

Måndagen den 24 april

Kl. 12.00

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. busstrafiken
på landsbygden*

Förhandlingarna leddes till en början av herr tredje vice talmannen.

§ 1 Justerades protokollet för den 14 innevarande månad.

§ 2 Herr tredje vice talmannen meddelade att enligt till kammarin inkomna läkarintyg dels fru *Mogård* var sjukskriven under tiden den 18 april – 3 maj, dels herr *Engström* var sjukskriven under tiden den 19 april – 14 maj.

Fru Mogård och herr Engström beviljades erforderlig ledighet från riksdagsgöromålen.

§ 3 Ang. busstrafiken på landsbygden

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels herr *Anderssons* i Örebro (fp) den 10 februari framställda interpellation, nr 46, dels herr *Fågelsbos* (c) den 22 februari framställda interpellation, nr 69, och anförde:

Herr talman! Herr Andersson i Örebro har frågat om jag är beredd att under den tid arbetet med den regionala trafikplaneringen pågår och i avvaktan på statsmakternas behandling av bussbidragsutredningens förslag anmoda SJ att ajournera förhandlingarna i frågor som rör bidrag till olönsam busstrafik.

Herr Fågelsbo har frågat om jag är beredd medverka till upphävande av beslut om nedläggningar av landsvägsbusslinjerna Östervåla–Tierp, Tärnsjö–Heby–Sala samt delar av berörda genomgående turer Gävle–Tärnsjö–Sala.

Jag ber, herr talman, att få besvara båda interpellationerna samtidigt. Vid flera tillfällen på senaste tid har jag här i riksdagen framhållit att för SJ:s busstrafik gäller, liksom för affärsbanenätet, att verksamheten skall ge kostnadstäckning. I den mån detta inte är möjligt kan SJ på samma villkor som privata och kommunala trafikföretag få statsbidrag för driften. Systemet för den statliga bidragsgivningen är under översyn, och avsikten är att förslag till nytt bidragssystem skall föreläggas höstriksdagen i år.

I vad gäller den kommunala bidragsgivningen till olönsam busstrafik förekommer sådan sedan flera år vid sidan av den statliga bidragsgivningen. Den omfattar såväl privata och kommunala som statliga trafikföretag. Kommunerna har befogenhet att lämna sådana bidrag inom ramen för den kommunala kompetensen enligt 3 § kommunallagen.

Att av principiella skäl utestänga SJ eller andra statliga trafikföretag från möjligheten att med kommunal bidragsgivning ombesörja sådan trafik som kommunerna själva vill behålla eller anordna skulle kunna få den effekten att trafikförsörjningen blev jämförelsevis svagare och mindre ändamålsenligt anordnad.

Eftersom kommunerna själva kan avväga bidragens storlek mot den önskade trafikens omfattning och kostnaderna härför samt träffa de överenskommelser som man finner påkallade, utgör kommunerna aktiva parter när det gäller att praktiskt påverka trafikens utformning med hänsyn till kommunens bästa. Det ter sig därför rimligt att SJ – liksom privata och kommunala trafikföretag – skall kunna motta kommunala bidrag för olönsam busstrafik.

I sammanhanget vill jag erinra om att i fråga om busslinjetrafik, som med hänsyn till linjesträckningen och trafikförhållandena i övrigt har en regional karaktär genom att i icke oväsentlig utsträckning tillgodose behov av persontransporter mellan centralorter i olika kommunblock, Kungl. Maj:t nyligen föreskrivit, att statens järnvägar tills vidare skall iaktta återhållsamhet i fråga om begränsningar av trafiken som påtagligt försämrar resemöjligheterna mellan sådana orter.

Detta beslut avser de mera regionalt betonade busslinjer, som det finns anledning att överväga i samband med det fortsatta arbetet på den hela landet omfattande regionala trafikplaneringen. Den mera lokalt betonade trafiken berörs däremot inte av beslutet. Här får de överläggningar som kan komma att föras mellan SJ och de berörda kommunerna – givetvis med beaktande av de statsbidrag som utgår enligt gällande bidragssystem – bli avgörande för hur den önskade trafiken skall tillgodoses.

Herr ANDERSSON i Örebro (fp):

Herr talman! Jag får tacka för svaret på min interpellation. Något besked beträffande den fråga jag ställde i interpellationen kan jag tyvärr inte utläsa i svaret.

Sedan jag ställde min interpellation den 10 februari har ju statsrådet här i kammaren givit svar på två enkla frågor som tar upp ungefär likartade problem. Det var frågor av herr Andersson i Nybro och herr Hamrin i Kalmar.

Men härefter några kommentarer till det svar jag fått. Statsrådet redogör först för den statliga bidragsgivningen till olönsamma bussföretag, vare sig det gäller SJ eller privata eller kommunala trafikföretag, och går därefter över till de möjligheter som föreligger till kommunalt stöd i detta sammanhang. Statsrådet tar därvid upp den principiella frågan om SJ skall utestängas från det kommunala stödet. Det är riktigt som statsrådet säger att SJ självfallet inte skall utestängas från det kommunala stödet. Jag tycker att det är rimligt att också SJ får sådana bidrag.

Statsrådet säger dock i sitt svar bl. a.:

”Eftersom kommunerna själva kan avväga bidragens storlek mot den önskade trafikens omfattning och kostnaderna härför samt träffa de överenskommelser som man finner påkallade, utgör kommunerna aktiva parter när det gäller att praktiskt påverka trafikens utformning med hänsyn till kommunens bästa.”

Kan de verkligen det i dag, herr statsråd, när trafikproblemet i länet håller på att utredas av en kommitté som försöker lösa denna alltmer tilltrasslade fråga? Utredningen ingår ju egentligen som ett led i den större statliga trafikutredningen på riksplånet och omfattar såväl person- som busstrafik. Men nu har länsstyrelsen i Örebro län erhållit civildepartementets tillstånd att bryta loss den kollektiva persontrafiken ur det stora sammanhanget. Länstrafikutredningen kan således snabbtreda problemen kring den kollektiva trafiken, och man räknar med att kunna presentera ett fullt utarbetat förslag redan i år.

Målet är ju att få till stånd en samordning av kollektivtrafiken snarast möjligt, vilket innebär 1973–1974. Länstrafikgruppen går ut med olika konkreta frågor till kommunerna. I vår skall också resandefrekvensen på bussarna räknas och i juni skall länsstyrelsen inhämta svaren från kommunerna. Länstrafikgruppens arbete syftar givetvis till att skapa en samordning av den kollektiva trafiken i länet. Och först då får man ju klart för sig vilken persontrafik som kommuner och landsting skall stå för. Det är med hänsyn till denna utredningsverksamhet som just påbörjats i länet och till bussbidragsutredningens arbete ytterligt befogat att iakttaga stor försiktighet bl. a. med nedläggning av busslinjer och indragning av turer.

Mot denna bakgrund är det svårförståeligt att statens järnvägar, innan utredningen är klar, i sina förhandlingar om busstrafiken på Västernärke ställer krav på Örebro kommun om kommunalt bidrag. Jag anser därför att det, eftersom länstrafikutredningen snabbtredar problemen kring den kollektiva trafiken och beräknas vara klar i år, är otillfredsställande att statens järnvägar ställer krav på kommunen, vilka kan komma att helt förändra förutsättningarna för den trafikförsörjningsplan som den regionala trafikplaneringen skall utmytna i. Och nog måste väl herr statsrådet tillstå att det efter den uppgörelse, som träffades i förra veckan mellan regeringen respektive Kommunförbundet och Landstingsförbundet angående oförändrat skatteuttag under 1973, är angeläget att kommun och landsting får överblicka vilka möjligheter man har att ikläda sig ett ekonomiskt ansvar för den kollektiva trafiken med ett oförändrat skatteuttag.

Den preliminära utredning som jag har tagit del av visar att vi på landstingssidan får ikläda oss betydande utgifter för att kunna upprätthålla en acceptabel trafik. Men i det pressmeddelande som statsrådet Norling utfärdade den 28 februari 1972 säger statsrådet, att det i planeringsarbetet på länsnivå också är avsikten att kommunerna skall komma in i ett samspel och i en dialog med länsmyndigheterna. För kommunerna bör det vara angeläget att få tillfälle att ge synpunkter på exempelvis samordningen av de regionala och kommunala trafikförsörjningsplanerna. Jag instämmer till fullo i de synpunkterna, och det är därför jag har ansett det angeläget att SJ i avbidan på utredningens förslag inte skulle ställa krav på kommuner, bl. a. Örebro kommun, om bidrag för viss olönsam busstrafik på Västernärke.

Därför framstår min fråga i interpellationen den 10 februari, som jag över huvud taget inte fick något svar på, minst lika aktuell i dag, nämligen om statsrådet är beredd att under den tid arbetet pågår med

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. busstrafiken
på landsbygden*

den regionala trafikutredningen anmoda SJ att ajournera förhandlingar i frågor som rör bidrag till olönsam busstrafik. Jag tycker att det är en väsentlig fråga i sammanhanget, och jag anser det viktigt att vi får en totalbild klar av i vilken omfattning SJ, kommuner och landsting eller staten skall gå in med olika stödåtgärder. Det måste i den långsiktiga planeringen vara av ytterst stort värde för alla parter att det blir ett gott resultat. Samordning, samarbete och samråd brukar ge det bästa resultatet.

Herr FÅGELSBO (c):

Herr talman! Jag ber att till kommunikationsministern få framföra ett tack för att jag har fått min interpellation besvarad.

En oroande nedläggning av järnvägstrafik har länge pågått i vårt land, och skälet är att trafiken är olönsam. Som ersättning för järnvägstrafiken vid nedläggning erbjuder SJ att busslinjer skall upprättas. Bl. a. på grund av nedläggning av järnvägen försvagas emellertid näringslivet ytterligare i en bygd, och så blir trafikunderlaget ännu svagare. Resultatet blir att SJ beslutar att upphöra även med linjebusstrafiken som sattes in då järnvägen lades ner.

I östra Västmanlands län finns ett sådant exempel. Järnvägen mellan Sala och Gävle lades ner, och landsvägsbussar sattes in i stället. SJ framhöll då att för allmänheten skulle det inte bli någon försämring i kommunikationshänseende. Men nu har det meddelats att SJ beslutat att den 10 juni i år upphöra med linjebusstrafiken inom detta område. SJ har erbjudit Heby kommun lokal busstrafik till Sala mot en ersättning av 50 000 kronor per år.

Länsstyrelsen i Västmanlands län sände för några dagar sedan en skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet i vilken anfördes bl. a.: "Genom skrivelse från kommunikationsdepartementet till statens järnvägar har Kungl. Maj:t lämnat vissa föreskrifter avseende statens järnvägars busstrafik. Av föreskrifterna framgår att i fråga om busslinjestrifiken, som med hänsyn till linjesträckningen och trafikförhållandena i övrigt har en regional karaktär genom att i icke oväsentlig utsträckning tillgodose behovet av persontransporter mellan centralorter i olika kommunblock, föreskriver Kungl. Maj:t, med giltighet tills vidare, att statens järnvägar iakttar återhållsamhet i fråga om begränsningar av trafiken som påtagligt försämrar resemöjligheterna mellan sådana orter. Då det trots skrivelsen förekommer att statens järnvägar vid förhandlingar om kommunala bidrag hotar att lägga ned busslinjer om inte berörda kommuner går med på väsentliga höjningar är länsstyrelsen oroad när det gäller statens järnvägars tolkning av skrivelsen. Enligt länsstyrelsens mening bör inga väsentliga förändringar få vidtas under den period då regional trafikplanering pågår. Länsstyrelsen hemställer att Kungl. Maj:t förtydligar och vid behov skärper föreskriften till statens järnvägar så att den får avsedd verkan."

I svaret heter det att den statliga bidragsgivningen är under översyn och att avsikten är att förslag till nytt bidragssystem skall föreläggas höstriksdagen i år. Jag vill därför komma med två följdfrågor till statsrådet:

För det första: Gäller här som vid andra tillfällen då översyn och utredning pågår att ingenting ändras förrän utredningen är klar? Och för det andra: Om svaret blir ja, kommer då statens järnvägar att ompröva beslutet att lägga ned busslinjetrafiken den 10 juni som är beslutat på här berörda trafikområde?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Herr Andersson i Örebro kom bland annat in på kommunernas ansvar i dessa frågor. Han citerade en del av mitt svar, som talade om att kommunerna själva kan avväga bidragens storlek mot den önskade trafikens omfattning och kostnaderna för detta, och menade att detta inte var relevant eftersom det i verkligheten egentligen är så att vad kommunerna än vill, så drar statens järnvägar in busstrafiken i många fall. Därför skulle det enligt herr Anderssons mening inte föreligga någon valsituation för kommunerna.

Det är viktigt att vi klarar ut detta, ty i alla diskussioner om dessa ting kommer man ganska snabbt i ett sådant här meningsutbyte med varann. Ett faktum är att den lokala trafikförsörjningen – och jag tror att herr Andersson i Örebro och jag skall kunna vara ganska överens om den definitionen – och dess planering primärt måste framstå som en uppgift för kommunerna. Den regionala trafiken och den interregionala trafiken, om vilka definitioner vi knappast heller behöver tvista, skall naturligtvis vara en uppgift bl. a. för samhället. Är vi överens om det, måste det väl ändå vara så att man genom att kommunerna kan avväga bidragens storlek mot den önskade trafikens omfattning och genom att man kan träffa den överenskommelse som man finner påkallad, som jag sagt i mitt svar, bör kunna nå en tillfredsställande trafikförsörjning till relativt sett lägsta transportpriser, som man ser det från kommunens sida. Kommunerna har också möjlighet att genom lämplig samordning av linjetrafiken med andra transporttjänster – jag erinrar om alla diskussioner jag har haft här i kammaren om kombination av skolskjutstrafik och annan lokaltrafik – skapa förutsättningar för en rationell trafikservice.

Det måste naturligtvis vara en kommuns uppgift att påverka den utvecklingen, och då ökar också möjligheterna för det ifrågavarande linjetrafikföretaget -- vilket det nu är, om det är SJ eller någon privat som sköter detta åt kommunen – att handha persontransporterna på ett ekonomiskt sätt inom kommunen. Vad jag här sagt om kommunernas primäransvar för den lokala trafikförsörjningen utesluter inte statliga insatser. Jag är angelägen att säga det på nytt. I särskild form kan statliga stödinsatser gå in även här. Herr Andersson i Örebro och jag vet vad det är frågan om. Det är närmast bussbidraget, och det är de extra skatteutjämningsmedlen. Och här kan även frågor som dem herr Fågelsbo sedan kom in på delvis få sitt svar. Skatteutjämningsmedlen är ju en form av stöd som är speciellt inriktad på skattesvaga kommuner, inte minst glesbygdskommuner.

Detta om det kommunala ansvaret för den lokala trafikförsörjningen. Jag vill vidhålla att kommunerna kan påverka trafikens omfattning utifrån sina befogenheter att besluta över kommunens angelägenheter även i dessa frågor.

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. busstrafiken
på landsbygden*

Både herr Andersson i Örebro och herr Fågelsbo tar upp frågan huruvida det ändå inte just nu skulle vara av stort värde att iaktta försiktighet under planeringsarbetets gång. Det gör vi ju. I slutet av mitt svar har jag sagt, vilket herr Andersson och herr Fågelsbo också refererat, att Kungl. Maj:t uppmanat statens järnvägar att iaktta försiktighet i fråga om begränsning av trafiken med regionala busslinjer som vi kan ha behov av i framtiden och som ”i icke oväsentlig utsträckning” tillgodoser behovet av persontransporter mellan centralorter i olika kommunblock. Vi har ansett det så viktigt att få möjlighet att påverka det framtida regionala bussnätet att vi funnit dessa åtgärder försvarbara.

Sedan kan man naturligtvis om man vill – och varför inte passa på här – anknyta till en annan frågeställning. Om regeringen nu, som herr Andersson har sagt i sin direkta fråga i interpellationen, skulle anmoda statens järnvägar att ajournera förhandlingarna i dessa skeden kan man naturligtvis vidga frågeställningen något. Ger man, vilket jag anser att vi har gjort så långt det varit möjligt, SJ föreskrifter om att iaktta återhållsamhet med indragningar är väl frågan varför man skall stanna vid SJ. I många områden av landet har man aldrig någonsin sett en SJ-buss utan trafiken ombesörjs av privata bussföretag. Jag har svårt att förstå varför låt oss kalla det tvånget att upprätthålla olönsam trafik skulle vara förbehållet SJ. För människor som bor i bygder där trafikunderlaget är dåligt måste det vara fullständigt ligkiltigt vem som är huvudman för trafiken, om det är SJ eller något privat företag. För de människorna är det viktiga att kommunikationerna finns kvar.

Jag vill inte göra detta till en stor fråga utan vill ställa upp som ett utropstecken i denna diskussion att vi trots allt – det vet herr Andersson i Örebro och herr Fågelsbo lika bra som jag – har många områden som är helt beroende av busstrafik som ombesörjs inte av SJ utan av privata bussföretag.

Herr Andersson delar regeringens uppfattning att SJ liksom andra företag skall kunna söka sitt åter i förhandlingar. Det är viktigt att den principen slås fast i denna interpellationsdebatt. Man blir inte alltid överens om den heller, och det är därför värt att notera att vi är överens på den punkten.

Låt mig sedan bara litet grand beröra den trafik som herr Fågelsbo talar om. Herr Fågelsbo återkommer till spörsmålet om busslinjerna Östervåla–Tierp och Gävle–Sala, för vilka SJ aviserat trafikinskränkningar från juni i år. Jag har gått in i denna problematik genom att från SJ inhämta följande.

Linjen Östervåla–Tierp, som är ca 3,5 mil lång, omfattar för närvarande två dubbelturer per dag. Den kräver insats av en buss och en förare. Medelantalet passagerare för varje tur pendlar mellan 2 och 6 personer. Förlusten uppskattas till ca 30 000 kronor för kommande år, varför SJ inte anser sig kunna fortsätta trafiken utan kommunalt stöd. Resandestrukturen är uteslutande lokal. SJ har förelagt kommunerna en offert för bibehållande av trafiken i fråga, och förhandlingar om detta pågår nu liksom om SJ:s medverkan vid utformningen av skolskjutstrafiken i området.

På linjen Gävle–Sala, som är drygt 11 mil lång, kör statens järnvägar

för närvarande vardagar tre genomgående dubbelturer och därutöver cirka tre dubbelturer på delsträckan från Gysinge eller Tärnsjö mot antingen Sala eller Gävle. Ett par turer avser skolbarntransporter och någon tur arbetsresor av lokal karaktär. Den linjen ger just nu ett totalt årsunderskott av cirka 150 000 kronor, varav ungefär hälften är hänförligt till genomgångsturer. Antalet resenärer på genomgångsturer uppgår till i medeltal endast ett par stycken per tur.

I fråga om de turer som lokalt berör trafikavsnittet Tärnsjö-Heby-Sala har SJ undersökt förutsättningarna för en ny tidtabell. Denna bygger på samordning mellan den trafiken och redan befintlig trafik på sträckan Uppsala-Heby-Sala för att nå fram till en så billig trafiklösning som möjligt. Även i detta fall pågår det just nu överläggningar med kommunerna om bidrag för trafiken.

Jag vill gärna framhålla att resestrukturen här är sådan att det i samtliga fall är fråga om olönsam lokal trafik. Trafikens omfattning är således beroende av vad parterna kan diskutera sig fram till – allt självfallet med beaktande av de statsbidrag som kan utgå, vilket jag har talat om tidigare, och av de intäkter som kan påräknas för skoltransport-behoven.

En ytterligare kommentar till frågan om just de här linjerna kan väl vara följande: Vi tar linjen Gävle-Sala – vid vilken herr Fågelsbo uppehöll sig en stund, eftersom han betraktar den som en regional linje – och knyter samman resonemanget om den med Kungl. Maj:ts beslut att SJ skall vidmakthålla viss regional trafik trots olönsamhet. Då är det klart att om man som genomsnitt på genomgångsturer på en så pass lång sträcka har ett par stycken resande, kan man kanske ändå inte gärna påstå att det ligger i linje med vad Kungl. Maj:t har menat med beslutet, som vi har talat om här, om trafik som i icke oväsentlig utsträckning tillgodoser behoven. Som jag ser det är detta icke att hänföra till väsentlig trafik av det slag som vi har tänkt oss.

På den direkta frågan i slutet av herr Fågelsbos inlägg vill jag därför svara, att mot bakgrund av det som här har refererats är avsikten icke att i dessa fall påyrka någon ändring av de beslut som kan komma fram ur de förhandlingar som för närvarande pågår mellan statens järnvägar och berörda kommuner i det område som vi nu diskuterar.

Herr ANDERSSON i Örebro (fp):

Herr talman! Statsrådet Norling frågar: Varför stanna vid SJ när det gäller de kommunala bidragen, varför inte även ta med andra företag som ombesörjer trafik – kanske i de områden där SJ inte har visat någon buss under hela tiden? Ja, man kan väl ta in samtliga bussföretag i den här bilden. Jag tycker det är angeläget att man får en totalbild av all trafikplanering. Men trots allt går det här arbetet, som man nu sitter och jobbar med på länsplanet i utredningsgrupperna, bl. a. ut på att man skall få fram ett förslag till stomlinjenät. I Örebro län har man redan utarbetat och presenterat civildepartementet principlösningen för en stomlinje. Stomlinjer skall ju finnas mellan alla större orter i länet. Staten skall ansvara för att dessa trafiklinjer fungerar, och övrig persontrafik skall kommuner och landsting stå för – det är alldeles riktigt.

Måndagen den
24 april 1972

Ang. fortsatt teknisk utveckling och tillverkning av svensk järnvägsmateriel

I förslaget till stomlinjer, som länsutredarna har förelagt civildepartementet och fått ja till i vad gäller principlösningen, ingår bl. a. linjen Örebro–Vintrosa–Garphyttan, och SJ har begärt att få kommunalt stöd till denna linje. Det är väldigt svårt att uttala sig om – jag kan inte göra det – hurvida den linjen, för vilken man har begärt kommunalt stöd från Örebro kommun, kommer att i det slutgiltiga förslaget, som så småningom skall framläggas, bli en stomlinje eller om kommunen skall stå för den. Det är därför jag menar att innan hela utredningen är klar skall SJ ligga lågt och inte begära stöd så att det blir förhastade beslut från kommunernas sida.

I det pressmeddelande som jag tidigare citerade finns så mycket som jag skulle kunna instämma i, framför allt vad statsrådet säger på s. 5 i slutorden, om förtroendefullt samarbete mellan den statliga trafikplaneringsutredningen, länsstyrelsen och kommunala organ. Statsrådet är alltså övertygad om att vi 1974 skall vara klara med denna regionala trafik. I hela den här bilden ingår ju även de olika kommunala nät där kommunerna har fått mycket större ytområden inom vilka de skall svara för trafiken. När vi genomförde kommunreformen fick exempelvis Örebro kommun betydligt större område där kommunen i framtiden skall svara för den kommunala trafiken. Jag skulle tänka mig att man inte hade detta klart för sig när beslutet fattades.

Det är trots allt så att man i kommunerna i dag inte har en klar bild av vad man skall svara för – vad som skall bli stomlinje eller inte. Min fråga kvarstår oförändrad – om det inte vore rimligt i detta läge, alltså i avbidan på förslag, att SJ inte kommer med krav på ersättning från kommunerna.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 4 Ang. fortsatt teknisk utveckling och tillverkning av svensk järnvägsmateriel

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Löfgrens (fp) den 25 februari framställda interpellation, nr 76, och anförde:

Herr talman! Herr Löfgren har frågat mig *dels* om jag anser det angeläget att säkerställa en fortsatt svensk teknisk utveckling och tillverkning av rullande materiel för de svenska järnvägarna och, om så är fallet, vilka åtgärder jag avser vidta för att tillvarata erfarenheterna hos den personal på konstruktions- och produktionssidan som nu till stor del hotas att skingras på grund av en befarad nedläggning av det sista ännu aktivt verksamma personvagnstillverkande företaget – ASJ i Linköping –, *dels* om jag är beredd medverka till att en långsiktig plan för nykonstruktion och byggande av svensk järnvägsmateriel åstadkoms för att ge grundval för beställningar i sådan omfattning som ett i möjligaste mån jämnt tillfredsställande av ett långsiktigt behov motiverar.

I stort sett kan jag bekräfta den uppfattning som herr Löfgren har om

dagens situation för den svenska industri som tillverkar järnvägsmateriel. De omställningar som skett och alltjämt sker har bl. a. inneburit minskad sysselsättning i branschen, vilket bl. a. medfört krav på statliga stödbeställningar.

Den svenska järnvägsindustrin har varit hänvisad till att arbeta nästan uteslutande på den svenska marknaden. Den utländska marknaden kännetecknas nämligen i hög grad av en protektionistisk inställning hos de olika länderna, vilket gör det svårt att få beställningar från utländska järnvägsföretag. SJ har å sin sida för vana att infordra anbud på järnvägsmateriel från såväl inhemska som utländska tillverkare. Glädjande nog har svenska företag därvid ofta kunnat erbjuda konkurrenskraftiga anbud.

Beträffande den tekniska utvecklingen inom järnvägsområdet vill jag framhålla, att SJ är medlem av den internationella järnvägsunionen (UIC) och aktivt deltar i arbetet inom dess organ för forskning och utveckling (ORE). Den svenska industrin får via SJ del av forsknings- och utvecklingsresultat som framkommer. Enligt vad jag inhämtat torde vidare även i fortsättningen möjligheter stå öppna för järnvägsindustrin liksom för annan industri att få frågor om utvecklingsstöd för speciellt intressanta projekt prövade av styrelsen för teknisk utveckling.

Vad speciellt gäller ASJ har som bekant för en tid sedan överenskommelse träffats mellan detta företag och ASEA om att ASEA skall överta den rälsfordonstillverkning som hittills bedrivits vid ASJ. Övertagandet innebär – såvitt man nu kan bedöma – att en fortsatt svensk tillverkning av rälsfordon har säkerställts. ASEA har sedan många år varit det ledande svenska företaget bl. a. i fråga om tillverkning av moderna elektrolok. Vidare pågår ett samarbete mellan SJ och ASEA om teknisk utveckling av speciella snabbtåg.

Beträffande den långsiktiga plan för nykonstruktion och byggande av svensk järnvägsmateriel som herr Löfgren efterlyser kan jag nämna att SJ givetvis ägnar betydande uppmärksamhet i sin långtidsplanering åt anskaffningsbehoven i fråga om olika slag av rullande materiel.

Herr LÖFGREN (fp):

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

Av svaret framgår att herr statsrådet bekräftar den uppfattning jag redovisat beträffande dagens situation för den industri som tillverkar järnvägsmateriel. Så långt är vi alltså helt överens.

Då herr statsrådet i detta avsnitt av svaret säger att de omställningar som skett och alltjämt sker bl. a. har inneburit minskad sysselsättning i branschen, så bör vi väl också vara överens om att det inte i första hand är omställningarna inom industrin som sådana som har orsakat den minskade sysselsättningen. Den primära orsaken är ju den radikalt minskade efterfrågan som efter en period av forcerad nyanskaffning uppstått. De statliga stödbeställningar som gjorts har väl varit avsedda att tillgodose en form av "konstgjord andning" i avvaktan på en total nedläggning – jag avser härmed i första hand beställningarna till Kalmar Verkstads AB och i viss mån även ASJ i Linköping.

Måndagen den
24 april 1972

Ang. fortsatt teknisk utveckling och tillverkning av svensk järnvägsmateriel

Vad kommunikationsministern i svaret anför om den protektionistiska inställningen hos utländska järnvägsföretag är säkerligen fullt riktigt. Att SJ å sin sida däremot haft för vana att infordra anbud på järnvägsmateriel från såväl inhemska som utländska tillverkare är ett känt faktum. Då herr statsrådet anför att svenska företag glädjande nog ofta kunnat erbjuda konkurrenskraftiga anbud, så vill jag för min del anförda att detta inte bara ofta utan mera allmänt varit fallet. Detta visar den svenska industrins hittillsvarande kunnighet, effektivitet och nationella ansvars-känsla.

Då det gäller den tekniska utvecklingen beträffande svensk järnvägsmateriel, så känner jag väl till att SJ är medlem av de internationella organ som herr statsrådet omnämner. Att ett ömsesidigt utbyte härigenom uppnås kan vara riktigt, men det är säkerligen inte tillräckligt för svenska förhållanden. De vägar som herr statsrådet anvisar beträffande anlåtande av styrelsen för teknisk utveckling finner jag intressanta. Hittills har de väl knappast haft någon större betydelse, men jag tar fasta på denna utväg för framtiden.

Jag känner också till det samarbete som förekommer mellan SJ och ASEA beträffande utveckling av speciella snabbtåg. ASEA har ju emellertid hittills inte haft någon egen tillverkningskapacitet beträffande den rent mekaniska delen av vagnprojektet.

Att ASEA genom sitt nyförvärvade företag AB Hägglund & Söner inköpt den vagn tillverkning som hittills bedrivits av ASJ i Linköping är värdefullt i det avseendet att härigenom vissa förutsättningar bör kunna finnas för en fortsatt svensk totaltillverkning av järnvägsvagnar även av annat slag än godsvagnar. Så till vida är jag tillfredsställd med utvecklingen, som jag tidigare sett så mycket mörkare.

Av de genom min interpellation resta problemen återstår nu två väsentliga avsnitt:

1. Hur kan man tillvarata det kunnande som finns hos personalen vid ASJ i Linköping?
2. Hur skall man kunna åstadkomma en långtidsplanering för nykonstruktion och byggande av svenskt järnvägsmateriel för att ge grundval för beställningar i sådan omfattning som ett i möjligaste mån jämnt tillfredsställande av ett långsiktigt behov motiverar?

I dessa båda avseenden säger herr statsrådet praktiskt taget ingenting. Jag hoppas att kommunikationsministern där vill komplettera sitt svar.

Jag vill på intet sätt klandra ASEA för att detta företag gör den ekonomiska bedömningen att det inte kan löna sig att upprätthålla en tillverkning vid ASJ i Linköping, om man inte vet något om det framtida behovet. Helt annorlunda hade det varit om herr statsrådet ansett sig kunna ta initiativ till skapandet av en långtidsplan av det slag som jag talat om.

En långtidsplan skulle givetvis avse all rullande spårbanden materiel för såväl SJ som den lokaltrafik som bedrivs i Sverige med eller utan samverkan med SJ. Att SJ gör viss långtidsplanering känner jag väl till, men SJ får sina anslag år för år. Det är enligt min mening nödvändigt att regeringen tar initiativ för att samordna beställningsutläggningar under rullande perioder av exempelvis fem år i taget.

Vill herr statsrådet medverka till att en sådan rullande totalplan för berörd industri kan komma till stånd? Och är det nu för sent att ta sådana initiativ att kunnandet hos personalen vid ASJ i Linköping tillvaratas?

Jag har mig bekant att framställningar har gjorts från kommunen i Linköping till såväl ASEA som AMS. Hur bedömer herr statsrådet möjligheterna för att nu i sista stund åstadkomma en för personalen i Linköping gynnsam lösning?

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! När det gäller tillvaratagandet av den obestridda sakkunskap och kunnighet som finns på detta område, bl. a. i Linköping, utgår jag från som självklart att man på ASEA genom vad som skett kommer att vara mycket mån om att ta till vara denna kunnighet och sakkunskap. Det skulle förvåna mig mycket om så inte vore fallet. Därför tror jag inte att vi skall behöva vara oroliga för att något av det kunnande som förvärvats där under årens lopp så att säga får ligga outnyttjat därför att ägandeförhållandena nu har ändrats.

På den andra frågan, om SJ:s planer och planering, är det värt att observera att SJ har ekonomiska planer i vilka man successivt bygger in sitt vagnbehov under de närmast kommande åren. Det är riktigt som herr Löfgren sade, att man varje år anslår medel — eller rättare sagt att vi begränsar oss till att anslå medel för ett år i sänder — men det hindrar inte att det är av oerhört stort värde att SJ har dessa planer liggande färdiga. Med utgångspunkt i dem kan man på SJ bilda sig en ganska klar uppfattning om hur stora beställningar man tror sig kunna lägga ut inom ramen för det anslag som man i stort kan räkna med att få från riksdagen för varje år som kommer.

Det är också obestriddt att vi ibland mycket snabbt lägger ut beställningar för att trygga sysselsättningen på en ort. Herr Löfgren nämnde där Kalmar Verkstad. Och visst måste man kunna göra det också. När det nu är så — och det har jag sagt i mitt svar — att vi glädjande nog tillverkar bra järnvägsmateriel här i Sverige, så är det ju bara riktigt att också sådana beställningar kan läggas ut inom landet, när vi måste göra det i sysselsättningskapande syfte, även med den risken att man som långtidsplanerare kan tycka att vi i någon mån rycker i den långsiktiga planen. Men det ligger i vår industriella verksamhets natur — både den statligas och den privatas — att sådant kan inträffa.

Jag kan av naturliga skäl inte gå in i en sakdiskussion när det gäller herr Löfgrens sista fråga, som direkt rörde personalförhållandena i Linköping. Jag kan bara uttrycka den bestämda förhoppningen att det nya ägandeförhållandet även i den delen skall innebära att de anställda inte skall behöva känna någon speciell oro. Det må väl vara en gemensam uppfattning hos oss att personalfrågorna så långt det är möjligt, där som på andra håll, bör lösas på ett för de anställda rimligt och riktigt sätt.

Herr LÖFGREN (fp):

Herr talman! Jag skulle ivrigt önska att jag kunde vara så lugn som herr kommunikationsministern och se så enkelt på frågans lösning som han.

Måndagen den
24 april 1972

Ang. fortsatt teknisk utveckling och tillverkning av svensk järnvägsmateriel

Kommunikationsministern säger att den omständigheten att företaget i Linköping bytt ägare inte bör innebära att man skingrar sakkunskapen; han är övertygad om att företaget också i fortsättningen kommer att tillvarata den sakkunskap som finns i Linköping. Om jag är rätt underrättad erbjuder ASEA ett par tre personer att flytta från Linköping till Hägglunds i Örnsköldsvik. Övrig personal har man välvilligt sagt sig vilja försöka bereda sysselsättning inom andra områden av ASEA:s tillverkning, i Västerås, Ludvika, Helsingborg, Finspång osv. Men inte kommer dessa vana järnvägsvagnsbyggare att flytta till Hägglunds i Örnsköldsvik. Och i och med detta försvinner den sista resten av sakkunskapen när det gäller tillverkning av svensk järnvägsmateriel, speciellt av högklassiga järnvägsvagnar som personvagnar. Jag är allvarligt bekymrad för detta.

Det är självklart att ett företag av ASEA:s kapacitet kan lägga ned pengar på att utbilda ny personal hos Hägglunds för detta ändamål. Jag vet mycket väl att man där bygger spårvagnar. Men man har ingen erfarenhet av den typ av järnvägsvagnar som det här är fråga om. Därför tror jag att det hade varit värdefullt om herr kommunikationsministern hade tagit mer allvarligt på förslaget att få till stånd en långtidsplan för att säkra tillverkningen och ge sysselsättning åt den personal som finns i Linköping.

Jag vill gärna erkänna att jag tidigare tyckte det såg mörkare ut, därför att det då föreföll som om man riskerade att helt gå miste om möjligheterna att tillverka järnvägsvagnar i Sverige. Men det är inte helt klart att vi får bibehålla denna möjlighet, även om nu Hägglunds formellt övertagit tillverkningen av järnvägsvagnar. Pondera att Hägglunds och ASEA missar nästa stora beställning av tunnelbanevagnar! Tror herr kommunikationsministern att ASEA och Hägglunds sedan, efter ett totalt bortfall av järnvägsvagnstillverkningen, skulle vara beredda att åter ta upp tillverkningen av sådana vagnar? Jag befarar att vi i så fall får räkna med att Sverige, som tidigare varit mycket framstående när det gäller byggandet av järnvägsmateriel, måste vända sig till utlandet och köpa sina järnvägsvagnar. Jag vet tillräckligt mycket om hur SJ ser på kvaliteten på de vagnar man tidigare fått när man vänt sig till utlandet för att kunna säga att jag tror att SJ gärna skulle önska att vi hade kvar resurser i Sverige för att tillverka järnvägsmateriel. Om regeringen hade utnyttjat denna chans att göra en totalbedömning av SJ:s, SL:s och andras behov av järnvägsmateriel och att göra upp planer för tillverkningen på lång sikt, så hade man kunnat bibehålla en visserligen nedbantad men dock värdefull kapacitet för tillverkning av sådan materiel i Sverige.

Jag nödgas alltså säga att jag tycker att kommunikationsministern tar något för lätt på dessa saker, även om man på detta område kan ha stor tilltro till ASEA såsom storföretag.

Vad beträffar frågan om en långsiktig plan för vagnbehovet tror jag inte att kommunikationsministern har sett någon uppgift om att SJ behöver personvagnar under de närmaste tre fyra åren, men jag har påpekat att det hade funnits en chans för SJ att skapa nya inkomster om man hade moderniserat sin vagnpark genom att anskaffa vissa speciella

vagn typer. Jag tänker speciellt på den typ av sovvagnar som SJ skulle behöva för att kunna erbjuda enskild sovkupé till någorlunda vettiga priser. Det bör inte vara så att man, såsom nu är fallet, skall behöva betala ett tillägg på 90 kronor per natt utöver första klass biljett och sovplatsavgift bara för att få ligga ensam i kupén. Därmed avhänder sig SJ betydande inkomster i konkurrensen med flyget. Detta blir särskilt märkbart när flygfältet i Malmö flyttar från Bulltofta till Sturup och trafiken kommer att gå på Arlanda. Jag har vid flera tillfällen påpekat detta, men ingen har lyssnat på mig. Om man såg allvarligt på detta och tog med bara en sådan detalj i långtidsplanerna, hade det funnits möjligheter att sysselsätta folk och få nytta av det.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag är något förbryllad över herr Löfgrens argumentering, och jag blir mer och mer osäker på vart han egentligen vill komma med denna diskussion. Men innan jag går in på den saken vill jag gärna ha sagt att de svenska järnvägsvagnarnas standard – bortsett från att vi ännu inte har sovvagnar av den typ som herr Löfgren talade om – förtjänar ett mycket högt betyg även vid en internationell jämförelse; det gäller både personvagnar och godsvagnar. Såvitt jag förstår ligger SJ på detta område mycket långt framme, och det pågår ständigt och jämt renoveringar av gamla vagnar vid SJ-verkstäderna för att dessa skall bli så moderna som möjligt.

Men för att återgå till huvudfrågan tycks herr Löfgren anse att det grundläggande felet är att denna affärstransaktion mellan ASJ och ASEA har företagits. Herr Löfgren säger nu att denna transaktion, med en annan planering från SJ:s och statsmakternas sida, antagligen inte hade behövt komma till stånd – vi skulle då ha haft kvar kunnandet och allt annat i Linköping och någon större förändring skulle inte ha behövt ske.

Det är knappast rimligt att föra diskussionen från de utgångspunkterna. Fusioner av denna typ kan man ha olika mening om, men i detta fall är det helt klart – även herr Löfgren bekräftade det nu – att vi på grund av denna transaktion får behålla vagn tillverkningen inom landet. Sedan må man tycka bra eller illa om att det blir vissa personalomflyttningar. Jag är litet överraskad över att det sägs att slutprodukten skulle bli att vi inte kan ta vara på det kunnande som det här har talats om. Jag känner inte till vilka personalomflyttningar man vidtagit eller ämnar vidta. Men det skulle ju vara förvånande, om inte ASEA – om man nu menar allvar med det här köpet och med inkopplingen av Hägglund & Söner i det hela, och det gör man naturligtvis – har tänkt sig att man skulle kunna fortsätta att hålla den kvalitet på tillverkningen som ASJ tidigare har presterat. Det vore ju ur ASEA:s synpunkt mindre lyckat, om man skulle från det hållet i den fortsatta produktionen komma med en sämre järnvägsmateriel än vad ASJ har kunnat prestera. Det är naturligtvis inte alls så, utan självfallet kommer man med all tillgänglig sakkunskap och med alla de resurser som man kan sätta in att försöka fortsätta att framställa järnvägsmateriel av samma och kanske ännu bättre kvalitet än vad man hittills har fått fram, beroende på de tekniska framsteg som varje år för med sig på det här området.

Måndagen den
24 april 1972

Ang. fortsatt teknisk utveckling och tillverkning av svensk järnvägsmateriel

Jag är alltså mot bakgrund av att jag känner till herr Löfgrens kunskaper på det här området litet överraskad över den pessimism som herr Löfgren utstrålar. Vi kan som sagt ha olika meningar om att människor måste förflyttas mellan arbetsplatser, men i den grundläggande frågan att vi här får behålla denna tillverkning, att det kommer att uppstå ett kontinuerligt behov av järnvägsmateriel i vårt land — utvecklingen och trafikutvecklingen visar på det — tycker jag att det vore synd om den här diskussionen skulle på något vis mynna ut i att man skulle se mer pessimistiskt på totalutvecklingen på det här området nu efter vad som har skett än vad man har haft anledning att göra tidigare. Jag tror tvärtom att även med de omställningssvårigheter som alltid följer i sådana här sammanhang kommer svensk järnvägsmaterielindustri säkert att fortsätta att utvecklas på ett sätt som vi har all anledning att vara både stolta över och tillfredsställda med.

Herr LÖFGREN (fp):

Herr talman! För att det inte skall råda någon som helst oklarhet mellan mig och kommunikationsministern vill jag först och främst fastslå att jag är helt medveten om att vad som har tillverkats här i Sverige i fråga om järnvägsmateriel står på toppen internationellt sett. Man behöver inte skämmas för vad som har gjorts här.

Kommunikationsministern tycks tro att vad jag är ledsen över skulle vara att den här transaktionen har skett, att ASEFA genom Hägglands har köpt ASJ. Det är inte så. Tvärtom finns det, som jag ser det, anledning att vara glad över det, eftersom det därigenom faktiskt finns en viss möjlighet att säkra tillverkningen av järnvägsvagnar i Sverige. Men vad jag är något mindre glad över är att herr kommunikationsministern inte inser att det är helt nödvändigt att göra en sådan långtidsplan för en framtida tillverkning av rullande materiel som jag har föreslagit, vare sig det hade kunnat ske genom att ASJ funnits kvar eller genom att Hägglands övertar ASJ eller andra tillverkare skulle ha haft intresse att göra det här i Sverige. Ingen tillverkare kan nämligen hålla tillverkningen i gång, om det inte finns ett jämnt behov av materiel.

Antingen är det så, som det var för några år sedan, att åtminstone tre mycket effektiva verkstäder var sysselsatta med att göra så mycket vagnar åt SJ att ibland två å tre nybyggda järnvägsvagnar gick ut per vecka och man utnyttjade en kapacitet som var långt över den kapacitet som vi behöver i Sverige. Eller är det så att, när denna kapacitet hade fyllts, alla beställningar försvinner och verkstäderna ingenting får att göra. Vad beror detta på? Ja, jag vet mycket väl att en bidragande orsak har varit att man fattade ett beslut att alla trävagnar skulle bort på grund av de risker i trafiken som trävagnar innebar och så skulle man sätta in stålvagnar i så stor utsträckning som möjligt och snabbt. Därigenom kom det att bli en topp av beställningar av järnvägsmateriel. Vidare har man lagt ner en hel del järnvägslinjer och detta har gjort att det uppkommit en situation helt motsatt den förra: man får ingenting i beställningar och då uppstår problem. Resultatet blev att Kockums lade ned sin verkstad, ASJ i Arlöv har lagt ned sin tillverkning av järnvägsvagnar, Kalmar Verkstad har sedan måst lägga ned sin och nu var det då den sista. Jag behöver inte

nämna alla de andra som också har sysslat med järnvägsvagnstillverkning.

Jag hade hoppats att vi genom en sådan långsiktig plan skulle kunna undvika att stora beställningar av tunnelbanevagnar kommer tidvis, att också stora beställningar av förortsbanevagnar kommer stötvis och likaså stora beställningar av vagnar för SJ. Genom regeringens ingripande skulle en samplanering av beställningarna kunna ordnas för att få tillverkningskapaciteten krympt så att den passar för svenskt behov. Detta skulle innebära en garanti för att man inom landet kan fortsätta att bygga järnvägsvagnar. Jag tror inte att man inom ledningen för ASEA är så oklok att man upprätthåller kunnande och kapacitet om det inte kommer några beställningar, utan då kommer man naturligtvis att ägna sig åt någonting annat.

Jag hoppas att jag nu har uttryckt mig tillräckligt klart, så att det inte råder något som helst missförstånd beträffande avsikten med min interpellation. Jag trodde att jag tillräckligt tydligt hade redogjort för mina synpunkter för herr kommunikationsministern, både innan jag framställde interpellationen och nu i samband med denna debatt. Många skulle vara kommunikationsministern tacksamma om en sådan långtidsplan utarbetades genom regeringens ingripande, eftersom man inte enbart genom SJ:s långtidsplanering uppnår någon samordning med de övriga intressenterna på detta område.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Vad beträffar det senaste som herr Löfgren sade har jag ingen anledning att ha någon annan uppfattning än han. Inom ramen för de svårigheter som vi väl ändå kan vara överens om kan uppstå från tid till annan, på grund av omständigheter över vilka vi kanske inte kan råda, delar jag helt herr Löfgrens uppfattning, att det finns behov av en långsiktig planering för beställningar av denna art. Det är alldeles självklart från både tillverkarens och avnämarens synpunkt att det bör finnas en sådan långsiktig plan.

Jag har tidigare nämnt att SJ arbetar med sådana planer men att det kan inträffa tillfällen när man måste frågå dessa, men om principen, dvs. behovet av en sådan plan, är jag helt överens med herr Löfgren.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 5 Ang. uppsättande av vägmärken med upplysning om hotell och restaurang

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr Börjessons i Falköping (c) den 8 mars framställda interpellation, nr 84, och anförde:

Herr talman! Herr Börjesson i Falköping har frågat mig, om jag är beredd att medverka till att bestämmelserna för uppsättande av upplysningsmärken, som anger förekomsten av hotell och restaurang, blir mera generösa.

Statens trafiksäkerhetsverk har den 28 februari 1969 med stöd av 26 §

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. uppsättande
av vägmärken med
upplysning om ho-
tell och restaurang*

vägmärkeskungörelsen utfärdat föreskrifter om utmärkning av och vägvisning till serviceanläggningar av olika slag med vägmärke. I föreskrifterna anges för olika typer av anläggningar de närmare förutsättningarna för att vägmärke skall få användas.

I föreskrifterna anges bl. a. att vägmärken för restaurang och hotell inte får användas för utmärkning av anläggning inom tätbebyggt område eller för vägvisning till anläggning inom sådant område.

Begreppet tätbebyggt område är inte närmare preciserat i föreskrifterna. I stället gäller att vederbörande vägförvaltning i samband med den utredning som ligger till grund för länsstyrelsens beslut skall höra trafiksäkerhetsverket, när det är tveksamt om en hotell- eller restauranganläggning ligger inom tätbebyggt område. Några fastställda normer för bedömningen finns inte, utan avgörandet träffas efter prövning av varje särskilt fall för sig. Trafiksäkerhetsverket arbetar emellertid med frågan om hur man mera generellt kan ange förutsättningarna för bedömningen av begreppet tätbebyggt område i förevarande sammanhang.

I trafiksäkerhetsverkets föreskrifter finns vissa krav på anläggningens standard för att vägmärke skall få användas.

Med avseende på hotellstandard m. m. föreskrivs bl. a. att anläggningen skall kunna tillhandahålla minst 20 bäddar, fördelade på enkel- och dubbelrum, och att även gäster som önskar stanna endast en natt skall tas emot. För hotell inom de fyra nordligaste länen gäller att endast tio bäddar behöver tillhandahållas.

Ett frångående av principen att vägvisning inte får ske till restaurang och hotell inom tätbebyggt område skulle snart få inte önskvärda följder genom att antalet vägmärken både inom och utom sådant område skulle öka. Inte minst från trafiksäkerhetssynpunkt är en sådan konsekvens olycklig.

I fråga om standardkraven för hotellanläggningar vill jag framhålla att dessa är fastlagda efter ingående diskussioner med de svenska hotell- och turistorganisationerna och även med beaktande av de standardkrav som andra europeiska länder ställer på motsvarande anläggningar för att vägvisning skall ske.

De principer som trafiksäkerhetsverkets föreskrifter bygger på är enligt min mening rimliga, och jag finner därför inte anledning att vidta några åtgärder.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! Jag ber att till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framföra ett tack för svaret på min interpellation. Tyvärr framgår av det lämnade svaret att någon omprövning av bestämmelserna både så att belägenheten inom tätbebyggt område blir av mindre betydelse och att kravet på visst antal bäddar minskas inte är att förvänta när det gäller anvisningsskyltar med symbol för hotell och restaurang.

Kommunikationsminister Norling gör gällande att ett frångående av principen att vägvisning inte får ske till restaurang och hotell inom tätbebyggt område snart skulle få icke önskvärda följder genom att antalet vägmärken både inom och utom sådant område skulle öka. Detta

Måndagen den
24 april 1972*Ang. uppsättande
av vägmärken med
upplysning om ho-
tell och restaurang*

skulle från trafiksäkerhetssynpunkt få olyckliga konsekvenser.

Jag är medveten om att det från trafiksäkerhetssynpunkt inte är önskvärt med en alltför riklig flora av skyltar, som inte har med själva trafiken att göra. Men det är önskvärt att den vägfärande allmäntrafikan- ten får upplysning om att det i det samhälle han passerar förbi finns ett hotell och en restaurang, och denna service har den vägfärande allmänheten rätt att kräva.

Enligt statens trafiksäkerhetsverks bestämmelser angående utmärkning av vissa serviceanordningar framgår – som kommunikationsministern redogjorde för – att vissa krav på standard och belägenhet hos anläggningarna måste vara tillgodosedda för att skyltar skall få sättas upp. I fråga om skylt som anger hotell och restaurang förskrivs att anläggningen är belägen utanför tätbebyggt område. Detta torde innebära att hotell och restaurang i orter med mer än 200 invånare – jag är medveten om att jag är osäker i fråga om huruvida siffran 200 motsvarar det gängse begreppet för tätbebyggt område – inte får ange sin existens genom särskild skyltning.

Statsrådet Norling säger i sitt svar, att begreppet tätbebyggt område inte är närmare preciserat i föreskrifterna; i stället gäller att vederbörande vägförvaltning i samband med en utredning, som ligger till grund för länsstyrelsens beslut, skall höra trafiksäkerhetsverket när det råder tveksamhet om huruvida ett hotell eller en restauranganläggning ligger inom ett tätbebyggt område.

Några fastställda normer för bedömningen finns inte, utan avgörandet träffas efter prövning av varje särskilt fall. Här föreligger tydligen möjligheter till ett dispensförfarande innebärande en prövning från fall till fall.

Nu ser jag i svaret att trafiksäkerhetsverket arbetar med frågan, om det skall gå att generellt ange förutsättningarna för en bedömning av begreppet tätbebyggt område i förevarande sammanhang. Jag hoppas att trafiksäkerhetsverket i sin bedömning av begreppet tätbebyggt område inte fastnar för en alltför stark markering av antalet invånare när det gäller tillståndsgivningen för uppsättande av vägmärken för restaurang och hotell.

Man måste starkt ifrågasätta rimligheten och lämpligheten i de restriktiva bestämmelser som nu gäller i vad avser dylik vägvisning till serviceanläggningar av ifrågavarande slag. Förekomsten av hotell är inte allmän på mindre orter. Många orter i vårt land som går under beteckningen tätbebyggda områden saknar både restaurang och hotell. Trafikanterna kan därför inte utgå ifrån att det finns hotell i alla tätbebyggda områden. När det gäller mindre orter måste därför en skylt som anger att hotellanläggning finns vara av mycket stort informativt värde och en service som trafikanterna har rätt att kräva.

I vad sedan gäller bestämmelserna om minst 20 bäddar, fördelade på enkel- och dubbelrum, är de alltför restriktiva. Det kan starkt ifrågasättas om inte de bestämmelser som gäller i de fyra nordligaste länen – att endast tio bäddar behöver tillhandhållas – bör gälla för hela landet. Det kan t. o. m. vara mera berättigat för ett hotell som har mindre än 20 bäddar att få sätta upp en hänvisningsskylt än för ett hotell som har mer

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. uppsättande
av vägmärken med
upplysning om ho-
tell och restaurang*

än 20 bäddar. Det kan här vara fråga om att samhällets underlag för ett hotell är så litet från lönsamhetssynpunkt att gäster erfordras utifrån för att hotellet skall bära sig ekonomiskt.

Herr talman! Även om jag har mycket stor förståelse för att servicemärkesfloran längs våra vägar inte får svälla ut alltför mycket och därmed inverka störande på de för trafiksäkerheten nödvändiga varnings- och förbudsmärkena, kan jag ändå inte anse att man skall vara alltför restriktiv när det gäller tillståndsgivning för uppsättande av upplysningsmärken för hotell och restaurang. Det är dock fråga om en fullt legitim service som man bereder den vägfarande allmänheten om man lämnar upplysning om att det i det samhälle som vederbörande passerar igenom finns hotell. Det kanske han kan få endast genom ett upplysningsmärke och inte genom att ta reda på invånarantalet i den aktuella tätorten. Det finns, som jag tidigare nämnt, många tätorter i vårt land som saknar hotell- och restaurangservice, så nog kan det vara berättigat med upplysningsskyltar för angivandet av dylik service.

Det vore önskvärt, herr kommunikationsminister, att man tillämpade gällande föreskrifter något mera generöst än vad som nu sker och därmed även tillgodosåg en service som är i allra högsta grad berättigad. Det skulle inte innebära olyckliga konsekvenser från trafiksäkerhetssynpunkt om man såg litet mer generöst på den här ifrågavarande tillståndsgivningen.

Än en gång ber jag att få tacka för svaret.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Jag vill upprepa vad jag har framhållit i mitt interpellationssvar, nämligen att det är viktigt att antalet vägmärken hålls nere med hänsyn till bl. a. trafiksäkerhetsintresset. Vägmärkenas främsta uppgift är ju att lämna den information som behövs av trafiksäkerhetsskäl. Det innebär att vägvisningen till olika serviceanläggningar — det kan vara hotell eller någonting annat — inte alltid kan ske i den omfattning som anläggningens ägare önskar. Här måste hela tiden ske en avvägning mot trafiksäkerhetsintresset.

En vägvisning exempelvis till en restaurang eller ett hotell har naturligtvis stor betydelse för ägaren, men vi bör hålla i minnet att vägvisningen inte är avsedd som reklam för hotell- eller restauranganläggningen utan som en service åt vägtrafikanterna. Och den servicen är värdefull, men den måste — jag upprepar det — i många fall vika för trafiksäkerhetsintresset. Vägvisningen genom vägmärken av olika slag kan aldrig bli så utförlig att den ersätter bilkartor, hotellförteckningar och annan informationsmateriel som varje bilresande får och kan skaffa sig i mån av behov.

Låt mig tillägga ett par saker. Det är ju så ställt att den som inte låter sig åtnöjas med de beslut som fattas på regional nivå i de här sammanhangen kan — och gör också det i många fall — överklaga beslutet hos Kungl. Maj:t. Jag vill bara nämna något, som herr Börjesson i Falköping för länge sedan vet, nämligen att det ganska ofta kommer sådana här ärenden där man av olika skäl vill ha en liberalare tolkning beträffande vägmärkenas placering, definitionen av tätbebyggt område

osv. Jag nämner som en information vid sidan av vår interna debatt att det trots allt finns denna möjlighet. Den har ju också utnyttjats av dem som tycker att exempelvis begreppet tätbebyggt samhälle inte har fått den tolkning som de själva har tänkt sig.

Vad beträffar standardkraven, de här normerna med antalet bäddar, är det ändå värt att observera vad jag sade i mitt svar, nämligen att de standardkraven är fastlagda efter mycket ingående diskussioner med de svenska hotell- och restaurangorganisationerna. Det är alltså ingenting som har fastlagts av icke sakkunniga.

Herr BÖRJESSON i Falköping (c):

Herr talman! Jag vill än en gång slå fast att jag inte menat att vi skall ha en riklig mängd av trafikskyltar längs våra vägar. Det kan inte vara önskvärt från trafiksäkerhetssynpunkt. Dessa jättestora neonljusskyltar är sannerligen ingen prydnad för våra vägar, och inte heller vet jag om de fyller något vettigt ändamål.

Här är det ju inte frågan om att det skall vara jätteskyltar, utan det är ju en mindre, symbolisk skylt det är frågan om, som skall vara till ledning för den vägfarande allmänheten och tala om för allmänheten att här i denna bygd finns det en restaurang och ett hotell.

Vidare kan man inte bortse från att det gäller lönsamheten för ett litet hotell. Jag har ett aktuellt fall, herr kommunikationsminister, som har blivit föremål för prövning och som kommunikationsministern haft att handlägga. Det var ett samhälle i Skaraborgs län med 1 800 invånare. I det fallet säger statens vägverk att detta samhälle har 1 800 invånare och kan därmed räknas som en tätort dit någon hänvisning ej kan anses behövlig, då trafikanterna själva torde kunna sluta sig till att någon form av serviceanläggning finns i denna tätort. Nu har kommunen byggt ett hotell, ett litet fint modernt hotell, där man har tolv bäddar. Det har man hyrt ut till en hotellvärd, och denne har svårigheter att få underlag för att kunna driva det här hotellet. Det kan räcka med att han får litet hjälp utifrån. Det kan hända att en hänvisningsskylt ute vid stora landsvägen kan innebära att hotellet kan klara sig och därmed fylla en serviceuppgift inom kommunen.

Jag betvivlar inte att standardkraven har varit föremål för ingående diskussioner med de svenska hotell- och turistorganisationerna, men tyvärr är det kanske så att de små hotellen som jag ömmar för – med t. ex. tolv bäddar – blir bortglömda i detta sammanhang. Jag vet att det måhända inte lönar sig särskilt mycket, herr statsråd, men jag vill ändå ställa frågan varför inte Kungl. Maj:t skulle kunna tillämpa samma norm, dvs. tio bäddar, över landet i dess helhet och inte bara i de fyra nordligaste länen och om inte Kungl. Maj:t skulle kunna se något mera generöst på tillståndsgivningen. Därmed inte sagt att skyltar i alltför riklig mängd bör finnas längs våra vägar.

Överläggningen var härmed slutad.

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. harmonisering
av transportpoliti-
ken mellan Sverige
och EEC:s med-
lemsstater*

§ 6 Ang. harmonisering av transportpolitiken mellan Sverige och EEC:s medlemsstater

Herr kommunikationsministern NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Sellgrens* (fp) den 14 mars framställda interpellation, nr 88, och anförde:

Herr talman! Herr *Sellgren* har frågat mig om ett eventuellt avtal med EEC kommer att omfatta jämväl transportpolitiska överenskommelser eller om regeringen ämnar på annat sätt ta initiativ till en fortsatt harmonisering av transportpolitiken mellan Sverige och EEC:s medlemsstater.

I Romfördraget anges införandet av en gemensam trafikpolitik som en av de åtgärder som skall genomföras för att uppnå EEC:s allmänna mål. Fördraget har också ett särskilt transportkapitel som emellertid innehåller få konkreta regler och riktlinjer för genomförandet av den gemensamma trafikpolitiken. Det har lagts i ministerrådets hand att fastställa de bestämmelser som behövs i det avseendet.

Vid olika tillfällen har EEC-kommissionen lagt fram handlingsprogram för förverkligande av tankarna på en gemensam trafikpolitik. Ministerrådet har också fattat vissa beslut i samma anda. Det har emellertid visat sig mycket svårt att fullfölja dessa program och beslut. Endast på några områden har man efter hand uppnått ett visst mått av enighet och utfärdat en del förordningar av principiellt intresse.

Den fråga som herr *Sellgren* särskilt berör, nämligen principerna för de olika trafikgrenarnas konstnadsansvar, har länge funnits med på EEC:s trafikpolitiska handlingsprogram. Man är medveten om frågans betydelse för transportsektorns verksamhetsbetingelser men har i stort sett inte kommit längre än till att studera de infrastrukturella kostnadernas fördelning.

Vi kan alltså konstatera att trots de aktiviteter som förekommit, framför allt från kommissionens sida, har något avgörande steg mot genomförandet av den gemensamma trafikpolitiken ännu inte tagits. Ingenting tyder heller på att något sådant steg kommer att tas inom en närmare framtid.

De svårigheter som EEC har mött på transportområdet bottnar i olika trafikpolitiska synsätt bland medlemsländerna. Medan vissa av dem företräder idéer som nära överensstämmer med trafikpolitiken i Sverige, har andra en reglerad transportmarknad. Det är självfallet mycket svårt att göra sig en realistiskt grundad föreställning huruvida möjligheterna att överbrygga dessa motsättningar kommer att bli större i ett utvidgat EEC.

Mot den här bakgrunden är det inte förvånande att EEC-kommissionens mandat för förhandlingarna med Sverige inte omfattar transportfrågor. Det finns ännu ingen gemensam trafikpolitik att förhandla om. Som herr *Sellgren* framhåller är det emellertid angeläget att de svenska intressena bevakas i EEC-ländernas strävanden att harmonisera sin trafikpolitik. Sverige har också i förhandlingarna anmält sitt intresse att även trafikpolitiken innefattas, när Sveriges förbindelser med den gemensamma marknaden utformas. Med hänsyn till att man — som nämnts — inte har någon gemensam trafikpolitik inom EEC torde

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. harmonisering
av transportpoliti-
ken mellan Sverige
och EEC:s med-
lemsstater*

utsikterna vara små att detta område från början ingår i avtalet. Det troliga är därför att detta blir en fråga som får tas upp under avtalets bestämmelse om utvecklingsbarhet.

Vid sidan av de kanaler till EEC som kan komma att upprättas på transportområdet inom överenskommelsens ram finns det också andra vägar på vilka vi kan få information om utvecklingen och föra fram våra synpunkter. En sådan väg erbjuds genom den europeiska transportministerkonferensen, som omfattar både EEC-länderna och andra europeiska länder. Här pågår sedan många år ett trafikpolitiskt harmoniseringsarbete, i vilket Sverige tar aktiv del.

På det europeiska planet bör även verksamheten inom FN:s ekonomiska kommission för Europa uppmärksammas. Det tekniska och juridiska samarbete som här bedrivs på transportområdet innebär möjligheter till samordning i olika hänseenden i en vidare krets, i vilken även EEC-länderna ingår.

Av betydelse i sammanhanget är även den fortsatta utformningen av det nordiska samarbetet på transportområdet. Jag vill här erinra om den samarbetsöverenskommelse på transport- och kommunikationsområdet som de nordiska regeringarna nyligen enats om. I överenskommelsens inledning framhålls det bl. a. som angeläget att nordiskt land, som deltar i internationellt samarbete på transport- och kommunikationsområdet i sammanhang där inte alla länderna är företrädade, skall uppmärksamma de andra ländernas intressen.

Även om en överenskommelse med EEC inte omedelbart kommer att leda till samarbete på transportområdet, har vi alltså möjligheter att genom redan etablerade europeiska och nordiska samarbetsformer bevaka svenska intressen i utformningen av EEC:s trafikpolitik. Motsvarande gäller i fråga om sjöfarts- och luftfartspolitik, som inte omedelbart berörs av Romfördragets bestämmelser eller ministerrådets beslut.

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för det utförliga och till stora delar mycket intressanta svaret på min interpellation. Det bekräftar att den transportpolitiska bilden inom EEC och de stater som närmar sig gemenskapen är mycket splittrad. Man kan inte komma ifrån att skillnader i ländernas transportpolitik försvårar ett fritt varuutbyte. De ansträngningar som hittills gjorts för en harmonisering av medlemsländernas transportpolitik har inte lett till några påtagliga resultat, vilket också kommunikationsministern påpekade. I samband med en utvidgning av gemenskapen, eller snarare sedan den genomförts, har man all anledning förmoda att harmoniseringssträvandena får ny aktualitet. Det måste anses vara en fördel för svensk transportnäring, om vi så tidigt som möjligt får vara med vid förhandlingsbordet, när dessa komplicerade frågor skall redas ut.

Jag finner det därför mycket tillfredsställande att kommunikationsministern delar min uppfattning om angelägenheten av att de svenska intressena bevakas i EEC-ländernas strävanden att harmonisera sin trafikpolitik. Det är för mig också en positiv nyhet att Sverige i förhandlingarna *redan* anmält sitt intresse att trafikpolitiken innefattas,

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. harmonisering
av transportpoliti-
ken mellan Sverige
och EEC:s med-
lemsstater*

när Sveriges förbindelser med den gemensamma marknaden utformas. Jag fäster stor vikt vid den upplysningen liksom vid att den kungöres.

Man skall givetvis inte underskatta de övriga kanaler genom vilka vårt land kan följa utvecklingen och även påverka densamma. Kommunikationsministern nämnde den europeiska transportministerkonferensen, FN:s ekonomiska kommission för Europa och den samarbetsöverenskommelse på transport- och kommunikationsområdet som träffats mellan de nordiska länderna. För den svenska sjöfarten torde inte heller den s. k. konsultativa sjöfartsgruppen sakna betydelse i sammanhanget. I denna ingår ju tolv europeiska länder och dessutom Japan. Att använda alla dessa kanaler är så mycket viktigare som vi bara har att konstatera att vi kommer att stå utanför EEC:s beslutande organ.

Sverige är mycket beroende av utrikeshandeln. Nära en fjärdedel av allt vi producerar lämnar landet, och ser man på våra nyckelindustrier finner man att beroendet är mycket större. Det är därför mycket viktigt att transportvägarna inte förses med onödiga hinder. Detta kan då gå ut över näringslivet i stort och därmed sysselsättningen i Sverige.

För att främja sund konkurrens är det angeläget att enighet nås bl. a. när det gäller harmonisering av konkurrensvillkoren inom fjärrtrafiken på landsväg, t. ex. i fråga om skatter, sociala förhållanden, vissa tekniska bestämmelser samt arbets- och vilotider.

Ett exempel som kan belysa problematiken är den utredning det västtyska åkeriförbundet gjort. Den visar hur stor den totala skattebelastningen är för ett lastfordon som har 32 tons totalvikt och kör 100 000 km om året. Utredningen visar att den sammanlagda fiskala kostnaden för 1971 inom respektive land är följande:

Västtyskland	31 435 svenska kronor
Frankrike	18 550 svenska kronor
Italien	18 020 svenska kronor
Belgien	14 350 svenska kronor
Holland	10 450 svenska kronor

För de nordiska länderna redovisas följande siffror:

Sverige	23 640 svenska kronor
Norge	23 520 svenska kronor
Danmark	9 025 svenska kronor

Spännvidden är som synes mycket stor.

Beloppen är framräknade för körningar inom respektive land. För körning utanför hemlandet tillkommer den form av vägavgift som pålægges vid infarten. Kostnadsjämförelsen för internationell trafik är således inte fullständig. Siffrorna ger dock prov på att det finns en hel del att harmonisera. De visar också att kostnadsfördelningsansvaret bedöms olika i berörda länder.

Jag har redovisat de här iakttagelserna för att fråga kommunikationsministern om Sverige i de kommande förhandlingarna angående transportpolitiken kommer att verka för en internationellt giltig modell för kostnadsfördelningsansvaret och därav följande skatteprinciper för olika

Måndagen den
24 april 1972*Ang. harmonisering
av transportpoliti-
ken mellan Sverige
och EEC:s med-
lemsstater*

trafikmedel. Om detta vore möjligt skulle taxepolitiken i de olika länderna nära nog automatiskt bli konkurrensneutrala.

För utrikeshandeln har sjöfarten den allra största betydelse. Det svenska sjöfartsnettot har också stor betydelse för vår valutabalans. Möjligheterna för vår handelsflotta att fungera på en fri marknad är en för landets ekonomi viktig fråga. Såväl sjöfarten som luftfarten har så internationell karaktär att dessa inte berörs av Romfördragets bestämmelser. Kommunikationsministern hänvisar också i sitt svar avslutningsvis helt kort till de samarbetsformer som finns för att bevaka Sveriges intressen på dessa områden.

Man kommer ändå inte ifrån att oron inom den svenska sjöfartsnäringsen är påtaglig inför vad som kan komma att hända sedan Storbritannien, Danmark och Norge kommit in i den gemensamma marknaden. Den vidgade gemensamma marknaden förändrar radikalt konstellationen inom världshandelsflottan. Detta framgår av följande tabell hämtad ur Svensk Sjöfarts Tidning:

	Andel av världs- handeln	Andel av världs- handelsflottan	Andel av beställt tonnage
Nuvarande EEC	27 %	12,8 %	9,7 %
Utvidgade EEC	36 %	34,8 %	32,8 %

Av tabellen kan man alltså utläsa, när det gäller andelen av världshandeln, att nuvarande EEC har 27 procent, medan det utvidgade EEC får 36 procent. Förhållandena blir annorlunda, när man ser på andelen av världshandelsflottan. Där ligger nuvarande EEC ganska lågt med 12,8 procent, men siffran springer upp till 34,8 procent i ett utvidgat EEC. En annan intressant uppgift är också andelen av beställt tonnage – nuvarande EEC 9,7 procent men ett utvidgat EEC 32,8 procent. Detta visar något av trenden.

Framstående ledare inom svensk rederinäring är samstämmiga i sina uttalanden om risken för att den svenska handelsflottan kommer att expandera långsammare under 1970-talet genom att Sverige ställs litet vid sidan om de sammanhang där de sjöfartspolitiska besluten fattas. Det uppges också att redarföreningarna inom det utvidgade EEC redan skapat ett eget sekretariat. Den utvidgade gemensamma marknaden får därigenom större möjligheter att starkt påverka den internationella sjöfarten.

Skulle dessa farhågor besannas och om man därtill påminner sig vissa tendenser till protektionism inom amerikanskt näringsliv med sikte på att transportera uteslutande på amerikanska kölar, blir bilden onekligen mörk för svensk rederinäringens framtid. I ett anförande vid Transporttekniska föreningens konferens i Göteborg nyligen uttalande direktör Ingemar Blennow bl. a. följande: ”Jag har en känsla av, att det just nu ser rätt mörkt ut för sjöfarten som en följd av de protektionistiska strömningar, vilka går genom världen. Blockbildningen kring EEC, USA, Sovjet, Japan och Kina framträder som allt mer viktig och betydelsefull för den framtida utvecklingens kurs.”

Även om jag själv inte vill se lika dystert på den svenska rederi-

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. harmonisering
av transportpoliti-
ken mellan Sverige
och EEC:s med-
lemsstater*

näringsens framtid, skulle jag gärna vilja att kommunikationsministern något närmare utvecklar hur han ser på möjligheterna för vår handelsflotta att fungera på den framtida sjöfartsmarknaden.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Först några ord rent allmänt om låt oss kalla det hittills genomförda åtgärder på transportområdet inom EEC:s ram.

EEC-kommissionen har, som jag sade i mitt svar, vid olika tillfällen lagt fram handlingsprogram för genomförande av en gemensam trafikpolitik, som för övrigt enligt kommissionens mening bör bygga på principen om fri konkurrens mellan olika trafikgrenar.

Men fram till nu har få konkreta åtgärder vidtagits för att undanröja hindren för de mellanstatliga transporterna och harmonisera konkurrensvillkoren på transportmarknaden. De viktigaste åtgärder som hittills genomförts kan väl sägas vara inrättandet av en s. k. gemenskapskontingent på 1 200 trafikillstånd för lastbilstransporter inom EEC och förordningen om enhetliga arbetstidsbestämmelser vid lastbilstransporter inom EEC. Dessa regler kom 1969.

De 1 200 trafikillstånden i gemenskapskvoten, som fördelats på visst sätt mellan EEC-länderna, kan användas fritt för lastbilstransporter mellan samtliga EEC-länder – till skillnad från de vanliga bilaterala kvoter som tillämpas i flertalet EEC-länder. Förordningen om arbetstidsbestämmelserna torde för övrigt komma att samordnas med AETR-överenskommelsen, som för övrigt också Sverige har undertecknat.

Bland de många förslag från EEC-kommissionen som fortfarande väntar på avgörande i ministerrådet kan bl. a. nämnas förslag angående eliminering av dubbelbeskattning av fordon i trafik mellan EEC-länderna och förslag angående högsta tillåtna mått och vikt för fordon. Det är för närvarande mycket svårt att bedöma om och när enighet kan nås i dessa frågor. Flera kompromissförslag har emellertid framlagts av kommissionen på de sistnämnda punkterna.

Så över till herr Sellgrens resonemang om Sverige och den fortsatta harmoniseringen.

I december förra året diskuterade EEC:s transportministrar en rapport som utarbetats av EEC-kommissionen angående införande av ett gemensamt system för prissättningen av utnyttjandet av vägar, inre vattenvägar och järnvägar.

Kommissionen har genom olika beräkningar och undersökningar sökt beräkna vägslitagekostnaderna m. m. för olika slag av fordon i vart och ett av de sex EEC-länderna. På grundval av det har kommissionen sökt bestämma vad man kallar *marginella utnyttjandekostnader* för olika fordonskategorier, dvs. hur mycket vägunderhållskostnaderna och kostnaderna för trafikövervakning m. m. ökar om ytterligare ett fordon trafikerar vägen eller ytterligare ett fartyg passerar kanalen etc. Kommissionen har föreslagit att prissättningen av vägtjänster i princip skall baseras på de marginella vägutnyttjandekostnaderna.

Problemet är emellertid att de här marginalkostnaderna för olika fordonstyper endast utgör en liten del av de totala årliga utgifterna för vägväsendet, kanalsystemet osv. Därtill kommer ju kostnader för trafik-

olyckor, miljöstörningar m. m. – problem som för närvarande studeras inom vägkostnadsutredningen här hemma men som kommissionen ännu inte har gripit sig an med.

Ministerrådet rekommenderade därför medlemsländerna att företa ytterligare undersökningar för att försöka fastställa dels de marginella vägutnyttjandekostnaderna för olika typer av fordon, dels om möjligt även andra samhällsliga kostnader, t. ex. kostnader för trafikolyckor och buller, dels de totala utgifter som bör täckas av trafikanterna – dvs. även investeringskostnaderna – och hur mellanskillnaden mellan marginella kostnader och totala kostnader slutligen skall fördelas. Om möjligt skall ett första resultat av de studierna föreligga till sommaren 1973, men man är klar över att det kommer att ta lång tid att genomföra ett sådant system.

Sammanfattningsvis om dagsläget: Svårigheterna för EEC att enas om en gemensam politik på transportområdet beror till stor del på olika trafikpolitiska synsätt i de skilda medlemsländerna. Vissa länder, främst kanske Nederländerna, har haft en trafikpolitiskt mera liberal grundinställning, medan andra länder – i första hand kanske Frankrike och Västtyskland – hittills har haft en relativt långt gående reglering av transportmarknaden. Det kan väl också sägas att statsjärnvägarna i de länderna under senare år har haft stora ekonomiska problem.

För vår del kan vi alltså inte – herr Sellgren menar ju att vi skulle kunna diskutera det i dag – ha någon direkt uppfattning om hur Sveriges roll i det definitiva utarbetandet och diskuterandet kommer att se ut, alldenstund vi icke har någon gemensam transportpolitik och trafikpolitik inom EEC att diskutera. Jag kan tillägga, att vad inträdet i den europeiska gemenskapen av Storbritannien och något eller några av de nordiska länderna med dessa länders mera liberala trafikpolitiska inställning kommer att innebära i fråga om utformningen av en gemensam trafikpolitik är det också för tidigt att yttra sig om. Det inskränker ytterligare våra möjligheter i Sverige att så att säga programmera fram hur vi skulle vilja se en EEC:s gemensamma transport- och trafikpolitik.

Sedan en randkommentar! Det grundläggande svar som jag kan ge i dag är alltså att vi inte har någon möjlighet att ge ytterligare besked, eftersom någon gemensam trafikpolitik inte finns utmejslad inom EEC. När herr Sellgren talar om sjöfarten kan jag säga precis samma sak. Det finns ingen gemensam sjöfartspolitik, det finns ännu inga bestämmelser om sjöfarten framtagna och undertecknade inom EEC.

Slutligen citerar herr Sellgren herr Blennow, som i någon intervju har uttalat oro för den svenska sjöfarten. Om jag uppfattade herr Sellgrens citat rätt, så talade han om den globala oron. Då är det inte bara fråga om oron för vad som händer på sjöfartens område inom EEC:s sfär, utan det är fråga om den totala situationen för svensk sjöfart, sedd i ett världsomspännande perspektiv. Både herr Sellgren och jag vet vilka stora bekymmer som här finns när det gäller exempelvis bekvämlighetsflagg, med allt som hör därtill, och många andra stora problem. Jag tror inte att man alltför mycket skall sätta det uttalandet i samband med vad vi här diskuterar. Trots att man ännu inte har några riktlinjer för detta inom EEC, kanske vi skall begränsa diskussionen till att röra just EEC:s transportpolitik.

Nr 64

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. harmonisering
av transportpoli-
tiken mellan Sverige
och EEC:s med-
lemsstater*

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. resultaten av
apotekens överförande i statlig ägo*

Herr SELLGREN (fp):

Herr talman! Jag är medveten om att frågan till vissa delar är tidigt väckt. Men jag tycker att de upplysningar som kommunikationsministern har lämnat dels i sitt huvudsvar, dels i de kompletterande synpunkterna nu ger vid handen att Sverige nogsnamt följer utvecklingen, och det tycker jag allmänt sett är tillfredsställande.

Som jag sade i mitt anförande tidigare kommer väl dessa frågor att aktualiseras i ännu högre grad sedan Gemenskapen är genomförd och konturerna klarnar i förhållandena mellan de olika länder som går in i Gemenskapen och som vill ha kontakt med Gemenskapen på olika sätt, exempelvis Sverige. Jag menar att i dessa sammanhang måste Sverige ha en hel del att ge, eftersom vi ligger långt framme i vår transportpolitik. Vi torde väl vid det laget ha vägkostnadsutredningen klar och ha en hel del substantiellt att föra fram i sådana förhandlingar.

När det gäller sjöfarten tycker jag inte att kommunikationsministern svarar tillräckligt på frågan. Jag förstår situationen – att det inte finns några regler. Men vi kan inte komma ifrån att den oro som finns inom rederinäringen är berättigad och att den har nära samband med det utvidgade EEC. I direktör Blennows anförande angavs bl. a. EEC. Anförandet i sin helhet hade med världshandelsflottans framtid att göra men hade, som jag också citerade, en stark anknytning till de förändrade konstellationer som uppstår i samband med den utvidgade EEC-marknaden.

Även om jag tycker att kommunikationsministerns svar i den delen var magert har jag förståelse för det. Jag märker ändock att uppmärksamhet visas på detta område, och det tackar jag för.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Ang. resultaten av apotekens överförande i statlig ägo

Herr socialministern ASPLING erhöll ordet för att besvara herr *Burenstam Linders* (m) den 8 februari framställda interpellation, nr 43, och anförde:

Herr talman! Herr *Burenstam Linder* har frågat mig vad förklaringen skulle vara till att apoteken i statlig drift visar ett resultat som föga överensstämmer med de utfästelser som utgjorde motiven för apotekens socialisering.

Låt mig allra först framhålla, att Apoteksbolagets verksamhet har motsvarat de förväntningar som ställdes på bolaget vid beslutet om apotekens förstatligande. Samtidigt som jag har anledning att bestämt tillbakavisa de oriktiga påståenden om apoteken som har kommit till uttryck i interpellationen vill jag gärna begagna det tillfälle som nu ges att klargöra de faktiska förhållandena på några av de punkter som berörs i interpellationen.

Avtalsrörelsen under år 1971 med dess starka låglöneprofil medförde kraftigt höjda lönekostnader för apoteksväsendet. Liksom andra företag måste Apoteksbolaget till en del kompensera dessa löneökningar genom

att höja priserna. Den höjning av apotekspriserna som genomfördes från september 1971 stannade dock vid 4,3 procent. Prishöjningen låg relativt sett under den nivå som tillämpades för annan handel och understeg betydligt de ökade lönekostnaderna. En betydande del av kostnadsökningarna möts inte med prishöjning utan i stället med rationaliseringar. När interpellanten kritiserar Apoteksbolagets prissättning är det således i realiteten fråga om en så långt möjligt återhållen prishöjning som direkt hänger samman med löneökningarna för de anställda på apoteken.

I vad gäller resultatet för år 1971 ligger det i sakens natur att en prishöjning för en tredjedel av året – alltså med verkan från den 1 september 1971 – inte med en gång kan helt täcka ökade lönekostnader som retroaktivt avser hela verksamhetsåret. Genom att disponera tillgängliga prisregleringsmedel har bolaget likväl i stort sett kunnat uppnå balans i apoteksrelsens ekonomi under år 1971.

Jag vill även bemöta påståendena i interpellationen om att apotekens service till allmänheten skulle ha försämrats och att anställningsvillkoren för personalen inte skulle ha förbättrats. Jag kan försäkra att ett stort arbete läggs ner av både bolagsledningen och apotekspersonalen för att upprätthålla en god apoteksservice till allmänheten. Detta gäller inte minst glesbygderna, där bolaget med verkan fr. o. m. den 1 januari i år slopat tidigare utgående fraktagifter. Beträffande personalens anställningsvillkor finns det anledning att peka på de väsentligt förbättrade löneförmånerna för de stora personalgrupperna på apoteken, men även ökade befordringsmöjligheter och försök med nya former för personaldemokratin bör framhållas.

Det är nu något mer än ett år sedan apoteksreformen trädde i kraft. Under denna tid har Apoteksbolaget enligt min mening på ett föredömligt sätt genomfört den omfattande omställning av hela apoteksväsendet som reformen innebar. Detta har varit möjligt inte minst genom att Apoteksbolaget bildades i samverkan mellan staten och apotekarna och genom att hela omställningen kunnat genomföras med en positiv och aktiv medverkan av alla dem som är verksamma vid apoteken. Jag kan försäkra att målsättningen för Apoteksbolagets verksamhet på samtliga punkter ligger fast, och erfarenheterna hittills visar att Apoteksbolaget och dess kunniga personal kommer att förverkliga dessa målsättningar.

Herr BURENSTAM LINDER (m):

Herr talman! Det är min uppfattning att socialministern tar för lätt på den fråga som jag framställt i min interpellation.

När herr Aspling talar om Apoteksbolagets ekonomi säger han: "Genom att disponera tillgängliga prisregleringsmedel har bolaget likväl i stort sett kunnat uppnå balans i apoteksrelsens ekonomi under år 1971."

Verkligheten är den att Apoteksbolagets ekonomi är synnerligen ansträngd. Det är min bedömning att den redovisade förlusten för 1971 kommer att överstiga 30 miljoner kronor. Läget är faktiskt så bekymmersamt att jag inte skulle bli förvånad om man för att hålla nere den redovisade förlusten icke skulle komma att göra tillräckliga avskrivningar och avsättningar. Den verkliga förlusten under första verksamhetsåret för

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. resultaten av
apotekens överfö-
rande i statlig ägo*

apoteken i statlig regi är sannolikt större än bolagets hela aktiekapital på 37,5 miljoner kronor.

För att finansiera förlusten tillgriper man de ackumulerade vinstmedlen från den privata perioden. Denna fond, den s. k. prisregleringsfonden, uppgår till 25 miljoner kronor. Alla dessa pengar och litet till är alltså slut redan efter det första verksamhetsåret. Och det är denna verklighet, herr talman, som herr Aspling beskriver på det viset att "bolaget likväl i stort sett kunnat uppnå balans".

Det är ju möjligt att även Apoteksbolaget i sin redovisning kommer att försöka trollo bort större delen av denna förlust genom att inte i sitt bokslutsbesked i klartext understryka att man tar i anspråk hela fonden av vinstmedel från den privata perioden. Men jag tror att yrkesmännen på redovisningssidan i Apoteksbolaget håller sig för goda för ett sådant trick.

Sedan undrar man ju hur framtiden ser ut. Herr Aspling låtsas om ingenting på den punkten, men man behöver faktiskt bara läsa vad ekonomichefen i Apoteksbolaget själv skriver om den långsiktiga ekonomiska belägenheten. Då blir man ganska orolig. Det vore ju inte så allvarligt, om man hade så här stora förluster under det inledande skedet, men framtiden ser faktiskt ut som om även den skulle komma att innebära allvarliga påfrestningar på ekonomin. Och det tycker jag att herr Aspling både för allmänhetens och för de anställdas skull borde visa större medvetenhet om än den som avslöjas i interpellationssvaret. Annars blir det ju herr Sträng som får rycka in så småningom.

Vidare tycker jag att herr Asplings lättvindighet är förvånande även på en del andra punkter. När han redogör för i vilken utsträckning priserna höjts, säger han på följande sätt: "Prishöjningen låg relativt sett under den nivå som tillämpades för annan handel — —". Såvitt jag kan förstå efter att ha studerat tillgänglig statistik är den uppgiften felaktig. Apoteksbolaget har under 1971 höjt sina priser med i genomsnitt 5 procent, och handeln i övrigt har ökat sina priser med 3,6 procent, om man bortser från den momsprishöjning som gjordes i början av året — och det bör man göra vid en sådan jämförelse. När man sedan jämför prishöjningarna vid apoteken med prishöjningarna på annat håll inom handeln skall man också komma ihåg att apotekens inköpspriser från läkemedelsindustrin förra året steg högst obetydligt, nämligen med mindre än 1 procent. Genom att apoteken höjde sina priser så mycket mer än 1 procent innebar det alltså att man ökade sina marginaler ganska kraftigt. Så var det inte med handeln i övrigt, enligt de uppgifter som finns tillgängliga. Det var faktiskt tvärtom: marginalerna tenderade i stället att försämrats något under föregående år, kanske bl. a. beroende på det prisstopp som vi då hade.

Men även i det här fallet är det framtiden som är mera intressant än det förflutna. Därför undrar jag om herr Aspling nu skulle vilja göra ett uttalande om priserna i fortsättningen. Kommer det att bli prishöjningar vid apoteken för att klara ekonomin? Och kommer de prishöjningarna att bli större eller mindre än på andra håll inom handeln? Att de skall bli mindre än på andra håll är ett minimikrav, med tanke på att man vid apoteksväsendets förstatligande gärna ville skapa en känsla av att det i statlig regi skulle bli en mera rationell läkemedelsförsörjning och

följaktligen utrymme för att kunna genomföra prissänkningar.

Även på en annan punkt vill jag bemöta vad herr Aspling säger i interpellationssvaret. När det gäller frågan om apoteksservicen till allmänheten säger socialministern att han vill bemöta påståendet att det har inträffat en försämring. Det gör socialministern genom att säga följande: "Jag kan försäkra att ett stort arbete läggs ner både av bolagsledningen och apotekspersonalen för att upprätthålla en god apoteksservice till allmänheten." Men, herr Aspling, det där är ju inget bemötande, utan det är ett påstående. Nu tror jag händelsevis att herr Aspling har alldeles rätt i att det läggs ner ett omfattande arbete i apoteken för att skapa en god service åt allmänheten. Men om man rätt läser vad som skrivs i denna fråga och om man lyssnar till dem som sitter inne med kunskaper, så lär det vara så att den centrala bolagsledningen har genomfört en hel del rutiner, som gör att många som är verksamma ute på apoteken finner att de har fått ett mycket mer ohanterligt system att verka inom än de hade tidigare. Man upplever det som om det omfattande arbete man nedlägger inte lika lätt ger avkastning i form av en god service till allmänheten.

Herr Aspling sade i sitt interpellationssvar att han ville bemöta mitt påstående att det hade inträffat en försämring av servicen på apoteken. Det var inte vad jag anförde i min interpellation. Jag framhöll: " Någon förbättring av servicen — — — som skulle kunna förklara en sådan bakvänd utveckling" — av ekonomin — " har knappast skett". För att det skall bli en meningsfull debatt är det bra om herr Aspling utgår ifrån vad jag påstod i min interpellation.

Jag personligen har självfallet inte haft möjlighet att göra en så grundlig granskning av apoteken och de nya villkor som gäller för deras verksamhet att jag i en interpellation skulle kunna göra ett blankt påstående om att det skett en försämring av servicen. Men om herr Aspling läste fackpressen på området — t. ex. insändarspalten i nummer 2 och 4 föregående år av Apoteksbolagets egen tidning eller Farmaceutisk Revy för hösten 1971 — så skulle Ni finna att de som verkligen har insikt, de som lever i denna verklighet, gör gällande att det faktiskt har inträffat en försämring av servicen på apoteken.

Över huvud taget tycks det ha skett en byråkratisering av apoteksverksamheten. Det kanske kan förklara både en del av de ekonomiska svårigheterna och nedgången i servicen. Det finns numera inom apoteksväsendet som bekant sju regionkontor med 24 anställda. Dessutom finns det ett huvudkontor med en gemensam administration som, om vi räknar bort laboratoriets personal, har 174 anställda. För tre månader sedan var det 164 anställda. Huvudkontorets omfattning ökar alltså ganska snabbt. De flesta av de arbetsuppgifter som nu utförs centralt och på de regionala kontoren handhades tidigare av de olika apoteksinnehavarna. Det har alltså skett en omfattande centralisering och såvitt jag förstår också en byråkratisering av apoteksväsendet, som många av de anställda — jag har både läst vad de har skrivit och lyssnat till dem — beklagar sig över.

En förklaring till att ekonomin har försämrats är att det har inträffat löneökningar — jag gör faktiskt inte gällande att hela försämringen av Apoteksbolagets ekonomi beror på att det plötsligt blivit ett statligt

Nr 64

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. resultaten av
apotekens överförande
i statlig ägo*

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. resultaten av
apotekens överförande
i statlig ägo*

företag. Det har skett omfattande löneökningar. Men det är ju inte något unikt för apoteken, herr Aspling. Det har inträffat sådana löneökningar runt om i handeln, som är den närmast jämförbara branschen. I samband med förstatligandet av apoteken talade man dock om den mera rationella läkemedelsförsörjning man därigenom skulle kunna åstadkomma. Om en mera rationell läkemedelsförsörjning hade åstadkommits, borde det vara lättare för det statliga Apoteksbolaget än för andra bolag att svälja de löneökningar som inträffat.

Herr Apling uppehöll sig vid anställningsvillkoren. Låt oss också där tänka litet in i framtiden. Jag skulle då vilja fråga om Apoteksbolagets ekonomiska läge är så allvarligt att det kommer att vara förknippat med en del otrygghet att vara anställd i Apoteksbolaget eller om Ni, herr socialminister, skulle kunna begagna detta tillfälle till att deklarerat att de anställda har helt trygga anställningsvillkor på apoteken och att det inte kommer att ske några friställningar av apotekens personal.

Socialministern säger inledningsvis i sitt svar att "Apoteksbolagets verksamhet har motsvarat de förväntningar som ställdes på bolaget vid beslutet om apotekens förstatligande". Man kan alltid undra vems förväntningar det är som infriats. Möjligen är det de förväntningar – eller onda aningar – jag hade, men det kan omöjligen vara era mycket optimistiska förväntningar som infriats. Herr Asplings aningslösa tillfredsställelse över sakernas nuvarande tillstånd måste bero på att han inte underrättat sig tillräckligt mycket om den faktiska situationen. Det är allvarligt både för de anställda och för allmänheten. Därför anser jag att svaret behöver kompletteras. De punkter som behöver kompletteras är följande:

1. Hur bedömer socialministern Apoteksbolagets utveckling på sikt med utgångspunkt i läget nu?

2. Vad anser socialministern om möjligheterna att sänka priserna eller att åtminstone inte höja dem snabbare än inom handeln i övrigt?

3. Hur bedömer socialministern anställningstryggheten för apoteks-personal?

I artighetens namn tackar jag för de synpunkter socialministern framför i sitt interpellationssvar, men någon verklig tillfredsställelse och tacksamhet har jag svårt att känna utan att ha fått dessa kompletteringar.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Jag börjar kunna herr Burenstam Linders taktik när det gäller debatten om apoteksreformen. Mycket av vad han säger är mer eller mindre påståenden. Som jag sade i interpellationssvaret vill jag gärna begagna tillfället att på några väsentliga punkter bemöta herr Burenstam Linder och samtidigt ge de frågor vi här diskuterar en mer objektiv belysning än den herr Burenstam Linder tillät sig ge.

Jag skall inte gå in på en diskussion om olika siffror beträffande Apoteksbolaget. Dessa kommer att utförligt redovisas då bolaget i vanlig ordning lägger fram sin årsberättelse. En enda siffra vill jag dock nämna för att ytterligare belysa frågan om den prishöjning som genomfördes i september 1971. Den ökning av lönekostnaderna som blev en följd av avtalsrörelsen uppgick till 45 miljoner kronor, medan prishöjningen för

årets fyra sista månader uppgick till 21 miljoner kronor. En del av mellanskillnaden täcks genom rationaliseringsåtgärder, varigenom den tidigare trenden med personalökningar på apoteken har brutits, och en del genom de prisregleringsmedel som bolaget disponerar.

Redan i en debatt med herr Burenstam Linder här i riksdagen i slutet av förra året hade jag anledning att påpeka att det, på grund av nya löncavtal, även i det gamla apotekssystemet förekom perioder med temporära underskott. Då som nu fick man successivt täcka in dessa kostnadsökningar genom reglering av priserna. Jag kan försäkra herr Burenstam Linder att jag under årens lopp, då vi hade det gamla systemet, hade tillfälle att ta ställning till åtskilliga beslut om prishöjningar. Jag upplevde då aldrig att herr Burenstam Linder gick upp i talarstolen och framförde kritik mot dessa prishöjningar. Skillnaden nu är väl närmast att Apoteksbolaget inom ramen för en fullgod service till allmänheten har ökade möjligheter att möta en del av kostnadsökningarna genom rationalisering, och det framgår också av vad jag sagt i mitt interpellationssvar.

Herr Burenstam Linder försöker här egentligen slå in öppna dörrar, ty att ökade lönekostnader inverkar på prissättningen är väl inte så underligt. Jag har i en tidigare riksdagsdebatt med herr Burenstam Linder redan uppmanat honom att fråga sina vänner inom läkemedelsindustrin om detta, eftersom de hos socialstyrelsen har begärt att få justera sina priser i produktionsledet just med ökade lönekostnader som motivering.

Låt mig, herr talman, göra ytterligare ett par tillägg! Det är Apoteksbolaget som har att svara för prissättningen på apoteken, och bolaget har då i huvudsak att ta hänsyn till tre omständigheter: 1) Lönekostnadsutvecklingen enligt träffade avtal, 2) Rationaliseringsmöjligheterna och 3) Omsättningsutvecklingen. Det är givet att prissättningen också hänger i hop med omsättningsutvecklingen. Apoteksbolaget har emellertid i detta avseende en särställning såsom företag, eftersom en allmän ökning av läkemedelskonsumtionen i sig själv kan framstå som icke önskvärd, detta både av medicinska skäl och från samhällsekonomiska synpunkter. Det skulle därför vara fel om Apoteksbolaget sökte hålla nere apotekspriserna genom att eftersträva en omsättningsökning. Tvärtom är det så att Apoteksbolaget enligt avtalet med staten skall direkt verka för en förbättrad information och statistik på läkemedelsområdet med det uttalade syftet att onödig läkemedelskonsumtion skall kunna undvikas.

Det är själva kärnfrågan, och här finns ett av de grundläggande motiven för att apoteksväsendet inte ligger i ett privat företag utan i ett statligt apoteksbolag. I sin iver att till varje pris kritisera statliga företag glömmar herr Burenstam Linder bort dessa grundläggande omständigheter.

Jag vill här upprepa vad jag sade när apoteksreformen beslutades, nämligen att samhället i dag är huvudman för praktiskt taget all sjukhusvård och den allt övervägande delen av den öppna sjukvården och att det då är naturligt att samhället också har det direkta ansvaret för läkemedelsförsörjningen genom apoteken. Det är möjligt att herr Burenstam Linder och jag har olika uppfattningar i denna principiellt politiska fråga, men då bör vi föra debatten utifrån dessa politiska

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. resultaten av
apotekens överfö-
rande i statlig ägo*

uppfattningar och inte utifrån en enligt min mening oberättigad kritik av Apoteksbolaget och den verksamhet bolaget bedriver för statens räkning i enlighet med riksdagens beslut.

Jag vill göra ytterligare några påpekanden. Herr Burenstam Linder är egentligen ute efter att på alla punkter försöka misskreditera den mycket viktiga verksamhet som Apoteksbolaget bedriver. När jag sade i interpellationssvaret att höjningen av apotekspriserna som genomfördes i september 1971 stannade vid 4,3 procent, skall herr Burenstam Linder observera att det var en jämförelse med liknande handel på andra områden som jag gjorde. Då kan man inte säga att prishöjningen är på något sätt uppseendeväckande, tvärtom.

Sedan påstår herr Burenstam Linder att servicen och mycket annat skulle ha försämrats. Jag har pekat på den viktiga reform beträffande glesbygderna som sattes in vid årsskiftet. Åk ut i glesbygderna och ta reda på reformens verkningar, och herr Burenstam Linder skall säkerligen uppleva att den reformen är viktig för många människor!

På en enda punkt uppstod övergångssvårigheter, nämligen då det gällde distributionen av vissa ACO-produkter under sommaren 1971. Det var väl på detta som herr Burenstam Linder ville hänga upp sin kritik av distributionen. Dessa svårigheter kunde dock snabbt bemästras genom att åtgärder omedelbart vidtogs. Jag tycker nog det är att ägna sig åt ett felsökande till varje pris när en enda öppet redovisad men snabbt tillrättad svårighet i övergångsskedet nu tas som intäkt för en allmän kritik av Apoteksbolagets verksamhet och apotekens service. I verkligheten har hela omställningen av apoteksväsendet, inte minst genom positiv medverkan från personalen, kunnat genomföras på ett enligt min mening föredömligt sätt. Mot bakgrunden av det omfattande arbete som bolagsledningen och apotekspersonalen har lagt ned för att upprätthålla en god apoteksservice till allmänheten finns det verklig anledning att tillbakavisa en kritik av det slag som herr Burenstam Linder ägnar sig åt.

Sedan tog herr Burenstam Linder upp frågan om regionkontoren. Om jag förstod honom rätt ville han göra gällande att det här har skapats en orimligt stor överorganisation. Bolagets huvudkontor hade 174 anställda vid årsskiftet 1972/72, räknat i heltidstjänster, varav övervägande delen övertogs från Apotekarssocieteten. Mot bakgrunden av att bolaget har sammanlagt ca 12 000 anställda och en omsättning på 1,4 miljarder kronor är detta, jämfört med näringslivet i övrigt, ett litet huvudkontor. Man bör också hålla i minnet att bolaget har ålagts en rad nya uppgifter som tidigare åvilade andra myndigheter och organ. Jag vill bl. a. peka på den viktiga frågan om förbättrad läkemedelsinformation, där bolaget tillagts mycket betydelsefulla uppgifter, liksom det ökade behovet av samarbete med sjukvårdens huvudmän. De regionkontor som förutsattes i riksdagsbeslutet har byggts upp som små men effektiva instrument i bolagets organisation.

Vad slutligen gäller personalsidan är den viktigaste förändringen där att bolaget har lyckats bryta de föregående årens utvecklingstrend med ca 150 nya tjänster per år på apoteken genom att antalet anställda på apoteken icke har ökat under år 1971. Jag kan försäkra herr Burenstam Linder att bolagsledningen är besjälad av en stark vilja att tillse att

personalen skall finna den trygghet den självfallet har rätt att kräva.

Herr talman! Jag har velat mera ingående belysa en del av den verksamhet Apoteksbolaget bedriver mot bakgrund av att herr Burenstam Linder nu liksom tidigare i mera allmänna påståenden här enbart har fört en negativ kritik.

Herr BURENSTAM LINDER (m):

Herr talman! Vi hörde herr Aspling säga att jag hade en dålig debatteknik, att jag enbart var inriktad på felsökande och att jag var en allmänt negativ figur.

Jag har deltagit i debatter av denna karaktär tidigare – inte precis med herr Aspling men med andra företrädare för den socialistiska idén att man tror sig kunna undvika alla bekymmer som kan tänkas på det ekonomiska området, om man bara socialiserar näringslivet. Jag är inte medveten om att jag haft så fel i de olika påståenden som jag då har gjort. Kan herr Aspling göra gällande att jag i de sammanhangen yttrat mig på ett sätt, som inte varit någorlunda överensstämmande med den verklighet, som så småningom gjort sig påmind även hos företrädare för idén om att bara det blir statligt blir allting bra?

Denna gång har jag tagit fram en del fakta. Jag menar att socialministern ger en helt felaktig bild av verkligheten i sitt interpellationssvar, när han gör gällande att Apoteksbolaget för år 1971 egentligen har uppnått ett balanserat resultat. Detta anser jag vara en verklighetsförfalskning. Om man vill vakta över sitt eget skinn, är det aldrig bra att tillfälligtvis köpa sig en lättare debattsituation genom att förneka en verklighet. Då blir det mycket obehagligare i framtiden.

Det är då bättre att säga att här föreligger för närvarande en del svårigheter. Här gäller det faktiskt att vidta den ena eller den andra åtgärden för att se till att det hela kommer till rätta. Om herr Aspling hade anslagit det tonfallet, hade utgångsläget varit rimligare både för Apoteksbolaget och för den debatt, som bör drivas i riksdagen i dessa frågor.

Jag hörde inte att socialministern i sin replik bemötte påståendet om att den ekonomiska situationen för Apoteksbolaget verkligen är allvarlig.

Socialministern vill göra gällande att en anledning till att man över huvud taget förstataligade apoteksväsendet var att man ville pressa ned omsättningen av läkemedel.

Men låt oss då titta litet i Apoteksbolagets egen tidskrift Apostrofen. Jag läser där att economichefen med ytterst bekymrat tonfall talar om att omsättningen inte kunnat hållas uppe – det står så. På handköpssidan har läget varit kärvt. 1971 års början var utomordentligt svag, och kanske kastade osäkerheten på arbetsmarknaden osv. sin skugga över att det inte blivit så stor omsättning. Men handköpen repade sig betydligt i juni och även juli visade en förbättring, etc.

Detta är tonfall som företrädare för Apoteksbolaget ger uttryck för, när de skriver om sitt eget företag, herr Aspling. Därför blir jag så förvånad när jag sedan här i riksdagen hör den högste företrädaren för denna verksamhet säga – eller åtminstone vilja säga – att en anledning till att man socialiserade apoteken faktiskt var att man ville hålla läkemedelsomsättningen nere.

Nr 64

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. resultaten av
apotekens överförande
i statlig ägo*

Den artikel jag talar om ger en inblick i att den långsiktiga situationen för apoteken är bekymmersam. Den är sådan att jag fann att jag hade anledning att ta upp frågan om hur det kommer att bli på prissidan och servicesidan och anställningstryggheten i apoteken. I rådande läge borde socialministern ta dessa problem under ett mera energiskt beaktande än vad som sker – att döma av vad som framkommit under denna diskussion.

På tal om servicen säger socialministern med verklig stolthet att Apoteksbolaget från och med 1 januari i år tagit bort fraktkostnaderna till glesbygderna. Ja, det är bra, och det kan naturligtvis förklara en del av kostnadsutvecklingen. Men om vi tar det ekonomiska resultatet för 1971 som utgångspunkt för en mera långsiktig bedömning, hör det faktiskt till historien att man icke föregående år tagit bort dessa frakter. De påverkade alltså inte då det ekonomiska resultatet, herr Aspling!

Under detta anförande övertog herr talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Jag har tidigare haft tillfälle att ingående redovisa bakgrunden till den reform som företogs när apoteksväsendet mera direkt överfördes i statens ägo. Jag vill gärna säga till herr Burenstam Linder att det var många omständigheter som aktualiserade den reformen. Själva privilegiesystemet hade kommit att framstå som sannerligen inte särskilt rationellt och tidsenligt. En reform på detta område hade förr eller senare framtingats av utvecklingen. Det var man säkerligen också inom Apotekarsocieteten väl medveten om, och jag vill gärna säga att något av det mest stimulerande under det arbete som föregick reformen var den positiva inställning som förelåg från apotekssidan.

Jag har framhållit i mitt svar att Apoteksbolagets verksamhet motsvarat förväntningar som har ställts och kan ställas på bolaget i olika avseenden. Herr Burenstam Linder söker ju – jag upprepar det – med sin debatteknik vända upp och ned på det mesta. Det är ungefär ett år sedan reformen genomfördes, och det kanske kan finnas anledning, herr talman, att erinra om några av huvudpunkterna i propositionen om apoteksreformen, om motivet och bakgrunden till den, och göra några korta kommentarer.

För det första framhöll jag vid reformens genomförande: "Genom överenskommelsen får det nya apoteksbolaget möjlighet att redan från början driva sin verksamhet i en aktiv medverkan från hela apotekarkåren." Det är förväntningar – låt mig säga det – som i hög grad har infriats.

För det andra: "Genom att hela den befintliga apoteksorganisationen övertas av bolaget skapas garantier för en god service till allmänheten." Ett stort arbete för en god apoteksservice till allmänheten har lagts ned av bolagsledningen och av alla dem som är verksamma på apoteken.

För det tredje: "Samtidigt ger den nya organisationsformen ökade möjligheter till rationaliseringar genom utnyttjande av moderna tekniska resurser." Det var också ett motiv. Även på denna punkt visar det sig att utvecklingen går i rätt riktning. Vi har nått resultat.

För det fjärde: "Överenskommelsen innesluter också nya möjligheter att bedriva läkemedelsinformation i samhällets regi." En till bolaget knuten läkemedelsnämnd med allsidig sammansättning har nyligen inlett sin viktiga verksamhet.

För det femte: "Apoteksbolaget blir genom sin ensamrätt en mycket stor läkemedelsköpare. Bolaget får möjlighet att driva en aktiv inköspolitik." Det var ett annat motiv. Efter hand som registrering av nya läkemedel aktualiseras inträder apoteksbolaget i direkta prisförhandlingar med läkemedelsfabrikanterna. Det är här det reella inflytandet över prisbildningen kommer att finnas.

Slutligen för det sjätte: "Den omfattande reform det är fråga om kan successivt väntas ge allt större effekt. Jag räknar med att ombildningen av det nuvarande apoteksväsendet till ett apoteksbolag som börjar sin verksamhet vid ingången av år 1971, trots omställningen skall kunna ske utan större svårigheter."

Som jag har framhållit i mitt svar har Apoteksbolaget och dess personal på ett enligt min mening föredömligt sätt genomfört den mycket omfattande omställning av hela apoteksväsendet som reformen innebar. Låt mig än en gång understryka att målsättningen för Apoteksbolagets verksamhet på samtliga punkter ligger fast. Herr Burenstam Linder kan vara övertygad om att bolagsledningen känner sitt ansvar för den verksamhet den är satt att sköta.

Herr BURENSTAM LINDER (m):

Herr talman! Som alltid när det gäller förstatligande är det en väldig skillnad i tonfall då man talar om verkligheten efter det man har genomfört dessa förändringar och de tonfall man använder när man talar om hur bra det skall bli.

Socialministern försöker göra gällande att mitt argumenterande här var upp och ned. Det är möjligt att han har rätt, men jag tror inte det. Men vad som verkligen är upp och ned här är de tonfall som Ni, herr socialminister använder när Ni nu talar om verkligheten i det här fallet i förhållande till hur Ni talade om den innan den ännu hunnit bli verklighet. Det var då stolta och trumpetande tonfall.

När Ni tex. nu i Er första replik till mig sade att bolagsledningen kommer att göra sitt yttersta – om jag hörde rätt – för att garantera anställningstrygghet, så var det något vagt. Det skulle behövas ett klarare uttalande därvidlag, herr socialminister, därför att det är ju på det viset att många av dem som har varit anställda i företag som nyligen blivit socialiserade har funnit att en garanti av den typen att bolagsledningen skall göra sitt bästa – som vi väl får vara överens om att den gör -- inte har varit speciellt tungt vägande i många fall som är ganska aktuella för närvarande. Därför är jag intresserad om Ni har möjlighet att ge en någon bättre garanti på den punkten.

Detsamma gäller prisutvecklingen i framtiden. Låt oss inte förfalla till något gräl om hur det nu verkligen har varit med priserna under det här året – jag anser att de siffror jag redovisat är de riktiga – utan låt oss i stället inrikta oss på framtiden, eftersom den faktiskt är det viktigaste. Varför inte då göra ett klarare uttalande om alla de rationaliseringar som

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. resultaten av
apotekens överfö-
rande i statlig ägo*

Ni har talat om i så många sammanhang och om bolagets möjligheter att uppträda som den stora direkta prisförhandlaren och ta det till utgångspunkt då för en garanti att här kommer inte att bli några prishöjningar eller åtminstone att prishöjningarna kommer att vara markerat lägre än de är på andra håll ute i handeln.

Jag skulle också vara intresserad att höra något mera om resultatet för 1971. Socialministern vågade sig på att säga i sin första replik, att 1971 års verksamhet har, när man har tagit i anspråk den där prisregleringsfonden, varit i princip balanserad. Men, herr socialminister, är det inte så att det ekonomiska resultatet av verksamheten under första året är så dåligt, att man i princip har gjort en förlust som är lika stor som hela aktiekapitalet?

Låt oss sedan förvisso vänta och se vad som kommer att hända. Jag vill inte vara negativ och ägna mig åt något felsökeri. Jag menar dock att för att det skall bli rimliga förhållanden för allmänheten och för de anställda så fordras det en debatt av den här typen som visar att det finns opposition, som visar att det finns en viss vaksamhet som gör att man inte får ta så lättvindigt på många ting som man ofta har gjort i den statliga företagsamheten.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Jag skall inte mycket mer förlänga den här debatten. Jag vill bara säga att när herr Burenstam Linder talar om tonfall så får det väl stå för hans egen räkning. Jag vill här bara stryka under herr Burenstam Linders uttalande att han i fortsättningen icke skall ägna sig åt ett felsökeri. Det var något av det positiva som kom fram i debatten. Jag hoppas att herr Burenstam Linder håller det löftet.

Herr Burenstam Linder hänger upp sig här på prishöjningar som har skett. Jag har redan sagt till herr Burenstam Linder att jag under årens lopp har haft tillfälle att ta ställning till åtskilliga sådana beslut om prishöjningar, när det gamla systemet gällde, och att jag då aldrig mött någon kritik från herr Burenstam Linder. Då var det i sin ordning med prishöjningar, men när det nya bolaget får kostnadsökningar, i hög grad beroende på lönestegringar, har herr Burenstam Linder en annan värderingsskala. Jag bara noterar det.

Jag skall vidare inte ta upp någon principiell debatt i denna fråga. Jag har haft anledning, herr Burenstam Linder, att i varje fall i mina inlägg till protokollet ange de motiv som var bakgrunden till denna reform; jag citerade några väsentliga stycken ur propositionen. Förstatligandet av apoteken var en reform som ur många synpunkter var angelägen, och jag vill också säga att den var riktig, ty det hade förr eller senare blivit nödvändigt att den kom till stånd.

Herr Burenstam Linder bör kunna ta det lugnt. Apoteksbolaget kommer säkerligen att känna sitt ansvar och fullgöra de uppgifter som det enligt riksdagsbeslutet har sig ålagda. Jag tror inte heller att allmänheten kommer att förlora på detta.

Herr BURENSTAM LINDER (m):

Herr talman! Herr Aspling har två gånger anklagat mig för att vara partisk – jag tar inte till orda när priser höjs i det ena fallet men väl i det andra fallet. Den synpunkten skulle jag ändå med talmannens tillstånd vilja bemöta.

Till att börja med vill jag peka på att jag funnit anledning att gräla på åtminstone två prishöjningar under den tid då apoteken var i privat ägo, nämligen på de två höjningar av receptavgifterna som företogs i mars och i juni 1970. Dessa höjningar hade emellertid sin speciella historia. Som bekant hade man då beslutat att apoteken skulle förstatligas, och man ville bygga upp prisregleringsfonden, så att den skulle räcka till för att täcka en del förluster som man kanske ändå innerst inne fruktade skulle komma att inträffa. Man har också verkligen i nuvarande läge haft nytta av detta, ty om receptavgifterna inte på detta sätt hade höjts, hade prisregleringsfonden inte på långa vägar räckt till för att täcka den stora förlust som bolaget gör.

Jag har alltså kritiserat två prishöjningar på den privata sidan, även om detta hade sin speciella anledning.

På det mera allmänna planet är jag, herr talman, väl medveten om – och det tror jag även t. ex. herr Sträng från de många debatter som vi har haft är på det klara med – att man höjer priserna på de flesta håll på grund av löneökningar och att det finns anledning att göra det, eftersom företag annars går över styr. Detta har väl erkänts så många gånger, att det måste vara alldeles självklart. Men en anledning till att man nu tar upp denna speciella prishöjning är att den så illa rimmar med det stolta trumpetande som förekom i propositionen och i andra sammanhang om att läkemedelsförsörjningen skulle ordnas så rationellt i fortsättningen. Jag blev därför i all oskuld mycket förvånad över de plötsliga prishöjningarna, ty jag hade naturligtvis litat på socialministern och andra som hade sagt att verksamheten skulle bedrivas så effektivt att något sådant inte skulle behövas.

En annan anledning var att när jag möttes av denna förvånande nyhet föreföll det mig – det är kanske fel, men det tycktes mig så mot bakgrunden av statistiken – som om höjningen var högre än på andra håll i handeln och speciellt mycket högre, om man tog hänsyn till att apotekens inköpspriser inte ökat lika mycket som inköpspriserna i handeln i övrigt.

Herr socialministern ASPLING:

Herr talman! Herr Burenstam Linder bör vara litet försiktig. Apoteksbolaget har, som jag sagt, bara ett verksamhetsår bakom sig. Efter hand som registreringen av nya läkemedel aktualiseras träder ju Apoteksbolaget i direkta prisförhandlingar med läkemedelsfabrikanterna, och det är i samband därmed som det reella inflytandet över prisbildningen kommer att utövas. Någon direkt motsvarighet härtill förekom icke tidigare. Jag kan försäkra herr Burenstam Linder att bolaget i det sammanhanget verkligen kommer att spela en viktig roll för prisbildningen.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 64

Måndagen den
24 april 1972

*Ang. resultaten av
apotekens överförande i statlig ägo*

Måndagen den
24 april 1972

*Remissdebatt ang.
förslag om ändrad
statlig inkomst-
skatt, m. m.*

§ 8 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts propositioner
nr 57 till näringsutskottet och
nr 72 till civilutskottet.

§ 9 Remissdebatt ang. förslag om ändrad statlig inkomstskatt, m. m.

Föredrogs Kungl. Maj:ts proposition nr 95 med förslag till förordning om ändring i förordningen (1947:576) om statlig inkomstskatt, m. m.

Ordet lämnades på begäran till

Herr HELEN (fp), som yttrade:

Herr talman! Det skatteförslag som regeringen nu lagt på riksdagens bord är ett synligt bevis på den socialdemokratiska regeringens oförmåga att planera och sköta sitt eget arbete. År efter år har regeringen lovat att söka minska trycket på riksdagens sista arbetstygda veckor. Det viktiga med att uppfylla ett sådant löfte är inte att vi riksdagsmän skall få en rimlig arbetsbörda under april och maj, utan det viktiga är att det är en förutsättning för att resultatet av riksdagens arbete skall bli godtagbart för alla de människor som påverkas av vad vi beslutar om.

Nu kommer det här omfattande och till sina verkningar svåröverblickbara skatteförslaget i ett läge där snart sagt varje arbetsdag i riksdagen är fullbokad. Vi kan ju inte heller förlänga vårsessionen, om Förenta nationernas världsmiljökonferens skall kunna sammanträda på utsatt dag här i huset. Tiden räcker helt enkelt inte till för att riksdagen skall kunna göra sitt jobb fullt tillfredsställande.

Eftersom regeringens avsikt tydligen har varit att kringgå riksdagens begäran från december om en förutsättningslös utredning, kan det inte vara någonting annat än regeringens egen obeslutsamhet som har hindrat den från att lägga fram det här förslaget redan vid riksdagens början. Alla de skäl som talat för att 1970 års skattereform har förfelat väsentliga delar av sitt syfte har ju varit kända sedan åtskillig tid. Och sedan den 8 december i fjol har regeringen känt till riksdagens begäran om en förutsättningslös skatteutredning. Vi som drev igenom det beslutet har också gång på gång påmint om att det brådskade med tillsättandet av utredningen.

När finansministern nu äntligen tillsätter skatteutredningen, bryter han redan i direktiven mot riksdagens önskan. Utredningen skall inte arbeta förutsättningslöst. Direktiven innehåller rader av förbud om vad utredningen inte får syssla med. Några av dem är sakligt motiverade, flertalet är det inte. Utredningen får inte syssla med det totala skattetrycket, med det mystiska argumentet att riksdagen själv fastställer det. Som om inte både Kungl. Maj:t och riksdagen skulle behöva ett underlag just för det grundläggande beslutet! Utredningen får inte pröva skatternas funktion i stabiliseringshänseende, trots att just regeringens oförmåga i det hänseendet har varit ett av de allvarliga felen med skattepolitiken. Man har ju bara velat godta skattehöjningar i konjunktursammanhang, aldrig skattesänkningar. Utredningen får heller inte skapa ett skydd mot inflationens godtyckliga uppskrivning av statsskatten. Här åberopar finansministern – i TV skedde det med viss pompa – tidigare

Måndagen den
24 april 1972*Remissdebatt ang.
förslag om ändrad
statlig inkomst-
skatt, m. m.*

riksdagsbeslut mot indexreglering av skalor och avdrag. Men riksdagen har inte sagt att just den frågan, som för allt fler löntagarorganisationer framstår som mycket angelägen, skulle vara undantagen från den här utredningen. Riksdagsbeslutet innebar, som jag nyss påpekade, alldeles entydigt att utredningen skall vara förutsättningslös.

Men det allvarligaste, herr talman, är det sätt på vilket regeringen har berett det provisoriska skatteförslaget. För andra gången berövar man arbetsmarknadens parter, nu mitt under en avtalsperiod, liksom partierna möjligheten att delta i beredningen. Vi har ett svenskt utredningsväsende som, när det används korrekt, är mycket förnämligt. Det ger underlag för en bred allmändebatt och kan också ge möjlighet för alla att söka påverka besluten innan de är låsta. Den här gången däremot: ingen offentlighet före det kuppbetonade förslaget, ingen remiss, ingen tid för en genomgripande debatt innan riksdagen måste vara färdig.

Så har också regeringsförslaget, såvitt man nu kan se, blivit ett lappverk. Finansministerns erkännande att det är ett provisorium bekräftar ju det. Men det bedrövliga är att regeringens sätt att bereda provisoriet och presentera det just i riksdagens slutskede så gott som helt tar bort riksdagens möjligheter att rätta till lappverkets brister. Det blir alltså sämre för de enskilda människorna genom regeringens sätt att sköta det här än om ni hade valt att samarbeta med riksdagen.

Det påstås på sina håll att skälet till regeringens hemlighetsmakeri skulle vara att den velat snuva massmedia denna gång, eftersom massmedia förra gången snuvade regeringen. Men så ytligt får man inte ta på detta. Riksdagen är regeringens uppdragsgivare och inte dess fiende. Men det verkar som om den socialdemokratiska minoritetsregeringen såg på riksdagen just som en fiende som skall bekämpas från bakhåll.

Jag tror jag vågar säga, att alla partier gick in i enkammarriksdagens första mandatperiod med en insikt om att det var för landet känsligt att i en ekonomiskt kritisk situation ha en minoritetsregering. I varje fall från folkpartiet var vi beredda att ta hänsyn till socialdemokraternas speciella läge. Jag gav uttryck för det när enkammarriksdagen började.

Sällan har en regering visat sig mindre förtjänt av en sådan öppen attityd från oppositionens sida. Nu tycks det också ha gått så långt att inte ens regeringens egna ord här i riksdagen riktigt skall tas på allvar längre. Så sent som den 1 mars avvisade finansministern här i en stor debatt alla de skäl som jag förde fram för tanken att nu ta itu med marginalskatternas, prishöjningarnas och kommunalskatteskärpingarnas samlade effekter.

Regeringen lär bara några dagar senare i största hemlighet ha bestämt sig för att lägga fram ett förslag av den typ som vi nu fått och därmed delvis ta itu med de brister som jag hade påpekat men samtidigt kringgå riksdagens önskan att låta reformen förberedas i en förutsättningslös utredning.

Det som den 1 mars avvisades har nu blivit nödvändigt — ja, mer än så, det skulle lända riket till men om inte propositionen nu lagts fram. Ty detta är, herr talman, grundlagens krav för att en proposition som avser statens inkomster och utgifter skall få läggas fram så sent som nu har skett.

Måndagen den
24 april 1972

*Remissdebatt ang.
förslag om ändrad
statlig inkomst-
skatt, m. m.*

Vad är det då som i själva verket hänt under de dagar och de veckor som gått? Jo, förmodligen att regeringen insett att det skulle lända socialdemokratin till men att inte före den 1 maj kunna stilla den stora oron och skattetröttheten hos sina egna. Därför gör man så här, misshandlar riksdagen, misshandlar Kommunförbundets styrelse som innan den ens sammanträtt får veta att den ingått en överenskommelse parallellt med höjningen av moms och punktskatter som lastar nya kostnader på kommunerna och misshandlar allmänheten, som får en beskrivning av skatteförslaget där både sakfel, utelämnanden och tillrättalägganden ingår.

Så handlar en minoritetsregering som tagit maktfullkomligheten i arv från sin majoritetstid.

Herr BURENSTAM LINDER (m):

Herr talman! Vi har i detta land ett orimligt skattetryck och ett orimligt skattesystem. Det var mot den bakgrunden som vi i december förra året beslöt att man skulle uppmana regeringen att tillsätta en skatteutredning. Regeringen avhånade detta riksdagens beslut. Man sölade med tillsättandet av en sådan skatteutredning. Man sade ingenting i statsverkspropositionen om att det behövdes ett nytt skattesystem. Man sade ingenting i den stora finansdebatten om att det behövdes ändringar i skattesystemet. Men nu i riksdagens och kanske skattesystemets elfte timme kommer regeringen med ett tvärkast. Man gör till formen ett eget provisorium, uppenbarligen i tidsnöd för regeringen och i allra högsta grad för riksdagen. Innehållet är också ett provisorium, där man försöker bota skattetrycket genom en skattehöjning och genom en prishöjning.

Man gör dessutom på det sättet att man tillsätter den av riksdagen begärda skatteutredningen på ett sent stadium och utrustar den med direktiv som är orimliga med tanke på den kritik av skattesystemet som ligger i att regeringen själv så brådstörtat dock känner sig tvungen att på riksdagens bord presentera någon form av omläggning av skatteväsendet.

Det hade varit rimligt om regeringen hade tillsatt en skatteutredning genast i december. Och regeringen borde ha gett skatteutredningen direktiv att den snabbt skulle komma fram med den första omgång förslag till åtgärder som krävdes med hänsyn till lagets allvar.

Den utredningen hade haft tid att göra en sådan första serie av förslag, betydligt bättre tid än regeringen nu har haft i sin egen kammare under en fjortondagarsperiod. Man hade dessutom haft tid att på ett rimligt sätt förankra de olika förslagen ute på det politiska fältet hos allmänheten. I stället kommer nu regeringen från ovan på ett sent stadium med sina egna förslag.

Den metod, herr finansminister, som Ni har valt är en utmaning både mot opinionen och mot riksdagen.

Vi tycks för närvarande ha fått planlösa planhushållare. Det är en god beskrivning av den konjunkturpolitik som bedrevs föregående år, och det är ingen dålig beskrivning av den näringspolitik med hoppande från olika positioner som man för närvarande bedriver. Det är heller ingen dålig beskrivning på handlandet när det gäller EEC, försvaret och andra stora politiska frågor i vårt land. Och det är förvisso för närvarande en god

beskrivning även på regeringens sätt att hantera den för hela landets ekonomi och för alla människor så betydelsefulla skattefrågan.

Herr SUNDKVIST (c):

Herr talman! Jag skall i mitt anförande endast beröra ett par frågor kring förfarings sättet när det gäller denna proposition.

Naturligtvis är det bra att herr Sträng och regeringen äntligen har velat ta itu med fel i skattesystemet som inte kan få bestå. Men man måste se allvarligt på att regeringen än en gång lägger fram ett förslag som inte tillfredsställande utretts och beretts och på att den lägger fram det vid så sen tidpunkt att riksdagen inte heller får möjligheter till den ingående realbehandling som måste anses inte bara önskvärd utan också nödvändig.

Det har blivit en vana – eller rättare sagt en ful ovana – för regeringen och särskilt för finansminister Sträng att plötsligt kasta fram förslag på riksdagens bord utan att någon genomlysande utredning har gjorts av frågan. Så var det med skattereformen 1970, och så är det i ännu högre grad med detta förslag. Har det rent av blivit en sport för herr Sträng på gamla dar att isolera viktiga frågor till hemliga rum i kanslihuset? Den här frågan är inte tillfredsställande prövad. Ingen remissinstans har fått yttra sig, näringslivs- och löntagarorganisationerna har inte fått säga vad de tycker. Det förfarings sätt som man tillämpat är allvarligt. Vi har i remissförfarandet haft en regel som bör betraktas som så gott som en oskriven grundlag.

Samma metod som herr Sträng och regeringen använder nu tillämpades vid skattereformen 1970. Det gick inte bra den gången, och det finns anledning att tro att det inte kommer att göra det den här gången heller. Jag skall inte gå in på några detaljer i propositionen, men det står väl redan klart att det blir fördelningspolitiskt negativa konsekvenser för i glesbygderna boende och för vissa låginkomstgrupper.

Man kan knappast finna några rimliga skäl till att regeringen handlat i denna panikartade brådska. Det har ju länge stått klart att något måste göras åt felet i skattesystemet. Men i årets finansplan nämndes inte ett ord om saken, trots att riksdagen i höstas krävde en ny skatteutredning. Helt plötsligt kan därför inte tanken ha kommit över regeringen. Med det förfarings sätt som man nu tillämpar ställer regeringen den nya skatteutredningen åt sidan i väsentliga delar.

Jag är medveten om att det som föreslås i propositionen 95 är ett provisorium. Men det är ett viktigt provisorium och det bör därför utredas och beredas tillfredsställande. När man nu så länge har väntat med att tillsätta skatteutredningen och att ge den direktiv borde man ha inriktat sig på att ta till vara den tid som finns kvar till höstriksdagens början för att då lägga fram ett förslag som hunnit prövas på sedvanligt och tillfredsställande sätt. Det har ju hänt många gånger tidigare att vi har fattat beslut om skattereformer på en höstriksdag, och det borde ha gått även nu – med god vilja.

Det finns grundlagsföreskrifter om de tidpunkter då propositionerna bör ligga på riksdagens bord. Den viktiga skattepropositionen nu bryter mot de reglerna. Propositionen finns inte upptagen i riksdagens planerade arbetsschema. Vid denna sena tidpunkt är det inte möjligt för riksdagen

Nr 64

Måndagen den
24 april 1972

*Remissdebatt ang.
förslag om ändrad
statlig inkomst-
skatt, m. m.*

Måndagen den
24 april 1972

*Remissdebatt ang.
förslag om ändrad
statlig inkomst-
skatt, m. m.*

och partierna att hinna pröva förslagen på det noggranna sätt som måste anses nödvändigt. Jag finner detta allvarligt. När det i våra grundlagar sägs, att svenska folket allena skall ha rätten att sig självt beskatta, så avses därmed i första hand att riksdagen skall ha möjligheter till en riktig realbehandling. Men nu måste vi tyvärr konstatera, att regeringen i praktiken skjuter riksdagen åt sidan i den här viktiga frågan.

Jag vill, herr talman, slutligen som ledamot av skatteutskottet peka på att vi redan tidigare under våren har skjutit på ett par stora, omfattande frågekomplex i avvaktan på att direktiven för den nya skatteutredningen skulle läggas fram. Vi får nu både dessa omfattande problem och den här stora frågan att behandla i utskottet, och vi får göra det under en tidspress som givetvis inte kan medverka till en grundlig, utredande behandling av det slag som skulle vara nödvändigt i en så viktig fråga.

Herr HERMANSSON (vpk):

Herr talman! Visst kan man vara kritisk mot det sätt på vilket regeringen här behandlat riksdagen. Riksdagens majoritet har begärt en skatteutredning. Samtidigt som denna långt om länge tillsättes lägger regeringen fram ett eget förslag till skattereform. Det är ett taktiskt rävspel, som regeringen och dess närmaste supporters kanske tycker är lyckat, men som inte kommer att skänka initiativtagarna någon ära och heller inte möter sympati ute bland folket.

Men detta är inte det viktiga och avgörande. Regeringsinnehavet ger både nackdelar och fördelar åt ett parti. Om de partier som inte ingår i regeringen alltför mycket gnäller om de taktiska fördelar en regering har låter det bara som rävens gnäll om rönnbären.

Det väsentliga är naturligtvis skatteförslagets innehåll och därmed dess verkningar för olika grupper i samhället. Om det hade varit ett bra skatteförslag skulle vi ha hälsat det med glädje och sagt: Det är fint. Nu behöver vi ingen långrotande skatteutredning.

Men detta är inget bra skatteförslag. Det är ett dåligt förslag. Det motsvarar inte alls vad opinionen bland löntagarna kräver.

Alla lönarbetare och särskilt barnfamiljerna och låginkomsttagarna kräver sänkta priser. Kravet är naturligt mot bakgrunden av den starka prisstegring på livsmedel och andra nödvändighetsvaror som skett under de senaste åren och som också fortsätter under 1972. Kravet att momsen skall bort på livsmedel har vunnit stark anslutning.

Regeringen struntar i denna opinion. Den vill nu ytterligare höja momsen och andra indirekta skatter. Vad blir följden? Maten blir dyrare, transporterna blir dyrare, bostäderna blir dyrare, kläderna och alla andra nödvändighetsvaror blir dyrare. Detta uppväges inte av de utlovade sänkningarna av statsskatten. Regeringens skatteförslag är en kapitulation för den borgerliga kritiken och ett slag mot lönarbetarnas, barnfamiljernas, låginkomsttagarnas intressen.

Vänsterpartiet kommunisterna säger bestämt nej till höjningen av mervärdesskatten. Övriga förslag till skattehöjning skall vi noggrant studera verkningarna av, men vi är också där kritiska på flera punkter. Medel för en sänkning av de direkta skatterna bör i stället tas genom skärpt beskattning av stora förmögenheter och arv, bolagsvinster m. m.

Måndagen den
24 april 1972*Remissdebatt ang.
förslag om ändrad
statlig inkomst-
skatt, m. m.*

Varför kan socialdemokratin aldrig tänka sig den möjligheten? Har ni verkligen knutit er politik så hårt till bolagens och de stora förmögenhetsägarnas intressen, att deras stora profiter och kapitalkoncentrationer av er betraktas som heliga och orörbara?

Vi anser också att regeringens skatteproposition låter sänkningen av statsskatten gå alldeles för högt på inkomstskalan. Sänkningen borde fimpas mycket tidigare. För de stora inkomsttagarna är det befogat med en skatteskärpning.

Regeringen försöker framställa sitt förslag som en skattesänkning. Det påståendet är inte ens en halvsanning. Vad allmänheten fäster sig vid är i stället höjningen av momsens och andra indirekta skatter. Regeringens förslag innebär skattehöjning och prisstegring.

Det stämmer alltså inte att skatteförslaget skulle vara "fördelningspolitiskt neutralt", som det påstås. Priserna väntas stiga starkt även i fortsättningen. Bli det en konjunkturuppgång kan man vänta ännu starkare prisstegring än under den nuvarande ekonomiska krisen. Ovanpå prisstegringen ligger momsens som en ständigt växande summa, som en ständigt växande belastning på konsumenterna.

De borgerliga partierna är i lika hög grad som regeringen ansvariga för huvuddragen i den mot lönarbetarklassens intressen fiendliga skattepolitiken, som nu ytterligare skärps genom en ny höjning av mervärdeskatten. De borgerliga partierna har länge fört fram kravet att de indirekta skatterna skall höjas och de direkta skatterna sänkas. Det har varit deras huvudlinje i skatteargumentationen. Regeringen har gett efter för dessa borgerliga krav och höjt mervärdeskatten. Nu sker en ny kapitulation. Den indirekta beskattningen, som alltid hårdast drabbar de låga inkomsterna, skärps ännu mera. Men de borgerliga partierna säger sig ändå inte vara nöjda. De har märkt att det går att pressa regeringen till eftergifter, och den som får mycket vill ha mera. Men jag noterar att inget av de borgerliga partierna här kritiserat huvudlinjerna i regeringens skatteförslag. Deras kritik gäller mest formella frågor, och det är väl rätt avslöjande.

Den skatte- och prispolitik som regeringen driver står i strid med de stora löntagargruppernas, med barnfamiljernas, med låginkomsttagarnas intressen. Men den får också en politisk följdverkan: den äventyrar majoriteten för en socialdemokratisk regering och hotar att driva över väljargrupper till det borgerliga lägret, som demagogiskt utnyttjar situationen.

Herr talman! Jag har naturligtvis inga invändningar mot en remiss av skattepropositionen till vederbörande utskott. Dettas sammansättning lovar tyvärr inte att det är ett bättre förslag som så småningom kommer tillbaka till kammaren.

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Naturligtvis är det inte nu den rätta tidpunkten för att diskutera förslaget i sak. Även om herr Hermansson tjuvstartade på det området må det vara honom förlåtet – det finns väl speciella skäl. Jag skall försöka att i mina kommentarer undvika detta, eftersom frågan efter vederbörlig utskottsbehandling kommer tillbaka till riksdagen. Herr

Måndagen den
24 april 1972

*Remissdebatt ang.
förslag om ändrad
statlig inkomst-
skatt, m. m.*

Hermansson får då upprepa sig en gång till, möjligen med litet utförligare utläggningar. Men det finns väl egentligen ingen anledning att vi andra gör på det sättet.

Här har nu förts fram en kritik. Det är rätt ovanligt med en debatt vid remiss av en Kungl. Maj:ts proposition. Men jag förstår att kombinationen av överraskning och förvirring hos de politiska representanterna helt enkelt gör att man har ett behov av att lufta sina känslor. Då har det varit mot det sätt på vilket propositionen har presenterats för riksdagen som man vänt sig. Man har givit sig in på en diskussion om det sätt på vilket propositionen har förarbetats – det har talats om arbete i hemlighet och bakom lyckta dörrar, man har sagt att oppositionen och allmänheten inte har vetat vad det varit fråga om och mycket annat. Det där kanske jag ett ögonblick får kommentera.

Vad som varit det avgörande för regeringens ståndpunkt är ju att här har riksdagen – jag erkänner villigt emot regeringspartiets uppfattning – tvingat fram en skatteutredning, en utredning om hur beskattningen skall se ut framdeles. Bakom detta förslag ligger naturligtvis – tyvärr, måste jag säga – mycket av falska förhoppningar om att man har att göra med material som längre fram skulle kunna förändras via ett utredningsarbete, så att man skulle nå det ur samtliga medborgares synpunkt lyckliga resultatet att skatterna kunde sänkas för praktiskt taget alla, som är i behov av en skattesänkning, och många andra goda ting.

Har man suttit som finansminister så pass länge som jag är man ju medveten om vad det här i själva verket innebär. Det är ständigt en fråga om avvägningar rörande vilka grupper i samhället som skall bära skattebördorna i en relativ bemärkelse – tyngst eller mindre tungt. Det är en till ytterlighet svår och besvärlig uppgift, och det finns inte några lysande lösningar på problemet, hur man än vrider och vänder på det. Så länge de stora utgifterna i statens budget ligger fast och riksdagen är enig om att de skall ligga fast finns det ingenting att hämta, om man går och inbillar allmänheten att man genom att tillsätta en stor kommitté skall kunna genomföra några egentliga skattelättnader för det svenska folket. Jag skulle bli mycket överraskad om man i den här kommittén kunde göra några nämnvärda förändringar i förhållande till det skattesystem som för närvarande gäller.

Jag är alldeles övertygad om att det kommer att bli rätt bistra uppvaknanden för dem i oppositionen som skall ta itu med uppdraget. Jag har också tillåtit mig att säga att när detta blir klart för skatteutredningens ledamöter, så kommer det att ta två eller tre år innan man kan samla sig till ett resultat, och det resultatet kommer inte att bli entydigt. Detta visar ju bl. a. herr Hermanssons inlägg nyss – han anser att det finns mycket att hämta på arvs- och förmögenhetsskattens område och genom skärpt företagsbeskattning.

Nej, den här utredningen har en så komplicerad uppgift framför sig och den har i sin sammansättning så mycket av motstridande intressen, att det inte är att förvänta att den inom rimlig tid skall kunna presentera ett resultat.

Och vad är det som har hänt under de två senaste åren, eller låt mig säga sedan vi fattade det förra skattebeslutet? Ja, det som hänt är att vi –

av orsaker som jag naturligtvis inte skall upprepa – har haft en lönc- och prisutveckling som gått snabbare än vad som varit reguljärt under 1960-talet. Vi har haft en kommunalskattestegring totalt som gått ungefär dubbelt så snabbt under den här perioden jämfört med vad som varit vanligt under 1960-talet. Vi fattade här i riksdagen under hösten ett beslut om sociala bostadsbidrag som träder i kraft den 1 april i år och som får avtrappningskonsekvenser parallellt med den statliga skatteskalans stegringskonsekvenser, dvs. den progressiva statliga skatten.

Jag har inte så förskräckligt mycket till övers för allt det här talet om marginalskattens verkningar, utan jag har många gånger sagt att det avgörande är vilken skatt jag betalar på min inkomst. Men det senaste bostadssociala beslutet har fått sådana konsekvenser, jag erkänner det, att de brutala marginaleffekterna – alltså inte marginalskatteeffekterna – kan bli något av ett problem. Och då menar jag att man inte kan vänta i tre år med att justera den saken. Ett provisorium måste till för att ge utredningen den arbetsro som den kommer att behöva. Det är regeringens och min mycket bestämda uppfattning.

Bakom detta skatteförslag ligger – och det är det intressanta – en uppgörelse med Kommunförbundet och Landstingsförbundet, och den är inte bara unik utan också till ytterlighet värdefull. Vad som gjorde oss besvikna i den förra stora skattereformen var att dess verkningar för grupper i vanliga inkomstlägen så snabbt eliminerades genom den omedelbara och kraftiga kommunala utdebiteringshöjningen. Här har det nu givits en möjlighet att träffa en överenskommelse, som jag tror kommer att ge ett annat perspektiv på den sidan av skatteutvecklingen, och det sätter jag utomordentligt stort värde på.

Det var också detta som var det avgörande och som gjorde att vi kände oss tvingade att gå fram med förslaget nu, även om det kommer i riksdagens sista minut. Kommunerna börjar i sommar med sitt budgetarbete. På landstingssidan fastställer man sina stater den första veckan i september, om jag minns rätt, och primärkommunerna börjar strax efter. Och om man vill ha allt detta att gå ihop måste ett beslut följaktligen fattas vid innevarande års vårriksdag. Som jag ser det vore det en utomordentligt beklaglig utveckling om man inte skulle följa upp det samförstånd som efter förhandlingar har etablerats med kommunförbunden i de svenska skattebetalarnas intresse.

Jag är medveten om att riksdagen har en tung arbetsbörda under maj månad. Det har vi faktiskt haft varje år så länge jag kan minnas. Ärendena har en benägenhet att samla sig till dess. Men vi får väl som riksdagsmän finna oss i denna arbetsordning utan att klaga. Lyckligtvis återstår ju därefter några månader till vila och avkoppling för alla riksdagens ledamöter.

Sedan kan man fråga om det inte är risk för att ärendet blir illa behandlat, om man inte får tillräcklig tid på sig. Det är ju ett argument som har framförts. Jag vill minnas att det var herr Sundkvist som i det sammanhanget sade att man inte heller vid behandlingen av den förra skattereformen hade tidsmässiga möjligheter att pröva, remissbehandla och diskutera mera, innan regeringen fattade sitt beslut. Det var nu inte någon riktig historieskrivning, herr Sundkvist. Om vi någonsin presenterat

Måndagen den
24 april 1972

*Remissdebatt ang.
förslag om ändrad
statlig inkomst-
skatt, m. m.*

ett skatteförslag där vi i tid har annonserat vad det skulle komma att innehålla och där vi givit många fler än de reguljära remissinstanserna tillfälle att redovisa en uppfattning om förslagets huvudlinjer, så var det vid 1970 års skattereform. Jag tillbakavisar därför bestämt beskyllningarna att vi i det avseendet gör upp förslagen bakom slutna dörrar – som det brukar heta.

I och med att detta provisorium nu framlagts – och som jag hoppas kommer att bli antaget – må man i utredningen sätta sig ner och försöka lösa dessa utomordentligt komplicerade problem. Utredningen har fått tidsmässiga möjligheter för att kunna göra det. Herr Helén undrade, om jag fattade rätt, varför då inte utredningen kunnat få lägga fram detta provisorium. Ja, beslutet i utredningsfrågan fattades i förra årets slut, och det tar självfallet sin tid att skriva direktiv. Regeringen har en hel del att fullgöra i samarbetet med riksdagen och i andra sammanhang. Jag är övertygad om – och jag tycker att redan denna lilla debatt i dag ger belägg för det – att det skulle ha varit praktiskt ogenomförbart för en utredning bestående av 13 representanter att under de gångna månaderna komma fram till ett av utredningen omfattat förslag till provisorium, så att ärendet kunde behandlas vid innevarande års riksdag.

Jag har litet svårt att fatta det här talet om regeringens självgodhet, dess vägran att diskutera med riksdagen, dess nonchalans mot riksdagen. Parlamentarismens regler innebär ju att det parti som har regeringsmakten utformar sina förslag, lägger dem på riksdagens bord och får dem diskuterade och kritiserade. Sedan fattar i sista hand riksdagen sina beslut. Så sker med den stora och avgörande handlingen varje år, nämligen statsverkspropositionen. Från oppositionens sida frågar man – jag vet inte om ni har gjort det i dag, men jag har sett det i pressen de senaste dagarna – varför man inte får vara med och utforma sådana här förslag. Det kravet har egentligen inte någon grund i de arbetsformer som är etablerade i vårt land. Regeringen har att ta ställning, att utforma sina förslag, att lägga dem på riksdagens bord och få dem prövade. Något annat kan man inte begära. Om nu herr Helén anser att det här är galat och fel, så kan jag inte ge honom något annat råd än att finna sig i det; han får vänta tills väljarna eventuellt sätter in honom i kanslihuset. Då får han göra *sina* förslag och får dem prövade av den då sittande riksdagen. Så är det.

Man kan fråga sig om det här förslaget borde ha remitterats innan det lades på riksdagens bord. Förslaget innebär en provisorisk lösning. Jag har försökt att i så liten utsträckning som möjligt föregripa utredningens arbete. En sådan provisorisk lösning kan egentligen inte göras på annat sätt än så att man försöker återställa situationen som den var efter 1970 års skattereform och riksdagsbeslut med eliminering av den utveckling som skett under de två senaste åren genom kommunalskattehöjningarna och prisutvecklingen. Jag föreslår en reduktion av den statliga skatteskalan med tre enheter upp till 35 000 kronor och en reduktion av marginalskatten av motsvarande omfattning. I den mån som provisoriet har en princip, är det i huvudsak samma princip som i det förra skatteförslaget, som riksdagen antog med stor majoritet. Det här är ett försök att slå vakt om de lägre betalda – de högre betalda får ingen

Måndagen den
24 april 1972

*Remissdebatt ang.
förslag om ändrad
statlig inkomst-
skatt, m. m.*

skattelättnad utan tvärtom en skattehöjning.

Herr Burenstam Linder säger att regeringen i sina kommunikationer med riksdagen inte sagt någonting om att det behövs ett nytt system. Ja, regeringen har uppfattningen att det är fåfänga förhoppningar att man skall kunna göra några radikalt nya skattesystem. Det kommer också utredningen att efter bittra erfarenheter få lära sig när den skall ta itu med det här problemet.

Det ligger betydande överdrifter i anklagelserna mot regeringen för att utredningsdirektiven inte utformats så som man skulle önskat. Man kan inte ge sig in på företagsbeskattningen – det finns redan en parlamentarisk utredning som arbetar med den. Man kan inte ge sig in på frågan om arbets- och kostnadsfördelningen mellan stat och kommun. Det finns redan en utredning av parlamentarisk karaktär som arbetar med det. Följaktligen är också kommunalskatten ställd vid sidan om. Det blir en fråga om att göra avvägningar mellan direkt och indirekt beskattning, när det gäller beskattningens tyngd i olika inkomstlägen och när det gäller att ta hänsyn till familjer eller ensamstående – detta ligger i direktiven. Det finns också naturligtvis den utomordentligt svåra uppgiften att se över marginaleffekterna med hänsyn till avtrappningen av sociala bidrag parallellt med ökningen av den progressiva statsskatten.

Att vi sedan skrivit in i direktiven att utredningen inte skall syssla med frågan om indexreglering beror naturligtvis på en politisk värdering som baserar sig på det beslut som riksdagen fattade då denna fråga senast var uppe till principiellt avgörande.

Att jag inte skrivit att utredningen bör lägga fram förslag om skattesänkningar eller skattehöjningar, dvs. vara förutsättningslös på den punkten, beror helt enkelt på att en skatteutredning inte skall ta itu med de stora sociala reformerna och det program som där till äventyrs kan ligga framför oss. En skatteutredning skall inte heller ta itu med de stora besparingar som skulle bli nödvändiga om man som slutresultat räknar med att få en skattereduktion. Det är frågan om konstruktionen av skattesystemet som utredningen skall lösa – det är en arbetsuppgift som sannerligen är tillräckligt svår.

Detta är de enkla förklaringarna till att direktiven för utredningen har blivit sådana de är; de kan inte gärna skrivas på annat sätt.

Herr talman! Jag skall avstå från att gå in i en detaljdebatt – den kommer vi ju tillbaka till. Jag tar inte alla de fula och hårda ord som serverats från talarstolen så förskräckligt hårt. Jag tycker att den kommentar jag gett i dag är tillräcklig för att förklara varför det här sker – det är erforderligt och nödvändigt, och den enda praktiska möjligheten att korrigera en utveckling som gått för snabbt är att införa detta provisorium. Jag vill än en gång understryka att detta får ses i samband med den uppgörelse som träffats med kommunförbunden, och den överenskommelsen betraktar jag som stora vinsten i samförståndets tecken när det gäller skattepolitiken och över huvud taget samarbetet mellan stat och kommun.

Måndagen den
24 april 1972

*Remissdebatt ang.
förslag om ändrad
statlig inkomst-
skatt, m. m.*

Herr HELÉN (fp):

Herr talman! Jag måste börja med att gratulera finansministern till en sak: här erkänner han helhjärtat att han upptäckt sanningen med de marginaleffekter som uppkommer genom den direkta skattens marginalsatser, genom prishöjningarna, genom bostadstilläggens konstruktion och genom daghemstaxornas nyinriktning.

Detta är verkligen glädjande, men på ett sätt är det också litet häpnadsväckande. Finansministern är duktig att bita huvudet av skammen. Den 1 mars ville han på intet sätt hålla med om att det nu var nödvändigt att ta itu med detta – nu säger han att det är en stor och viktig uppgift. Men den uppgiften löser ju provisoriet inte på något sätt – och det försöker inte heller finansministern påvisa – utan detta skall den stora skatteutredningen ta itu med. Det är den utredningen som skall försöka visa att det verkligen går att åstadkomma ett skattesystem som gör att det lönar sig att arbeta, även för de barnfamiljer som drabbas så hårt av det nuvarande systemet.

Därför är det inte rimligt att förhåna och nedvärdera denna utredning och sätta dess arbete i stort i något slags motsatsställning till vad som kunde ha skett om den i en första omgång fått arbeta med dessa problem och lägga fram ett förslag i stället för det hafsverk som regeringen nu presenterat. Vad vi kunde ha fått är en allsidig belysning, även från arbetsmarknadens parter, av hur de förändringar som regeringen nu föreslår återverkar på priser, på taxor, på transportkostnader och på tjänster så att vi riskerar en försämring av stora gruppers situation. Detta kunde med sannolikhet ha undvikits om en allsidigt sammansatt grupp hade belyst frågan och om inte bara några få personer hade arbetat efter finansministerns anvisningar.

I början av finansministerns anförande tänkte jag också att jag skulle gratulera honom till att han inte ville försvara detta tillvägagångssätt; det lät till att börja med som om han var beredd att erkänna att så här gör man bara inte. Men så småningom hopade han en rad ursäkter på varandra, och det är väl därför nödvändigt att ta itu även med dessa, i synnerhet som finansministern ville göra gällande att vad vi ömmade för var riksdagsmännens nattro. I själva verket är det för att det skall kunna bli en rimlig behandling som man i grundlagen har föreskrifter, som säger att propositioner som gäller statens inkomster och utgifter inte får läggas efter den sjuttionde dagen från riksdagens öppnande om det inte länder riket till men.

Finansministern erkänner att han på några veckor har kommit underfund med de effekter av kommunalskattehöjningarna som vi andra har påtalat så länge. Regeringen träffar då, säger finansministern, en överenskommelse med kommunförbunden som är unik i skattepolitikens historia. Ja, det är viktigt och värdefullt att man har kunnat få ett uttalande från kommunförbunden att de skall söka undvika skattehöjningar under de närmaste åren. Men måste man förena detta med en så nonchalant behandling av kommunförbundens styrelser som har skett i det här fallet? Jag kan inte inse att det är rimligt och att det underlättar förståelsen ute i många av de kommuner, som nu får mycket svårt att klara den övervältring som uppkommer utan att kunna kompensera sig.

Måndagen den
24 april 1972*Remissdebatt ang.
förslag om ändrad
statlig inkomst-
skatt, m. m.*

Inte ens en skatteutredning kan ju ändra på skattetrycket, det var en annan av finansministerns försvarslinjer. Nej, den här utredningen kommer inte att kunna göra det. Den är förbjuden av finansministern att syssla med det samlade skattetrycket. Men det borde inte vara omöjligt för alla arbetsmarknadens parter och de politiska partierna att gemensamt åstadkomma en bred majoritet kring en lösning av hur man på sikt skall nå fram till en ändring av det nuvarande samlade skattetrycket.

Jag tror alltså, herr talman, att vad vi har upplevt här ingalunda är, som finansministern försöker beskriva det, ett naturligt samspel mellan en regering och en riksdag. Vad finansministern helt glömmer bort är att han numera sitter i en minoritetsregering. I en minoritetsregerings speciella situation är det naturligt att försöka bädda mjukt för förslagen och inte kasta fram dem ur ett bakhåll.

Det kan inte vara rimligt att begära av riksdagen – där regeringen inte har haft kontakt annat än tydligen i allra sista stund med sin egen riksdagsgrupp – att den till priset av en snabbhandling och utan att hinna gå igenom alla de verkningar som uppkommer genom de olika förslagen omedelbart skall ge ett godkännande. Vad som kommer ut av hela denna manöver från regeringens sida är därför en öppen fråga.

Herr SUNDKVIST (c):

Herr talman! Jag håller gärna med finansministern om att vi inte skall ha någon sakdebatt, och jag tycker inte att jag behöver ta åt mig av herr Hermanssons påstående att det är avslöjande för mig att jag bara kritiserar rent formellt.

Det är, som finansministern sade, ganska sällan vi för sådana här debatter. Meningen med dem är ju ingalunda att man skall diskutera sakförhållanden. Vi anser att det finns anledning att framföra kritik av formell art, och det därför jag har tagit till orda.

Vad beträffar frågorna om utredning, remissförfarande o. d. är det verkligen storartat att finansministern med den självtillit och det självförtroende som han besitter är övertygad om att hans förslag är så utomordentligt väl lämpade att ingen kan hitta några bättre. Men även om det skulle råkat vara så lyckligt, anser jag att metoden att väl bereda och väl utreda frågorna och underkasta dem en remissbehandling ger politikerna och allmänheten möjlighet till insyn i frågornas behandling. En så viktig fråga som det här gäller bör belysas både ur politikernas och ur allmänhetens synpunkt. Mycket skulle ha kunnat vinnas genom detta.

Om inte finansministern och regeringen i det längsta hade förhalat frågan i tron att skattepaketet från 1970 skulle vara verkningsfullt, hade det funnits tid att få frågan utredd innan förslaget framlades.

Jag kan inte finna annat än att slutbehandlingen av ärendet hade kunnat uppskjutas till hösten, och då hade vi kunnat få tillräckligt med tid på oss, även om regeringen är sent ute.

Herr BURENSTAM LINDER (m):

Herr talman! Herr Sträng gjorde gällande att vi tog till orda i den här lilla remissdebatten av den enkla anledningen att vi skulle vara överraskade och förvirrade. Jag vill gärna tillstå, herr talman, att jag är

Måndagen den
24 april 1972

*Remissdebatt ang.
förslag om ändrad
statlig inkomst-
skatt, m. m.*

övertaskad, men jag tycker att det är regeringens stora fel att hela svenska folket och oppositionspartierna skall behöva vara övertaskade över att regeringen är så förvirrad att den icke i en rimlig tidsplan har kunnat ange hur skattefrågorna skulle hanteras. Jag kan inte heller finna att herr Sträng har givit någon rimlig förklaring till den metod som han har använt i det här fallet.

Herr Sträng sade att även han numera erkände marginaleffekterna, och på grund av att han tyckte att de hade blivit ett sådant stort problem behövdes det arbetsro för utredningen.

Jag är övertygad om att herr Sträng har varit medveten om marginaleffekterna ganska länge; någonting annat vore helt orimligt. Därför borde herr Sträng ha tillsatt skatteutredningen genast när riksdagen begärde det i december och bett den avge ett delbetänkande så fort som möjligt. Hade man tillsatt den genast, hade den haft bättre arbetsro än den nu kommer att få.

Herr Sträng säger att det inte gick att tillsätta utredningen när regeringen ville ha den, därför att detta är en så svår och besvärlig uppgift att man inte skulle ha kunnat bli ense på ett rimligt sätt i en utredning. Men, herr Sträng, varför har man ansett att det inom finansdepartementets låsta dörrar skulle finnas denna övernaturligt fina förmåga, som han fränkänner en utredning, att lägga fram någonting som vi här i riksdagen skulle kunna bli överens om? Herr Sträng är faktiskt inte diktator. Om det är svårt, och nästan omöjligt, att under en utrednings arbetsvillkor komma överens, måste det, herr talman, vara ännu svårare att här i riksdagen få den enighet som herr Sträng ändå behöver för att förslagen skall gå igenom. Jag tycker att det även på den punkten är ett dåligt försvar som herr Sträng har.

Sedan föll herr Sträng tillbaka till den tredje försvarslinjen, nämligen att skatteutredningens uppdrag egentligen är helt omöjligt. Det var alldeles förskräckligt vad uppgiften var svår för skatteutredningen! Då måste jag säga herr Sträng att det är synnerligen illa att den socialdemokratiska regeringen på skattepolitikens område har manövrerat oss in i en situation där även finansministern själv måste erkänna att uppgifterna är så förskräckligt svåra. Jag håller med om att de är svåra, och det är verkligen illa att regeringen har manövrerat landet in i en sådan belägenhet att t. o. m. finansministern, som ytterst är ansvarig, tvingas att medge detta.

Jag måste dock säga, herr talman, att om regeringen har manövrerat landet in i ett så svårt läge på skattesidan, där de olika besluten och avgörandena så avgörande ingriper i de enskilda människornas ekonomi och i landets sätt att fungera, att finansministern tycker att det är omöjligt att finna någon väg ut, bör regeringen dra sig tillbaka.

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Jag skall börja med att kommentera den senaste talaren. Han lämnar naturligtvis en helt galen beskrivning av hur svenska folket lever när han börjar presentationen med att säga att vi på skattepolitikens område har manövrerat oss in i ett odrägligt läge. Herr Burenstam Linder har ju — av många skäl — möjligheter att se sig omkring ute i världen. Vår

Måndagen den
24 april 1972

*Remissdebatt ang.
förslag om ändrad
statlig inkomst-
skatt, m. m.*

skattepolitik har inte hanterat svenska folket mer illa än att svenska folket i allmänhet lever bättre än vad man gör utanför våra gränser, även om det ännu finns en hel del i vårt samhälle som behöver städas upp. Det måste finnas någon rimlig avvägning när herr Burenstam Linder är uppe och sprider sin helt falska och felaktiga pedagogik från talarstolen, även om det i dag inte är så många som lyssnar.

När det sedan är fråga om marginaleffekterna – inte marginalskatterna – föreligger skilda värderingar mellan oss. Mittenpartierna – på senare tid möjligen även moderaterna – tilldelar marginaleffekterna en enligt min mening för stor roll. Men jag vore inte ärlig, om jag helt nonchalerade dem.

I mitt första inlägg erinrade jag om att det som hänt på senaste tiden givit oss anledning att som ett provisorium föreslå en sänkning av marginaleffekterna med 3 procent upp i inkomstklasser till 35 000 kronor. Därefter ligger marginaleffekten oförändrad – någon större ändring är det inte mellan 35 000 och 70 000 i inkomst. Men efter 70 000 kronor stiger marginalskatten.

Detta har vi ansett vara nödvändigt i ett provisorium, och sedan kan marginalskattdebatten vara vad den är värd. Vi kommer alltså att ha skilda uppfattningar om dess vikt i skattepolitiken.

Sedan kommer herr Helén tillbaka och säger: Varför skulle utredningen vara förbjuden att ta itu med det totala skattetrycket? Mitt svar är, det kan inte isoleras till en översyn av vårt skattesystem, eftersom det är direkt anknutet till vad vi vill kosta på oss för utgifter för folkpensionärer, för försvaret, för utbildningen och mycket annat. Det är fråga om statsverkspropositionens reform- och utgiftssida, och det är alldeles omöjligt att begära att skatteutredningen – även med det duktigaste folk som står att uppbringa – skall ha fått sig ålagt att bilda sig en uppfattning om dessa saker. Skattepolitiken har sin andra, väsentliga betydelse i dess roll som stabilisator i samhällsekonomin. Det finns en särskild utredning, som sysslat med denna sak så pass länge, att jag inom en relativt nära framtid förväntar ett förslag. Då blir det egentligen bara fråga om hur man skall ta ut de erforderliga skatterna av det svenska folket. Skall man göra det direkt eller indirekt? Skall man ta ut skatterna hårdare i lägre grupper eller hårdare i högre grupper och hur skall det slå för mellangrupperna? Hur skall det slå för barnfamiljer och ensamstående? Det är frågor som utredningen skall syssla med och de ligger inom systemets ram.

Jag fann det helt naturligt att skriva ut direktiven på dessa premisser. Om herrarna sätter sig ned och funderar igenom detta, är jag övertygad om att ni kommer fram till exakt samma resultat, även om det för er politiskt kanske inte är så gångbart att erkänna detta.

Herr Helén kommer sedan och ger mig råd och frågar varför regeringen inte bäddar mjukt för sina förslag när den ändå är en minoritetsregering. Ja, vi framlägger våra förslag utifrån de principer som vi anser förslagen bör vara utarbetade efter. Här har det funnits motiv för att lägga provisoriet. Jag har redovisat dem. När vi sedan lägger fram förslaget, hoppas vi att riksdagen skall finna sådan klokskap bakom vårt förslag, att det får tillräcklig respons och blir accepterat – och så tror vi blir fallet också den här gången.

Måndagen den
24 april 1972

*Remissdebatt ang.
förslag om ändrad
statlig inkomst-
skatt, m. m.*

Till herr Sundkvist kan jag säga, att det i vissa fall händer att vi tar kontakt med motparten. Jag minns hur den partiledare som herr Sundkvist höll sig med 1960 tillsammans med mig träffade en uppgörelse, som hade precis samma hemliga karaktär som den här och som i sig var väsentligt mer omfattande. Den rörde sig om en justering av skatteskalorna, om sociala kompensationer, den gjorde rent bord med hela den dyrortsgruppering i skatteavseende, som vi vid det tillfället hade. Vi gjorde den uppgörelsen därför att vi ansåg den vara riktig. Vi lade fram den för riksdagen, som fick pröva den, och riksdagens majoritet delade herr Hedlunds och min uppfattning. Det är ingen som efteråt har sagt att det var något galet förslag.

På samma sätt är det här, och jag skulle kunna gå så långt att jag säger att i parlamentarismens hemland får finansministrarna demissionera om de ger sig ut och pratar om vad de tänker föreslå parlamentet innan de gör det utifrån egen fatabur. Klarar man ut dessa begrepp, är det mesta av de här beskärnelserna som herrarna ägnar sig åt i dag tämligen överflödigt.

När man sedan ställer frågan hur det kommer sig att kanslihuset kan klara ut ett sådant här förslag men finansministern har den uppfattningen att en utredning, som består av 13 personer, inte skulle kunna klara det, så finns det en naturlig förklaring till detta. I kanslihuset sitter ju folk som representerar samma politiska uppfattning, samma politiska värderingar och som följaktligen inte behöver kämpa mot varandra om hur ett sådant här skatteförslag skall utformas. I utredningen kommer det att sitta fem politiska partier, och jag garanterar åtminstone tre olika uppfattningar om hur ett sådant här förslag skall utformas. Till detta kommer sedermera motparterna på arbetsmarknaden, dvs. Arbetsgivareföreningen och löntagarorganisationerna. Jag är tämligen säker på att det kommer att råda mycket delade meningar bland dem om hur ett skatteförslag skall se ut. Slutligen tillkommer tre arbetstagarorganisationer, där det i varje fall mellan två föreligger väsentliga distanser innan de kommer fram till en ensartad uppfattning om hur en skattepolitik skall utformas.

Det är den enkla förklaringen, och det begriper herrarna precis lika bra som jag, så jag behöver inte lägga ut texten ytterligare.

Herr talman! Det var ju inte meningen att vi skulle alltför mycket beta av fältet för den kommande debatten, men jag har faktiskt tvingats att säga detta.

Herr HELEN (fp):

Herr talman! Vi får faktiskt en ganska intressant bild av hur finansministern efter många år i ämbetet ser på riksdagen. Någoting annat än hemliga uppgörelser inför en riksdagsbehandling, det kan herr Sträng inte tänka sig. Han tänker med glädje tillbaka på den tid när det var möjligt att göra sådana uppgörelser med centerpartiet, men den normala bilden, alltså att använda det svenska utredningsväsendet, sätta in representanter för arbetsmarknadens parter och partierna, låta andra viktiga organ yttra sig i remissens form och att ge allmänheten tillfälle att diskutera förslaget innan det på kort tid skall pressas igenom, det är

något som över huvud taget inte föresvävar finansministern. Han faller till och med tillbaka på den gamla etikettsformeln i England, som ju inte alls gällde frågor av den typ som vi här diskuterar utan gällde de rena faktiska uppgifterna i statsbudgeten fram till den dag den presenterades för parlamentet.

Jag tror faktiskt att det här inlägget alldeles oavsiktligt avslöjade åtskilligt om finansminister Gunnar Strängs maktfilosofi, och det blir väl en sak för historikerna att en gång i världen rättvist utvärdera. Men nog säger det en del om hur det går när man glömmer bort att man inte längre har en egen majoritet i riksdagen att falla tillbaka på. Då går det inte så bra längre.

Men några ord till i sak. Finansministern bekräftade nu än en gång att han på sistone blivit på det klara med de orimliga margineffekter som uppkommer genom inkomstskatteskalorna, genom kommunalskatt höjningar, genom bostadstilläggens konstruktion och genom de nya höjningarna i daghemstaxorna. Detta är glädjande, och vi ser det som en bekräftelse på att folkpartiets kamp för rättvisa åt barnfamiljerna verkligen har satt spår också i finansministerns tankar och vilja till handling. Det är det positiva. Men det verkligt besvärliga är ju att när detta äntligen tränger igenom i regeringen, får vi ett förslag med så kort tid på oss, att vi inte kommer att hinna gå igenom om verkningarna av detta nya förslag på priser, på tjänster och på transporter kommer att innebära någon verklig lättnad för alla de grupper som det är fråga om. Det är därför vi har tagit denna debatt. Den handlar icke om det formella, utan den handlar om hur det går när man sätter åt sidan det normala arbetssättet.

Herr BURENSTAM LINDER (m):

Herr talman! Finansministern menar att vi har det så bra här i Sverige att skattefrågorna inte kan vara så allvarliga. Men det rimmar ju väldigt illa med vad finansministern själv här har understrukt så oerhört kraftigt, nämligen att skattefrågorna i Sverige har blivit så invecklade, att det är hart när omöjligt för en skatteutredning att på en rimlig tid framlägga någon sorts delbetänkande som skulle vara bättre förankrat hos svenska folket än vad regeringens förslag är för närvarande. Jag förstår faktiskt icke finansministerns uttalande att det skulle vara lättare att hantera dessa frågor i finansdepartementet. Det är självklart att det är lättare att komma fram med ett förslag där man kan vara hundra procentigt överens i den grupp som sysslar med förslaget. Men finansministern — som jag försökte säga i min förra replik — har väl i alla fall inte glömt bort att man inte bara skall lägga fram ett förslag, utan det gäller ju också att få fram ett förslag som är så pass väl förankrat att man kan få en rimlig grad av enighet i riksdagen. Och eftersom regeringen oavvisligen måste ha det kravet för ögonen, borde det väl ha varit möjligt också att tänka sig att en utredning i arbetsro skulle kunna komma fram till någonting som vore en rimlig enighet runt ett skatteförslag.

Jag tror att den här gruppen i finansdepartementet dessutom är inne på fel väg när man försöker bota skattetrycket genom att föreslå en skattehöjning — för det är det det är fråga om för närvarande — och när

man därtill inte är intresserad av att hitta på någonting som gör att den fortskridande inflationen inte för människorna bit för bit ytterligare upp i hårdare skattesatser.

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! När jag hör herr Burenstam Linder så är jag frestad att säga: Måtte han inte någon gång behöva komma i ansvarsställning – eftersom han kan gå upp i talarstolen och yttra att när man inte kan hitta på någonting som förändrar den verklighet som man tvingas leva i med eller mot sin vilja, så är det ett bevis på inkompetens hos regeringen. Ja, herr Burenstam Linder, lev i den där oskyldiga tillvaron. Då kanske herr Burenstam Linder har möjligheter att fortsätta. Men det blir för brutala omvärderingar i allt det strunt han står och pratar, om han någon gång skulle tvingas att ta ansvar för landets politik.

Herr Helén säger från talarstolen att man borde ha utrett vad man får för verkningar av förslaget. I stora drag vet vi ju det. Höjer man mervärdeskatten, som här är föreslaget, så vet vi ungefär att det blir en priseffekt på bortåt 1 1/2 procent – om nu inte konkurrensläge i produktion och i handel gör att man inte kan ta ut den delen. Rent matematiskt är det så. Sedan kommer vissa andra punktskatter till. Och då vet vi att vi får en priseffekt på ungefär 2 procent. Men det är ju det som vi från regeringens sida har ansett vara nödvändigt att ta, om man skall kunna göra denna justering av den direkta skatteskalan.

Jag har sagt tidigare att 900 kronor låter inte så förskräckligt mycket för ett inkomstläge på 35 000 kronor – som våra kvalificerade arbetare nu är uppe i – men det får kanske ändå ett annat värde om jag säger att det är precis motsvarigheten till en lönehöjning på ca 2 200 kronor på ett år. Detta torde vara ungefär vad man kan räkna med att få ut såsom en lönehöjning i en god avtalsrörelse.

Naturligtvis blir det vissa som får betala detta. De högre inkomsttagarna kommer att få betala, eftersom det ju ligger en utjämningstanke även bakom detta lilla provisorium, som emellertid har utformats så att det så litet som möjligt skall föregripa utredningens arbete men så att det ändå ger de justeringseffekter som är nödvändiga i avvaktan på det nya förslaget.

Låt mig än en gång säga, att det inte kommer att serveras något förslag, om vars uppläggning vare sig utredningen eller den svenska allmänheten kommer att förklara sig eniga om. Det blir ett förslag som kommer att sätta i gång en diskussion liksom återigen den politiska fighten och beskyllningarna. Det är nämligen fråga om att fördela gracerna inom ett intresseområde, och därvidlag gäller det som gamle Karl Marx en gång i tiden sade: Intresset är det enda som inte ljuger. Vi har olika värderingar om detta i de olika politiska partierna, och detta förhållande liksom den erfarenhet jag har säger mig att detta provisorium är den enda möjlighet vi har att göra den justering som vi har betraktat som erforderlig medan skatteutredningen pågår.

Herr HELÉN (fp):

Herr talman! Den beskrivning av den politiska debattens roll, inte minst i viktiga intressekonflikter, som finansministern gav i sitt sista inlägg, finner jag alldeles utomordentlig. Han beskriver där hur det skall gå till: Alla skall få säga sin mening, och när man verkligen har lyssnat till alla dessa meningar kan man fatta besluten. Men denna gång är det finansminister Gunnar Sträng som har fått säga sin mening, och sedan skall vi alla rätta oss efter det.

Herr finansministern STRÄNG:

Herr talman! Jag har haft en omfattande utredning på skattepolitikens område. Den resulterade i olika uppfattningar, och när den presenterade sitt förslag blev det en intressant debatt om detta. Sedan fick finansministern överta uppgiften och göra upp sitt eget förslag, som på många punkter skilde sig från utredningens förslag. Jag har ju fått mycket kritik för detta. Jag har en känsla av att det är stora risker för en upprepning såvida det blir jag som – om jag då lever och har hälsan – får ta emot det kommande förslaget.

Överläggningen var härmed slutad.

Kungl. Maj:ts proposition nr 95 hänvisades därefter till skatteutskottet.

§ 10 Föredrogs och hänvisades motionerna
nr 1661 till utbildningsutskottet,
nr 1662 och 1663 till konstitutionsutskottet,
nr 1664 till näringsutskottet,
nr 1665–1670 till trafikutskottet,
nr 1671 till konstitutionsutskottet och
nr 1672 till näringsutskottet.

§ 11 Föredrogs, men bordlades åter finansutskottets betänkanden nr 17–20, skatteutskottets betänkanden nr 19, 20 och 24, justitieutskottets betänkanden nr 7 och 9, socialutskottets betänkanden nr 10 och 11, kulturutskottets betänkanden nr 10 och 11, utbildningsutskottets betänkanden nr 12, trafikutskottets betänkanden nr 9 och 10, jordbruksutskottets betänkanden nr 22 samt näringsutskottets betänkanden nr 16 och 19–23.

§ 12 Föredrogs och bifölls interpellationsframställningen nr 125.

§ 13 Herr talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle näringsutskottets betänkande nr 16 samt socialutskottets betänkanden nr 10 och 11 uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden.

§ 14 Interpellation nr 126 om utredningar rörande fortsatt utbyggnad av vattenkraft

Ordet lämnades på begäran till

Herr ERIKSSON i Bäckmora (c), som yttrade:

Herr talman! Bergvik och Ala AB, AB Hälsingekraft samt Voxnans Kraft AB inlämnade i slutet av år 1971 ansökan om tillstånd för utbyggnad av fyra kraftverk i Ljusnan å sträckan Järvsö—Laforsen inom Ljusdals kommun, Gävleborgs län. Behandlingen av ärendet är i långt framskridet skede och yttranden skall lämnas före den 1 maj av Ljusdals kommun och därefter av bl. a. länsstyrelsen.

De föreliggande utbyggnadsplanerna har mött en synnerligen stark opposition från skilda håll i hela landet men framför allt från befolkningen inom Ljusdals kommun. Under 1971 bildades en aktionsgrupp, "Rädda Ljusnan", vilken hittills erhållit mellan 17 000 och 18 000 namn på protestlistor mot utbyggnad. Mer än hälften av befolkningen över 15 år inom kommunen har undertecknat listorna. Bland protestyttringarna återfinns 45 föreningar av skilda slag och intressen varav 35 är hemmahörande i Ljusdals kommun.

Frågan om fortsatt kraftverksutbyggnad i outbyggda älvar eller delar därav behandlas i riksplanerapporten Hushållning med mark och vatten, som för närvarande remissbehandlas. Under rubriken 22.5 Älvdalarna redovisas allmänt vilka intressen som knyts till dessa områden. Sälunda betecknas älvarna och särskilt de outbyggda delarna av dem som riksintressen för vetenskaplig och kulturell naturvård. Till älvdalarna koncentreras även redovisade riksintressen för rörligt friluftsliv i inlandet. Här omnämns bl. a. Ljusnans dalgång. Till riksintressena hänförs också fritidsfiskeintresset och kulturminnesvärden.

Efter att ha redovisat utbyggnadsplaner för kraftstationer och återstående fallsträckor i älvarna anför utredningen: "En fortsatt vattenkraftsutbyggnad ger ett ringa bidrag till kraftförsörjningen. Restriktivitet mot en fortsatt utbyggnad är motiverad mot bakgrund av de starka skyddsintressen som redovisas för älvarna. Sysselsättningspolitiska motiv utgör i flera fall huvudargument för utbyggnad av vattenkraftanläggningar. I ett längre tidsperspektiv får dock sysselsättningseffekterna mindre betydelse. De negativa miljöeffekterna består däremot på lång sikt. Det finns därför anledning att i första hand välja andra sysselsättningspolitiska åtgärder."

Utredningen anför vidare (s. 394): "De sydligaste huvudälvarna i Norrland (Dalälven, Klarälven, Ljusnan, Ljungan, Indalsälven) är alla påverkade av vattenkraftsutbyggnad. Vissa opåverkade källflöden och längre outbyggda älvsträckor finns dock ännu kvar. På grund av närheten till de stora befolkningskoncentrationerna i landet riktas ett starkt friluftsintrasse mot dessa partier och många av dem redovisas även av naturvårdsverket som intressanta ur vetenskaplig synpunkt.

I syfte att bevara älvsträckor, som är särskilt värdefulla för den vetenskapliga naturvården, friluftslivet och kulturminnesvärden bör utbyggnadsplaner i återstående fallsträckor i de ovan nämnda älvarna prövas i en för naturvårdsverket och de aktuella kraftföretagen gemensam

utredning. I en sådan prövning bör även konsekvenserna av förändrade regleringsförhållanden i samband med ökad användning av vattenkraftverken för produktion av toppkraft beaktas.”

Den fråga som här berörs är ett bland de väsentligaste områdena där pågående utveckling bör prövas och underordnas riksplaneringen. De uttalanden från riksplanearbetet som jag här citerat måste därför tillmätas särskilt stor betydelse. Enligt min mening bör i rapporten föreslagna utredningar komma till stånd och avslutas innan ifrågavarande ansökningar tas upp till avgörande.

Med hänvisning till det anförda anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr jordbruksministern ställa följande fråga:

Vill statsrådet medverka till att det i riksplaner rapporten Hushållning med mark och vatten framförda förslaget om ytterligare utredningar under medverkan av naturvårdsverket beträffande fortsatt utbyggnad av vattenkraft i bl. a. södra Norrland snarast kommer till stånd och att inga ingrepp sker under den tid utredningen pågår?

Denna anhållan bordlades.

§ 15 Anmälades och bordlades Kungl. Maj:ts proposition nr 93 med förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370).

§ 16 Anmälades och bordlades följande motioner:

Nr 1673 av herr *Strömberg m. fl.*

Nr 1674 av herrar *Tobé* och *Grebäck*

Nr 1675 av herr *Torwald*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 38 med förslag till godkännande av ändringar i 1954 års internationella konvention till förhindrande av havsvattnets förorening genom olja, m. m.

Nr 1676 av herr *Eriksson* i Arvika

Nr 1677 av herr *Hallgren*

Nr 1678 av herr *Magnusson* i Kristinehamn *m. fl.*

Nr 1679 av herr *Sellgren m. fl.*

avlämnade i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 81 med förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik, m. m.

Nr 1680 av fru *Hambraeus* och herr *Fiskesjö*

avlämnad i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 89 med förslag till växtskyddslag

§ 17 Kammaren åtskildes kl. 15.56.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert