

**Fredagen den 3 mars**

Kl. 09.00

§ 1 Upplästes följande till kammaren inkomna ansökan:

Till riksdagens kammare

Jag anhåller härmed om förlängd tjänstledighet från mitt riksdagsuppdrag för tiden den 1 maj–den 6 juni 1978 för författandet av en bok.

Stockholm den 28 februari 1978

*Kerstin Anér*

*Om skattebestäm-  
melserna för vissa  
anställda i flygfö-  
retag*

Kammaren biföll denna ansökan.

Talmannen anmälde att *Ylva Annerstedt* (fp) även under denna tid skulle tjänstgöra som ersättare för *Kerstin Anér*.

**§ 2 Om skattebestämmelserna för vissa anställda i flygföretag**

Budgetministern INGEMAR MUNDEBO erhöll ordet för att besvara *Knut Wachtmeisters* (m) den 1 februari anmälda interpellation, 1977/78:125, och anförde:

Herr talman! Knut Wachtmeister har frågat mig om jag är beredd att vidta en översyn av gällande skatteregler för den luftburna personal som är bosatt i Sverige men arbetar i Danmark.

För den personal som avses med interpellationen är skattereglerna, enligt min mening, i det stora hela tillfredsställande utformade. Dessa personer beskattas bara i Sverige som en följd av vår interna skattelagstiftning och dubbelbeskattningsavtal.

De problem som uppkommer gäller närmast de sociala avgifterna. Ifrågavarande personer skall nämligen betala ATP-avgift och folkpensionsavgift. Dessa avgifter påförs såsom egenavgift, eftersom någon avgiftsskyldig svensk arbetsgivare inte finns. Avgifterna är avdragsgilla vid inkomsttaxeringen. Det finns vissa möjligheter att begära undantagande från ATP och därigenom också bli befriad från ATP-avgiften. Men det innebär att man går miste om de förmåner som ATP-systemet innehåller.

Problemen med de sociala avgifterna är redan uppmärksammade. F. n. ser man i en nordisk kommitté över den nordiska trygghetskonventionen som reglerar både förmånssidan och avgiftsuttagen. Vid denna översyn kan hithörande frågor väntas bli behandlade. Förslag från kommittén torde vara att vänta i slutet av år 1978. Vidare behandlas inom socialdepartementet f. n. pensionskommitténs betänkande (SOU 1977:46) Pensionsfrågor m. m. Även i detta sammanhang aktualiseras sådana avgiftsproblem som avses i inter-

*Om skattebestäm-  
melserna för vissa  
anställda i flygfö-  
retag*

pellationen. Jag kan emellertid för dagen inte ge något bestämt besked om hur avgiftsfrågan, som är av ganska komplicerad natur, lämpligen bör lösas.

KNUT WACHTMEISTER (m):

Herr talman! Jag skall be att få tacka budgetministern för svaret på min interpellation om den tråkiga skattesituation som viss flygande personal råkat ut för.

Inkomsten för dessa s. k. gränsgångare betraktas inte som inkomst av tjänst utan som inkomst av annat förvärvsarbete än anställning. Med anledning härav får de själva betala avgiften för tilläggspension och folkpension. Självfallet måste dessa människor uppleva det som djupt orättvist att deras lön inte betraktas som inkomst av tjänst, trots att de är anställda. Även om avgifterna är avdragsgilla vid inkomsttaxering kan den situationen uppstå, och har också uppstått, att den skattskyldige vissa år får en total skatt som överstiger inkomsten.

Nu säger budgetministern, och det är naturligtvis tacknämligt och kanske delvis trösterikt, att dessa problem har uppmärksamats, dels av en nordisk kommitté som väntas komma med ett förslag redan i slutet av detta år, dels av socialdepartementet. Givetvis har jag förståelse för att herr Mundebo inte kan föregripa vad dessa båda organ kommer fram till, men jag är ändå litet oroad över det ställningstagande som görs i början av interpellationssvaret, där budgetministern säger att skattereglerna enligt hans mening i det stora hela är tillfredsställande utformade. Den uppfattningen kan jag tyvärr inte dela, och jag skulle vara mycket tacksam om herr Mundebo kunde tala om för mig att han har förståelse för dessa människors irritation och att justeringar är behövliga.

Budgetministern INGEMAR MUNDEBO:

Herr talman! Jag kan ha förståelse för att det i individuella fall uppkommer problem, men jag menar inte att de huvudsakligen beror på gällande avgiftsregler. Jag är medveten om att det kan finnas personer för vilka huvudreglerna i dubbelbeskattningsavtalet inte gäller på det sätt som framgår av mitt svar. Men i de fall där dubbelbeskattningsavtalets huvudregler gäller tycker jag ändå, att skattereglerna i stort är tillfredsställande medan avgiftsreglerna inte är det.

Jag vill understryka att vi håller på att se över detta men att det är tämligen komplicerade saker. Dessutom vill jag inte utlova mera bestämt än vad som görs i slutet av mitt lämnade svar, vid vilken tidpunkt vi kan komma att bli färdiga med en sådan översyn. Jag är dock medveten om de problem som finns, och vi kommer att arbeta på att försöka få fram en lösning.

KNUT WACHTMEISTER (m):

Herr talman! Det gläder mig att herr Mundebo delar min uppfattning att avgiftsreglerna är fel utformade, och jag är tacksam för det sista beskedet, innebärande att det förhoppningsvis blir en ändring.

Enligt uppgift skrev en skattskyldig på rekommendation av den kommu-

nala skattemyndigheten i Malmö till dåvarande finansministern Gunnar Sträng i ärendet, och denne sade då att dessa regler skulle ses över. Så småningom blev det dock avslag i försäkringsdomstolen. Detta visar att problemet har varit aktuellt under ett par års tid, och det är naturligtvis angeläget att det får en lösning.

Det ankommer inte på mig att framföra förslag, men jag vill ändå peka på att det schablonavdrag för egenavgifter som jordbrukare och rörelseidkare kan utnyttja vid sin deklaration under omkostnader också skulle kunna tillämpas för den flygande personalen.

Jag tackar herr Mundebo för svaret och hoppas att det skall komma ett förslag i ärendet i slutet av året.

Överläggningen var härmed slutad.

### **§ 3 Om avdragsrätt för gåvor till ideella och kristna organisationer**

Budgetministern INGEMAR MUNDEBO erhöll ordet för att besvara *Filip Fridolfssons* (m) den 14 februari anmälda fråga, 1977/78:296, och anförde:

Herr talman! Filip Fridolfsson har frågat mig när regeringen avser att lägga fram förslag om avdragsrätt för gåvor till ideella och kristna organisationer.

I maj 1977 presenterades ett utredningsförslag (Ds B 1977:2) om hur en avdragsrätt för gåvor till ideella och humanitära ändamål skulle kunna utformas. Förslaget sändes ut på remiss. Meningarna bland remissinstanserna var emellertid delade. Främst myndigheter som kan sägas företräda det allmännas intresse vid taxering och uppörd ställde sig genomgående kritiska till utredningens förslag. Åtskilliga organisationer ansåg att en avdragsrätt borde införas, men var kritiska mot förslaget utformning. Kritiken tog i denna del främst sikte på den föreslagna gränsdragningen mellan de organisationer och sammanslutningar som skulle få motta avdragsgilla gåvor och de som inte skulle få denna möjlighet.

Utredningens förslag ses f. n. över inom budgetdepartementet. Ärendet har beröringspunkter med en del andra förslag rörande beskattning och avdragsrätt som också bereds inom departementet. Jag hoppas att så snart beredningsarbetet fullföljts kunna föreslå regeringen att lägga fram förslag till riksdagen.

FILIP FRIDOLFSSON (m):

Herr talman! Jag tackar budgetministern för svaret på min fråga.

I den regeringsförklaring som statsministern avgav i oktober 1976 – alltså efter regimskiftet – slogs ju fast att avdragsrätt vid beskattningen skulle införas för gåvor till ideella och humanitära ändamål. Efter det att den utredning som regeringen tillsatte, med Olle Dahlén i spetsen, i fjol våras lämnat sitt betänkande och efter remissbehandlingen av det uppstod viss

**Nr 87**

Fredagen den  
3 mars 1978

---

*Om avdragsrätt  
för gåvor till ideella  
och kristna orga-  
nisationer*

Fredagen den  
3 mars 1978

---

*Om avdragsrätt  
för gåvor till ideella  
och kristna orga-  
nisationer*

diskussion om och tveksamhet, för att inte säga motstånd från en del håll, till tanken på avdragsrätt. En del organisationer – det var väl i första hand idrottsrörelsen – reagerade negativt, eftersom de icke var med i den avdragsberättigade gruppen, och jag förstår idrottsrörelsens ledning. Vissa remissinstanser anförde tveksamhet på grund av att förslaget genomförande var förknippat med en rad tekniska problem. Dessa diskussioner och funderingar, som pågått och pågår, var orsaken till att jag ställde frågan till budgetministern.

När våra tre partier som nu är i regeringsställning agerade i denna fråga som oppositionspartier, parerade vi alltid den socialdemokratiska regeringens argumentationer vad gäller de tekniska problemen med att "det här går att lösa", och jag är övertygad om att det går att klara dem.

Den utlovade avdragsrätten är enligt min uppfattning från både samhällets och organisationernas synpunkt en viktig reform. Den skulle vara en värdefull stimulans till de organisationer som utför ett synnerligen samhällsnyttigt arbete.

Slutorden i budgetministerns svar ger ett något svävande besked. Budgetministern säger sig hoppas kunna lägga fram ett sådant här förslag till riksdagen. Det är stora folkgrupper ute i samhället som verkligen vill och hoppas att regeringen skall infria sitt löfte. På den punkten förpliktar regeringens förklaring.

**Budgetministern INGEMAR MUNDEBO:**

Herr talman! Jag vill försäkra herr Fridolfsson att min bestämda inriktning är att lägga fram ett förslag. Men jag menar att det är bättre att ta någon tid på sig för att få fram ett väl genomarbetat, ett bra och hållbart förslag än att komma något tidigare med ett förslag som en del kanske skulle uppfatta som inte fullt tillfredsställande. Det finns en rad problem – både herr Fridolfsson och jag är medvetna om dem – men jag har också utgångspunkten att de skall kunna lösas. Det finns liknande system i en rad andra länder ute i Europa. Där har man kunnat lösa de tekniska och rättsliga problem som finns i sammanhanget, och kan man lösa dem i andra länder bör vi också kunna klara av dem i Sverige.

**FILIP FRIDOLFSSON (m):**

Herr talman! Hade budgetministern sagt detta i sitt svar, skulle jag direkt ha tackat för ett positivt och klart besked. Det vill jag göra i den här vändan i stället.

Överläggningen var härmed slutad.

#### § 4 Om riksskatteverkets anvisningar för värdering av förmånen av fri bil

Nr 87

Fredagen den  
3 mars 1978

Budgetministern INGEMAR MUNDEBO erhöll ordet för att besvara *Eric Enlunds* (fp) den 2 februari anmälda interpellation, 1977/78:126, och anförde:

Herr talman! Eric Enlund har frågat mig hur riksskatteverkets anvisningar för värdering av förmånen av fri bil skall tolkas i de fall då faktiska kostnader kan redovisas.

Till grund för riksskatteverkets anvisningar för värdering av förmånen av fri bil ligger noggranna kostnadskalkyler. Förmånsvärdena är bestämda med en viss försiktighet så att de inte skall bli för höga. Systemet med sådana anvisningar har påtagliga fördelar genom att det leder till ökad rättvisa och likformighet vid taxering.

De föreskrifter som riksskatteverket utfärdar om värderingen av bilförmån är fr. o. m. inkomståret 1978 bindande för taxeringsmyndigheter och skattemyndigheter.

Även om de faktiska kostnaderna för en bil skulle vara lägre än det angivna förmånsvärdet skall sistnämnda värde läggas till grund för beskattningen. Nu torde sällan de faktiska kostnaderna vara lägre.

I de föreskrifter som riksskatteverket utarbetat för inkomståret 1978 har man tagit hänsyn till att bilkostnaderna som regel är större för förhållandevis nya bilar jämfört med äldre bilar. Förmånsvärdena är sålunda lägre för äldre bilar.

ERIC ENLUND (fp):

Herr talman! Jag tackar budgetministern för svaret på min interpellation. Det är i stort sett en bekräftelse på vad som står i riksskatteverkets deklara-tionsupplysningar för innevarande års taxering.

I slutet av svaret hänvisar budgetministern till de anvisningar som riksskatteverket utfärdat för inkomståret 1978, dvs. de som skall tillämpas vid 1979 års taxering, och säger att där tas hänsyn till att bilkostnaderna är högre för nya bilar än för äldre.

Jag gjorde i går ett försök att få tag på de nya föreskrifterna, dock utan att lyckas. Budgetministern hänvisar till dem och säger kategoriskt: "Förmånsvärdena är sålunda lägre för äldre bilar." Men det är ju inte så i dag. Det står tvärtom i de anvisningar som gäller för innevarande års taxering att avgörande för förmånsvärdet skall vara anskaffningspriset för senaste årsmodell. Därför vore jag tacksam för ett förtydligande här. Kommer det i de bestämmelser som skall gälla för nästa år att bli någon ändring på den punkten?

Budgetministern tycker att bestämmelserna är bra, att de vilar på noggranna kostnadskalkyler, att förmånsvärdena är bestämda med en viss försiktighet och att schablonvärderingen har påtagliga fördelar genom att den leder till ökad rättvisa och likformighet vid taxering.

Jag kan för min del inte instämma i den bedömningen. Därför finner jag det

---

*Om riksskatteverkets anvisningar för värdering av förmånen av fri bil*

Fredagen den  
3 mars 1978

---

*Om riksskattever-  
kets anvisningar  
för värdering av  
förmånen av fri bil*

oroande när budgetministern säger att riksskatteverkets schablonbelopp fr. o. m. detta inkomstår – alltså vid nästa års taxering – skall vara helt bindande för taxeringsmyndigheter och domstolar. Den oron står faktiskt kvar även om det skulle bli korrigeringar beträffande värderingen av bilens inköpspris med hänsyn till bilens ålder. Bestämmelserna torde i första hand vara motiverade av att de underlättar taxeringsarbetet. Bilmodellen är f. n. avgörande. Vad bilen i verkligheten kostat behöver man alltså inte ta någon hänsyn till.

I svaret nämns emellertid ingenting om de problem som uppstår när den skattskyldige kan bevisa att den bilförmån han påförts till beskattning inte har någon motsvarighet i form av en utgift för arbetsgivaren eller i det egna företaget. Jag vill ge några exempel med utgångspunkt från bestämmelserna för innevarande års taxering.

Om en liten bil – det förekommer faktiskt även sådana bilar i det här sammanhanget – såsom Fiat 128 eller Renault 4, som hör till den billigaste klassen, körs 500 mil privat och 2 000 mil i rörelsen, påförs den skattskyldige en förmån av 4 700 kr., dvs. 9:40 per mil. Om det är omvända körsträckor, så att samma bil går 2 000 mil privat och 500 mil i rörelsen, värderas privatkörningen till 9 500 kr., dvs. till 4:75 per mil. Då den årliga körsträckan är densamma, eftersom bilarna gått lika långt, är väl också rimligtvis milkostnaden densamma. Då uppstår frågan: Varför skall privatförmånen i det första fallet värderas dubbelt så högt per mil som i det andra fallet? Av fördelningen mellan privat körning och körning för företaget framgår tydligt att det är just i det första fallet som bilen är helt outhärlig för företaget. I det andra fallet däremot är det mera tveksamt om bilen behöver användas i rörelsen.

Om vi därtill lägger att privatkörningen endast i undantagsfall får beräknas lägre än till 1 000 mil per år betyder det att den som disponerar en liten bil av sådant slag i regel påförs en beskattningsbar förmån på minst 6 300 kr. per år.

Som deklarationsmedhjälpare har jag under en följd av år tagit del av de faktiska årskostnaderna för bilar i den här storleksklassen vilka har inköpts i begagnat skick. Jag vet därför att årskostnaderna för småbilar i sådana fall kan ligga på ungefär hälften av vad som anges i riksskatteverkets schabloner.

Det sägs klart och tydligt i anvisningarna att anskaffningspriset för senaste årsmodell skall vara avgörande. Därför vill jag ställa en direkt fråga till budgetministern, där förutsättningarna är följande: En skattskyldig påförs ett schablonbelopp som beräknats efter ett inköpspris för bilen av 60 000 kr. – här är det alltså fråga om en större bil. Han lämnar till skattemyndigheten en kopia på köpcavtalet, som visar att företaget har köpt bilen för halva priset när den var ny för sex år sedan. Han visar också att bilen till hälften körts i rörelsen och till hälften privat. Detta är en uppgift som skattemyndigheterna inte ifrågasätter. Dessutom redovisar han noggrant kostnaderna, och man finner att de totala kostnaderna inkl. avskrivning inte uppgår till så högt årsbelopp som i den schablon han påförs för sin privatkörning.

Då är frågan: Menar budgetministern att den skattskyldige i detta fall måste

finna sig i att skatta fören bilförmån som överstiger företagets totala utlägg för bilen?

Så länge man inte tillåter en jämkning med hänsyn till bilens ålder kan sådana fall inträffa. I kombination med en låsning vid 1 000 miles privatkörning som lägsta beräkningsgrund kan schablonbestämmelserna utan tvivel i enstaka fall – jag medger att det kan vara fråga om enstaka fall – leda till resultat som av den skattskyldige med all rätt kan betecknas som rena rättslösheten.

Det är min bestämda övertygelse att en ärlig och obestridlig redovisning av det faktiska förhållandet från den skattskyldiges sida bör vinna mer beaktande av taxeringsmyndigheten än teoretiska schabloner. Jag hade hoppats att budgetministern i sitt svar skulle redovisa samma uppfattning, och jag är litet oroad över att så inte har skett.

Nu är frågan om det blir justeringar när det gäller en av detaljerna, nämligen värderingen av äldre bilar i förhållande till nya. På den punkten hoppas jag att jag får ett klarläggande.

Budgetministern INGEMAR MUNDEBO:

Herr talman! Jag vill inte gärna gå in på några tekniska eller rättsliga diskussioner i den här frågan. Riksskatteverket har att hantera detta, och de anvisningar som finns utfärdade bygger på riktlinjer som riksdagen har angett. Dessa riktlinjer har alltså riksskatteverket att arbeta med.

Jag kan förstå om Eric Enlund inte har hunnit få del av de nya anvisningar som jag har omnämnt i svaret. De behandlades nämligen av riksskatteverkets styrelse så sent som i går. Men jag hoppas att Eric Enlund om några dagar skall få tillfälle att närmare studera vad de nya anvisningarna, som avser inkomståret 1978, innebär. I de anvisningarna kan han få del av riksskatteverkets syn på några av de frågor han nu ställer.

Får jag tillägga att detta är ett område där meningarna är mycket delade och där det kanske är svårt att nå fram till några slutgiltiga sanningar. Regeringen har nyligen beslutat tillsätta en utredning, som skall se över skattereglerna i samband med rese- och traktamentsbestämmelserna. Det kan vara naturligt att också de problem som tas upp i den här frågan aktualiseras i det utredningsarbetet.

ERIC ENLUND (fp):

Herr talman! Jag tolkar budgetministerns senaste inlägg så att det ändå finns en möjlighet till en viss korrigerings i de bestämmelser som nu har utarbetats när det gäller värdering av äldre bilar i förhållande till nya bilar.

Sedan har jag full förståelse för att budgetministern inte kan gå in på enskilda ärenden. Det är emellertid för min del helt nödvändigt att ge exempel på hur bestämmelserna slår.

En person ringde mig i just den här frågan, och i går kontrollerade jag hans uppgifter. Bilens inköpspris är i detta fall inte under diskussion – det stämmer helt med schablonbestämmelserna. Det gäller en Volvo 244, körd 1 800 mil i

Nr 87

Fredagen den  
3 mars 1978

---

*Om riksskattever-  
kets anvisningar  
för värdering av  
förmånen av fri bil*

Fredagen den  
3 mars 1978

*Om åtgärder mot  
försämrad service  
på kommunika-  
tionsområdet*

fjol. Kostnaden var 13 150 kr. Däri ingår garagekostnad med 1 100 kr. och en avskrivning med 6 750 kr.

Nu har han av sin deklarationsbyrå fått beskedet att han som privat förmån måste ta upp 9 000 kr. därför att minst 1 000 mil av totalt körda 1 800 skall anses som privatkörning. Det innebär att hans rörelse inte får belastas med mer än 4 150 kr. för bilkostnader. Det upplever han som en form av rättslöshet.

Båda makarna arbetar i rörelsen, som är av den arten att de är bundna alla vardagar. Lördagarna är dessutom deras mest arbetstyngda. De tar tre veckors semester, som de tillbringar på sitt sommarställe. På den här mannens fråga kan jag bara svara att hans påstående är rimligt: 500 mil privat och 1 300 mil i rörelsen. Enligt schablonbestämmelsen skulle bilförmånen ändå inte reduceras mer än till 7 000 kr. Jag tycker att även det är ett diskutabelt belopp. Det rimliga vore väl att han beskattades för vad de 500 milen faktiskt kostar. Eftersom milkostnaden är 7:30 kr. i det här fallet skulle beloppet bli 3 650 kr.

Budgetministern nämner också den utredning som tillsatts. Jag är glad över att den kommit till. Dessa problem har varit under diskussion i många år, och jag är glad om de kommer att behandlas av utredningen.

Vad den här diskussionen gäller är faktiskt inte i första hand om schablonbeloppen är rimligt framräknade eller inte. Den gäller främst huruvida skattemyndigheterna skall utrustas med befogenheter som gör det möjligt för dem att säga till den skattskyldige: Du har visserligen lämnat en redogörelse för bilkostnaden, och den kan vi inte påstå att det är något fel på, men vi bryr oss inte om den, därför att vi har schablonbestämmelser som vi följer även om de inte alls stämmer i ditt fall. Det är den ordningen som jag har väldigt svårt att acceptera och som jag är oroad över.

Budgetministern INGEMAR MUNDEBO:

Herr talman! Jag kan trösta Eric Enlund med att den regel som hans telefonerande vän talade om inte finns med i de bestämmelser som helt nyligen har kommit och som gäller för inkomståret 1978.

Överläggningen var härmed slutad.

**§ 5 Om åtgärder mot försämrad service på kommunikationsområdet**

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara tredje vice talmannen *Karl Erik Erikssons* (fp) den 25 januari anmälda interpellation, 1977/78:120, och anförde:

Herr talman! Tredje vice talmannen Karl Erik Eriksson har frågat mig vilka åtgärder jag kommer att vidta för att skapa garantier för att inte servicen försämras på kommunikationsområdet. Frågeställaren berör i sin interpellation nedläggning av järnvägslinjer samt indragning av järnvägsstationer och

postkontor.

När det gäller nedläggning av järnvägslinjer är nedläggningsprövning f. n. aktuell endast för sex linjer i enlighet med beslut av riksdagen vid 1975/76 års riksmöte. Departementets arbete med denna prövning präglas av en strävan att tillförsäkra berörda bygder en fullt tillfredsställande ersättningstrafik som kan accepteras av företrädare för bygden. Den linje som frågeställaren berör i interpellationen, nämligen Arvika–Mellerud, ingår inte bland de sex aktuella linjer som prövas.

Däremot har linjen Arvika–Mellerud berörts av de indragningar av persontåg som SJ aviserade under förra hösten. Regeringen beslöt den 26 januari i år att SJ skall iaktta återhållsamhet när det gäller att genomföra sådana tågindragningar och förklarade sig vara beredd att föreslå riksdagen anvisa medel för ändamålet. Efter samråd med berörda länsstyrelser och kommuner omarbetar SJ f. n. tidtabellerna i linje med regeringens beslut. Enligt vad jag inhämtat kommer för den regionala trafikförsörjningen viktiga persontåg att återinläggas i tidtabellerna på drygt ett 20-tal linjer i landet. Bl. a. kommer de flesta av de skoltåg som varit nedläggningshotade att finnas kvar även efter tidtabellsskiftet den 28 maj. På sträckan Arvika–Årjäng av linjen Arvika–Mellerud blir det oförändrat antal tåg under nästa tidtabellperiod. På sträckan Årjäng–Bengtstors av samma linje, där trafikbortfallet varit mycket stort under senare år, anser sig SJ kunna klara trafikförsörjningen trots viss neddragning av tågantalet.

Jag vill i detta sammanhang nämna att jag inhämtat att SJ, trots de omarbetningar man måst göra i tågplanen, menar sig kunna genomföra de förbättringar i trafikutbudet som man ursprungligen hade planerat, i första hand på huvudlinjerna. Detta är enligt min mening av central betydelse i ett läge där resurserna är begränsade för järnvägen såväl som för samhället i dess helhet.

När det gäller indragning av järnvägsstationer tillämpas, som jag nyligen redogjort för här i kammaren, en särskild handläggningsordning, enligt vilken kommunerna har möjlighet att hos regeringen begära prövning av SJ:s preliminära beslut om indragning. Erfarenheterna hittills av denna prövning pekar på att regeringen – med hänsyn till trafikförsörjningen – i många fall modifierar SJ-besluten i ett eller annat avseende. Det är i huvudsak endast vid stationer där trafiken upphört eller reducerats till helt obetydliga trafikmängder och där alternativa transportmöjligheter finns inom räckhåll, som indragningar fått genomföras helt enligt SJ:s planer. F. n. bereds i departementet framställningar om ett 70-tal stationer.

Beträffande frågan om nedläggning av postkontor vill jag framhålla följande.

I valet mellan att finansiera postverksamheten med skatter eller med avgifter från dem som tar postens tjänster i anspråk har statsmakterna valt den senare vägen. Som en följd härav bedrivs verksamheten i affärsverksformen, där postverket har att utföra sina av statsmakterna fastlagda åligganden inom ramen för de intäkter verket kan uppnå på marknaden. Liksom andra affärsföretag måste postverket härvid dels avväga prisnivån på

Nr 87

Fredagen den  
3 mars 1978

---

*Om åtgärder mot  
försämrad service  
på kommunika-  
tionsområdet*

---

*Om åtgärder mot  
försämrad service  
på kommunika-  
tionsområdet*

företagets produkter på sådant sätt att man inte riskerar efterfrågebortfall, dels fortlöpande se över sin organisation för att kunna effektivisera denna och så långt möjligt hålla kostnaderna för verksamheten nere.

I sammanhanget vill jag erinra om att den alldeles övervägande delen av postverkets produkter köps av kunder inom företagssektorn i vid mening. Det är därmed betalningsvilligheten hos dessa postavsändande kunder som avgör vilken service som verket i längden kan erbjuda. Önskemålen från kunderna på adressatsidan kan således inte ensamma vara styrande för serviceapparatens utformning.

Under de senaste 20–30 åren har postverket i betydande omfattning effektiviserat sin serviceorganisation. Små, fasta postkontor på landsbygden med lågt utnyttjande har kunnat ersättas med lantbrevbäring, dvs. ett slags rörliga postkontor. Lantbrevbäringen utgör genom sin karaktär av uppsökande serviceorgan ett verksamt medel för att fullgöra viktiga regionalpolitiska uppgifter. Utvecklingen har delvis påskyndats av den befolkningsomflyttning som skett under denna tid. Det kan konstateras att lantbrevbäringen är en serviceform som uppskattas mycket av kunderna. Inte minst bland äldre och rörelsehindrade samt bland icke bilburna kunder har lantbrevbäringen – ofta kombinerad med förmedling av social service – vunnit stor popularitet. Det är också omvittnat, inte minst i skrivelser i samband med besvär över postkontorsindragningar, att de som inte nås av lantbrevbäraren ofta är bilburna kunder med förvärvsarbete i tätorter på pendelavstånd från hemorten. Dessa kunder har därvid möjlighet att utträta sina postärenden på postkontor i anslutning till arbetet eller arbetsresor.

Det är mot denna bakgrund inte rimligt att upprätthålla ett till lantbrevbäringen parallellt servicenät. Man har helt enkelt inte råd att bibehålla eller upprätta postkontor på orter där man inte når en viss minimivolym av värdeförmedlings- och kassatjänst. För att ett postkontor skall bibehållas eller upprättas inom ett område som i övrigt betjänas av lantbrevbäring bör minst ca 200 hushåll direktbetjänas av postkontoret för att en acceptabel arbetsvolym skall finnas. Jag kan samtidigt nämna att postverket har visat att gränsen från strikt företagsekonomisk synpunkt borde ligga betydligt högre än vid 200 hushåll.

I sin interpellation tar frågeställaren upp frågan om postkontoren i bl. a. Västra Ämtervik, Vitsand och Östervallskog. På den sistnämnda orten direktbetjänas 38 hushåll av postkontoret. Regeringen beslöt den 22 december 1977 att lämna besvär över en postal omorganisation i Östervallskog utan åtgärd. Några ärenden med anledning av eventuella indragningar av postkontor på de bägge andra orterna har inte inkommit till departementet, varför jag inte kan uttala mig i de fallen.

Tredje vice talmannen KARL ERIK ERIKSSON (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för ett fylligt och i vissa delar positivt svar.

Den här interpellationen väcktes den 24 januari. I svarets viktigaste del hänvisar statsrådet till regeringsbeslutet den 26 januari att SJ skall iakttä

återhållsamhet när det gäller att genomföra tågindragningar. Det tycker jag är ett klart och snabbt svar i praktiken på interpellationen. Det skulle aldrig falla mig in att tro att interpellationen, som väcktes två dagar tidigare, hade någon betydelse. Men det kanske var en av många reaktioner som regeringen fick på det hot om järnvägsindragningar som gick ut över landet.

Jag har interpellat om servicen på kommunikationsområdet därför att jag personligen känner djup oro för utvecklingen. Jag var i mitt utskott med om att utforma beslutet om den framtida regionalpolitiken 1972. Där slog vi i enighet fast att vi för att få effekt av den regionalpolitiska satsningen också måste upprätthålla en god kommunikationsservice i mera glest befolkade bygder. Mot den bakgrunden är det oroande när det kommer signaler från SJ och postverket om försämringar av servicen.

Nu fattade regeringen ett resolut beslut när det gällde tågindragningar, och det var bra – jag upprepar det. Men frågan är om inte ett liknande besked måste lämnas också när det gäller försämringar i postservicen.

I början av svaret säger statsrådet Turesson: "Departementets arbete med denna prövning präglas av en strävan att tillförsäkra berörda bygder en fullt tillfredsställande ersättningstrafik som kan accepteras av företrädare för bygden." Jag tror att det vore välgörande med ett motsvarande besked när det gäller postservicen, så att man även på den punkten gick bygdens folk till mötes.

Under 1970-talet har utvecklingen när det gäller postservicen i glesbygder varit skrämmande. Under den första treårsperioden under 1970-talet, alltså 1970, 1971 och 1972, drogs i genomsnitt 100 postanstalter per år in, eller 304 postanstalter under treårsperioden. Nästa treårsperiod, åren 1973, 1974 och 1975, som ändå ligger efter det att regeringen gjorde sitt uttalande om att man skall behålla servicen även i glesbygder, ökade antalet indragningar och man lade ned i genomsnitt 105 postanstalter per år. 1976 drog man in 59 postanstalter. Jag vill fråga kommunikationsministern: Får jag tolka detta så, att man är på väg att införa en lugnare takt när det gäller försämringen av postservicen?

Både i en hörnartikel i Dagens Nyheter i går och i svaret på min interpellation betonar statsrådet mycket starkt lönsamhetskravet, och det har jag självfallet respekt för. Men jag vill nog för min del säga att man i större utsträckning måste väga in de regionalpolitiska synpunkterna. Det strök riksdagen kraftigt under 1972, och det har upprepats i flera betänkanden, som hela riksdagen ställt sig bakom.

Det är naturligt att man i en sådan här fråga tar exempel från sitt eget län. Jag är alldeles övertygad om att det finns ännu mer avskräckande exempel från många andra län. Men jag har i min interpellation nämnt bl. a. Vitsand, som statsrådet Turesson påpekat i svaret. Där har Torsby kommun satsat mycket hårt på stugbyar. Man har stöttat hotell, ungdomsgård och pensionat, och kommunen uppger att man har en turistström till denna bygd som kan mätas i något över 70 000 gästnätter. Av de människor som kommer dit är något över 20 % utländska turister. Mitt i denna satsning från en glesbygdskommun för att fånga upp turister och få något liv i bygden går den statliga

*Om åtgärder mot  
försämrade service  
på kommunika-  
tionsområdet*

Fredagen den  
3 mars 1978

---

*Om åtgärder mot  
försämrad service  
på kommunika-  
tionsområdet*

myndigheten postverket in och hotar med indragning av postanstalten.

Ett annat exempel som jag har nämnt är Västra Ämtervik, där kommunen är i färd med att avstycka tomter, där villor byggs, där investeringar görs i skolbyggen och förskola. En massiv folkopinion stötts av en enig kommunstyrelse och vädjar till poststyrelsen om uppskov med indragningen. Men hotet hänger trots detta kvar över bygden.

Ett tredje exempel som har kommit fram sedan jag framställde interpellationen är Mangskog. Jag tycker det är ett bra uttalande från bygden när man säger att något i bygden dör när poststationen försvinner. Poststyrelsens handlande rimmar väldigt dåligt med riksdagens uttalande.

Min fråga i interpellationen var: "Vilka åtgärder kommer statsrådet att vidta för att skapa garantier för att inte servicen försämras på kommunikationsområdet?" En sådan åtgärd var det resoluta besked som regeringen gav den 26 januari, det som jag har tackat för. Men är det inte tänkbart, herr statsråd, att ge ett liknande resolut besked när det gäller postens service och SJ:s styckegodstrafik? Den senare diskuteras intensivt i bygderna, och hotet om indragning har skrämt en stor mängd företagare som satsar på dessa bygder och som behöver lokaliseringstöd och allt tänkbart stöd från kommunerna. De bör få ett besked om att den service som finns inte kommer att trappas ned. Ett sådant klart besked från statsrådet skulle rimma väl med de uttalanden som har gjorts i riksdagen.

**GUNNAR OLSSON (s):**

Herr talman! Som interpellanten sade är det svar som har lämnats fylligt och i vissa delar positivt. Jag skall i mitt inlägg först kommentera det som står i interpellationssvaret om linjen Arvika–Mellerud och de indragningar av persontåg som SJ aviserade förra hösten.

Som förmodligen framgick vid en massiv kommunal uppvaktning i onsdags hos statsrådet framkallade de ändringar som SJ signalerade mycket stor oro i samtliga kommuner utefter ifrågavarande järnvägslinje, dvs. Mellerud, Bengtsfors, Årjäng, Eda och Arvika. Skälen till oron var många och de flesta blev säkert framförda under onsdagens uppvaktning, som jag själv inte deltog i. Men jag vill kort beröra ett område som kanske inte i så stor utsträckning har tagits upp i debatten, nämligen sjukvården.

Sedan den 1 januari 1971 är all akutsjukvård i hela västra Värmland, inkl. Årjängsområdet, koncentrerad till Arvika. Följaktligen har järnvägen stor betydelse för hela Nordmarken när det gäller kontakten med akutsjukvården i Arvika – avståndet mellan Årjäng och Arvika är drygt 6 mil. När därför SJ förra hösten aviserade tågindragningar, som bl. a. skulle få mycket negativa verkningar under veckosluten, kom givetvis reaktionerna bland befolkningen att ta sig skarpa uttryck. Interpellanten har själv berört den oro som framkallades i bygden. Det är därför som också jag med tillfredsställelse läser i svaret att regeringen gått in med sådana direktiv att SJ på den punkten tänkt om och inte längre avser att sätta sina planer i verket. Jag har fått bekräftat från SJ-håll att det var regeringens beslut den 26 januari i år och åtföljande medelstilldelning som gjorde att SJ nu omarbetar tidtabellerna. Detta

kommer, som framgår av svaret, att betyda att det blir ett oförändrat antal tåg under nästa tidtabellsperiod, som omfattar tiden 28 maj i år t. o. m. 10 juni 1979. Här har alltså regeringen funnit anledning att göra ett ingripande. Att detta regeringsbeslut föregicks av en massiv folkopinion i berörda bygder är välbekant för både statsrådet, interpellanten och mig.

När jag läste det här svaret gjorde jag dock en liten reflexion. När det gäller tidtabeller och tilltänkta förändringar av antalet tåg har kommunikationsministern funnit anledning att gå in och korrigera sig själv. Vid arbetet med årets budgetproposition prutade regeringen på SJ:s krav om ersättning för de trafiksvaga järnvägslinjerna med 115 milj. kr. Den 26 januari beslöt samma regering att anvisa mera pengar och samtidigt ge SJ direktiv om att pröva om sina planer på indragningar. Dessa indragningar gällde persontåg. Men i fråga om styckegodstrafiken, som interpellanten kom in på i slutet av sitt anförande, har kommunikationsministern åtminstone hittills fört ett helt annat resonemang. Eftersom också detta är en väsentlig fråga för oss ute i landet, skulle vi gärna se att regeringen gjorde ett ingripande i akt och mening att förhindra den diskuterade omorganisationen.

När jag den 10 november förra året här i kammaren tog upp den frågan och efterlyste initiativ från kommunikationsministern, fick jag till svar: "Jag vill erinra om att det är SJ som beslutar, men frågan kan naturligtvis genom besvär komma under regeringens prövning, och då blir det min tur att ta ställning och föreslå regeringen hur den skall handla."

Nu vet vi att ingenting händer förrän tidigast den 15 mars, eftersom den här frågan just nu är uppe till diskussion i de olika berörda personalorganisationerna. Det är hög tid. Men om denna från trafikmässiga, miljömässiga och samhällsekonomiska synpunkter så betänkliga överföring av godset från järnväg till landsväg presenteras som ett förslag från SJ, är då kommunikationsministern beredd att gripa in på samma sätt som nu skett i fråga om persontrafiken? Eller står statsrådet fast vid sitt uttalande från den 10 november att det är SJ som beslutar och att det först efter besvär kan bli fråga om ett eventuellt regeringsingripande?

Vi är i västra Värmland allmänt oroad över tanken på den starka koncentration av styckegodshanteringen som, om förslaget går igenom, kommer att ske till Uddevalla resp. Karlstad.

Det här är en fråga av vital betydelse för Arvika, Eda, Årgängs, Melleruds och Bengtsfors kommuner. Samtliga dessa kommuner ligger inom det allmänna stödområdet, och vi anser att SJ:s funderingar på omläggning av styckegodshanteringen står i stark kontrast till de lokaliseringspolitiska åtgärder som vi begåvats med sedan mitten av 1960-talet. Min fråga är därför självklar: Om SJ:s planer på en omläggning av styckegodstrafiken skulle bli verklighet, ämnar då kommunikationsministern gripa in på samma sätt som i fråga om persontrafiken och vidta sådana åtgärder att inga nedläggningar av SJ:s styckegodsmagasin kommer till stånd?

---

*Om åtgärder mot  
försämrad service  
på kommunika-  
tionsområdet*

Fredagen den  
3 mars 1978

---

*Om åtgärder mot  
försämrad service  
på kommunika-  
tionsområdet*

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Låt mig först konstatera att Karl Erik Eriksson föreföll nöjd med mitt uttalande i interpellationssvaret rörande SJ och framför allt vad gäller regeringens beslut den 26 januari i år om återhållsamhet med tåginskränkningar. Däremot var Karl Erik Eriksson mindre nöjd med postverkets rationaliseringar.

Jag har vid flera tillfällen sagt att jag anser att det är nödvändigt att man ser sambandet mellan den regionalpolitik och den trafikpolitik som samhället bedriver. Det är naturligtvis otillfredsställande om trafikpolitiska åtgärder försvårar genomförandet av den regionalpolitik som vi är överens om i både riksdag och regering. Därför måste man alltid se trafikpolitiska rationaliseringsåtgärder framför allt i våra glesbygder mot den bakgrunden. Det kan inte vara rimligt att trafikpolitiska åtgärder holkar ur möjligheterna att överleva för de företag som med lokaliseringspolitiska medel har kommit till stånd i glesbygderna.

Nu anser Karl Erik Eriksson och även Gunnar Olsson att liknande åtgärder som regeringen vidtog den 26 januari i år beträffande SJ krävs för postverkets del. Karl Erik Eriksson säger att utvecklingen är skrämmande och att väldigt många postanstalter har nedlagts. Han slutade det avsnittet av sitt anförande med att ställa en direkt fråga: Är vi nu på väg mot en lugnare takt i fråga om postkontorsindragningar? Han hänvisade därvid till att antalet postkontor har minskat under senare tid.

När postverket rationaliserar sin verksamhet och drar in postanstalter på små orter där underlaget är litet drar man naturligtvis i första hand in de postanstalter som har sämst ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet. Ju fler postanstalter som postverket har dragit in, desto färre återstår, och därigenom får man naturligtvis det som Karl Erik Eriksson kallar en lugnare takt i indragningsverksamheten.

Vad sedan beträffar den ersättningservice som postverket tillhandahåller när en postanstalt dras in, nämligen en lantbrevbärlinje, vill jag säga att det för de flesta människor i glesbygden inte finns någon bättre postservice än lantbrevbäringen, om den är rätt utförd. Erfarenheterna av de över 2 700 lantbrevbärlinjer som finns i landet visar också att detta är en mycket uppskattad form av service. Den är lika fin som den service som postverket hade på 1930-talet i städerna, där man bar ut både värdepost och paketpost. Jag minns hur det var när jag på den tiden studerade i Stockholm och bodde fyra trappor över gården på Hagagatan. Då kom brevbäraren upp med postanvisningar även på små belopp för något extraknäck som man hade haft någon gång, och han lämnade pengarna i tamburen. Den sortens service är ju numera borttagen överallt i landet där det inte finns lantbrevbäring. Men där lantbrevbäring finns får man postanvisningsbelopp, paket och rekommenderade försändelser och sådant direkt till bostaden. Det är en utomordentligt fin service.

Det är bara det att människor ser det som en symbolhandling att ett postkontor dras in – man tycker att orten deklasseras på något sätt. Man har heller inte någon erfarenhet av hur fin service lantbrevbäringen förmedlar.

---

*Om åtgärder mot  
försämrad service  
på kommunika-  
tionsområdet*

Men vi vet att i väldigt många fall – jag skulle tro i övervägande antalet fall – där det framförts klagomål från allmänheten över att en postanstalt skall dras in, där man klagat över att en ort skall få lantbrevbäring, där det har framställts interpellationer och frågor i denna riksdag och man har framfört farhågor av liknande slag så vill man en kort tid efter att lantbrevbäringen varit i funktion inte återgå till det gamla. Man finner att lantbrevbäringen är en mycket bättre form av service än en långt ifrån liggande postanstalt som har öppet en eller två timmar om dagen.

Jag är naturligtvis medveten om att det finns människor som inte nås av lantbrevbäraren. Det kan vara familjer i glesbygden där båda makarna jobbar, barnen är i skolan och ingen finns hemma när lantbrevbäraren kommer. Men det finns system som gör det möjligt även för dem att komma i kontakt med posten och få del av servicen, system som i de flesta fall torde fungera bra.

Karl Erik Eriksson säger att postens handlande rimmar dåligt med riksdagens beslut, som han åberopade, och frågar direkt om det inte är tänkbart att regeringen kan ge garantier för att postens service inte försämrats så, att en motverkan av riksdagsbeslutet om tillfredsställande service i glesbygderna uppstår. Mot bakgrund av vad jag sagt framgår väl att jag inte känner mig på något sätt överbevisad om att de förändringar vi nu talat om är av den arten att de motverkar riksdagens uttalande om en tillfredsställande service.

För att återgå till järnvägen ett ögonblick, så sade Gunnar Olsson, om jag uppfattade honom rätt, att det framfördes stark oro vid uppvakningen i onsdags från kommunerna i västra Värmland för de aviserade tågindragningarna från den 28 maj i år. Som jag nämnde i mitt interpellationssvar har huvuddelen av de aviserade tågindragningarna inhiberats efter regeringsbeslut den 26 januari. Nu gäller det bara ett tågpar på en del av sträckan. Om jag inte fullständigt missade vad representanterna för kommunerna i västra Värmland sade när de hälsade på mig i onsdags, så uttrycktes det inte något missnöje med den tidtabell som efter justeringarna kommer att gälla från den 28 maj. Det är möjligt att jag missuppfattade Gunnar Olsson på den punkten. Men jag är angelägen att säga att kommunernas representanter måste ha uttryckt sig mycket dunkelt om de menade att de var missnöjda med den tidtabell som nu kommer att finnas.

Om jag korrigerade mig själv den 26 januari i förhållande till den budgetproposition som jag för kommunikationshuvudtitelns del hade godkänt eller inte är en smaksak. Det är bara det att när vi såg resultatet av de rationaliseringar och besparingsåtgärder som SJ planerade, som en följd av att man inte fick precis det belopp man begärt för att täcka underskottet på olönsamma bandelar, konstaterade vi att detta skulle strida mot de regionalpolitiska strävandena. Det var då vi fattade det beslut som nu lett till att det inte blir några påtagliga serviceinskränkningar.

Sedan kommer både Karl Erik Eriksson och Gunnar Olsson in på frågan om styckegodstrafiken. Det är riktigt att jag i höstas sade att frågor om ändringar i den organisationen ligger inom SJ-ledningens beslutsområde. Det

---

*Om åtgärder mot  
försämrad service  
på kommunika-  
tionsområdet*

gör de – det kan jag inte ändra på. Men det är klart att regeringen kan ingripa om regeringen finner att följdverkningar uppstår som strider mot exempelvis de regionalpolitiska strävandena eller som ger andra nackdelar. Jag följer naturligtvis med stort intresse och stor uppmärksamhet den här frågan. Men det föreligger ännu inget beslut från SJ. Organisationen och prissättningen är ännu inte klara, och innan så är fallet är det ganska orimligt att regeringen skall ta ställning. Vi avvaktar självfallet den tidpunkt då vi har något att ta ställning till. Den kommer naturligtvis ganska snart, och jag kan försäkra både Karl Erik Eriksson och Gunnar Olsson att vi med yttersta omsorg kommer att försöka analysera de verkningar som framför allt näringslivet på de här orterna får kännning av genom försämrad service och fördyrade frakter och lägga en sådan analys till grund för ett ställningstagande från regeringens sida.

Tredje vice talmannen KARL ERIK ERIKSSON (fp):

Herr talman! Statsrådet Turesson sade i en mening att det inte är rimligt att försämrad service urholkar företags möjligheter att överleva. Nej, just det – vi är helt överens på den punkten. Det är precis kärnfrågan i min interpellation och i Gunnar Olssons och mina inlägg här. När vi satsar kraftigt med lokaliseringsspengar och när kommuner gör en jätteinsats för att hjälpa företag att överleva får inte statliga myndighetens försämrade service urholka deras möjligheter. Det är därför jag avkräver kommunikationsministern ett besked om att även postverket måste ta det lugnare med försämringen av servicen.

Redan hotet om indragning av en järnväg, redan hotet om en försämrad service på ett kommunikationsområde är ödesdigert och förlamande för en bygd. Därför säger jag för tredje gången i den här debatten att det var bra att regeringen gick ut den 26 januari och sade ifrån: Just nu har vi ingen investeringsvilja på grund av konjunkturen, men vi hoppas att vi skall komma i det läget igen att företag är villiga att satsa på att skapa nytt. Då är det viktigt att vi inte har hot om försämringar hängande över bygderna.

På en punkt har jag märkt att kommunikationsministern är väldigt lik den gamle kommunikationsministern, och det är när han underskattar bygdens egen bedömning av om poststationen skall vara kvar eller inte. Jag hade en debatt för något år sedan med Bengt Norling, och han underströk också vilken förbättring i servicen det innebär om man får lantbrevbäring och poststationen tas bort. Men om av skäl som jag har anfört här – av speciella orsaker i fallet Vitsand, därför att bygden växer i Ämtervik osv. – en enig bygd, en enig kommunstyrelse, en helt samlad opinion säger att man vill ha sin poststation kvar, för om den tas bort dör något i bygden, då tillmåter jag detta en mycket stor betydelse, och jag tycker att de statliga myndigheterna skall ta hänsyn till det. Jag får själv min post med lantbrevbärare och vill inte på något sätt påstå att det är en dålig service, men jag menar att statsrådet tar för liten hänsyn till bygdens och en kommunal myndighets åsikt.

I debatten bjöd jag Bengt Norling välkommen till Värmland för att vi skulle se effekten av poststationsnedläggningar. Han kom som landshövding och

stannar i Värmland. Jag har ingen ledig plats av den sorten att erbjuda Bo Turesson, men jag bjuder också honom välkommen till Värmland. Jag skall gärna stå som värd, och vi kan åka till Vitsand, vi kan tala med Torsby kommun, vi kan besöka Västra Ämtervik och tala med folket. Då tror jag att vi kommer att se att de har skäl för sina synpunkter, skäl som jag tycker att de statliga myndigheterna skall respektera.

**GUNNAR OLSSON (s):**

Herr talman! Jag skall ta upp tre punkter mycket kort. Först och främst, herr Turesson, nämnde jag inte med ett ord postservicen, och det var med beräkning, så till vida att jag själv är betjänad av lantbrevbäring och tycker att den ger en mycket bra service. Därför gick jag alltså inte in i den diskussionen.

När det sedan gäller persontrafiken och att de tidtabeller vi har nu får ligga kvar kan jag verifiera vad statsrådet sade, nämligen att den oro man tidigare kände efter den här bandelen inte längre kvarstår. Jag tror heller inte att man vid uppvaktningen i onsdags gav uttryck för någon sådan oro efter det besked man fick.

Men jag återgår till styckegodstrafiken, och där har jag faktiskt den här gången tolkat statsrådet på ett helt annat sätt än jag gjorde vid vårt meningsutbyte i höstas. Nu säger statsrådet att regeringen kan ingripa och att den överväger att göra det, om det blir negativa följdverkningar för bygden i fråga. Och det kan jag garantera att det blir! Om vi får ett renodlat lastbilstransportsystem i området Mellerud–Bengtsfors–Årjäng–Eda–Arvika för att ta det exemplet, så är det mångas uppfattning att järnvägstrafiken på den sträckan på sikt kommer att upphöra, när all styckegodstrafik försvinner och ersätts med bilburna transporter. Och enligt mångas förmenande ökar därmed SJ:s motiv för att senare lägga ned denna s. k. trafiksvaga järnväg. Det blir med andra ord en medveten inskränkning i trafiken på banan, och det kan vi i västra Värmland inte acceptera.

När det kommer ett besked i denna fråga, vilket det förmodligen gör i mitten på mars, tycker jag att kommunikationsministern skall överväga att så snart som möjligt göra ett ingripande på samma sätt som skedde när det gällde persontrafiken. Vi som bor i de delar av länet som jag här har talat om är mycket oroade av SJ:s signaler om en bilburen styckegodstrafik med en terminal förlagd till Karlstad och godset transporterat över hela Värmland – och vi är det inte minst med tanke på det dåliga vägnät som vi har där.

Efter detta förväntar jag mig – det gjorde jag inte i höstas – att regeringen griper in!

**Kommunikationsministern BO TURESSON:**

Herr talman! Karl Erik Eriksson vill avkräva mig ett löfte att postverket inte skall försämrade sin service ytterligare, men vi har uppenbarligen olika uppfattning om vad som är försämrade service. Det gläder mig att Karl Erik Eriksson har positiva erfarenheter av lantbrevbäringen. Det har jag också sedan många år, när jag bott i mitt fritidshus. Naturligtvis är det av mindre

*Om åtgärder mot  
försämrad service  
på kommunika-  
tionsområdet*

intresse vad jag tycker i det fallet, men jag vet att hela befolkningen i trakten är mycket nöjd med lantbrevbäringen, jämfört med den gamla ordningen för 20 år sedan, då vi hade ett litet postkontor som var öppet två timmar om dagen och låg på ett avstånd av ungefär fyra kilometer från den ort där jag bor.

Om befolkningen i en bygd har en annan och enhällig uppfattning, så skall man ta hänsyn till den, menar Karl Erik Eriksson. Men vad jag försökte säga var, att om denna eniga menighet inte har någon erfarenhet av och inte riktigt vet vad man talar om, så är väl frågan huruvida det på litet sikt är förenligt med de människornas intressen att ta hänsyn till den opinionen, som alltså är baserad på dåliga kunskaper. Vi vet nämligen av erfarenhet att i alla de fall där det har förekommit protester mot övergång från en liten postanstalt med begränsad service till lantbrevbäring har protesterna mycket snart tystnat när människorna i bygden har sett vilken oerhörd fördel de fått genom att slippa postanstalten och få lantbrevbäring i stället.

Jag tackar för inbjudan att komma till Värmland, även om Karl Erik Eriksson inte offererade någon ärepost åt mig där. Jag skall med glädje resa dit och njuta av det vackra landskapet under Karl Erik Erikssons ciceronskap.

Sedan beklagar jag att jag inrangerade Gunnar Olsson bland dem som klagade på lantbrevbäringen. Det var ett misstag. Men jag tror det var riktigt bra att jag gjorde det misstaget, ty därigenom fick jag efter mina lovord om lantbrevbäringen ett värdefullt stöd av Gunnar Olsson, som har erfarenhet av hur bra den är.

Vad sedan styckegodset beträffar är det ju glädjande att Gunnar Olsson ger uttryck åt sitt förtroende för mig och regeringen när det gäller det allvar med vilket vi kommer att se på frågans vidare behandling och att Gunnar Olsson litar på att vi inte kommer att låta det bli sådana negativa följder att de regionalpolitiska strävandena motverkas.

Tredje vice talmannen KARL ERIK ERIKSSON (fp):

Herr talman! Bara två korta kompletterande synpunkter.

Beträffande posten vill jag säga att någon hundraprocentig förnöjsamhet är det är de inte. Vid ett protestmöte i Västra Ämtervik, varifrån jag har några kommunikationsministern använde en något djärv formulering när han sade att människorna är tacksamma i de bygder där de har mist poststationen. Nej, det är de inte. Vid ett protestmöte i Västra Emtervik, varifrån jag har några fylliga referat, fanns det representanter för två bygder där poststationen dragits in. Det uttalades vid detta tillfälle ett klart missnöje, och man sade sig ha dåliga erfarenheter. Det finns alltså delade meningar. Men för egen del har jag strukit under att jag är helt nöjd. Vi har emellertid olika uppfattningar. Jag tycker att man skall ta hänsyn till en enig bygd och en enig kommunal opinion. Kommunikationsministern anser att man inte skall göra detta utan pådyvla bygderna vad de statliga myndigheterna tycker är bäst. Där går våra meningar isär, och det beklagar jag.

Till sist vill jag säga några ord om styckegodstrafiken, som Gunnar Olsson berörde och som jag själv avslutningsvis tog upp i mitt första anförande. Det

är möjligt att skälet till att Gunnar Olsson och jag uppfattar det här som en stor fråga är att Värmlands beroende av en god godsservice kanske är större än normalt. Kommunikationsministern och alla andra vet vilka problem vi har när det gäller sysselsättningen. Den s. k. Värmlandsdelegationen gör kraftanstängningar för att småföretagen skall kunna få avsättning för sina produkter. Det pågår en verklig kampanj för småföretagarna, och det kommer också att kunna skapas några hundra nya arbetstillfällen, om man får avsättning för produkterna. Uddeholmsbolaget har ställt hela sin marknadsföringsapparat till företagarföreningens förfogande. Allt detta är beroende av om det finns goda transportmöjligheter när det gäller godset. Därför vill jag allra sist säga att ett klart besked om styckegodset är kanske ännu mer av behovet påkallat i fråga om Värmland än då det gäller andra delar av landet.

Överläggningen var härmed slutad.

## **§ 6 Om regeringens beslut i visst ärende rörande bemanning av fartyg**

Kommunikationsministern BO TURESSON erhöll ordet för att besvara *Ingegärd Fränkels* (fp) den 31 januari anmälda interpellation, 1977/78:124, och anförde:

Herr talman! Ingegärd Fränkel har frågat mig vilka principer som tillämpas vid handläggning av besvärsärenden rörande fastställande av minimibesättning för fartyg och på vilket underlag regeringen grundar sina ställningstaganden samt vilka skälen är till att en befattningshavare med viss utbildning av navigatorisk karaktär bedöms kunna ersättas med en person som saknar denna kompetens.

Regeringen avgjorde i december förra året ett ärende angående besvär över sjöfartsverkets beslut om minimibesättning för motorfartyget *Bremön*. Jag har nyligen här i riksdagen redogjort för de motiv som låg bakom detta beslut. Jag kommer därför i detta sammanhang endast att direkt besvara de frågor som Ingegärd Fränkel framställt.

Regeringens ställningstagande grundar sig på bestämmelserna i sjösäkerhetslagen om minimibesättning. Besättningens sammansättning till antal och kvalifikationer skall enligt lagen bestämmas med hänsyn till fartygets storlek, beskaffenhet, utrustning, användning och den typ av fart som fartyget nyttjas eller avses att nyttjas i. Minimibesättning skall fastställas med utgångspunkt endast i sjösäkerhetskraven. Vid sjösäkerhetslagens tillkomst år 1965 förutsattes bl. a. att det nya systemet skulle ge möjlighet till en fortlöpande och smidig anpassning av fartygsbemanningen efter den snabba tekniska utveckling som präglar moderna sjöfartsförhållanden dock utan att för den skull säkerhetskraven åsidosätts. Underlag för regeringens bedömning i ärenden om minimibesättning på fartyg är i huvudsak sjöfartsverkets ställningstagande samt remissyttranden från organisationerna för redare och

*Om regeringens  
beslut i visst ärende  
rörande bemanning  
av fartyg*

Fredagen den  
3 mars 1978

*Om regeringens  
beslut i visst ärende  
rörande bemanning  
av fartyg*

ombordanställda.

I Bremönfallet har den beslutade minskningen av vaktbemanningen med en styrman motsvarats av en ökning av antalet s. k. fartygsoperatörer/däck. Det är emellertid inte fråga om att fartygsoperatören ersätter styrmannen i hans funktion. Regeringens beslut bygger på en total säkerhetsbedömning, som bl. a. innefattar att två styrmän är tillräckligt för Bremön i högst s. k. Nordsjöfart med de speciella förutsättningar som gäller för just detta fartyg.

INGEGÄRD FRÆNKEL (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaren på mina frågor. Svaren är dock enligt min uppfattning litet otillfredsställande, och jag är därför tvungen att i klarläggande syfte ge något fylligare synpunkter på frågorna än vad jag från början hade trott vara behövligt. Jag kommer även att ställa några frågor, som jag hoppas bättre skall klarläggas statsrådets ställningstagande – jag hoppas naturligtvis att statsrådet besvarar dem.

Som svar på min fråga om vilket underlag som grundar regeringens ställningstagande vid fastställande av minimibemanning har anförts sjöfartsverkets ställningstagande och remissyttranden från organisationerna för redare och ombordanställda. I fallet Bremön har de befälsorganisationer som berörts av regeringens beslut ställt sig negativa till en ändring av den minimibesättning som föreskrivits av sjöfartsverket. Eftersom berörda befälsorganisationer och dessutom regeringens fackmyndighet intar samma ståndpunkt i frågan om minskning av den navigatoriska bemanningen måste jag fråga: Vilken sakkunskap har större kännedom om navigation och sjösäkerhet än de nu nämnda remissinstanserna?

Herr statsråd! Har de ekonomiska aspekterna skymt sikten för statsrådets bedömning av säkerhetsfaktorerna?

Statsrådet har också i sitt svar på min sista fråga i interpellationen, om skälen till att en befattningshavare med viss utbildning av navigatorisk karaktär bedöms kunna ersättas med en person som saknar denna kompetens, anført att minskningen av vaktbemanningen med en styrman *motsvaras* av en ökning av antalet fartygsoperatörer/däck. Kan detta tolkas på annat sätt än att operatören ersätter en styrman? Räknar regeringen bara antalet personer vid fastställande av minimibesättning, utan hänsyn till deras befattning och utbildning?

Regeringen har som motiv till att minska antalet styrmän ombord åberopat att regeringen funnit, att vaktjämgöringen kan klaras av två styrmän med visst övertidsuttag. Jag vill erinra om att vid sjöarbetstidslagets tillkomst förutsattes att övertidsarbete inte får utföras regelmässigt, dvs. övertid får inte tas med i beräkningen vid uppgörande av vaktlista. Vidare får framhållas att statsrådet i sitt svar på Birger Rosqvists fråga i kammaren framhöll som skäl till den minskade bemanningen, att Bremön är ett mycket modernt och tekniskt avancerat fartyg. Bremön har ett avancerat framdrivningsmaskineri med obevakat maskinrum, vilket eventuellt kan motivera minskning av maskinpersonalen. Men jag måste få ställa frågan: På vilket sätt har fartyget

utrustats för att underlätta styrmännens arbete? Styrmännen är dessutom ansvariga för fartygets lastning och lossning alldeles oavsett om det är ombordanställda eller landanställda som utför dessa arbetsuppgifter.

Vad som nu anförs ger inte stöd för ett beslut som innebär en minskning av antalet styrmän eller en minskning av de arbetsuppgifter som normalt ankommer på styrmän i ett fartyg av Bremöns storlek.

I regeringsbeslutet förutsättes viss vakttjänst för befälhavaren, och statsrådet anser inte att detta skulle påverka sjösäkerheten. Jag vill åberopa vad Birger Rosqvist framhöll i sitt anförande den 2 februari i denna kammare:

”En befälhavare på ett fartyg kan aldrig koppla av helt, även om det finns tre styrmän ombord. Om fartyget – i detta fall en 6 000-tonnare – går i Östersjö- eller Nordsjöfart, har befälhavaren till sjöss 24 timmars jourtjänst. Han får rycka in när som helst när fartyget går i livligt trafikerade eller trånga passager, vid dåligt väder, vid tjocka och vid nedsatt sikt. Befälhavaren har ansvar för navigering, för fartyg och folk 24 timmar om dygnet. Han kan inte koppla av vare sig till sjöss eller i hamn.”

En journalist skrev i december en rapport i Göteborgs-Posten om en resa mellan Göteborg och Lübeck på båten Birgitta. Det är just ett farvatten för vilket Bremön beviljats dispens enligt regeringens beslut och som snabbt kan bli aktuellt för Bremön. Jag vill påpeka att rapporten skrevs veckan innan debatten om Bremön satte i gång. Jag vill gärna citera några rader ur rapporten:

”Älvsborgsbron visade sig i ett töcken och ju längre ut vi kom desto mer tätnade dimman. Vi var inviterade att äta tillsammans med skepparen, men han ursäktade sig med att han måste vara på bryggan på grund av tjockan. Så småningom blev det läggdags men si och så med sömnen, för fartygets dova sirén tjöt ideligen och tätast blev signalerna när vi kom in i vad jag kallar ’danska skärgården’. Birgitta går ju genom Bälten med öarna Själland, Lolland, Falster, Möen, Fyn och Langeland.

På morgonen berättade kapten att han stått på bryggan hela natten och först vid fyratiden kunnat slumra till på en brits någon timme. Han berättade vidare att färden genom Bälten är rätt besvärlig med inte mindre än 33 olika kursändringar och 8 färjelinjer som skär kurserna. Sker detta så i dimma förstår man hans bekymmer.”

Hur har nu enskilda och myndigheter reagerat på kommunikationsministerens sätt att så lättsinnigt avfärda expertis och erfaret folks bedömningar?

Det har inte saknats reaktioner i insändarsidornas spalter. Jag tar ett exempel från Expressen den 25 januari:

”Om nu som i fallet ’Bremön’ en styrman dras in innebär det att befälhavaren får gå vakt. Herr Turesson kanske inte är införstådd med att en befälhavare måste vara tillgänglig dygnet runt och därför skulle en påtvingad vakttjänst medföra en säkerhetsrisk.

Efter närmare 20 år som befälhavare vet jag vad detta skulle innebära. Det är skrämmande att vår regering är så litet insatt i vad den svenska handelsflottan och dess folk betyder och utträtar.

*Om regeringens  
beslut i visst ärende  
rörande bemanning  
av fartyg*

---

*Om regeringens  
beslut i visst ärende  
rörande bemanning  
av fartyg*

Är det så illa ställt att ni för att spara pengar äventyrar människoliv och säkerhet?

Hans Östberg  
Moderat, Stockholm"

Det är ju detta det gäller, herr Turesson. Säkerheten för de ombordvarande och för lasten. Säkerheten för andra fartyg till sjöss. Säkerheten för att miljön i våra vatten och kring våra kuster skall bevaras ren.

TCO:s ordförande Lennart Bodström gjorde den 20 januari följande uttalande:

"Regeringen har nu mot sjöfartsverkets uttryckliga önskan medgivit fartyg tillåtelse att minska antalet sjöbefäl ombord under den gräns som lagstiftningen anger som miniminivå för sjösäkerhetens upprätthållande. Vi har därmed kommit i den situationen att våra medlemmar som har att i tjänsten svara för säkerheten ombord anser denna uppgift omöjlig."

Nordiska Fartygsbefäls Kongress hade redan den 18 december 1977 telegrafiskt till statsminister Fälldin framfört att man ansåg att det vore ett oansvarigt övergrepp på sjösäkerheten om regeringen fattar ett beslut som innebär att man reducerar antalet styrmän och tvingar befälhavaren att regelbundet gå vakt till sjöss.

Vid extra sammanträdet den 17 januari underströk kongresen detta uttalande och tillade bl. a. i anledning av detta ärende:

"Det är kongressens uppfattning att en förlängning av vakttiden för styrmännen får ett allvarligt, negativt inflytande på sjösäkerheten, med ett trevaktssystem för styrmännen säkras man utvilat befäl på bryggan.

---

Kongressen har självklart i många år diskuterat organisationen på bryggan i de fartyg man genom åren bemannat. Det är vår klara uppfattning att befälhavaren i varje tillfälle skall kunna rycka in på bryggan så snart styrmannen känner behov härav. Om befälhavaren skall delta i de normala sjövakterna och därutöver vara disponibel under styrmännens vakter, vakthållning vid nedsatt sikt, i hårt trafikerade farvatten samt utföra ett alltmer krävande administrativt arbete m. m., kommer det i framtiden att uppstå situationer där en styrman kan stå tvekan inför om han skall tillkalla befälhavaren eller inte. Denna situation kan de nordiska fartygsbefälen inte acceptera att bringa styrmannen i.

Kongressen avvisar därför varje försök till att befälhavaren skall gå normala sjövakter.

Slutligen råder enighet inom Nordiska Fartygsbefäls Kongress om att använda alla de möjligheter som står till kongressens förfogande för att bevara sjösäkerheten i framtiden."

Sjöbefälsskolornas elevorganisation följer naturligtvis med uppmärksamhet debatter om den svenska sjöfarten. Elcverna utbildar sig med avsikt att tjänstgöra i svenska handelsfartyg i ledande befattningar. De har, som jag tror att kommunikationsministern vet, skrivit ett öppet brev till regeringen,

vari de bl. a. påtalar att regeringen åsidosatt sjöfartsverket, som delvis inrymmer landets sjösäkerhetsexpertis:

- frångått sjömanslagen, sjöarbetstidslagen och sjöbefälskungörelsen
- ignorerar IMCO:s uttalanden och konventionsförslag om sjösäkerhet
- avböjt taga hänsyn till framförda synpunkter från nationella och internationella fackorganisationer.

I sitt öppna brev begär elevorganisationen att regeringen skall ompröva sitt beslut.

Herr talman! Jag vill fråga kommunikationsministern: Är statsrådet beredd att med ledning av här framförda reaktioner ändra sin inställning till en sådan försöksverksamhet som förestavats i fallet Bremön?

**Kommunikationsministern BO TURESSON:**

Herr talman! Ingegärd Fränkel har ställt en rad frågor utöver dem som fanns i interpellationen. Jag har ingen möjlighet att utan att se dem skriftligen framför mig besvara dem i tur och ordning, utan jag får väl läsa Ingegärd Fränkels inlägg i protokollet senare och ta ställning. Men jag skall kommentera några av frågorna här. Till detta vill jag dock ha sagt att jag inte kommer att lämna några fullständiga svar.

Bakgrunden till att denna sak kommit upp är att man inom skeppsfarten försöker utnyttja den moderna tekniken i så stor utsträckning som möjligt för att förenkla, försnabba och rationalisera arbetet ombord samt arbetet vid lastning och lossning. En hel del tekniska nykonstruktioner, som dessutom kostar mycket pengar, installeras på moderna fartyg. Bremön är i det fallet ingalunda något undantag, tvärtom. Skall det vara någon mening med att sätta in sådana grejor och över huvud taget att modernisera fartyg för att göra arbetet bekvämare och minska omfattningen av manuellt arbete, är det ganska klart att man också söker sig till möjligheter att minska bemanningen ombord i den takt som den moderna tekniken på fartyget ger möjlighet till.

Ingegärd Fränkel kallar mitt råd till regeringen att fatta det här beslutet för lättsinnigt. Hon kritiserar mig för att jag i det fallet gick emot statens egen fackmyndighet, sjöfartsverket, som i sådana här sammanhang tillvaratar sjösäkerhetsintresset.

Nu är det ju så att vi har ett system med möjlighet att anföra besvär över underordnad myndighets beslut, en besvärsordning som slutar i regeringen – över regeringens beslut kan man inte besvara sig. Hela meningen med det är att varje överinstans skall ha möjlighet, om den finner sakliga skäl för det, att ändra på underordnad myndighets beslut. I annat fall är det ju ingen mening med att ha denna besvärsmätt.

Det är klart att det är en allvarlig sak att ändra på ett beslut av – som i det här fallet – en myndighet som tillvaratar säkerhetsintresset. Men jag kan försäkra Ingegärd Fränkel att det gör man inte lättsinnigt. Man skaffar sig en god bild av verkligheten innan man tar ett sådant beslut – och sedan känner man verkligen ansvaret för det och allvaret i det.

**Nr 87**

Fredagen den  
3 mars 1978

---

*Om regeringens  
beslut i visst ärende  
rörande bemanning  
av fartyg*

Fredagen den  
3 mars 1978

---

*Om regeringens  
beslut i visst ärende  
rörande bemanning  
av fartyg*

Innan jag berättar litet om den bakgrund som vi skaffade oss för detta ställningstagande vill jag bara nämna att det under gång alltid finns minst en navigationsutbildad person på bryggan – antingen befälhavaren eller en styrman. Denna navigationsutbildade person sysslar naturligtvis inte bara med navigering, utan han har även andra uppgifter. Och den s. k. fartygsoperatören/däck kan tidvis tjänstgöra i andra uppgifter, vilket medför en viss avlastning. Det är inte meningen att han skall navigera.

Sedan till en väsentlig del av underlaget för regeringens ställningstagande. Ingegärd Fränkel utgår ifrån att Bremön representerar normala seglationsförhållanden, men så är inte fallet. Bremön har tvärtom ganska egna seglationsförhållanden, som karakteriseras av korta resor, både i Östersjöområdet och på Nordsjön, och lång liggetid i hamnarna.

Vi har haft tillgång till data rörande Bremöns seglationsförhållanden under sju månader 1977, och vi har gått igenom dem mycket noggrant och sammanställt dem. Då har vi kommit till resultatet att under dessa sju månader låg Bremön i hamn drygt 60 % av tillgänglig tid. Den genomsnittliga arbetstiden med vaktjänst för var och en av de tre styrmännen var 23 timmar per vecka. Vid en bemanning med två styrmän skulle motsvarande arbetstid ha varit 27 timmar per vecka jämte ett övertidsuttag på genomsnittligt sju timmar per vecka. Om det hade funnits två styrmän på båten under de sju månaderna 1977 skulle alltså var och en av dem ha haft en sammanlagd arbetstid med vaktjänst om 34 timmar per vecka. Övertidsuttaget skulle också inom ramen för sjöarbetstidslagen i praktiken ha varierat en hel del. Det sammanhänger med de olika farter vari båten har gått dels i Östersjön, dels i Nordsjön. Ett i egentlig mening regelbundet övertidsarbete för styrmännen vid sådana seglationsförhållanden kan man inte säga att det är fråga om.

En bemanning med två styrmän förutsätter att befälhavaren i några enstaka fall går vakt under kortare tid, allt under förutsättning att man bygger på förhållandena de sju månaderna 1977. Under den aktuella seglationsperioden, dvs. dessa sju månader, skulle befälhavaren vid en bemanning med två styrmän ha behövt gå vakt genomsnittligt 2,5 timmar per dygn under 14 dagar av de 219 dagar som seglationen omfattade. Dessa 14 tillfällen skulle ha koncentrerats till tre av det 60-tal resor som Bremön utförde under sju månadersperioden. Inget av de 14 dygn befälhavaren behövde gå vakt krävdes det mer än fyra timmars vaktjänst av honom.

Det torde i sammanhanget böra nämnas att enligt gällande kollektivavtal mellan Sveriges redareförening och Sveriges fartygsbefälsförening kan befälhavaren i fall som det förevarande enligt tillämpad praxis vid tillfällig arbetsbelastning överta ansvaret för vakt på bryggan för att därigenom tillfälligt friställa styrmännen för andra arbetsuppgifter eller vila. Även om befälhavaren något ökar sin vaktjänstgöring, vilket i så fall naturligen medför att styrmännens totala arbetstid för vaktjänst minskar, torde befälhavarens övriga vaktfunktioner inte äventyras.

Vad sedan beträffar maskinchefen och två fartygsoperatörer i maskin under den här försöksperioden är det enligt regeringens bedömning en tillräcklig bemanning för Bremöns maskinavdelning. Den bedömningen har

---

*Om regeringens  
beslut i visst ärende  
rörande bemanning  
av fartyg*

vi gjort på grundval av den konstruktion med obemannat maskinrum som fartyget har. Detta har emellertid inte Ingegärd Fränkel anmärkt på, och därför har jag inte anledning att närmare gå in på det.

Jag har velat säga detta om bakgrunden till regeringsbeslutet och om de sakuppgifter som vi har grundat beslutet på, därför att jag tycker att det är otillfredsställande att det i riksdagens protokoll skall få stå inskrivet att inte bara jag utan också hela den svenska regeringen behandlar en sådan här fråga lättsinnigt.

**INGEGÄRD FRÆNKEL (fp):**

Herr talman! Allra först vill jag säga att på min sista fråga fick jag inte något svar, men jag hoppas att kommunikationsministern återkommer till den.

Statsrådet säger att bakgrunden till det här beslutet bl. a. var fartygets oerhört moderna teknik. För att man skall ha råd att låta tekniken gå framåt – jag förstår att kommunikationsministern menar att teknisk utrustning kostar mycket pengar – måste man alltså dra in på personal. Jag har framför mig här ett utdrag ur en rapport från Sovjet enligt en tydligen mycket intressant bok som heter Människan och säkerheten. I Sovjet har man betydligt större besättningar än i Sverige. Och i rapporten understryker man hur viktigt det är att det finns kunskap hos dem som skall ha hand om de moderna medel som finns på ett fartyg. Man talar också om trötthet.

Kommunikationsministern sade att det förutsätts att befälhavaren eller styrman och alltså inte operatören är på bryggan. Det betyder att befälhavaren måste gå vakt. Jag vill här inte underlåta att läsa upp ett stycke ur rapporten: "Trötthet och utmattning nedsätter människans möjligheter och medför att hörsel och syn fungerar sämre. En mycket skicklig navigatör kan sålunda under inverkan av utmattning göra ett ödesdigert misstag." Då är vi tillbaka till vad jag sade om att det naturligtvis blir mer uttröttningsom det blir längre tjänstgöring för styrman – för att inte tala om befälhavaren, om han måste gå vakt under de 24 timmar då han är ansvarig för fartyget.

Bremön sägs ha en ovanligt modern teknik ombord, men jag har inte fått reda på vilka moderna finesser det skulle röra sig om. Det har också talats om korta resor för Bremön, men det är ju inget argument för att man kan dra in på besättningen. Just detta att fara ut och in i hamn är besvärligt. Vi kan bara tänka oss en situation med dåligt väder, is, dimma, storm – då gäller det verkligen att man är uppmärksam och att kaptenen tillsammans med sin styrman är på vakt.

Jag vet inte hur det är med Bremöns alla finesser. Bremön havererade i natt och är nu på väg in för reparation – jag vet inte om herr Turesson känner till det. Jag vet inte vad som var orsaken och inte heller hur mycket befäl som fanns ombord. Men detta visar att man inte bara kan förlita sig på de fina instrumenten ombord.

Herr Turesson talade om att det naturligtvis var möjligt att så att säga segla över sin expertgrupp, som sjöfartsverket är. Såvitt mig är bekant är det inget annat land utom Sverige av de nordiska länderna där en kommunikationsminister – speciellt när det gäller säkerhetsfrågorna – gått ifrån sitt

Fredagen den  
3 mars 1978

*Om regeringens  
beslut i visst ärende  
rörande bemanning  
av fartyg*

sjöfartsverks rekommendationer. Nu var det kommunikationsminister Turesson som gjorde det. Förut hände det 1966, då Olof Palme var kommunikationsminister och då regeringsbeslutet i jämförelse med sjöfartsstyrelsens ursprungliga beslut innebar vissa förändringar. Detta har alltså skett bara två gånger i de nordiska länderna.

Kommunikationsministern säger också att det fanns tillgång till journaler. Men jag har sett en annan statistik, och jag tyckte inte att den överensstämde med vad jag hörde kommunikationsministern läsa upp – även om jag inte kunde följa med helt i siffrorna. Dessutom har jag hört att den statistik som kommunikationsministern nu hänvisar till inte varit tillgänglig för remissinstanserna. Därför vill jag gärna höra litet närmare om detta.

Jag ser att min tid är slut nu, men jag vore mycket tacksam om jag kunde få svar på även min sista fråga.

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Jag beklagar att jag glömde – det är väl rätta ordet – att svara på den sista frågan som Ingegärd Fränkel framställde i sitt första inlägg.

Frågan var om jag var beredd att föreslå regeringen att ompröva beslutet. Det är jag inte, under själva försöksperioden. Regeringen vill ha den erfarenhet som det här försöket ger. Men naturligtvis kan seglationsförhållanden och sådant ändras, och i så fall kan sjöfartsverket ändra på reglerna för minimibesättning, men det är en helt annan sak.

Jag känner inte till vad som kan ha hänt i natt, än mindre vad det kan ha haft för orsak. Haverier är alltid beklagliga. Vi försöker naturligtvis alltid utröna orsakerna till dem. I fall då det är ändamålsenligt – och det är det ganska ofta – tillsätter vi en särskild kommission för att få tillfälle att grundligt studera vad som har hänt och varför det har hänt. Jag vill bara med anledning av Ingegärd Fränkels upplysning att det har hänt någonting säga att man för dagen naturligtvis inte kan dra några slutsatser av det. Haverier inträffar även med fartyg med traditionell bemanning.

Med de erfarenheter man har av de sju månadernas seglation som jag utförligt redogjorde för – uttaget av arbetstid vid bemanning med två styrmän skulle alltså vara 34 timmar per vecka och båten ligger i hamn över 60 % av tiden – ter det sig kanske litet överdrivet att tala om utmattning. Det skall vi naturligtvis försöka bilda oss en uppfattning om, men det är kanske ett något starkt ord i sammanhanget. Till sist: det låter ju illa att organisationerna inte haft tillgång till journalerna. Hur kan Ingegärd Fränkel påstå det? Det är inte sant.

INGEGÄRD FRÆNKEL (fp):

Herr talman! Har jag sagt någonting som inte är sant, så skall jag naturligtvis försöka kollationera de uppgifterna. Men de siffror som kommunikationsministern läste upp stämmer inte alls med de siffror som jag har framfört mig och som befälsorganisationerna har fått. Det visar – jag kan inte se det på annat sätt – att man haft tillgång till olika uppgifter. Men har jag missuppfattat det, skall jag naturligtvis ta tillbaka det.

Statsrådet säger att försöksverksamheten naturligtvis skall fortsätta till den 31 mars 1979. Jag har fortfarande inte riktigt klart för mig vad denna försöksverksamhet går ut på. Vad är det man vill komma fram till egentligen?

Jag vet att det nu är många båtar för vilka man begär dispens för att få samma förhållanden som Bremön. Jag förstår – det är naturligtvis billigare, man sparar in vissa löner. Men hur tänker regeringen göra sedan? Jag har fått ett besked: försöksverksamheten skall inte avbrytas, den skall fortsätta t. o. m. den 31 mars 1979. Men kan jag också få beskedet att det bara är denna båt det gäller och att vi inte behöver befara att samma försöksverksamhet skall bedrivas på andra båtar? Kan vi slippa dväljas i ett tillstånd av oro för den sjösäkerhetsfara som kan uppstå? Jag vill gärna ha ett svar på de frågorna liksom på frågan vilket resultat ni vill uppnå med försöksverksamheten.

*Om regeringens  
beslut i visst ärende  
rörande bemanning  
av fartyg*

Kommunikationsministern BO TURESSON:

Herr talman! Det är möjligt att man för många båtar tänker begära liknande dispens som Bremön har fått. Men för det första tror jag inte att det kan vara så många som har likartade seglationsförhållanden som Bremön, och för det andra är det uttryckligen sagt från min sida och därmed från regeringens att sådana här frågor måste avgöras från fall till fall. För att kunna ha något erfarenhetsmaterial att bygga på vid sådana prövningar kommer vi naturligtvis att avvakta resultatet av försöksverksamheten på Bremön. Jag kan inte se att det för dagen finns någon anledning att utöka den försöksverksamheten, om inte alldeles speciella förhållanden skulle dyka upp. Och jag har inte för avsikt att initiera någon sådan utökning.

INGEGÄRD FRÆNKEL (fp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för vad han nu sade och tar det som ett löfte om att det inte skall bli några fler Bremönfall.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Föredrogs och hänvisades

Motion

1977/78:1759 till konstitutionsutskottet

Fredagen den  
3 mars 1978

Anmälades och bordlades följande interpellationer som ingivits till  
kammarkansliet

*Anmälan av inter-  
pellationer*

*den 2 mars*

**1977/78:138** av *Karl Erik Olsson* (c) till jordbruksministern om lantbruksnämndernas rådgivningsverksamhet:

Vid tillkomsten av den nuvarande lantbruksnämndsorganisationen år 1967 fastslogs att nämndernas rådgivningsverksamhet – även den enskilda rådgivningen – skulle stå öppen för alla typer av jordbruksföretag och på lika villkor.

I regeringens proposition 1977/78:19 om nya riktlinjer för jordbrukspolitiken m. m. delar föredraganden i avsnittet 6.8 Rationaliseringsverksamheten upp jordbruksföretagen i tre grupper: 1. Utvecklade och utvecklingsbara företag 2. Begränsat utvecklingsbara företag. 3. Företag som inte är utvecklingsbara.

Rådgivning, som bl. a. har till uppgift att informera lantbrukarna om de senaste forskningsrönen och om den statliga rationaliseringsverksamhetens möjligheter, har otvivelaktigt verksamt bidragit till jordbrukets rationalisering.

I olika sammanhang, bl. a. i samband med statskontorets översyn av lantbruksnämndernas organisation, har det framskyttat att den enskilda rådgivningen i större utsträckning än hittills skulle avgiftsbeläggas. Detta skulle sannolikt leda till att de som har de bästa ekonomiska resurserna kom att utnyttja rådgivningen mest. De övriga, som i första hand står att finna i grupperna begränsat utvecklingsbara företag och företag som inte anses vara utvecklingsbara, skulle troligen av ekonomiska skäl dra sig för att vända sig till nämnderna. Dessa kategorier, som många gånger har stort behov både av rådgivning och av lantbruksnämndernas medverkan i rationaliseringsfrågor, skulle då uppenbarligen missgynnas.

Enligt min uppfattning är en sådan prioritering inte tilltalande och skulle försvåra rationaliseringsverksamheten. Ur jämlikhetssynpunkt avviker den också från vad som anses allmänt accepterat inom andra samhällssektorer.

Med hänvisning till det anförda anholder jag att till jordbruksministern få ställa följande fråga:

Vilken är statsrådets uppfattning om villkoren för lantbruksnämndernas rådgivning, och anser statsrådet att rådgivningen skall vara lika tillgänglig för alla grupper av jordbrukare?

**1977/78:139** av *Per Bergman* (s) till industriministern om det statliga stödet till varvsindustrin:

Enligt uppgift i pressen skulle den svenska regeringen efter överläggningar med den norska regeringen ha beslutat ändra uppläggningsen av stödet till den svenska varvsindustrin.

Med anledning av detta vill jag ställa följande fråga till industriministern:

Är industriministern beredd att närmare redovisa vad som förevarit vid dessa överläggningar och de konsekvenser dessa kan få för sysselsättningen vid de svenska varven?

**Nr 87**

Fredagen den  
3 mars 1978

---

*Meddelande om  
frågor*

## **§ 9 Meddelande om frågor**

Meddelades att följande frågor framställdes

*den 2 mars*

**1977/78:329** av *Anton Fågelsbo* (c) till arbetsmarknadsministern om ökade kommunala industribeställningar:

Är arbetsmarknadsministern beredd att ta initiativ till att ytterligare arbetsmarknadspolitiskt betingade kommunala industribeställningar kan läggas ut?

**1977/78:330** av *Paul Jansson* (s) till arbetsmarknadsministern om en ny förtroendemannalag:

Den 16 februari besvarade arbetsmarknadsministern en fråga av Lars Ulander där han förklarade att propositionen om den nya förtroendemannalagen inte kunde framläggas för riksdagen förrän till hösten.

Vid ett företagarmöte i Skövde den 27 februari anordnat av Sveriges Hantverks- och industriorganisation, där förslaget till ny förtroendemannalag diskuterades, försäkrade en folkpartistisk riksdagsman att regeringen inte kommer att upphöja förslaget till lag som det nu ser ut.

Min fråga till arbetsmarknadsministern är:

Är detta uttalande representativt för regeringens uppfattning i frågan och kommer följaktligen regeringen inte att framlägga något förslag om ny förtroendemannalag för riksdagen?

Fredagen den  
3 mars 1978

1977/78:331 av *Olle Eriksson* (c) till industriministern om sysselsättningen i Fengersfors:

*Meddelande om  
frågor*

De två senaste åren har arbetsmarknadssituationen i norra Dalsland varit mycket bekymmersam.

Flera industrier och bruk har lagts ned, anställningsstopp har rått vid de största industrierna och industriinvesteringar har skjutits på framtiden. Till detta kommer att ett hundratal anställda vid Fengersfors Bruk förlorar sina arbeten under mars och april månader.

Med hänvisning till det anförda vill jag till industriministern Nils Åsling ställa följande fråga:

Är statsrådet beredd att redovisa sin syn på hur sysselsättningsfrågorna i Fengersfors skall lösas?

På hemställan av talmannen beslöt kammaren kl. 10.53 att ajournera sina förhandlingar till kl. 16.00, då de till dagens bordläggning anmälda utskotts-  
betänkandena väntades föreligga.

§ 10 Förhandlingarna återupptogs kl. 16.00 under ledning av tredje vice talmannen.

§ 11 Anmäldes och bordlades

Skrivelse

1977/78:117 med överlämnande av allmänna pensionsfondens fjärde fond-  
styrelses årsredovisning

§ 12 Anmäldes och bordlades

Redogörelse

1977/78:11 Riksdagens revisorers berättelse över verkställd granskning av  
riksgäldskontorets tillstånd, styrelse och förvaltning under budgetåret  
1976/77

§ 13 Anmäldes och bordlades

Konstitutionsutskottets betänkande

1977/78:23 med anledning av förslaget 1977/78:5 från riksdagens förvalt-  
ningsstyrelse om riksdagens lokalfrågor på längre sikt m. m. och proposi-  
tionen 1977/78:100 i vad avser anslag till nytt riksdagshus jämte  
motioner

Skatteutskottets betänkanden

1977/78:26 med anledning av propositionen 1977/78:100 bilaga 11 i vad avser  
vissa anslag för budgetåret 1978/79 inom budgetdepartementets veksam-  
hetsområde

1977/78:27 med anledning av motioner om alkoholpolitiska frågor

1977/78:28 med anledning av motioner om kapitalbeskattningen m .m.  
1977/78:29 med anledning av motioner om realisationsvinstbeskattningen  
1977/78:30 med anledning av motioner om bostadsbeskattningen  
1977/78:31 med anledning av motioner om inflationsskydd av inkomstskat-  
teskalan

#### Lagutskottets betänkanden

1977/78:11 med anledning av propositionen 1977/78:70 om värdet av vissa  
beräkningsenheter i guld  
1977/78:12 med anledning av motion om lagstiftningen rörande onykterhet  
vid trafik till sjöss  
1977/78:13 med anledning av motioner om ändring i namnlagen  
1977/78:14 med anledning av motion om förbud mot koppling i hyresavtal av  
hyra av bostad och hyra av bilplats

#### Socialutskottets betänkanden

1977/78:23 med anledning av propositionen 1977/78:101 med förslag om  
tilläggsbudget II till statsbudgeten för budgetåret 1977/78 såvitt avser  
socialdepartementets verksamhetsområde jämte motion  
1977/78:24 med anledning av propositionen 1977/78:74 med förslag till  
riktlinjer för ett informationssystem om arbetsskador, m. m.

#### Trafikutskottets betänkande

1977/78:15 med anledning av propositionen 1977/78:88 om inrättande av en  
central myndighet för utredning av allvarigare civila och militära luft-  
fartsolyckor, m. m.

#### Civilutskottets betänkanden

1977/78:13 med anledning av propositionen 1977/78:100 i vad avser anslag  
till centralnämnden för fastighetsdata  
1977/78:14 med anledning av propositionen 1977/78:100 i vad avser anslag  
till bostadsdepartementet m. m.  
1977/78:15 med anledning av propositionen 1977/78:100 i vad avser  
allmänna samlingslokaler jämte motion  
1977/78:17 med anledning av motion om helikopterresurser för räddnings-  
tjänsten i Skåne  
1977/78:18 med anledning av motioner rörande fastighetsbildningslagen  
(1970:988)  
1977/78:19 med anledning av motionsförslag om upphävande av presum-  
tionsregeln i expropriationslagen (1972:719)  
1977/78:20 med anledning av motionsförslag om tilläggsdirektiv till tomt-  
rättskommittén

Nr 87

Fredagen den  
3 mars 1978

#### § 14 Meddelande om fråga

Meddelades att följande fråga framställdes

---

*Meddelande om  
fråga*

*den 3 mars*

1977/78:332 av *Inga Lantz* (vpk) till statsrådet *Britt Mogård* om skolledighet första veckan i maj:

Vissa kommuner har hos skolöverstyrelsen ansökt om att få ge eleverna ledigt två dagar, den 2 och 3 maj i vecka 18. Denna ledighet skulle ge eleverna ett sammanhängande lov på nio dagar. SÖ har gått emot kommunernas begäran.

Mot denna bakgrund vill jag fråga statsrådet *Britt Mogård*:

Ämnar statsrådet medverka till att eleverna får ledigt den 2 och 3 maj?

§ 15 Kammaren åtskildes kl. 16.01.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

*/Solveig Gemert*