrafik. Utskottet anser emellertid att det är angeläget att gränsdragningen mellan linjetrafik och beställningstrafik görs så otvetydig, att tveksamhet om linjetrafiktillstånd

Måndagen den
29 maj 1972

Överlastavgift,
m. m.

krävs för viss trafik inte behöver uppkomma hos researrangörer och innehavare av busstrafik.

Utskottet anser att viss oklarhet föreligger i nuvarande bestämmelser och föreslår att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär förslag genom vilka oklarheterna undanröjes, vilket inte minst för resebyråbranschen är ytterst angeläget. Vad utskottet kräver är alltså en snar prövning av dessa frågor. Departementschefen har redan här i kväll sagt att arbetet härmed påbörjats, och efter vederbörlig remissbehandling kommer förslag att framläggas för riksdagen om sådan ändring i yrkestrafikförordningen, att osäkerheten i bedömningen av om resor inom ramen för ett researrangemang är att betrakta som linjetrafik eller beställningstrafik kommer att försvinna.

Den fråga som kommit att tilldra sig det största intresset och som utgjort den stora stöttestenen vid utskottsbehandlingen är propositionens förslag till åtgärder mot vissa överträdelser av trafikbestämmelserna. Det gäller överträdelser av bestämmelserna mot överlast och av bestämmelserna om förarnas arbetstid. Dessa överträdelser har i dag stor omfattning och medför negativa effekter både genom att de snedvrider transportmarknaden och, vilket är minst lika allvarligt, åsidosätter trafiksäkerheten. Bestämmelserna om arbetsgivarens ansvar i fråga om fordonsförarnas arbetstid skärps, arbetsgivarna åläggs bl. a. att genom bättre planering minska riskerna för överträdelser.

I propositionen föreslås vidare, och ett enigt utskott ställer sig bakom dessa förslag, att svåra eller upprepade överträdelser av vägtrafikförordningens regler om förarens arbets- och vilotider, om maximilast, om fordons hastigheter m. m. skall kunna föranleda återkallelse av tillstånd till yrkesmässig trafik. Det är således ur trafiksäkerhetssynpunkt utomordentligt viktiga åtgärder som ett enigt utskott ställer sig bakom och som riksdagen om en stund kommer att fatta beslut om.

I fråga om överlasterna föreslås att en särskild avgift skall tas ut av fordonsägaren, när högsta tillåtna axeltryck, boggitryck eller bruttovikt överskrids. Det är fråga om en avgift som oavsett straffansvaret avser att motverka den enskilde fordonsägarens motiv att genom överträdelser av bestämmelserna göra företagsekonomiska vinster på samhällets och övriga trafikutövers bekostnad. Också bakom detta förslag ställer sig utskottet enigt, även om till just denna punkt en borgerlig reservation är fogad, som jag närmare skall kommentera. Innan jag gör det skall jag emellertid beröra frågan om automobilskattetillägg eller överlastavgift, eftersom herr Dahlgren påstod att det är en ny lag som trafikutskottet fått utarbeta, helt skild från det förslag som föreligger i proposition nr 81.

Den överlastavgift som trafikutskottet i princip har godtagit kallas i propositionen för automobilskattetillägg. Namnfrågan är det alltså som väckt en del uppmärksamhet, och den kan också vara värd några kommentarer.

Det finns i dag skattetillägg, nämligen i förordningen om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning, den s. k. förfarandeförordningen. Dessa skattetillägg eller, som de också kallas, särskilda avgifter är administrativt bestämda, oberoende av avsikt eller uppsåt och oberoende av eventuellt straffansvar. De tas ut, när en skattskyldig i deklaration eller liknande

handling lämnat oriktig uppgift, som lett till att han påförts för låg skatt. Om man nu jämför den här överlastavgiften med förfarandeförordningens skattetillägg, så finner man stora likheter. Den enda skillnaden är att skattetilläggen i förfarandeförordningen bestäms till viss procent av den undandragna skatten, medan överlastavgiften skall utgå med vissa schablonmässigt bestämda belopp med hänsyn till överlastens storlek. Skillnaden är enligt min mening tämligen obetydlig. Om avgiften kallas automobilskattetillägg eller överlastavgift torde inte ha någon betydelse för bedömningen av avgiftens karaktär eller för tillämpningen av avgiftssystemet.

Jag vill erinra om att även skattetilläggen i förfarandeförordningen betecknas som avgifter. Det kan emellertid finnas skäl för att reservera beteckningen skattetillägg för vissa slag av avgifter. Trafikutskottet har därför för sin del ingenting emot skatteutskottets förslag att man döper om automobilskattetillägget till överlastavgift. Däremot tycker jag inte att skatteutskottets argumentering i andra avseenden är särskilt övertygande.

Jag skall efter detta övergå till att behandla den fråga som tas upp i den borgerliga reservationen till trafikutskottets betänkande. Vad man äsyftar i reservationen är en uppmjukning i avgiftssystemet med hänsyn till att det i vissa fall föreligger svårigheter att bedöma den exakta vikten av ett fordon's last. De fall man nämner är bl. a. transporter av timmer och schaktmassor eller av gods för vilket godsavsändaren angivit en oriktig vikt. Genomgående är det fråga om fall där man ansett sig kunna konstatera att överlasten beror på omständigheter som fordon'sägaren inte kunnat hjälpa och inte känt till. Fordon'sägaren har med andra ord inte kunnat hjälpa att överlast uppkommit.

Kan nu detta fortsätta in i avgiftssystemet? Vad det är fråga om är i själva verket fordon'sägarens uppsåt eller avsikt, dvs. samma förhållande som är av betydelse vid bedömning av hans straffansvar. Det kan då vara betydande att se hur detta krav på avsikt för att straffansvar skall kunna utdömas fungerar i straffsanktionssystemet.

Straffsanktionssystemet har två stora svagheter. Den ena svagheten är att kunna bevisa fordon'sägarens avsikt. Erfarenheterna visar att fordon'sägaren i alla fall kommer ifrån straff med en hänvisning till att han inte hade möjlighet att bedöma lastens vikt eller att chauffören frångått hans instruktioner att undvika överlast.

Den andra svagheten hänger samman med att domstolarna utdömer så låga straff att fordon'sägarna tjänar mera på överlasterna än vad böterna kostar.

Dessa omständigheter har lett bl. a. till att polisen upplever det som i viss utsträckning meningslöst i dag att övervaka och rapportera överlast. Det har därför skett en ändring av övervakningens inriktning mot andra beteenden i trafiken som det är mera meningsfullt att övervaka. Det är detta förhållande, herr Komstedt, och inte en bättre efterlevnad av belastningsbestämmelserna som lett till en nedgång i antalet rapporterade överträdelser.

Om man nu skulle koppla samman denna överlastavgift med frågan om fordon'sägarens avsikt missar man hela poängen med avgiftssystemet

Måndagen den
29 maj 1972

Överlastavgift,
m. m.

som nämligen bygger på idén att man kan eliminera den vinst som fordonsägaren gör genom överlast alldeles oberoende av och om man kan bevisa någon avsikt hos honom.

För man in avsiktsfrågan i avgiftssystemet får man dessutom en betydande fördröjning genom att man måste göra lika omfattande utredningar som när det gäller straffansvaret. Snabbheten och automatiken försvinner med andra ord helt.

Såväl det norska systemet som varit förebilden som ett svenskt avgiftssystem skulle vara i det närmaste meningslösa om man för in uppsåt eller avsikt som krav för att avgift skall tas ut. Från trafikpolitisk synpunkt och med avseende på ägarens vinst av överlast är hans avsikt helt betydelselös.

Reservanterna har inte formellt föreslagit att kravet på avsikt skall skrivas in direkt i avgiftssystemet. I stället menar man att överlastavgift skall få efterges när särskilda omständigheter föreligger. Men vad är det då för särskilda omständigheter man åsyftar? Ser vi på de exempel som reservanterna drar fram finner vi att det i dessa fall är fråga om fordonsägarens avsikt, och när denna kommer in i bilden blir som jag tidigare sagt hela systemet tämligen meningslöst. Man löper dessutom risken att nästan alla fordonsägare försöker utnyttja den här möjligheten att komma ifrån överlastavgiften. En intensifierad övervakning kan mycket väl tänkas ge 10 000—15 000 rapporterade fall på ett år. Om man på grund av invändningar från fordonsägarna skulle tvingas att ta upp avsiktsfrågan är det sannolikt att avgiftssystemet skulle bli administrativt ohanterligt.

De skäl som reservanterna tar upp som grund för sitt förslag vilar ytterst på ett slags rättssäkerhetssystem, och herr Dahlgren anförde det som huvudargument. Låt mig då först hänvisa till skattetilläggen i förfarandeförordningen som fungerar på samma sätt som överlastavgiften skall fungera enligt utskottets förslag, dvs. oberoende av avsikt och av straffansvar.

Enligt utskottets mening finns det inte någon som helst anledning att frångå möjligheten att från rättssäkerhetssynpunkt bedöma de olika slagen av avgifter på olika sätt. Den föreslagna överlastavgiften har likheter och beröringspunkter med flera andra icke straffrättsliga sanktioner och rättsverkningar, förutom med skattetilläggen enligt förfarandeförordningen också med exempelvis förverkande och skadestånd. Även inom straffrätten finns emellertid exempel på straff som utdöms oberoende av gärningsmannens avsikt. Denna typ av ansvar förekommer t. ex. i vissa fall gentemot företagare.

Jag kan inte finna att svårigheten att bedöma lastens vikt har någon betydelse från rättssäkerhetssynpunkt. I avgiftssystemet finns ju inbyggt betydande grundavdrag som man får göra innan det blir aktuellt att ta ut överlastavgift. För de allra största fordonen uppgår det avdrag som sålunda finns inbyggt i systemet till ca 15 procent, och för mindre fordon är det en betydligt större procentsats. Om dessa grundavdrag med hänsyn till lastens särskilda beskaffenhet skulle bedömas vara otillräckliga, kan man för säkerhets skull lasta litet i underkant. Det kostar visserligen fordonsägaren något att inte alltid kunna fullt utnyttja lastkapaciteten,

Måndagen den
29 maj 1972Överlastavgift.
m. m.

men en sådan konsekvens är ingenting unikt för systemet med överlastavgifter. Överlasten är inte mindre farlig därför att den är oavsiktlig, och det är helt i linje med vägtrafiklagstiftningen att fordonsägarna tar på sig vissa kostnader i vägekonomin och trafiksäkerhetens intresse.

I reservationen förekommer en del uttalanden som är närmast missvisande och polemiska. Eftersom det inte har någon betydelse för reservanternas yrkande skall jag dock inte ta upp tiden med att bemöta dessa uttalanden.

En sakuppgift måste emellertid bemötas. Reservanterna säger i slutet av sin reservation att man i det norska avgiftssystemet har en föreskrift av liknande karaktär som den som de själva föreslår. Vad de syftar på är en föreskrift i 9 § i den norska författningen om överlastgebyr, vilket innebär att vägdirektoratet i "saerlige tilfelle" kan medge befrielse från eller nedsättning av avgiften. Det finns emellertid inte någon som helst likhet mellan den norska bestämmelsen och den bestämmelse som reservanterna vill ha i det svenska systemet. Den norska undantagsbestämmelsen har hittills tillämpats i tre fall. I ett fall medgavs befrielse från avgift därför att axeltrycksbegränsningen för den bro där förseelsen skedde var oriktigt utmärkt. I ett annat fall medgavs befrielse därför att den dispensgivande myndigheten i dispenshandlingen uppgivit fel axel- och boggitrycksbegränsning för den väg på vilken transporten ägde rum. I ett tredje fall medgavs befrielse när dispens lämnats för överskridande av vägens axel- och boggitryck men överlast rapporterats därför att dispenshandling inte medförts vid transporten.

Rättelse av detta slag, som återfinns i 9 § i den norska författningen, finns det inget som helst behov av för svenskt vidkommande. De här förhållandena skall vederbörande länsstyrelse självmant beakta när fråga om påförande av avgift uppkommer. Om så ej sker, rättas det här till av vederbörande kammarrätt eller, om ärendet förs upp dit, av regeringsrätten. Här är det fråga om objektivt konstaterbara förhållanden, som utan vidare innebär att grund för påförande av överlastavgift inte föreligger. Att i sådana fall åberopa en bestämmelse om befrielse på grund av särskilda omständigheter skulle inte stå i överensstämmelse med svensk rätt.

Sammanfattningsvis vill jag konstatera att det inte finns några som helst skäl att införa en sådan undantagsbestämmelse som reservanterna vill ha. I stället talar alla skäl emot sådana bestämmelser, eftersom de skulle rycka undan grunden för hela systemet. Jag skulle vilja säga att den som ställer sig bakom den borgerliga reservationen i själva verket medvetet eller omedvetet ger uttryck för att han inte vill ha ett system med överlastavgifter och alltså inte heller vill göra ett verkningsfullt försök att komma till rätta med överlastproblematiken.

Med hänvisning till det anförda yrkar jag alltså avslag på reservationen I vid trafikutskottets betänkande och bifall till utskottets hemställan i motsvarande del.

Herr Komstedt började sitt inlägg med att tala om socialism. Eftersom utskottsbetänkandet i stort sett är enhälligt har herr Komstedt varit med om att skriva under detta socialistiska betänkande.

Herr Komstedt har också till betänkandet fogat ett särskilt yttrande,

Måndagen den
29 maj 1972

Överlastavgift,
m. m.

som jag något vill kommentera. Han tar i sitt yttrande upp frågan om hur man skall komma till rätta med överlastning av s. k. dumperfordon. Dessa dumperekipage är ett slags traktortåg. Svårigheten att tillämpa systemet med överlastavgifter i fråga om traktortåg är berörd i propositionen. Departementschefen uttalar emellertid att utvecklingen i fråga om tillämpningen av avgiftssystemet kommer att följas upp noga och att förslag beträffande traktortågen kommer att läggas fram om det visar sig påkallat. Herr Komstedts synpunkter torde alltså i allt väsentligt vara beaktade.

Låt mig bara kommentera beskattningsfrågan när det gäller dumperekipagen; vi fick ju se ett sådant här på TV-skärmen. Herr Komstedt har den uppfattningen – och den är felaktig – att dessa fordon är fria från fordonsskatt och får drivas med obeskattat bränsle. Detta är inte riktigt om man framför de här fordonen på allmän väg; i sådana fall blir de beskattningsbara.

Herr talman! Jag skall inte fortsätta längre. Jag vill bara säga att det är beklagligt att herr Komstedt, som ändå är företagare och säljer lastbilar, inte har tagit reda på sakinnehållet i propositionen. Han har här i sitt första inlägg gett uttryck åt en okunnighet, som är av en natur som man inte hade väntat sig av någon som ändå har suttit med och behandlat ärendet i utskottet.

Herr talman! Med detta ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan i alla delar.

Herr KOMSTEDT (m) kort genmäle:

Herr talman! Min okunnighet när det gäller bilarna skall vi kanske inte diskutera här utan snarare hos åkarna, herr Hugosson, det ligger närmare till hands.

Beträffande fordonsägarens ansvar sade jag i mitt första inlägg att den bättre efterlevnaden under de senaste åren hade betytt att branschorganisationerna hade påtalat förhållandet för sina medlemmar. Nu vill herr Hugosson göra gällande att så inte är fallet utan att det är polisen som har brustit i sin uppmärksamhet. Då får herr Hugosson själv stå för att han anklagar polisen för detta. Men man har i alla fall den möjligheten att kolla när man vill, och den som inte önskar göra det får väl åläggas detta ansvar.

Jag vill ställa en fråga till herr Hugosson och herr Hallgren. Ni berömmar Svelast som det företag som är bäst skickat att utföra de här transportererna. Vad är anledningen till att Svelast för några år sedan avvecklade ett visst antal fordon till sina chaufförer? Vilken insats gjorde Svelast därvid?

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! I sin iver att till varje pris försvara propositionen på alla punkter gör herr Hugosson sig skyldig till en rad överdrifter, som jag kanske inte hinner bemöta fullständigt i en kort replik.

Han säger att vi med reservationen är ute för att medverka till en uppmjukning av förordningen. Då har herr Hugosson inte lyssnat till vad jag har sagt. Jag har klart uttalat att vi accepterar överlastavgifterna som

ett korrektiv mot olaga överlaster och att det är en anordning som kan behövas för att motverka överlaster. Men även sådana näringar som åkerinäringen bör väl kunna få åtnjuta ett visst rättssäkerhetsskydd, eller hur, herr Hugosson? Kan herr Hugosson garantera att man i sådana här sammanhang aldrig kommer i en situation då överträdelsen är klart oavsiktlig? Det fordras liksom i andra lagsammanhang en, som jag uttryckte det, säkerhetsventil för att kunna klara dessa saker.

Sedan påstår herr Hugosson att man alltid gör vinst på överlast. Det är långt ifrån säkert. Jag tar bara ett exempel som rinner mig i minnet just nu. Vid befraktning av exempelvis schaktmassor gör man inte upp priserna efter varje enskilt lass utan efter den kapacitet eller volym som vederbörande fordon har. Oberoende av förändringar i lastens vikt får man betalt efter ett enhetspris.

Herr Hugosson åberopar det norska systemet och säger att undantagsbestämmelsen tillämpas bara i alldeles specifika fall. Ja, men enligt vad jag har erfarit är undantagsbestämmelsen tillämplig även i andra fall än dem herr Hugosson nämnde. Praktiken har emellertid inte ännu lett fram till andra exempel, eftersom lagen bara varit i kraft sedan februari månad detta år.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hugosson gjorde några påståenden här som knappast kan få stå oemotsagda.

Herr Hugosson menar att skillnaden är obetydlig mellan "automobilskattetillägg" och "lag om överlastavgift". I det avseendet hänvisar jag kammarens ledamöter till vad skatteutskottet har anfört i sitt yttrande, s. 43 i trafikutskottets betänkande.

Vidare anser herr Hugosson att det är svårt att bevisa fordonsägarens avsikt. Jag vill bara säga att bevisbördan i det fallet ligger helt på fordonsägaren, inte på åklagaren eller domstol.

Böterna är för små – domstolsförfarandet fungerar för långsamt, säger herr Hugosson. Ja, jag vill inte göra några bedömningar i det fallet; jag är inte kapabel till det. Men herr Hugosson kunde ju tala med sin partivän herr justitieministern, om det är så att böterna är för små och att domstolsväsendet inte fungerar.

Anmärkningsvärt är emellertid att herr Hugosson tar Norge som modell och säger att dispensregeln tillämpas väldigt sällan. Eftersom man nu har tagit den här modellen från Norge borde man ha följt den även i detta fall. En sådan dispensregel för överlaster som finns i Norge har man inte i den svenska lagstiftningen. Och det är detta vi har reagerat mot. I Norge är det så att vägdirektoratet kan medge dispens eller eftergift för sådana här laster, något som vi hela tiden efterlyst.

Det är riktigt att man kan överklaga länsstyrelsens beslut i och för sig hos kammarrätten. Men jag har gjort mig underkunnig om att det är ytterligt tveksamt om kammarrätten i ett sådant fall kan förändra länsstyrelsens beslut, när länsstyrelsen inte haft möjlighet att ge dispens för avgiften. Vi tror alltså att den utvägen är obefintlig, och därför föreslår vi detta tillägg om en dispensmöjlighet.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Komstedt sade i sitt första inlägg att beslutet om den här lagstiftningen borde anstå tills effektiva lastindikatorer föreligger. Men det har man inte föreslagit under utskottsbehandlingen, och därför var detta ett egendomligt yttrande. Herr Komstedt står ju bakom utskottets betänkande.

Jag gjorde mig inte alls skyldig till något angrepp på polisen. Jag konstaterade bara vad rikspolischefen har sagt, att systemet är så krångligt att det inte lönar sig att sätta in resurserna just på detta avsnitt.

Jag återkommer till rättssäkerheten. Vill herr Dahlgren ge mig något exempel på en motsvarighet i svensk lagstiftning till detta att man äger rätt att med 15 procent för de tyngsta fordonen och upp till 100 procent för de mindre fordonen överlasta, utan att man får betala överlastavgiften, men kan bli bötfälld därför att man överskridit dessa gränser? Det finns alltså i systemet gränser inbyggda som för de största fordonen uppgår till 15 procent.

I tre län har man studerat de överlaster som kommit till polisens kännedom, och icke i något fall kunde man konstatera att det gällde t. ex. överlast på framaxeln, som spelat så stor roll i den här debatten.

Den dispensregel som finns i Norge är inte jämförbar med vad som gäller i det svenska rättssystemet, därför att de fall som kan bli föremål för dispens enligt det norska systemet är sådana att man enligt svensk rättspraxis ändå kommer att få dispens.

Herr KOMSTEDT (m) kort genmäle:

Herr talman! Det kommer inom en ganska snar framtid att finnas tillfredsställande lastindikatorer. Man borde ha kunnat avvakta till dess. Sådan panik är det inte, herr Hugosson. Det måste vara bättre att arbeta enligt principen att hellre fria en syndare än fälla hundra oskyldiga.

Sedan upprepar jag min fråga till herr Hugosson: Vad var det som föranledde Svelast att aveckla sina fordon?

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hugosson har sagt att man kan lasta mindre under dessa förhållanden och han har hänvisat till den stora marginal som finns. Jag vill säga att det är inte fråga om att lasta mindre eller att lasta upp till någon marginal, utan det är fråga om att *ha rätt last* på fordonet hela tiden. Det är detta vi skall sträva efter, och det kan man inte uppnå, eftersom det inte finns vågar på varje fordon. Därför har vi föreslagit denna dispensmöjlighet.

Det måste vara så i det här samhället att även fordonsägare skall ha samma rättsskydd som andra medborgare har. Det är det enda vi har fordrat.

Herr HUGOSSON (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Komstedts resonemang är mycket besynnerligt. Han upprepar att vi skulle ha väntat med detta beslut till dess vi hade fått lastindikatorer. Men varför har inte herr Komstedt krävt det i utskottet? Ni står ju bakom det här förslaget.

Sedan vill jag som svar på herr Dahlgrens senaste inlägg säga, att jag tycker också det är riktigt att varje fordon skall ha rätt last. Men till dess att vi får lastindikatorer på samtliga fordon har det satts denna generösa gräns för att därigenom trygga den rättssäkerhet som herr Dahlgren är så orolig för.

Herr SELLGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Hugosson har det rätt besvärligt. Han frågar om det kan anges något exempel på att man får räkna bort en marginal för överlasten och sedan också har ett rättsskydd vid oavsiktliga överlast. Ja, det är just den möjligheten man har i Norge. Fastän man där har en marginal på upptill 15 procent har man ändå möjlighet att få rättelse vid oavsiktliga överlast. Och det är inte bara bundet till de specifika fall som herr Hugosson här nämnt.

Efter vad jag har erfarit måste det emellertid i lagen finnas en paragraf att åberopa för att man skall få rättelse på ett straff som man orättmätigt ådömts. Finns inte denna paragraf i lagen, som jag kallar för säkerhetsventil, så har man heller ingen möjlighet att få rättelse.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! När kommunikationsministern behandlade denna fråga var han betydligt mjukare i röst och tonfall än herr Hugosson, och det föranleder mig att här göra några kommentarer och slå fast ett par synpunkter.

Det har sagts, och det kan sägas igen, att den proposition som kommunikationsministern här framlagt inte är av den kvalitet som oppositionen i utskottet hade önskat. Jag tror inte heller att utskottets majoritet har varit helt tillfredsställd med den. Som jag pekat på har förslaget tolkats olika av riksdagens jurister och juristerna i departementet samt av departementschefen. Kommunikationsministern ville salunda beteckna denna avgift som en skatt i stället för en särskild avgift för överlast. Här har man otvivelaktigt gjort en miss. Jag vill alltså påstå att utskottsbetänkandet är annorlunda än propositionen, här och i flera avseenden.

När det läggs fram ett förslag av denna art kan man begära att de som råkar ut för följderna av förslaget skall få en så god rättssäkerhet som möjligt. Det har man emellertid inte fått i detta förslag. Så länge det inte finns tillfredsställande lastindikatorer måste bestämmelserna vara generösa.

Här säger utskottets majoritet att de 15 procenten i tillåten överlast räcker. Nej, det gör det inte. Vi har t. ex. ingen garanti för att oavsiktliga överträdelser får en korrekt bedömning, och då är förslaget inte tillfredsställande. Det är det som varit orsaken till reservationen.

Hela utskottets förslag är en kompromiss, och jag vill starkt framhålla att för mig har det varit väsentligt att så mycket som möjligt skydda den rörelsefrihet som trafikens utövare måste ha för att klara sin verksamhet, för att kunna utöva sin dagliga gärning som småföretagare eller som större företagare, klara sin utkomst, sin familj och sin verksamhet – och samtidigt göra samhällsnytt. Jag anser att trafikutskottets betänkan-

de inte är bra sett från våra utgångspunkter. Moderata samlingspartiet vill ha större rörelsefrihet för alla dessa företagare så att dessa kan bedriva sin verksamhet, under ansvar mot samhället och till gagn för samhället. Om det hade blivit reservationer på varje punkt, skulle detta ha varit mycket sämre än den kompromiss som nu har åstadkommits. Det politiska ansvaret har för mig krävt en kompromiss hellre än ett beslut som skulle medföra större svårigheter för den verksamhet som vi här har talat om.

Detta är också trafikorganisationernas uppfattning. Herr Komstedt från vårt håll har i huvudsak talat om lastbilstrafiken. Vad gäller den yrkesmässiga trafiken med personbil vill jag understryka följande som står i trafikutskottets betänkande: "Även utskottet förutsätter att tillstånd för kommuner att bilda taxibolag endast undantagsvis skall komma i fråga. Av departementschefens yttrande framgår också att så avses bli fallet. I propositionen uttalar departementschefen sålunda att kommun i särskilda fall – med hänsyn till speciella krav i fråga om taxitrafikens utformning eller till svårigheten att få önskemålen tillgodosedda genom andra arrangemang – kan vilja driva trafiken inom sitt område." Sedan skriver utskottet, med anledning av yrkandet i min motion – att kommunala taxibolag endast bör få bildas efter frivilliga överenskommelser mellan taxiägare och kommuner – att detta till väsentlig del är tillgodosett. Det betyder att man endast i undantagsfall och när det föreligger mycket starka skäl kan bilda sådana kommunala bolag, och då i huvudsak bara enligt frivillig överenskommelse mellan taxiägare och kommuner. Varje kammarledamot kan under sin taxiresa härifrån i kväll genom ett samtal med föraren få klarhet om den djupa misstro man känner mot tvingande åtgärder i det här sammanhanget.

Vidare vill jag helt kort nämna busstrafiken. Det förslaget borde, tycker vi, inte ha kommit på riksdagens bord förrän förhållandena mera noggrant hade undersökts. Vi har gått med på en kompromiss också på det området för att säkra bussföretagens existens.

För det första är det alldeles uppenbart att en klarare gränsdragning måste göras mellan vad som är att betrakta som linjetrafik och vad som inte är linjetrafik -- det är ett krav från organisationerna som utskottet nu föreslår i en skrivelse till Kungl. Maj:t. Detta är positivt, och detta har vi enats om.

För det andra är det väsentligt att konsumenternas intresse tillgodoses, så att de får sina resor till priser som passar dem eller som det är möjligt för dem att betala. Detta måste också ligga i trafikföretagets intresse. Jag tolkar därför trafikutskottets uttalande och kommunikationsministerns anförande som en bekräftelse på att så är förhållandet och att det skall vara på det viset. Jag är övertygad om att herr Norlings ambitioner är vad han har framfört här i talarstolen. Det är angeläget att inte bara lagförslaget utan också trafikutskottets kommentar kommer myndigheterna till del, liksom också herr Norlings anförande i denna kammar. Skulle de praktiska besluten ute på fältet inte stå i överensstämmelse med andan i herr Norlings anförande här i kammaren, kommer tilltron till regeringen att svikta även på detta område, och då kommer kammaren att få höra av oppositionen i denna fråga igen.

Herr SUNDELIN (s):

Herr talman! Jag har i anslutning till propositionen nr 81 till årets riksdag avlämnat en motion, vari jag tagit upp bl. a. frågan om traktortågens och därmed inbegripet dumpers särställning när det gäller utövandet av yrkesmässig trafik, eftersom det föreslagna automobilskattetilägget inte skall tillämpas på dessa fordon.

Jag har också uppmärksammat frågan om den förhöjda avgiftens verkan och föreslagit att den bör liksom i Norge knytas till fordon för att därmed förhindra att flerbilsåkarna i det avseendet drabbas särskilt hårt.

Jag har också föreslagit att schablonavdraget 500 kg på framaxeln borde jämföras med schablonavdraget på övriga enaxlar och alltså höjas till 1 000 kg, detta därför att man bättre skulle kunna klara den ytterst svåra uppgiften att placera lasten på bilen utan att drabbas av rent oavsiktliga överträdelser.

Jag har också i motionen påvisat hur bestämmelserna kommer att drabba lastbilstrafiken ojämnt. Den yrkesmässiga trafiken drabbas av indragning av trafiktillstånden om lastöverträdelserna blir tillräckligt svåra, men någon sådan följdverkan kan inte bli aktuell för den övriga lastbilstrafiken. Likaså kommer inte heller den föreslagna skärpta bestämmelsen angående ekonomisk lämplighetsprövning att omfatta sådan trafik, som för närvarande är undantagen yrkestrafikförordningens 2 §. Det är med utgångspunkt i detta jag föreslagit att ny yrkestrafikförordning med *enhetliga regler för all trafik för godsbefordran* snarast skall komma till stånd.

Jag vill, herr talman, redan nu framhålla att jag ser propositionens huvudsakliga innehåll vara lämpligt avvägt i det läge och med det material som ligger till grund för propositionen. Inga av de åtgärder jag föreslagit förrycker denna lämpliga avvägning.

Hur har då dessa frågor som jag tagit upp i motionen behandlats av utskottet? När det gäller traktorerna har utskottet anslutit sig till departementschefen, som erinrar om att traktorerna inte är registrerade och att det därför kan leda till svårigheter att tillämpa de för övriga fordon föreslagna bestämmelserna. Utskottet anför liksom departementschefen: "Skulle den fortsatta utvecklingen visa att ett sådant undantag har ogynnsamma verkningar avses ställningstagandet skola omprövas, vilket även utskottet finner riktigt."

Motionen har alltså på denna punkt avstyrkts. Jag ifrågasätter, herr talman, om inte både departementschefen och utskottet har tagit för lätt på den här frågan. Med hänsyn till i propositionen angivna motiv för avgiftens införande – jag nämner t. ex. trafiksäkerhet, trafikpolitisk konkurrensneutralitet och vägekonomi – borde avgiften självklart utgå vid överträdelser av belastningsbestämmelserna oavsett vilket motordrivet fordon det gäller. Jag kan ha viss förståelse för svårigheterna att finna lämpliga tillämpningsföreskrifter för icke registrerade fordon men anser att frågan måste fullföljas och hoppas att departementschefen omedelbart – utan att avvakta några "ogynnsamma verkningar" undersöker och vidtager sådana åtgärder att de aktuella bestämmelserna kan bli tillämpliga även på traktorer, och jag vill för tydlighetens skull ännu en gång understryka att med traktor avses även dumpers.

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Överlastavgift,
m. m.*

Måndagen den
29 maj 1972

Överlastavgift,
m. m.

I motionen har jag också, som tidigare nämnts, föreslagit att den i propositionen föreslagna avdragsvikten på 500 kg för framaxel skulle höjas till 1 000 kg liksom för alla andra enkla axlar. Jag anser att det är stora svårigheter att så länge lastindikatorer saknas undvika oavsiktliga överskridanden av axel- och boggietryck liksom bruttovikten. Det är särskilt riskerna för fellastning inom lastutrymmet och förskjutning av lasten på bilen som kan astadkomma att t. ex. framaxelns marginal på 500 kg inte är tillräcklig. Utskottet har i betänkandet endast återgett vad departementschefen anfört i propositionen, utan att med en rad ägna frågan om oavsiktliga överlaster något intresse.

Jag vill också erinra om att många svärbedömbara godsslag finnes, och att det ingalunda är utan stora bekymmer för åkaren när han skall försöka sig på att bedöma totallasten. Det görs gällande i propositionen att avdragsmarginalen skulle röra sig om storleksordningen 15 procent. I varje fall skulle siffran vara den i Norge, varifran systemet är hämtat. Det skall emellertid erinras om att i Norge har man inga bruttoviktsbestäm- melser, utan beräknar laststorleken på endast axel- och boggietryck. Det bör framhållas att om någon skulle räkna med att klara sig om han inte lastar mer än 15 procent överlast, blir han grundligt lurad, om det rör sig om större fordon. Det kan ju t. o. m. bli fallet för en åkare, som inte lastat mer än bilens totalvikt, som är detsamma som den last han lagligen skulle ha rätt till om han vägde bilen i dess helhet och han då befunno sig på en väg med mot lasten svarande axeltryck. Om åkaren råkade få ett visst sådant lass förskjutet omkring 25 cm framåt skulle han kunna få betala för överlast trots att han inte har haft möjligheter att avgöra det hela. Många fler exempel skulle kunna anföras, men jag avstår från detta. Jag vill hänvisa till vad herr Dahlgren anfört i det här avsnittet.

Jag har, herr talman, ett besiktningsinstrument från en boggielastbil med en totalvikt av 22 000 kg, en av de mest vanliga lastbilarna. Jag har med utgångspunkt från instrumentet räknat ut att avdraget 500 kg på framaxeln motsvarar en överlast med 8,5 procent. Boggien med sina 1 500 kg avdrag motsvarar 11 procent. I genomsnitt blir det omkring 9,8 procent överlast. Såvitt jag kan bedöma hade det inte varit någon som helst risk att låta framaxeln få samma avdrag som övriga en-axlar. Det skulle inte heller, utifrån den allmänna försiktighet som lastbilsakarna iakttar när det gäller att belasta den främre delen av bilen, vara någon risk att höja viktmarginale. En höjning på sätt jag föreslagit skulle ända inte innebära att man nämnvärt överstiger den av skogsstyrelsen angivna femtonprocentiga avvikelser, som under många år varit giltig viktvariation när det gäller transport av skogsprodukter.

Jag vill också, herr talman, framhålla att när det gäller effekten av en höjning av lastens storlek på framaxeln från 500 till 1 000 kg skulle den, när det gäller bilens tekniska styrka och trafiksäkerhet, komma i fråga i huvudsak endast på vägar med 10/16 tons axel- och boggietryck. Dessa vägar utgör i runt tal hälften av våra vägar och är belagda och har som regel mycket god standard.

När man nu inte från utskottets sida ansett sig kunna tillstyrka förändringen av avdragsvikten på framaxeln, borde utskottet ha kunnat ena sig om att föreslå sådana ändringar i bestämmelserna att den som

oavsiktligen har råkat framföra bilen – själv eller genom annan – med sådan överlast att han brutit mot lastningsbestämmelserna skulle ha möjligheter att få eftergift på överlastavgiften eller få frågan rättsligt prövad.

Jag har, herr talman, stor förståelse för ambitionen att komma till rätta med de enligt propositionen alltför omfattande överlasterna men anser att man inte därför behöver tillgripa åtgärder som ställer den enskilde utanför möjligheten att få rättslig prövning av straffåtgärder över vilka han inte kunnat råda.

Herr talman! För den lastbilsägare, som har att frakta svårbedömbara godsslag, som t. ex. schaktmassor och grusmassor av olika slag, skogsprodukter och många andra viktosäkra godspartier, finns endast en utväg om han skall vara helgarderad emot att behöva betala överlastavgifter, och det är att i betydande utsträckning lasta mindre än vad bilen enligt instrumentet har rätt att lasta. Detta är en stor ekonomisk fråga inte bara för den enskilde åkaren utan även för samhället.

Utskottet har förutsatt att de lokala trafikföreskrifterna skall ge möjligheter till dispenser för bl. a. oljetransporter när det gäller svårframkomlighet på vägarna. Jag vill, herr talman, understryka detta och uttalar den förhoppningen att dispenser också skall kunna lämnas när det gäller trailertransporter av maskiner och dylikt, som till sin omfattning är begränsade och icke kan ske på annat sätt.

Det är frestande att ta upp ett par av de frågor herr Hallgren var inne på, nämligen enbilsåkarens status i samhället och problemet med hela näringens utveckling. Det skulle vara lika intressant att ta vissa synpunkter i herr Hugossons anförande. Jag skall emellertid vid denna tidpunkt på natten avstå men hoppas att vi får möjlighet att diskutera dessa frågor vid något senare tillfälle.

Herr talman! Även om jag nu anser att motiveringarna till reservationen 1 borde ha fått en annan utformning, ber jag att få yrka bifall till denna reservation.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Jag är medveten om att timmen är sen. Jag vill dock understryka att trafikutskottet självt inte väljer tidpunkten för behandlingen i kammaren av sina ärenden, och jag tycker nog att vi utan moralisk indignation från något håll kan få fortsätta vår debatt här. Jag skall emellertid inte bli långrandig.

Jag vill understryka att trafikutskottet vid behandlingen av de frågor som inryms i det här betänkandet blivit enigt i det mesta. Detta får väl tillskrivas det faktum att avsikten med de i propositionen framlagda förslagen – att komma till rätta med företagsstrukturen i åkeri- och taxinäringen, att motverka överträdelser av vägtrafikbestämmelser i fråga om fordons belastning och att klara upp problem i fråga om gränsdragningen mellan linjetrafik och annan busstrafik – har haft stöd av trafikutskottets ledamöter. Det är egentligen bara beträffande lösningarna på problemen som meningarna delat sig på några punkter.

För min del har jag avlämnat en reservation, som herr Hallgren talat för och yrkat bifall till, och jag skall inte orda vidare om den.

En stor del av den diskussion som förekommit har rört sig om huruvida propositionens förslag till åtgärder för att komma åt överträdelser av bestämmelser om fordonens belastning kan vara rättvisa i de fall där godsets beskaffenhet är av den arten att det är svårt för fordonsföraren att avgöra dess vikt. Jag har för min del förfäktat den åsikten att det viktigaste är att eliminera, så långt det är möjligt, den överbelastning av fordonen som har förekommit i mycket stor omfattning i förhållande dels till fordonens bärighet, dels till vägens bärighet. Omfattningen av dessa överlaster belyses i någon mån av att man inom 1970 års långtidsutredning har uppskattat den totala godsmängd, som år 1968 transporterades såsom överlast med lastbil, till ca 110 miljoner ton — dvs. nära en femtedel av allt lastbilsgods transporterades som överlast detta år. Den uppgiften har jag hämtat ur utredningsbetänkandet Lastbil och taxi, som ligger till grund för den regeringsproposition utskottet har behandlat.

För det första är det alldeles uppenbart att ett sådant förhållande ur trafiksäkerhetssynpunkt är alldeles orimligt. Överlastningen av fordon kan medföra defekter på dessa och därigenom leda till olyckor. Anpassningen till trafikens rytm kan försvaras, fordonets köregenskaper kan påverkas och likaså kan dess bromsegenskaper försämrats — för att nämna bara några av de saker som berörts i debatten. Det är alltså mycket som talar för att överlastning utgör ett allvarligt trafiksäkerhetsproblem och därför bör behandlas därefter.

För det andra har överlastning också allvarliga trafikekonomiska och samhällsekonomiska konsekvenser som man måste komma till rätta med. När det därför har talats om att det borde vara möjligt att finna vägar som skulle möjliggöra att hänsyn tas till eventuell oavsiktlighet vid överträdelser av den tillåtna lasten eller om att uppskjuta lagens ikraftträdande till dess tillförlitliga lastindikatorer finns att tillgå har jag för min del velat ställa detta i relation till det allvarliga problem som överlastning utgör. Det viktigaste är enligt min mening att vi får en lag som kan lösa de här problemen. De är av en sådan karaktär att de måste lösas. Regeringspropositionen har ju också fått en utformning som borde ge möjligheter för fordonsägarna att undvika att komma i konflikt med lagens bestämmelser.

Det har vidare framförts motionsledes och i trafikutskottets debatt att den föreslagna avgiften för överlast borde anknytas till fordonet i stället för till fordonsägaren. Förslaget om överlastavgift var utformat så att om någon ytterligare en gång under ett år överträder lagen, utgår överlastavgiften med ett med 50 procent förhöjt belopp. För en akeriägare med flera bilar eller ett företag som Svelast skulle detta, under förutsättning att ansvaret är knutet till ägare, få konsekvenser som ekonomiskt vore mycket kännbara för denne och dessutom ur rättvisesynpunkt tvivelaktiga. En revidering av regeringens förslag på den punkten har jag vid behandlingen haft sympati för, och utskottet har också enats om en sådan.

I samband med propositionens förslag angående yrkesmässig trafik med buss har jag och några andra väckt en motion som krävde att länsstyrelserna vid fall av uppenbar osund konkurrens gentemot reguljär

linjetrafik med busstrafikföretag, som bedriver beställningstrafik, skulle getts möjlighet att återkalla tillstånd. Bakgrunden till motionen var – och är – det problem som berörs i propositionen, nämligen att personbefordran med buss i stor omfattning bedrivs utan tillstånd till linjetrafik men i former som konkurrerar med etablerad busslinjetrafik eller järnvägstrafik. Denna konkurrens får till följd att förutsättningarna allvarligt försämrats för den linjetrafik som behövs för tillgodoseende av kraven på en tillfredsställande transportförsörjning.

Under ärendets behandling har jag blivit övertygad om att motionens krav bör kunna tillgodoses genom den lagtext som finns och genom den förnyade granskning av trafiktillstånd som blir följden om riksdagen beslutar i enlighet med utskottets förslag. Jag skulle emellertid med några ord vilja belysa att de problem som propositionen och motionen pekat på verkligen är högst allvarliga. Helt nyligen har två tjänstemän vid statens järnvägars centralförvaltning gjort en undersökning av den s. k. veckoslutstrafiken med buss, som för närvarande pågår i en mängd relationer. Man menar att undersökningen gett vid handen att det florerar en mängd hämningsslös och med hänsyn till regelbundenheten tveksamt laglig veckoslutstrafik, där arrangörerna helt ogenerat och öppet publicerar tidtabeller utan att inneha de linjetrafiktillstånd som enligt yrkestrafikförordningen krävs för denna verksamhet. I utredningen namnges över 50 företag – några av arrangörerna annonserar anonymt – som bedriver den här verksamheten. I några fall har researrangörerna ställts inför domstol och fällts för olaga trafik, men påföljden har varit så blygsam att den inte har haft någon avskräckande effekt.

Bussföretagen bedriver också sin verksamhet utan större ekonomiskt risktagande. Bussföretagen utnyttjar i stor utsträckning redan befintliga fasta anläggningar utan att betala för det. Det gäller bl. a. hotell, SJ:s väntsalor och bensinstationer. Metoden att använda andras investeringar är utbredd och vanligt förekommande. Om en tur inte skulle bli fullsatt, kan den utan vidare ställas in. Resenärerna hänvisas då till den reguljära trafiken, i de flesta fall järnvägen. SJ fungerar alltså här som reserv, men bussföretaget betalar – naturligtvis – inte SJ något för denna grundservice. Förhållandet är ju i stället att bussföretagen genom sin trafik – oftast varje fredag och söndag – drar undan lönsam trafik från SJ. Bussavgångstiderna ligger i många fall före lämplig SJ-förbindelse.

Det skulle kunna finnas åtskilligt mera att andra ur SJ:s undersökning, och jag tror inte man kan komma förbi att vad som här påpekas är trafikpolitiska problem som måste observeras. Det är givet att den berörda busstrafiken ger många människor billiga resemöjligheter, och det skall naturligtvis inte i och för sig förmenas dem. Jag vill inte med detta ge sken av att på något sätt vara en överdrivet varm anhängare av SJ:s taxepolitik. Det är uppenbart att där det finns utrymme både för reguljär trafik och för trafik av det här slaget bör den få finnas. Det är emellertid viktigt att den reguljära trafikens möjligheter inte försämrats på grund av veckoslutstrafiken. Speciellt för landsbygdens människor är det säkert mest betydelsefullt att man har regelbunden trafik in till närmaste stad, till länsstaden eller vad det kan vara fråga om. Att få till stånd en sådan transportförsörjning måste klaras i första hand. Det är naturligtvis

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

Överlastavgift,
m. m.

mycket viktigt att, där denna finns, den inte slås sönder på grund av osund konkurrens. Jag hoppas emellertid att utskottets förslag kommer att ge möjligheter till en sanering av den här marknaden och vill därför yrka bifall till utskottets förslag på den punkten liksom till utskottets förslag i övrigt med undantag för den del där jag avlämnat reservation.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 2

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 1 av herr Gustafson i Göteborg m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Dahlgren begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 13 punkten 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

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

Ja	—	154
Nej	—	148
Avstår	—	1

Punkterna 3--5

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 6

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 2 av herr Magnusson i Kristinehamn, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Hallgren begärde votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 13 punkten 6 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Magnusson i Kristinehamn.

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

Ja - 291
Nej - 11
Avstår - 1

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

*Prövning enligt
miljöskyddslagen av
väg- och flygplats-
byggen m. m.*

Punkterna 7-15

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

§ 4 Föredrogs

Justitiekammarens betänkanden:

Nr 16 i anledning av propositionen 1972:98 med förslag till lag om internationellt samarbete rörande verkställighet av brottmålsdom, m. m. jämte motion

Nr 17 angående uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Jordbruksutskottets betänkanden:

Nr 36 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972:38 med förslag till godkännande av ändringar i 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja, m. m. jämte motioner

Nr 37 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972:71 angående godkännande av konvention om förhindrande av havsföroreningar genom dumpning från fartyg och luftfartyg

Nr 38 i anledning av motion om översyn av forsknings- och försöksverksamheten inom jordbruket i Norrland.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa betänkanden hemställt.

§ 5 Prövning enligt miljöskyddslagen av väg- och flygplatsbyggen m. m.

Föredrogs jordbruksutskottets betänkande nr 39 i anledning av motion om prövning enligt miljöskyddslagen av väg- och flygplatsbyggen m. m.

I detta betänkande behandlades motionen 1972:93 av herr Antby m. fl. (fp) vari hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde förslag till komplettering av miljöskyddslagen av innebörd 1. att tillståndsplikt infördes beträffande vägar och flygplatser, 2. att minimireglerna för utsläpp av avloppsvatten från tätbebyggelse omfattade krav på minst biologisk rening.

Utskottet hemställde att riksdagen lämnade motionen 1972:93 utan åtgärd.

Måndagen den
29 maj 1972

*Prövning enligt
miljöskyddslagen av
väg- och flygplats-
byggen m. m.*

Reservation hade avgivits av herrar Hansson i Skegrie (c), Hedin (m) och Jonasson (c), fru Anér (fp), herr Krönmark (m), fru Olsson i Helsingborg (c) samt herr Strömberg (fp), som ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1972:93 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört.

Herr STRÖMBERG (fp):

Herr talman! De av kammarens värderade ledamöter som nu kommer att sakna mitt välskrivna, sakliga och intressanta i förväg utarbetade tal kan få ta del av det i morgon.

Herr Antby har skrivit en utmärkt motion. Reservanterna i utskottet har författat en bra reservation. De som läst dessa handlingar röstar säkert med reservationen.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen.

Herr MOSSBERGER (s):

Herr talman! Eftersom utskottets förslag har vunnit gehör bland de flesta ledamöterna i jordbruksutskottet, måste det ju vara ännu bättre, och därför ber jag med detta att få yrka bifall till utskottets förslag.

Överläggningen var härmed slutad.

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen av herr Hansson i Skegrie m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Strömberg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller jordbruksutskottets hemställan i betänkandet nr 39 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av herr Hansson i Skegrie m. fl.

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

Ja -- 155
Nej -- 145
Avstår -- 1

§ 6 Föredrogs

Jordbruksutskottets betänkanden:

Nr 40 i anledning av motioner om förbud mot import och försäljning av vissa djur och skinn, m. m.

Nr 41 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1972:89 med förslag till växtskyddslag jämte motion

Nr 42 i anledning av motion om höjning av äldre regleringsavgifter enligt vattenlagen

Nr 92

Måndagen den
29 maj 1972

Näringsutskottets betänkande:

Nr 42 angående uppskov med behandlingen av vissa ärenden.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa betänkanden hemställt.

§ 7 Kammaren åtskildes kl. 2.31.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert