

Lördagen den
26 maj 1979

Lördagen den 26 maj

Kl. 09.00

*Om översynen av
SJ:s vagnpark*

Förhandlingarna leddes till en början av andre vice talmannen.

§ 1 Justerades protokollen för den 17 innevarande månad.

§ 2 Om översynen av SJ:s vagnpark

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM erhöll ordet för att besvara Åke Gillströms (s) den 15 maj anmälda fråga, 1978/79:558, och anförde:

Herr talman! Åke Gillström har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att snabbt råda bot på det, som Åke Gillström uttrycker saken, krisartade läget för SJ:s vagnpark.

Anledningen till att antalet skadade vagnar är så stort – enligt senaste uppgifter 4 900 mot normalt ca 2 000 – är efterverkningar av den svåra vintern. För att bringa ned antalet avställda vagnar har SJ vidtagit en rad åtgärder. Reparationskapaciteten har ökats genom tillfälliga placeringar av reparatörer från huvudverkstäderna i Malmö, Göteborg, Östersund och Gävle på driftverkstäder som reparerar godsvagnar. Dessutom har reparationskapaciteten för godsvagnar på huvudverkstäderna ökats. Genom dessa åtgärder har ytterligare ca 50 man tillförts godsvagnsreparationerna. Skiftarbete eller arbete på förskjuten tid planeras inom Östersunds verkstadsregion. SJ undersöker även möjligheterna att anställa personal tillfälligt för att lösa problemen. Det är dock svårt att finna utbildade personer som kan rycka in i det kvalificerade arbetet. SJ räknar med att under semesterperioden ha minskat antalet avställda vagnar till ett normalt antal.

Jag anser liksom Åke Gillström att det är mycket angeläget att bristen på godsvagnar hävs, och jag förutsätter att de åtgärder som SJ nu vidtar ger resultat så snart som möjligt.

ÅKE GILLSTRÖM (s):

Herr talman! Jag tackar för svaret.

Det är ett märkligt förhållande att kommunikationsministern inte tidigare insett de möjligheter till flera arbetstillfällen som reparationer av SJ:s vagnar ger. I stället har det faktiskt varit så att lokala politiker fått göra ingripanden i form av frågor och motioner för att över huvud taget få ha SJ:s verkstäder kvar på sina orter. Jag tänker t. ex. på Boilnäs, där man fått kämpa för att få fortsätta verksamheten. När nu godsvagnarna ställer sig i kilometerlånga köer för översyn och eventuell reparation, så tillåts denna verkstad gå med halv kapacitet. När man begär en förstärkning med tolv reparatörer får man

bara fem. Förhållandet är detsamma i hela denna region, där Östersund och Gävle ingår. Förmodligen råder samma förhållande över hela landet.

Skälet till att jag i min fråga valde Gävle som exempel är inte bara att jag själv kommer därifrån utan framför allt att jag vet vilka sysselsättningsvårigheter vi haft under senare tid. Jag är medveten om att den folkpartistiska regeringen gjort vissa försök att rädda sysselsättningen på några platser i landet. Hittills har inget gjorts för att klara Gävle Varv. Där går f. n. bara 120 man kvar, medan konkursutredaren söker med ljus och lykta efter nya ägare. Från denna arbetsplats har det redan gått ett hundratal väl utbildade och kunniga yrkesmän, väl lämpade för reparatörsjobb i SJ:s verkstäder i Gävle. Ändå har inte kommunikationsministern föranstaltat om att dessa verkstäder efter många års anställningsstopp kunnat anställa mer personal, när behovet skapat kris i vagnparken. Följden blir att SJ:s kunder får vända sig till andra transportörer, och inkomsterna flyr också från SJ. På detta sätt styrs pengar mer eller mindre medvetet till privata företagare, medan budgeten för folkets egen järnväg urholkas.

Medan Gävleborg f. n. är ett av de värst drabbade länen när det gäller arbetslöshet tillåts en märklig personalpolitik inom SJ:s verkstäder fortsätta. Naturligtvis borde en driftig regering här se en chans att skapa sysselsättning. Jag har nu kollat med arbetsförmedlingen i Gävle, och det visar sig att det f. n. finns ett 70-tal anmälda yrkeskunniga inom det område som SJ:s verkstäder representerar. Av dessa är mer än hälften lokalt bundna.

Statsanställdas förbund har reagerat på SJ:s och regeringens passivitet och inbjudit alla berörda parter till möte på måndag. Det vore väl naturligt om företrädare för staten då kunde redovisa hur man tänker lösa krisen med de oreparerade godsvagnarna. F. ö. lär enligt uppgift nu också personvagnsparken börja drabbas på samma sätt. Inför den nya trafikpolitik som riksdagen snart skall besluta om – en politik som regeringens proposition inte har så stor andel i – så är det väl ändå nödvändigt att i framtiden kunna erbjuda nyfyllströmmande kunder vagnar i tillräcklig utsträckning.

Kommer kommunikationsministern att se till att de sent tillkomna planerna nu förverkligas med det snaraste?

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Det är ju inte primärt jag som kommunikationsminister som vidtar åtgärder när det gäller att anställa personal på SJ, men jag håller med Åke Gillström om att den vagnbrist som SJ f. n. har är ett svårt problem. Den hårda vintern och den i och för sig glädjande ökningen av efterfrågan på godstransporter har i hög grad medverkat till att dessa problem har uppstått. Förutom att den hårda vintern medförde att många vagnar och lok skadades innebar den också att färjetrafiken till kontinenten stördes, och det gjorde att det var svårt att få hem tomvagnar från kontinenten. Problemet har successivt lösts nu när färjorna går som de skall.

Den här frågan hänger naturligtvis slutligen samman med SJ:s investeringar. Jag vet att SJ kommer att prioritera inköp av moderna godsvagnar, som är anpassade till kundernas behov, men sådana inköp beror i sin tur på

den ekonomiska bedömning av SJ:s investeringsutrymme som statsmakterna gör.

När det sedan gäller frågan om verkstäderna och anställning av reparatörer där finns det en stor överkapacitet i fråga om SJ:s verkstadsyta. SJ har i dag ca 255 000 m² verkstadsyta, och en anpassning av denna till behovet skulle innebära att 47 000 m² behövde slopas. Lokalerna har inte anpassats i takt med att behovet av reparationer har minskat, då lok och vagnar har moderniserats. SJ har däremot ingen överkapacitet då det gäller personal, precis som Åke Gillström anförde, men man nyanställer reparatörer i takt med personalavgångarna. Under 1975–1978 har ca 790 man anställts, och under budgetåret 1979/80 skall ytterligare reparatörer anställas.

ÅKE GILLSTRÖM (s):

Herr talman! De sifferuppgifter som kommunikationsministern nu lämnade står enligt min mening för bara halva sanningen, och det som sägs i svaret om tillfälliga placeringar innebär ju bara att man flyttar folk från det ena stället till det andra. Vi vet ju att samtliga dessa verkstäder har behov av personal, och med tillfälliga placeringar löser man inte någon del av det här problemet.

Det talas också om att det är svårt att få utbildat folk, men jag tycker att man i så fall har undersökt möjligheterna väldigt dåligt. När man undersöker förhållandena litet närmare får man en del ganska märkliga uppgifter. Jag är säker på att man skulle kunna ringa runt till alla sådana här verkstäder också utanför Gävleborgs län och få samma svar som jag har fått där, nämligen att man har en ganska hög arbetslöshet och att det finns yrkeskunnigt folk på det här området som går och väntar på att få arbete.

En summering av situationen på personalsidan för hela riket ger vid handen att det vid det senaste månadskiftet fanns 1 638 svetsare, 238 grovplåtslagare och 291 tunnplåtslagare som sökte jobb. Det är alltså fråga om personer som är yrkeskunniga. När det gäller svetsarna är antalet arbetssökande tre gånger större än antalet lediga platser. Det måste bl. a. bero på att SJ inte ledigkungör sina jobb på det här området. Orsaken till att man inte placerar in reparatörer där de behövs torde alltså inte vara brist på arbetssökande, för det är svårt att söka platser som inte är ledigförklarade. Jag tycker att kommunikationsministern borde utveckla det sista hon sade beträffande statistiken över nyanställda. Den stämmer nämligen inte helt.

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Jag får mina uppgifter från SJ, och jag litar naturligtvis på att de är riktiga. De siffror jag nämnde redovisar antalet nyanställningar under den senaste perioden. SJ avser dessutom, som jag också framhöll i en debatt häromdagen här i kammaren, att anställa ytterligare reparatörer under budgetåret 1979/80.

Den aktuella situationen med ett onormalt stort antal avställda vagnar räknar SJ med att klara av till sommaren med de åtgärder som vidtas. SJ beaktar dessutom, som jag sade i mitt svar, möjligheterna att anställa

personal tillfälligt. Men det är, Åke Gillström, enligt uppgifter från SJ svårt att få folk som med kort varsel kan sättas in i det här arbetet. SJ planerar inte f. n. någon permanent ökning av personalen, men situationen hålls hela tiden under noggrann uppsikt av SJ.

ÅKE GILLSTRÖM (s):

Herr talman! De siffror Anitha Bondestam redovisade när det gäller antalet nyanställda ger bara halva sanningen så till vida att hon naturligtvis också borde ha redovisat hur många som avgått från sina jobb. Men jag kan göra detta i stället.

År 1977 lämnade 392 verkstäderna, men de ersattes av endast 234 nya. 1978 avgick 395, men man tog in bara 238 nya, dvs. man ersätter de avgångna bara med ca två tredjedelar. Det är givet att man när det gäller vagnparken därmed kommer i en sådan kris man nu upplever inom SJ. Även om kommunikationsministern inte direkt kan påverka SJ, kan jag inte tänka mig att det ingår i hennes trafikpolitik att kunderna skall behöva söka sig till andra transportmedel för att få sina varor transporterade därför att SJ inte har tillräckligt med vagnar. Jag tycker nog att det finns all anledning för kommunikationsministern att mycket kraftigare ingripa för att få någon rätsida i detta fall.

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Som jag sade i mitt tidigare anförande beror det inte enbart på antalet reparatörer att antalet avställda vagnar f. n. är så stort; den svåra vintern har gjort att vagnbristen har blivit större på grund av att färjetrafiken hindrats.

När det sedan gäller siffran för nyanställda reparatörer är SJ:s policy f. n. att man skall ersätta de reparatörer som avgår genom nyanställningar, vilket också sker. Som jag sade i ett tidigare anförande studerar man kontinuerligt situationen, vilket kan föranleda att man kommer att öka antalet anställda reparatörer.

ÅKE GILLSTRÖM (s):

Herr talman! Om detta är SJ:s trafikpolitik nu måste jag ställa en kort fråga: Gäller denna politik från 1979? Den stämmer ju inte med den politik som förts under 1977 och 1978.

Ansvar kommunikationsministern vidare att det är just att bara nyanställa två tredjedelar av det antal som slutar när det råder brist på arbetskraft?

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Att antalet avställda vagnar f. n. är så stort är ju en ny situation, och jag förutsätter att det är en anpassning till denna situation som gjort att man driver den policy jag nyss talade om.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 3 Om bibehållande av postanstalter och postadresser

Nr 156

Lördagen den
26 maj 1979

*Om bibehållande
av postanstalter
och postadresser*

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM erhöll ordet för att besvara *Ivan Svanströms* (c) den 10 maj anmälda fråga, 1978/79:537, och anförde:

Herr talman! Ivan Svanström har frågat mig om jag vill medverka till att allmänheten i görligaste mån får behålla sina postanstalter och postadresser.

Statsmakernas krav att postverket skall klara sina av statsmakterna angivna åligganden utan subventioner från skattebetalarna medför att postverket, liksom andra affärsföretag, fortlöpande måste se över sin organisation för att kunna effektivisera den och så långt möjligt hålla kostnaderna för verksamheten nere. Detta krav går inte att förena med anvisningar från riksdag och regering om hur postverkets lokala driftorganisation skall vara uppbyggd i sina enskildheter. I enlighet med statsmakernas beslut om postverkets organisation år 1976 åligger det därför postverket att besluta om den detaljerade utformningen av lokalförvaltningens organisation.

Det krävs en viss minimivolym av värdelörmedlings- och kassatjänst för att det skall vara ekonomiskt rimligt att bibehålla eller upprätta fasta postanordningar. För att tillgodose övriga postala tjänster, t. ex. brevbäring, post- och pakethämtning, sortering och transport behövs i regel inga fasta postanordningar på små orter. Den serviceform som här lämpar sig bäst är lantbrevbäring, dvs. ett slags rörliga postkontor. Av detta skäl har postverket sedan många år tillbaka ersatt dåligt utnyttjade, små fasta postkontor på landsbygden med lantbrevbäring. Denna omorganisation har verket genomfört endast på de allra minsta orterna även om rent företagsekonomiska skäl talat för att lantbrevbäring skulle vara att föredra även på andra, något större orter.

Vad gäller frågan om postadresser har postverket sedan oktober 1974 tillämpat följande ordning.

Då brevbäringen rationaliseras, dvs. vanligen ändras till att utgå från en större ort, får samtliga hushåll inom utdelningsområdet det nya utgångspostkontorets namn i sin Ortsadress. Om postkontoret på den mindre orten därvid bibehålls, är det normalt att kontoret benämns med det nya utgångspostkontorets namn jämte filialpostkontorsnummer. Skulle emellertid kommunen eller kunderna motsätta sig en sådan namnändring, bibehålls det gamla Ortsnamnet under förutsättning att det kommer att finnas en fast postanordning på orten, dvs. ett kontor eller ett postställe.

Postverkets kriterier vid val av organisationsform för landshygdens postanordningar liksom den sedan år 1974 rådande ordningen vid namnbyten, tillgodoser enligt min uppfattning de krav som rimligen kan ställas i dessa hänseenden.

Lördagen den
26 maj 1979

*Om bibehållande
av postanstalter
och postadresser*

IVAN SVANSTRÖM (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret på min fråga. Det här är saker som jag sysslat med mycket, inte minst i egenskap av ordförande för Riksförbundet för hembygdsvärd. Hembygdsrörelsen har i vårt land ca en halv miljon personer i sina medlemskadrar och är en intresseorganisation som är värd att inte helt glömmas bort – det gäller även statsråd och riksställda.

Jag har i min hand brev från både hög och låg som i det här sammanhanget har samma uppfattning som jag, nämligen att postanstalterna i görligaste mån skall bibehållas. Jag har här t. ex. ett brev från ett f. d. statsråd som skriver att han haft att kämpa för sin postanstalt någonstans ute på den svenska landsbygden. Om jag förstått hans brev rätt blev han utsatt för en påverkan från posttjänstemän som knappast borde få förkomma i ett demokratiskt samhälle och absolut inte i folkpartiets Sverige.

Jag vill här fråga kommunikationsministern om kommunikationsministern i dag är beredd att göra samma uttalande som Bengt Norling gjorde 1973, att postverket får tåla en något minskad rationalitet mot att människorna i stället får behålla sin postservice.

Beträffande "en viss minimivolym" skulle jag vilja fråga om statsrådet är medveten om att man vid posten ibland tillämpar en metod som innebär att antalet postärenden målmedvetet nedbringas vid en fast anstalt som man vill få bort. Man kan göra det på olika sätt.

Lantbrevbäringen erbjuder en underbart bra betjäning. Jag har själv i min ungdom varit lantbrevbärare. Men det är uppenbarligen så att det, alltefter- som vi får fler familjer där båda makarna i jämlikhetens namn förvärvs- arbetar, blir svårare att få den service genom lantbrevbäring som man annars normalt kan få.

När det sedan gäller förhållandena i Kalmar län vill jag fråga hur det kan beräknas gå med postanstalterna Blackstad och Gunnebobruk. Anledningen till att jag nämnde Verkeback i min fråga är att man där har lantbrevbäring från Västervik men hellre vill ha den från Gunnebobruk, som ligger i omedelbar anslutning till Verkeback. Varför kan man inte tänka sig att låta lantbrevbäringen i högre grad än nu utgå från de små postanstalterna, som därigenom skulle få en chans att vara kvar? Då skulle man också slippa bekymret med sorteringen, som enligt uppgift från posten är väldigt besvärlig.

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Till att börja med tillfrågades jag om jag inte hade samma uppfattning som Bengt Norling, att man i görligaste mån skulle låta postens rationalitet stå tillbaka för kundernas önskemål. Det ligger i mitt svar att jag i det avseendet har samma inställning som Bengt Norling.

När det sedan gäller påståendet att posten försöker minska antalet postärenden för att på det sättet få underlag för indragning av en fast postanordning vill jag framhålla att det i allmänhet är antalet hushåll som är avgörande för om det skall vara en fast postanordning eller inte.

När det sedan gäller hushåll där båda arbetar och därför har svårt att utnyttja lantbrevbäringen vill jag säga att det förhållandet att båda arbetar också ofta innebär att de har tillgång till fasta postanordningar på annat ställe än vid sin bostad.

Vad slutligen beträffar postanordningarna i Blackstad och Gunnebobruk ligger det f. n. ett ärende för bedömning hos regeringen i den delen, och jag kan därför inte i dag svara exakt hur det kommer att gå i det ärendet. Principiellt vill jag dock säga att ju fler adresser som finns, desto svårare blir det för postens sorteringspersonal. Det blir fler adresser om man utgår från de små orterna än om man utgår från de större.

IVAN SVANSTRÖM (c):

Herr talman! Om de båda arbetande i ett hushåll väljer att få sina postala tjänster utförda på annan ort, innebär det ju en ytterligare uttunning av underlaget på den lilla postanstalten. Jag känner förhållandena på svensk landsbygd i dessa sammanhang synnerligen väl, och jag vet att sådan utflyttning av posttjänster är en av orsakerna till att kundtjänsten på de små orterna minskar ytterligare.

Jag skulle vilja ställa ytterligare en fråga, som gäller utformningen av informationen till postkunderna. När jag år 1973 vid två tillfällen överlade med dåvarande kommunikationsministern försäkrade han – nyfrälst som han vid den tiden liksom vi andra var i fråga om önskvärdheten av samråd – att det visst skulle bli samråd mellan postmyndigheterna och den berörda allmänheten. Men tydligen sker icke något sådant samråd. Så var i varje fall icke förhållandet när det gällde den del av postkunderna i Gunnebobruk som helt enkelt enbart fick ett brev med meddelande om att förändringar i postservicen skulle genomföras fr. o. m. den 1 juni. Det är inte på det sättet som det skall gå till. Jag hoppas att kommunikationsministern är beredd att medverka till att samrådet inte begränsas till en överläggning med kommunen, utan att också den berörda allmänheten får vara med.

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Vad gäller frågan om att det skulle vara bekymmersamt att man i stället för att utnyttja lantbrevbäringen eller fasta postanordningar på småorter väljer att använda de postanordningar som finns på det ställe där man arbetar vill jag först säga att detta inte är något som posten kan styra. Om man väljer att utnyttja postanordningarna där man arbetar, så är det ju ett frivilligt val. Som jag sade tidigare räknar posten dessutom hushåll och inte antalet postärenden när den bedömer om en fast postanordning skall finnas kvar eller inte.

När det sedan gäller informationen och samrådsförfarandet har jag precis samma uppfattning som Ivan Svanström, nämligen att samrådsformerna självfallet skall vara reella och inte bara formella.

Lördagen den
26 maj 1979

*Om bibehållande
av postanstalter
och postadresser*

IVAN SVANSTRÖM (c):

Herr talman! Jag tackar för det sista beskedet. Jag återkommer till en fråga som kommunikationsministern nämnde parentetiskt, nämligen sorteringsmöjligheterna. I de kontakter som Riksförbundet för hembygdsvård har haft med posten på central nivå har vi fått reda på att man måste starta en verksamhet med adressering av vägarna på landsbygden och numrering av dem för varje enskild abonnent, eftersom man annars inte kan sortera posten. Som jag sagt har jag själv varit verksam inom detta område – visserligen för länge sedan – och jag vet att dessa svårigheter beror på att man drar ihop så många lantbrevbäringsturer till samma stora postanstalt, att sorteringen blir en form av industriell verksamhet. Jag menar att det skulle gå lättare att sortera posten på den lilla postanstalten än på en stor sådan.

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Riksdagen har ju tidigare beslutat i enlighet med en motion just av Ivan Svanström att göra en allsidig utredning på ortnamnsområdet. Formerna för detta utredningsarbete övervägs f. n. inom utbildningsdepartementet och bostadsdepartementet.

Jag är också väl medveten om att vissa postkunder kan anse det vara en nackdel att deras postadress inte överensstämmer med namnet på den plats där de bor. Den nackdelen kan man eliminera genom att införa en mellanadress i ortsadressen. Därför diskuteras f. n. inom regeringskansliet frågan om att bereda möjlighet för enskilda personer att anmäla sin ortsadress till folkbokföringsmyndigheten. Därigenom skulle man i mån av utrymme kunna få in sin ortsadress som en mellanadress efter gatunamn eller boxangivelse. En sådan anmälan skulle efter hand kunna få genomslag i de offentliga registren och hos dem som tar sådana adressregister i anspråk.

Detta är alltså f. n. under övervägande.

IVAN SVANSTRÖM (c):

Herr talman! Jag tackar för den sista upplysningen. Jag känner till det här arbetet. Problemet är bara att det blir för långa adresser. De går inte in i den främsta av våra adresskalendrar, nämligen telefonkatalogen. Vi har också haft överläggningar med televerket i detta sammanhang.

Beträffande sorteringen vidhåller jag att när man i t. ex. Linköping har nio utgående lantbrevbäringslinjer, är det svårare för lantbrevbärarna att själva klara sorteringen. Man måste då ha särskild personal härför.

Beträffande utredningen av ortnamnens kulturhistoriska värde så tackar jag för den och hoppas att man i det sammanhanget inte glömmer bort dem som bör vara med, t. ex. den fria ideella hembygdsrörelsen, som jag tror har mycket av värde att tillföra utredningen.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 4 Om lokförarbemanningen inom SJ

Nr 156

Lördagen den
26 maj 1979

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM erhöll ordet för att besvara *Martin Olssons* (c) den 14 maj anmälda fråga, 1978/79:556, och anförde:

Herr talman! Martin Olsson har frågat mig om jag anser att enbemanningen av SJ:s lok är tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Enbemannig av lok har förekommit länge vid SJ. Redan på 1930-talet bemannades ofta elektrolok med enbart förare. Motorvagnar har med få undantag alltid körts med en man i förarhytten. När man har tillämpat dubbelbemanning har det i första hand varit av andra skäl än trafiksäkerhetsskäl.

Reglerna för bemanning av dragfordon har ändrats etappvis och dubbelbemanningen har minskat. Den senaste ändringen av bemanningsreglerna genomfördes efter avtal år 1976 och innebär att alla tåg – med vissa undantag för malmbanan – kan köras utan dubbelbemannade dragfordon.

Den mångåriga erfarenheten av enbemannig har visat att olycksfrekvensen inte har varit större vid enbemannig än vid dubbelbemanning och man har inte kunnat påvisa något statistiskt samband mellan olyckor och lokbemanning.

MARTIN OLSSON (c):

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

Enbemanningen av lok även vid längre resor och nattetid infördes 1976. Dess lämplighet ur såväl trafiksäkerhets- som arbetsmiljösynpunkt har diskuterats. Debatten tog ny fart sedan en lokförare drabbats av sjukdom och enligt egen uppgift kört nio mil en natt utan att minnas något förrän han ser ljusskenet från ett mötande tåg. Vagnarna i hans eget tåg hade spårat ur när växeln till ett sidospår passerats i för hög hastighet.

Det är naturligt att den ensamme lokföraren någon gång drabbas av trötthet, sjukdom eller tillfällig black out. Enligt en enkät uppger sig 90 % av lokförarna någon gång ha drabbats av mikrosömn. Frågan är om enbemanningen är tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Det var postvagnar som spårade ur i det av mig refererade fallet. Postpersonalens fackliga organisation i Östersund och Bollnäs har i ett brev, där de krävt åtgärder mot enbemanningen för att öka säkerheten på tågen, bl. a. uttryckt sig på följande träffande sätt:

”Både passagerare och personal som medföljer tågen får förlita sig på att ingenting händer den ensamme lokföraren där framme. Det måste ses som en ren chanstagnig. Varför kan inte en lokförare, precis som andra människor, drabbas av sådana skröpligheter som tankspriddhet, tillfällig avslappning i tankeverksamheten eller kanske rena trötthetssymtom så att han somnar ett ögonblick. Det räcker på ett tåg som rusar fram i 100 kilometers hastighet.”

Kraven på säkerhet för såväl personal som passagerare måste självklart

*Om lokförar-
bemanningen inom
SJ*

Lördagen den
26 maj 1979

*Om lokförarbe-
manningen inom
SJ*

sättas mycket högt. Enbemanningen och de tekniska hjälpmedlen måste ses främst ur trafiksäkerhetssynpunkt och inte ensidigt företagsekonomiska aspekter.

I sitt svar säger kommunikationsministern att den mångåriga erfarenheten av enbemanning har visat att olycksfrekvensen inte har varit större vid enbemanning än vid dubbelbemanning och att man inte har kunnat påvisa något statistiskt samband mellan olyckor och lokbemanning. Det är väl den frågan som det råder delade meningar om, och det av mig refererade fallet är ett exempel på detta. Det visar att flera anser att enbemanningen utgör en risk. Men jag förstår av svaret att statsrådet inte ämnar verka för att minska antalet tåg med enbemanning.

En annan åtgärd som kan vidtas är att skaffa bättre tekniska hjälpmedel. Vi har det s. k. ATC-systemet – dvs. automatisk hastighetsreglering och automatiskt tågstopp – som kan bli ett värdefullt tekniskt hjälpmedel för att förhindra sådana olyckor. Jag vill fråga om statsrådet kommer att påskynda utbyggandet av det systemet.

En annan sak som jag nämnde i motiveringen till min fråga var att lokförarna enligt uppgift saknar möjlighet att per telefon nå yttvärlden eller andra tåg. Jag vill också fråga om statsrådet anser att dessa brister skall avhjälpas.

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Frågan om ATC och kommunikationsradio vill jag gärna svara på.

Den snabba utbyggnaden av s. k. automatiska tågstopp – alltså ATC – och kommunikationsradio kommer att öka säkerheten ytterligare, och regeringen har i det senaste budgetarbetet gett de åtgärderna och andra säkerhetsinvesteringar hög prioritet. Det framgår av den trafikpolitiska propositionen att vi härvid helt följer SJ:s linje att införa dessa hjälpmedel i den takt som det är tekniskt möjligt.

MARTIN OLSSON (c):

Herr talman! Jag tackar för den kommentaren.

Jag skulle då även vilja fråga när vi kan räkna med att vi har fått detta ATC-system utbyggt på de mer trafikerade banorna. Det fall jag har nämnt gäller tåg med långa resor och en omfattande trafik, även nattetid. Det är ju mot enbemanningen under långa resor och nattetid som det har riktats kritik – men kritiken kanske kan minska i den mån de tekniska hjälpmedlen ökar.

Sedan upplattade jag inte om statsrådet kommenterade detta med kommunikationsradio eller telefon, men min fråga var, om detta system kommer att införas och i så fall när.

Kommunikationsministern ANITHA BONDESTAM:

Herr talman! Jag uttalade mig om både radion och tågstoppet och sade att vi har prioriterat bägge åtgärderna i budgetarbetet och gått på SJ:s linje att dessa

skall vidtas så snart det är tekniskt möjligt. Det betyder att vi räknar med att systemet kommer att vara utbyggt på de stora linjerna under första hälften av 1980-talet.

MARTIN OLSSON (c):

Herr talman! Jag vill tacka statsrådet för de uppgifterna och hoppas att det skall vara möjligt att följa de planer som här har angetts.

Överläggningen var härmed slutad.

Nr 156

Lördagen den
26 maj 1979

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

§ 5 Om åtgärder för att trygga tillgången på olja

Handelsministern HADAR CARS erhöll ordet för att i ett sammanhang besvara dels *Carl Lidboms* (s) den 19 april anmälda interpellation, 1978/79:176, dels *Bo Siegbahns* (m) den 24 april anmälda interpellation, 1978/79:179, och anförde:

Herr talman! Carl Lidbom har frågat mig vilka åtgärder regeringen avser vidta för att trygga tillgången på olja under den kommande vintern.

Bo Siegbahn har frågat mig dels vilka åtgärder regeringen tänker vidta för att säkra tillgången på olja under de kommande åren, dels vad regeringen avser göra för att förhindra att mindre oljeföretag som under gångna år medverkat till låga oljepriser tvingas gå i likvidation, dels vilken roll regeringen anser att det statliga Svenska Petroleum AB skall spela i detta sammanhang, vad gäller såväl import som distribution.

Jag besvarar interpellationerna i ett sammanhang.

Bakgrunden till den obalans som uppstod på oljemarknaden under den gångna vintern och som sedan dess bestått är väl känd och jag berör den här bara helt kort.

Den viktigaste enskilda händelsen var naturligtvis utvecklingen i Iran som medförde ett så gott som totalt bortfall av landets råoljeexport från slutet av december t. o. m. februari. Utbudet av oljeprodukter begränsades vidare av ett antal strejker och driftavbrott vid raffinaderier och anläggningar för oljedistribution i Västeuropa.

Efterfrågesidan påverkades bl. a. av en osedvanligt kall vinter i Västeuropa och i Nordamerika. I Sverige kom således eldningsoljaförbrukningen att bli 15–20 % större än normalt.

Internationellt ledde utvecklingen till en kraftigare minskning av lagren än vanligt under vintersäsongen och till stigande priser på råolja och oljeprodukter. Priserna på den marginella s. k. spotmarknaden i Rotterdam rusade i höjden.

Sverige har en förhållandevis låg raffinaderikapacitet. En betydande import av oljeprodukter förekommer därför. Prissättningen på dessa produkter styrs i stor utsträckning av Rotterdamnoteringarna. De mindre, fristående oljeföretagens upphandling sker regelmässigt till de priser som gäller på spotmarknaden. De stora oljeföretagen, och då särskilt de som har raffinaderier i

*Om åtgärder för
att trygga tillgång-
en på olja*

Sverige, påverkas däremot inte i lika hög grad av prisutvecklingen på Rotterdammarknaden, även om också dessa fått vissa problem med marginella kompletteringsköp av oljeprodukter på spotmarknaden.

Regeringen har sedan störningarna på oljemarknaden inleddes vidtagit en rad åtgärder för att motverka de negativa följderna av dessa. Därvid har regeringen vägletts av i första hand följande principer.

Konsumenternas nödvändiga behov av oljeprodukter skall tillgodoses.

Prisökningarna på spotmarknaden skall så litet som möjligt få påverka prisnivån i Sverige.

Beredskapslagren bör så långt möjligt hållas intakta.

Vid val av åtgärder måste en avvägning ske mellan de olika målen. Det är också en sådan avvägning som regeringen gör inför varje beslut som fattats eller fattas för att möta problemen på oljemarknaden. Om prisregleringen på oljeprodukter avvecklades skulle måhända importen öka men vi skulle då äventyra den prispolitiska målsättningen. Detta mål är av central betydelse i regeringens samlade ekonomiskt politiska bedömning. Det är också viktigt att Sverige inte tvingas betala ett väsentligt högre oljepris än andra konsumentländer. Under våren har det blivit uppenbart att problemen på oljemarknaden är av långvarig natur. Det är mot denna bakgrund man skall se regeringens beslut att tillkalla en särskild delegation med uppgift att efter bl. a. överläggningar med oljeföretagen lämna förslag till regeringen om hur försörjningen med olja skall kunna tryggas.

Delegationen avgav en rapport den 17 maj. Med ledning av förslagen i rapporten beslöt regeringen samma dag om följande åtgärder.

Högstpriset på tunna eldningsolja ökar med 100 kr. per m³.

Den tillfälliga högstprisregleringen i fråga om tjocka oljor upphör.

Högstpriset på diesel- och lättdieselolja ökar med 10 öre per liter.

Regeringsbeslutet innebär också att den s. k. oljeavgiften, som är en påtryckning på företagen att uppfylla fastställd lagringsskyldighet, höjs fr. o. m. den 1 augusti samt att överstyrelsen för ekonomiskt försvar får i uppdrag att köpa ca 1 miljon m³ råolja.

De prisförändringar som sker i och med detta beslut bör enligt regeringens uppfattning ge möjligheter för oljeföretagen att även fortsättningsvis kunna försörja konsumenterna med produkter. Prisändringarna ger också oljeföretagen förutsättningar att bygga upp sina lager inför hösten.

Regeringens beslut bör kunna tillgodose behovet av oljetillförsel under en längre tidsperiod. Emellertid följer självfallet regeringen utvecklingen på oljemarknaden med största uppmärksamhet. Om situationen skulle förvärras finns handlingsberedskap för att vidta ytterligare åtgärder.

Sverige har påverkats mer än många andra länder av problemen på oljemarknaden. Enligt den beräkningsmetod som används av OECD-ländernas samarbetsorgan IEA var det svenska importbortfallet 7,6 % under det första kvartalet 1979, sedan hänsyn tagits till säsongvariationer. Ett medlemsland i IEA kan begära att organisationens fördelningssystem aktiveras om importbortfallet uppgår till minst 7 %.

Med hänsyn till att Sveriges importbortfall således överstiger 7 % begärde

*Om åtgärder för
att trygga tillgång-
en på olja*

Sverige den 21 maj att fördelningssystemet skall tillämpas. Sveriges begäran behandlas nu av IEA enligt de regler som finns fastställda.

Jag har hittills uppehållit mig vid de åtgärder som regeringen har vidtagit för att förbättra tillgången på olja. Det är givetvis också angeläget att genom olika åtgärder på efterfrågesidan minska oljeanvändningen eller ersätta olja med andra bränslen. Både vid IEA:s ministermöte i Paris och vid EFTA:s ministermöte i Bodö underströk man betydelsen av intensifierade sparåtgärder.

Ett antal förslag i syfte att på längre sikt minska vårt oljeberoende har lagts fram i propositionen om riktlinjer för energipolitiken, en proposition som nu behandlas av riksdagen.

Även på kort sikt finns möjligheter att begränsa oljeanvändningen genom olika åtgärder. Regeringen har givit energisparkommittén i uppdrag att under våren 1979 genomföra en särskild informationskampanj för att stimulera energikonsumenter av alla slag att göra en extra insats för att spara energi. Målet är att spara 7 % av den energi som normalt används under perioden mars-maj. En preliminär rapport från kommittén om resultatet av kampanjen tyder på att den har nått ut till mycket stora grupper. Regeringen förbereder nya uppdrag till energisparkommittén.

Även för de fristående, mindre oljeföretagen bör de beslutade prisändringarna innebära någon lättnad.

Regeringen har i energipropositionen redovisat sin syn på Svenska Petroleum AB:s fortsatta verksamhet. SP:s verksamhet bör framför allt inriktas mot områden där bolaget kan bidra till att förbättra försörjningstryggheten. SP:s försäljning bör liksom hittills inriktas på storförbrukare, främst inom den offentliga sektorn, och på sådana kunder som f. n. i stor utsträckning köper sina produkter till spotmarknadspriser.

Enligt vad jag har inhämtat bör SP i viss utsträckning kunna bidra till försörjningen av sådana mindre företag och kommuner m. fl. som avskurits från sina tidigare leverantörer.

CARL LIDBOM (s):

Herr talman! Låt mig för ordningens och traditionens skull börja med att tacka handelsministern för svaret på min interpellation. Men jag måste tillägga att min tacksamhet är begränsad. Den gäller, som strax skall framgå, inte innehållet i svaret, och den gäller inte heller handelsministerns handläggning av ärendet.

Herr Cars har legat på interpellationen i över en månad och valt att avge sitt svar en lördagsmorgon i slutet av vårmånaden maj, dvs. vid en tidpunkt då han rimligen kan känna sig säker på att svenska folket är betydligt mer intresserat av sina trädgårdar och naturen än av en politisk debatt om konsekvenserna någon gång i höst eller vinter av regeringens vanskötsel av en vital försörjningsfråga. Den handläggningen vittnar inte om respekt för riksdagsdebatterna som ett väsentligt inslag i en parlamentarisk demokrati. Däremot utgör den ett nytt belägg för folkpartiregeringens fiffighet och mediamedvetenhet. I besvärliga frågor och debatter som kräver litet kurage

*Om åtgärder för
att trygga tillgång-
en på olja*

väljer statsråden numera att ducka och vika undan – så gott det går.

I sitt interpellationssvar går handelsministern med lätt hand förbi besvärande fakta. Han säger att det finns problem på oljemarknaden, och den uppmärksamme läsaren kan kanske rent av ana sig till att läget är ganska allvarligt när det gäller våra möjligheter att i vinter försörja oss med olja till rimliga priser. Men han säger inte rent ut som det är, nämligen att oljelagren minskat till långt under fastställd miniminivå, att en uppbyggnad av lagren inte har skett efter den kalla vintern, att det fortfarande går dåligt med importen av olja och att regeringen inte har en aning om hur vi skall kunna ta oss ur vår brydsamma situation.

De internationella utsikterna har successivt försämrats, men regeringen har denna vinter och vår låtit veckorna och månaderna gå utan att på allvar ta itu med problemen. Enligt uppgift i Financial Times för den 19 maj har priserna på råolja stigit med 123 % på spotmarknaden i Rotterdam och med 14,5–37 % på övriga marknader enbart under tiden från december 1978 till nu. Enbart under innevarande månad har Iran, Irak, Abu Dhabi, Libyen, Venezuela och Indonesien genomfört betydande prishöjningar. Ingen ser i dag något slut på prishöjningarna.

Försörjningsläget har ytterligare förvärrats genom att osäkerheten om kärnkraftens framtid ökat efter reaktorolyckan i Harrisburg. I Sverige kommer inga nya reaktorer att kunna tas i drift förrän efter folkomröstningen i mars 1980, om det över huvud taget blir möjligt. Dessutom tillkommer, efter vad vi nyligen kunnat läsa i tidningarna, att brist på vattenkraft hotar till följd av att vårfloden inte gett den påfyllnad i vattenmagasinen som man normalt brukar kunna räkna med.

Från socialdemokratins sida har vi under det senaste halvåret vid upprepade tillfällen varnat regeringen för följderna av överksamhet och from förlitan på att försynen till sist ordnar allt. Själv försökte jag ta upp den bekymmersamma oljesituationen till ingående diskussion under riksdagens utrikes- och handelspolitiska debatt den 14 mars, men handelsministern avfärdade min argumentering med allmänt lugnande försäkringar. I svaret i dag kommer sent omsider ett erkännande av att han hade fel. Nu säger handelsministern: "Under våren har det blivit uppenbart att problemen på oljemarknaden är av långvarig natur." Ja, det är bra att regeringen äntligen vaknat, men det är synd att det har skett först åtskilliga månader efter det att orosmolnen börjat skocka sig över oss.

Det har framgått i flera sammanhang att regeringen har hoppats på och räknat med att återverkningarna på oljemarknaden av revolutionen i Iran skulle bli kortvariga. Regeringen har inte velat se skriften på väggen. Man har blundat för att oljekonsumtionen i USA och flera andra tunga industriländer ökat på ett oroväckande sätt. Man har blundat för att de oljeproducerande länderna börjat ompröva sin produktionspolitik. Man har också glömt att de förändrade maktförhållandena i Mellersta Östern gör västvärldens oljeförsörjning mer osäker än den var tidigare. Den kanske viktigaste förändringen är att oljeländerna börjat upptäcka att det inte är i deras intresse att fortsätta att tömma sina oljetillgångar i den snabba takt som behövs för att tillgodose

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

USA:s och Västeuropas uppskruvade konsumtionsbehov. Därför har västländerna inte heller kunnat kompensera den minskade oljeimporten från Iran med ökad import från andra länder.

I interpellationssvaret påstår handelsministern att regeringen har tre mål för sin politik.

För det första: Konsumenternas nödvändiga behov av oljeprodukter skall tillgodoses.

För det andra: Prisökningarna på spotmarknaden skall så litet som möjligt få påverka prisnivån i Sverige.

För det tredje: Beredskapslagren bör så långt möjligt hållas intakta.

I verkligheten är det svårt att se att regeringen har haft mer än ett mål för sin oljepolitik, nämligen att genom prisregleringar i möjligaste mån försöka förhindra att de internationella prisökningarna slår igenom på den svenska marknaden före valet den 16 september. Det är en politik som de svenska konsumenterna kommer att få betala dyrt i höst efter valet den 16 september. Det är också en politik som effektivt har omöjliggjort en återuppbyggnad av beredskapslagren och därmed skapat en akut risk för att konsumenterna inte skall kunna få sina nödvändiga behov av oljeprodukter, som handelsministern säger, tillgodosedda när den första snön har fallit och kylan sätter in.

De enda konkreta åtgärder som handelsministern har att redovisa i sitt interpellationssvar är de senkomna och otillräckliga regeringsbesluten den 17 maj. De innefattar främst en höjning av högstpriset på eldningsolja med 100 kr./m³ och av högstpriset på dieselolja med 10 öre/l. Handelsministern tycks vilja låta påskina att med detta har allt som tidigare brustit rättats till. Prisförändringarna ger oljeföretagen förutsättningar att bygga upp sina lager inför hösten, säger han, och tillägger att regeringsbesluten bör kunna tillgodose behovet av oljetillförsel "under en längre tidsperiod" – vad som nu menas med det.

Handelsministern gör emellertid inte minsta försök att förklara sammanhangen. Ännu mindre bekvämar han sig att förklara varför regeringen har förkastat vissa förslag från sin egen energidelegation, t. ex. förslaget att införa hastighetsbegränsning i energisparande syfte. Men på den punkten är det kanske meningen att den som läser eller lyssnar till interpellationssvaret utan närmare anvisningar skall begripa att regeringen inte sommaren före valet vill införa några restriktioner som kan irritera semestrande bilister, även om en hastighetsbegränsning i och för sig skulle utgöra en ändamålsenlig besparingsåtgärd.

Jag vet inte på vem handelsministern vill imponera genom tvärsäkra påståenden som framförs utan tillstymmelse till bevis. I varje fall tror jag inte att företagare i oljebranschen, som hittills inte har velat importera oljeprodukter till höga spotmarknadspriser, låter sig övertygas om att de nu skall importera, trots att de inte heller med de nya högstpriserna kan ta ut tillnärmelsevis lika höga priser av sina kunder som de själva får betala i den internationella handeln.

Vårt stora beroende av spotmarknaden är beklagligt i dagens situation,

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

men det är ändå ett faktum, och det avhjälpes inte av regeringens åtgärder. Det är möjligt att den bästa åtgärden i det läge som nu uppkommit skulle ha varit en kombination av lämpligt avvägda prishöjningar och någon typ av clearing som kunde ha hjälpt de företag som är mest beroende av spotmarknaden. Men det är svårt för en enskild riksdagsman, som inte har tillgång till det informationsflöde som går till regeringen och kanslihusets utredningsapparat, att ha någon bestämd uppfattning om den saken.

Herr talman! Det är kanske att uttrycka det hårt, men jag tycker att handelsministern gör det för lätt för sig. Han försöker smita från sitt ansvar. Han försöker komma undan genom att förtiga besvärande fakta, han försöker bluffa genom obevisade påståenden, och tyvärr kan jag inte ens värja mig för intrycket att han t. o. m. vill vilseleda genom försåtliga formuleringar.

Till skillnad från handelsministern skall jag ge belägg när jag nu framkastar ett påstående. Med anklagelsen för försök att vilseleda syftar jag på vad handelsministern säger i interpellationssvaret om informationskampanjen om energisparande. Han försöker med sina formuleringar suggerera fram föreställningen att vi nu är på väg att uppnå kampanjens ambitiösa sparmål. I svaret heter det: "Målet är att spara 7 % av den energi som normalt används under perioden mars-maj. En preliminär rapport från kommittén om resultatet av kampanjen tyder på att den har nått ut till mycket stora grupper." Så intressant. Men har handelsministern verkligen informationer som ger belägg för att vi över huvud taget har sparat något alls till följd av den kampanjen? Det vore i så fall ytterst intressant att få ta del av de uppgifterna.

Herr talman! Min fråga, hur vi i Sverige skall klara vår oljeförsörjning nästa vinter, står lika obesvarad efter det att vi lyssnat på handelsministern som när jag väckte min interpellation den 19 april. Handelsministern har inte vågat tala öppet och ärligt om ett allvarligt problem, som tyvärr blivit svårare genom hans och regeringens försummelser. Han vet att regeringen har misslyckats, men han vet inte hur misslyckandet skall repareras. Han vet också att det ovedersägliga beviset för regeringens misslyckande levererats av regeringen själv, när Sverige häromdagen som det enda av 20 medlemsländer i IEA tvingades att begära undsättning genom tillämpning av organisationens regler för nödsituationer. Hur det är med viljan hos andra att hjälpa oss när vi själva misskött oss, vet vi ännu inte. Enligt interpellationssvaret har beslut ännu inte fattats av IEA. Det är möjligt att statsrådet Tham som lyssnat till denna debatt och som företrätt oss i oljeklubben i Paris har mera upplysningar att lämna på den här punkten.

OLLE AULIN (m):

Herr talman! Bo Siegbahn, som har framställt interpellationen, är tyvärr sjuk, varför jag fått i uppdrag att ta emot svaret. Jag ber utan några krumelurer att få tacka handelsministern för det. Sedan interpellationen ställdes för en månad sedan har regeringen vidtagit en del åtgärder. Dessa redovisas av handelsministern i svaret. Jag skulle vilja karakterisera åtgärderna som "för litet" och "för sent".

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

Anledningen till att interpellationen framställdes är det enligt min mening prekära läge som vår oljeförsörjningsberedskap befinner sig i. För två månader sedan uttalade energiministern i en debatt med bl. a. Bo Siegbahn att vårt läge då inte var katastrofalt. Det var det kanske inte, men energiministern medgav att vi hade vissa problem. Det var verkligen ett understatement. Delegationen för oljeförsörjningsberedskap, som regeringen tillsatt, uttrycker sig mer rakt på sak och anser att risken är uppenbar för en försörjningskris till vintern om inga åtgärder nu vidtas. Emellertid har vissa åtgärder vidtagits.

Problemet skulle kort kunna uttryckas så här: Både vi och andra länder har behov av en ekonomisk tillväxt, vilket förutsätter en ökad tillgång på energi. Samtidigt minskar tillgången på olja, och socialdemokraterna börjar taktikspela om kärnkraften. Carl Lidbom sade här att regeringen duckade, och han talade om regeringens fiffighet att vika undan. Jag tycker att detta är en bättre karakteristik av den kovändning som socialdemokraterna gjorde i kärnkraftsfrågan. Den kovändningen innebar en merimport av 2 miljoner ton olja per år.

Herr talman! Underskottet på 3–5 % i den globala oljetillförseln har medfört kraftigt höjda priser. Samtidigt har regeringen varit rigid i sin prispolitik och inte tillåtit oljeprishöjningarna att slå igenom. Detta har medfört en mycket kraftig minskning i våra oljelager. Det är förstäligt om oljeföretag inte är beredda att importera olja till priser som ligger avsevärt över av regeringen fastställda utförsäljningspriser. Importbortfallet under första kvartalet 1979 beräknas ligga mellan 7,5 och 8,5 % beroende på vilken beräkningsmetod som används. Vid halvårsskiftet beräknas lagren av lätta eldningsolja ligga drygt 1 miljon m³ under normalnivån. Till detta kommer de nyligen redovisade bristerna i våra vattenmagasin.

Det vill synas som om regeringen skulle ha spekulerat i sjunkande priser och spekulerat totalt fel. Det kommer nu att bli mycket kostsamt att fylla våra oljelager. Med en mjukare prispolitik hade kostnaderna blivit avsevärt lägre.

Inför den osäkerhet som råder vad gäller oljemarknaden i höst och i vinter är det viktigt att vi i sommar bygger upp våra lager på nytt. Men vi vet att förhållandena i Iran fortfarande är i högsta grad labila och oroande. Saudi-Arabien möjligheter att fortsättningsvis kunna driva en stabiliserande och återhållsam linje inom OPEC torde bli allt mindre. Vi har i dag fått besked om nya oljeprishöjningar i Nigeria. Tillgången till vattenkraft synes samtidigt bli mindre än normalt, och kärnkraften är delvis satt i karantän. För gasen hålls dörren endast litet på glänt, nu senast genom näringsutskottets ställningstagande.

Vi kan verkligen inte spekulera i sjunkande oljepriser. Samtidigt som vi måste fylla våra lager är det angeläget att vidta andra åtgärder. Vissa besked har getts i interpellationssvaret, men jag vill fråga:

Vilka åtgärder avser regeringen att vidta för att minska oljeförbrukningen, utöver den aviserade sparkampanjen? Och när kommer någon utvärdering? –

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

Det är samma fråga som Carl Lidbom ställde.

Vilka åtgärder avser regeringen att vidta för att öka raffineringkapaciteten i landet?

Herr talman! Det finns en grupp av oljeföretag som drabbats mycket hårt av regeringens misslyckade prispolitik. Det är de oberoende mindre företagen, som varit hänvisade till köp på spotmarknadens villkor. Dessa mindre företag svarar för 20–25 % av försäljning och distribution av villaolja i landet. Inom vissa geografiska områden är andelen så hög som 50–75 %. Dessa företag har under en följd av år konkurrerat med de större företagen och bidragit till att hålla priserna nere. Genom lagerhållning i små kusthamnar har dessa små företag en distributionsapparat som är mindre tyngande och besvärande för vårt landsvägsnät – en inte oväsentlig fördel. Dessa företag har nu genom regeringens prispolitik kommit hårt i kläm och tvingas – eller kan komma att tvingas – att upphöra med sin verksamhet. Regeringen brukar ju framhålla sig själv som de små och medelstora företagens förkämpe. Vad avser man att göra för att förhindra utslagning av de små företagen i oljebranschen? Avsikten är väl inte att det bara är de stora som skall ha tillgång till den svenska marknaden?

Konkret skulle jag vilja fråga: Överväger regeringen fortsatt upphandling i statlig regi för återförsäljning till marknaden, bl. a. till de små företagen genom ett clearingsystem?

Överväger regeringen statliga lån eller kreditgarantier till de små företag som har kommit i kläm?

Avser regeringen fortsättningsvis att vara mer följsam i sin prispolitik på oljeområdet?

I interpellationssvaret rörande Svenska Petroleums verksamhet hänvisar handelsministern i huvudsak till energipropositionen. Uttalandet i energipropositionen att det inte finns skäl för Svenska Petroleum att utvidga detaljdistributionen av oljeprodukter hälsar jag med tillfredsställelse. Det jag mer vill ta fasta på är uttalandet att Svenska Petroleum bör söka samverka med andra branschföretag även i marknadsledet. Det som hittills skett kan väl mer karakteriseras som konkurrens och mindre som samverka. Mot bakgrund av vad som har uttalats i energipropositionen skulle jag därför vilja fråga:

Anser handelsministern att det finns förutsättningar för ett närmare samarbete mellan Svenska Petroleum och de oberoende företagen för att garantera inköp, lagring och distribution?

Handelsministern HADAR CARL:

Herr talman! Man kan i en svår situation göra det mycket lätt för sig – som Carl Lidbom här gör – om man bara tar hänsyn till en aspekt på den fråga som behandlas. En aspekt på denna fråga är tillförseln av olja, och jag tror att det inte alls är omöjligt att vare sig nu eller senare lösa problemen när det gäller just den aspekten om man – vilket Carl Lidbom uppenbarligen använde hela sin tid till att argumentera för – skulle låta priserna bli väsentligt högre eller

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

släppa dem alldeles fria. Om vi avskaffar högstpriserna på lätt eldningsolja, får vi sannolikt mycket kraftiga prishöjningar. Det leder då bl. a. till att den prisklausul som finns intagen i det avtal som har slutits mellan arbetsmarknadens parter kommer att utlösas och att man tvingas till omförhandlingar om avtalets karaktär. Detta driver i sin tur priserna ytterligare i höjden. Man får alltså en inflationistisk utveckling i Sverige av ett slag som långsiktigt knappast gynnar vare sig det svenska näringslivet eller den svenska samhällsekonomin som sådan.

Man får också mycket betydande påfrestningar på den svenska handelsbalansen. De högre priserna måste ju betalas genom ökad export av andra varor. Och det blir inte lättare av att prisutvecklingen samtidigt leder till att svenska varor blir dyrare.

I den här frågan är det kanske också intressant att höra vad det är som gör att Carl Lidbom anser att priserna nu måste stiga så kraftigt. Om det är hänsynen till de amerikanska oljeföretagens bristande lönsamhet så skulle det vara intressant att få en närmare analys av hur den bristande lönsamheten ser ut.

Från regeringens sida har vi genom energipropositionen klart redovisat vad vi vill göra. Propositionen är baserad på en insikt om oljeproblemen, på både kort och lång sikt. Vi har också lämnat en mycket omfattande redogörelse för de oljepolitiska åtgärder som vidtagits av regeringen, framför allt beträffande förhandlingar med oljebolagen, reorganisation av Svenska Petroleum och Petroswede och ambitionerna att åstadkomma långsiktiga råoljeavtal samt naturligtvis hela inriktningen av energipolitiken.

Mot den politiken har man från socialdemokratisk sida inte haft någonting att invända under den tid som det hela arbetades fram. Och politiken har också avsatt resultat i olika former, bl. a. samarbetsavtal om råoljanskaffning.

Beträffande sparkampanjen har Carl Lidbom läst alldeles rätt. Vad jag säger i interpellationssvaret är att det man hittills kunnat få fram är att kampanjen nått ut till betydande grupper. Däremot finns det ännu inte – och det står inte heller i interpellationssvaret att det skulle finnas – någon utvärdering av hur mycket olja som kunnat sparas på basis av kampanjen. Det får vi inte besked om förrän i augusti–september, har sparkommittén meddelat oss. Jag har därför inte kunnat lämna några sådana uppgifter. Vi vet inte vilken effekt kampanjen haft, och därför har jag inte heller kunnat ge svar på det. Men kampanjen har alltså nått ut till många människor. Och det är i och för sig mycket positivt, eftersom en ökad insikt om problemen och svårigheterna förvisso underlättar vidtagandet av de åtgärder som är nödvändiga.

Det var värdefullt att Carl Lidbom strök under att vårt stora beroende av spotmarknaden är beklagligt, eftersom detta stora beroende just är resultatet av den socialdemokratiska energipolitiken. Hade vi på ett tidigare stadium kunnat föra en annan energipolitik, en annan oljepolitik, hade vi i dag inte suttit så illa till när det gäller prissättningen på oljeprodukter som just den socialdemokratiska politiken i det här avseendet har lett till.

Jag sade tidigare att Carl Lidboms argumentering uppenbart gick ut på att

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

driva upp oljepriserna på den svenska marknaden. Jag tycker därför att det kan finnas skäl att redovisa att det dess värre varit nödvändigt att höja priserna på den svenska oljemarknaden förhållandevis kraftigt och mer än i många andra jämförbara länder.

Sedan september 1978 har priset i Sverige på eldningsolja – om man räknar med att rabatterna samtidigt avskaffats – stigit med 47,5 %. Det är faktiskt bland de större höjningarna. I Tyskland har priset stigit 66,5 % och i Schweiz 77,3 %. Det är de två länder som tillämpar fri prissättning på oljeprodukter. Vad som inträffat i Sverige är att vi kunnat hålla prishöjningen ungefär 20 procentenheter lägre än i Tyskland och Schweiz, på grund av den prisstoppspolitik som regeringen införde.

Men priserna är ändå ganska höga, vilket jag också – för att diskussionen skall kunna föras med sakligt riktiga utgångspunkter – vill informera om. Efter den senaste höjningen låg Sverige för eldningsolja 1 på fjärde plats efter Västtyskland, Schweiz och Storbritannien. I dag har ytterligare några länder höjt sina priser, och enligt uppgifter ligger vi nu på sjätte plats bland 13 länder inkl. Förenta staterna. Det ger grund att säga att med den prispolitiken bör de svenska oljebolagen kunna se till att vi får in den olja vi behöver, inte bara nu under sommaren utan även långsiktigt under hösten och vintern. Jag tror inte att deras vilja att ta in den oljan i dag ökar av att socialdemokratins talesman på detta område, Carl Lidbom, alldeles uppenbarligen ger uttryck för uppfattningen att de bör vänta till dess priserna tvingas högre upp. Om det är av hänsyn till den svenska konsumenten eller av mera partipolitiska hänsyn som Carl Lidbom ger uttryck för en sådan uppfattning får andra i denna kammare vittna om och svara på. Jag tycker det är synd om man ger oljebolagen det intrycket att det vidtas alldeles för få prishöjande åtgärder och att de bör vänta tills priserna stiger ytterligare innan de ser till att fylla upp de lager som de enligt lag har skyldighet att hålla.

Till Olle Aulin vill jag säga ett par saker. Han frågade mig om den ökade raffinaderikapaciteten. Vi prövar f. n. en ansökan om att Scanraff skall få öka sin raffinaderikapacitet ytterligare. Vi har uttalat oss positivt för att en sådan möjlighet tillvaratas. Detta är ett prövningsförfarande, och det tar en tid – man måste begära in yttranden från kommuner m. m. Men det är uppenbart att vi från regeringens sida ser positivt på att denna kapacitet ökar.

Vi har ännu inte tagit ställning till frågan om införande av hastighetsbegränsning under sommaren. Vi vill gärna pröva detta såsom ett alternativ, och vi håller på att skaffa in underlag för detta. Om de två interpellanterna vill ge sina synpunkter så är regeringen naturligtvis mycket tacksam att få del av deras och deras partiers uppfattning om lämpligheten av att ha en sådan hastighetsbegränsning för att minska energikonsumtionen under sommaren.

När det gäller de små, oberoende företagen så är naturligtvis Olle Aulin medveten om att de under ett antal år haft en förhållandevis tillfredsställande lönsamhet. De har köpt sina varor för spotmarknadspriser, och de priserna har varit låga i förhållande till vad det har kostat att föra in råolja och raffinera den i landet. Därigenom har det gått dem ganska väl i händer, och de har

bidragit till att pressa oljepriserna på den svenska marknaden. Det är inget fel i det, absolut inte. De har utnyttjat marknadens förutsättningar. I dag har marknadens förutsättningar ändrats, och det är mycket dyrare att ta in produkter och sälja dem än att raffinera i Sverige. Därmed har deras lönsamhet försämrats. Jag återkommer till det i ett senare inlägg.

Jag skall också ta upp detta med tidpunkten för svaret. Jag brukar inte vilja beskylla människor med alltför starka ord, men på en punkt vill jag säga mycket klart ifrån: Ett skäl till att de här interpellationerna behandlas nu, är att jag på grund av deltagande i UNCTAD-konferens och EFTA-konferens har varit förhindrad att tidigare avge svar på interpellationerna. Jag hade gärna sett att denna debatt kunnat komma tidigare och vid en annan tidpunkt. Jag beklagar att Carl Lidbom varit tvungen att gå upp en lördagsmorgon för att delta i diskussionen här i kammaren.

CARL LIDBOM (s) kort genmäle:

Herr talman! Det är inte här fråga om min vilja eller ovilja att stiga upp en lördagsmorgon – att jag måste göra det kan jag till nöds komma över. i varje fall när tiden inte är okristligare än kl. 9 på dagen – utan skälet till att jag tog upp den sidan av saken är att jag hade en liten diskussion med handelsministern här i kammaren för omkring tio dagar sedan som gällde en helt annan fråga. Jag blev förbluffad över att han då inte var i Manila eller på uppdrag någon annanstans utomlands. Den dagen var han tillgänglig och svarade på interpellationer, och det gjorde han också följande måndag. Men oljefrågan skyfflades trots det åt sidan och förlades till den här tidpunkten, som inte alls är obekvämt för oss men som från alla publicitetssynpunkter är så undanskymd som tänkas kan.

Jag skall lämna den frågan och i stället vädja till handelsministern om att vi i fortsättningen skall föra en anständig och saklig debatt om det här ärendet. Låt oss avstå från den typ av anklagelser som går ut på att socialdemokratin skulle vara mer intresserad av de amerikanska oljeföretagens vinster än av konsumenternas intressen, för det tror ju varken Hadar Cars eller jag på.

Vi borde kanske i stället börja med att summera något av vad vi är ense om, så kanske vi kan föra bort det ur diskussionen utan vidare. Jag vill då säga att när det gäller energipropositionen och de långsiktiga besluten är det riktigt att vi i alla väsentliga stycken är eniga. Energipropositionen hör enligt vår bedömning till något av det bättre som den här regeringen har åstadkommit. Det har vi sagt förut, och det kan vi gärna upprepa. Men nu handlar det ju om någonting annat, nämligen om ett mera akut och delvis kortsiktigt problem: hur vi skall klara den kraftigt förvärrade situationen på oljefronten, som har uppkommit till följd av internationella händelser som ingen människa i och för sig har kunnat råda över.

Låt oss i det sammanhanget göra klart att det naturligtvis inte är någon som har förespråkade att man skulle lösa problemen på det sätt som herr Cars påstår att jag velat. Han säger att jag skulle ha förordat att man löst problemen bara genom att släppa upp priserna så högt att det blivit möjligt att importera till hur höga priser som helst, och sedan skulle man låta detta slå igenom på

*Om åtgärder för
att trygga tillgång-
en på olja*

priserna i Sverige, spränga inflationsklausulerna i avtalen på arbetsmarknaden, belasta handelsbalansen, osv. Men det är naturligtvis litet svårt för en riksdagsledamot, som inte har tillgång till samma fina information som herr Cars och som inte har tillgång till er utredningsapparat, att säga exakt vad man skulle ha gjort, vilken prisnivå som skulle varit den lämpligaste, hur högt man skulle ha släppt upp priserna eller vad man skulle ha gjort utöver att höja priserna. Jag gjorde en liten antydning om att det kanske hade varit lämpligt att kombinera något slags clearingsystem till förmån för de svagaste företagen med en väl avvägd prishöjning.

Men grundfrågan kvarstår ändå: Måste inte de internationella priserna förr eller senare slå igenom på den svenska marknaden? Har det verkligen varit klokt att låta de här månaderna gå, medan de internationella priserna ständigt stigit i höjden? Vi kan ju nu se att det inte finns några realistiska förhoppningar om att de i rimlig tid skall falla igen. Hade det inte varit klokt att ingripa tidigare med de prishöjningar som ändå var nödvändiga och med de åtgärder i övrigt som behövdes för att oljeföretagen skulle kunna bygga upp sina lager?

OLLE AULIN (m) kort genmäle:

Herr talman! Först vill jag tacka för det positiva svaret när det gäller Scanraff.

Handelsministern sade att de små oberoende företagen hade varit väldigt lönsamma under en tid men att man nu fick lov att anpassa sig efter andra och nya marknadsförutsättningar. Men det är ju så att dessa företag inte verkar i en fri marknad, utan de verkar i en marknad med prisstopp och högstpriser, även om dessa till en del nu har lyfts av. När det gäller högstpriserna har det ju dessutom sagts att man trots långvariga förhandlingar om att få ta bort dem på tjockoljorna nu skall ha en månads karenstid innan man kan höja dem till den nivå som regeringen har medgivit. Det är förvånande att man anmäler behovet av ett borttagande månadsvis i förväg, men när man så småningom bestämmer sig skall man införa ytterligare en månads karenstid.

Det är vidare inte så att vi har uppfattningen att vi bör avvakta prishöjningarna innan vi importerar och fyller våra lager. Jag har tvärtom sagt att vi kanske har väntat för länge, eftersom det blir dyrt att fylla lagren med de högre priserna.

Jag frågade vilka åtgärder regeringen avsåg att vidta utöver sparkampanjen, och jag har fått svaret att utvärderingen av sparkampanjen kommer först framåt hösten. Handelsministern sade därvid att det är möjligt att hastighetsbegränsningar i trafiken skall införas under sommaren. Jag tog inte upp den frågan, men jag vill ändå säga att handelsministern säkert är medveten om att vi inom vårt parti är mera intresserade av frivilliga insatser och av att man genom kampanjer försöker få folk att dämpa hastigheten i trafiken så att vi kan spara energi på det sättet. Kan man inte nå målet genom frivilliga överenskommelser tvingas man att vidta tvångsåtgärder, t. ex. de åtgärder som föreslagits av delegationen.

Jag ställde ett antal andra frågor till handelsministern, men jag fick inte

något svar på dem. Jag frågade om möjligheter för en fortsatt upphandling i stallig regi med försäljning till marknaden, bl. a. till de små företagen genom ett clearingsystem. Jag frågade om kreditgarantier, om statliga lån. Jag vore tacksam om jag kunde få svar också på dessa frågor.

Handelsministern HADAR CARL:

Herr talman! Till Carl Lidbom vill jag först säga att det inte är jag som avgör när interpellationsdebatter äger rum i riksdagen och inte heller den tidpunkt då jag skall gå upp och svara i sådana debatter. Detta får jag besked om när riksdagen finner denna tidpunkt lämplig. Jag ställer mig självfallet riksdagens beslut till efterrättelse och gör precis som jag blir tillsagd i de avseendena, dvs. jag kommer vid den tidpunkt som riksdagen fastställer.

Jag tar också med förtjusning fasta på att Carl Lidbom nu lovar att fortsättningsvis föra en saklig och meningsfull debatt. Jag tror att det ligger i allas intresse.

Jag konstaterar att Carl Lidbom efter att ha använt hela sin tid för att argumentera i stort sett för högre oljepriser nu säger att det inte alls var hans avsikt. Det bara lät så. Det är alldeles uppenbart att det gjorde det. Därom råder ingen tvekan.

Hans bedömning var inte att priserna skulle vara högre. Såvitt jag förstod var inte heller hans bedömning att priserna skulle vara lägre. Då tycker jag att mycket av hans argumentering visar sig innehålla mycket litet av faktisk kritik av regeringen. Oljepriserna är en oerhört viktig del av den svenska oljepolitiken f. n.

Jag förstår dem som säger att vi kanske inte får in den olja vi behöver därför att vi har för låga oljepriser. Hög oljepriserna så får vi in den olja vi behöver. Det är i varje fall en sakligt grundad viktig argumentationslinje. Det är klart att vi förbättrar förutsättningarna att få in mera olja om vi höjer oljepriserna. Men då får vi de andra negativa aspekterna på dessa oljeprishöjningar.

Men Carl Lidbom säger inte att vi skall höja oljepriserna. Han bara kritiserar att oljan inte kommer in och frågar vad regeringen gör åt detta. Jag tycker inte att det är någon påtagligt stark argumentering han bedriver i detta avseende.

Vi får naturligtvis också överväga behovet av ett clearinginstitut. Det hade en del fördelar när det infördes år 1974, men det har också som Carl Lidbom säkerligen är medveten om en hel del nackdelar. Vi har inte, i varje fall t. v., funnit det nödvändigt att införa ett sådant institut. Om situationen blir förvärrad på marknaden, ingår det bland de medel som regeringen kan tvingas tillgripa.

Sedan vill jag ånyo vända mig till Olle Aulin. Jag hinner nog inte heller denna gång svara på alla frågorna. Olle Aulin är ju mycket engagerad i de mindre företagens situation. Jag är medveten om att deras situation i dag är ganska besvärlig, eftersom de inte kan ta ut de priser på den svenska marknaden som de tvingas betala när de köper varan. Om vi nu genomför en fullständigt fri prissättning, dvs. om vi tog bort prisstoppet på t. ex. eldningsoljan, så skulle priserna stiga mycket kraftigt. Det skulle vara en hjälp

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

Lördagen den
26 maj 1979

*Om åtgärder för
att trygga tillgång-
en på olja*

för de små, oberoende företagen, men sannolikt skulle priserna ändå inte stiga till den nivå som skulle bli lönsamt för dem att importera varor och sälja dem på den svenska marknaden, eftersom prisnivån litet grand skulle anpassas till den situation som gäller för de stora oljebolagen som köper huvuddelen av sin olja till väsentligt lägre priser. Även med en fri prissättning skulle de små, oberoende oljebolagen ha kvar en hel del av sina nuvarande bekymmer. Därtill kommer att det svenska folkhushållet skulle belastas med kostnader i miljardklass för att man på det sättet i någon mån skulle kunna underlätta för de mindre företagen. Jag tror inte, Olle Aulin, att det är en handelslinje som vare sig Olle Aulin eller hans parti egentligen vill rekommendera den svenska regeringen att följa. Vi kan konstatera att de här små företagen har levt efter marknadens förutsättningar och att det under vissa tider gått bra för dem så länge de gjort detta, men att de i dag har det svårare. Det ingår ju faktiskt i den marknadshushållning som både Olle Aulin och jag i princip ansluter oss till att man får vara beredd att ta både det goda och det onda med att följa ett system som innebär att marknadens priser blir avgörande.

Vidare tycker jag att det vore värdefullt om man kunde nå den spareffekt som Olle Aulin förespråkar genom frivilliga insatser. Den här sparkampanjen har ju det syftet. Jag har nyss redovisat att det är regeringens avsikt att här ge sparkommittén ytterligare uppdrag under sommaren i syfte att just på frivillig väg spara olja. Om Olle Aulin har några förslag till hur man med sådana frivilliga sparåtgärder kan nå effekt, vore det värdefullt om han i dag ville nämna dem här i riksdagens talarstol, så att regeringen och sparkommittén vid utformningen av vår politik på det här området i lämplig utsträckning kan beakta dessa åtgärder. Det är också värdefullt att Olle Aulin delar min uppfattning, att om dessa åtgärder inte räcker till tvingas man vidta andra åtgärder – åtgärder som man helst skulle vilja avstå från, men som kan bli nödvändiga för att möjliggöra en nedskärning av den svenska oljekonsumtionen.

Slutligen vill jag understryka att regeringens uppfattning är att vi långsiktigt måste minska vårt beroende av olja, att den kris som vi nu har upplevt och som vi delvis befinner oss i är en alldeles utmärkt illustration av det här oljeberoendets betydande nackdelar. Det gäller inte bara det att vår olja i så stor utsträckning kommer från ett och samma område, där just riskerna för händelser av samma typ som i Iran kan bedömas som förhållandevis större än på många andra håll, utan också att vi är så beroende av den internationella oljemarknaden.

Regeringen har i energipropositionen lagt fram ett program i syfte att långsiktigt minska oljeberoendet. Programmet bygger på användning av andra energikällor. Som exempel kan nämnas kol, en mycket stark satsning på framtagandet av solenergi som ett alternativ, andra förnyelsebara energikällor och utnyttjandet av de kärnkraftverk som redan är färdiga eller som är under byggnad.

När det gäller att lösa den långsiktiga energipolitiken har situationen inte blivit ljusare under de senaste månaderna. Orsakerna härtill är inte att finna i

någon bristande handlingskraft hos det parti eller den regering som jag företräder utan på osäkerheten hos andra politiska partier, som inte har på motsvarande sätt kunnat hålla fast vid den linje som de gemensamt med regeringen varit med om att utforma.

CARL LIDBOM (s) kort genmäle:

Herr talman! Om vi nu skall fullfölja ambitionen att ha en anständig och saklig debatt, låt oss då inte missförstå varandra avsiktligt. När Hadar Cars försöker kamma hem att jag i själva verket godtar exakt den prishöjning som han släppt igenom – varken större eller mindre – menar jag att det är ett avsiktligt missförstånd. Det är litet för mycket begärt att jag som inte har samma kontakter med näringslivet som herr Cars och som inte har hans information här skulle kunna tala om exakt vilken prishöjning som hade behövts i det här läget för att medge en påfyllnad av beredskapslagren. Det är tänkbart att det hade räckt med den gjorda höjningen om den bara hade företagits tidigare och om den hade kombinerats med någon form av clearingsystem till förmån för de mest utsatta företagen. Det är också möjligt att den här prishöjningen borde ha varit en aning större, men det beskedet kan vi inte avkräva en riksdagsledamot i opposition.

Ansvaret att redovisa de fakta och bedömningar som kan göras i sammanhanget får handelsministern faktiskt själv ta. Det är alls inte helt uppenbart för en oinvigd att just en höjning med 100 kr. per kubikmeter på eldningsolja är exakt det som löser alla problem.

Om det fortfarande är så, som jag tror att det är, att priset på spotmarknaderna ligger flera hundra kronor över det nu fastställda högsta priset på samma eldningsolja, har jag mycket svårt att se varför ett företag, som måste köpa på spotmarknaden för att över huvud taget kunna köpa något, skulle behöva göra det och ta en förlust på flera hundra kronor per kubikmeter vid försäljning till sina kunder. Jag skulle önska att handelsministern ville bemöda sig om att förklara litet för mig vad det är för visdom som ligger bakom höjningen av högsta priset på eldningsolja med 100 kr. per kubikmeter och på dieselolja med 10 öre per liter. På vilket sätt utgör den ett incitament till företagen att bygga upp sina lager?

En sak står vid det här laget klar, även utan att man har tillgång till de fina informationer som handelsministern har, nämligen att regeringen och handelsministern har varit alldeles för sent ute. Det skulle ha varit bättre för oss, om de nu vidtagna prishöjningarna hade släppts fram tidigare och om företagen snabbare hade förmåtts att fylla på beredskapslagren. De hade då fått tillgång till en billigare olja än om de nu, enligt handelsministerns förhoppningar, ger sig ut på marknaden för att fylla på lagren. Det hade också blivit bättre för konsumenterna och mindre risk för genomslag på inflations-spärren i arbetsmarknadens avtal. F. ö. undrar jag mycket stillsamt om handelsministern fortfarande tror att det är möjligt att undvika att avtalen löper ut till följd av att inflationsspärren genombryts. Har det inte redan gått för långt i det hänseendet?

Herr talman! Om jag hade haft ytterligare tid till förfogande, skulle jag ha

Nr 156

Lördagen den
26 maj 1979

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

*Om åtgärder för
att trygga tillgång-
en på olja*

använt några sekunder till att ta upp det som Olle Aulin berörde, men min tid är tydligen nu ute. Jag hoppas att jag får möjlighet att återkomma till detta ämne i en senare replik.

OLLE AULIN (m) kort genmäle:

Herr talman! Handelsministern säger att de små företagen har levt under marknadsförutsättningar. Underförstått menar han därmed även: Låt dem alltså få dö under marknadsförutsättningar! Man kan förstå att det är detta han menar, eftersom dessa företag inte kan klara sig under nuvarande förhållanden.

Jag vill dock först säga att företagen inte har fått leva under fria marknadsförutsättningar utan i en ekonomi med högstpriser, stoppriser och begränsningar. Jag är medveten om att de små företagen, även om man släpper priserna fria, har en speciell situation som kan försvåra deras möjligheter. Men det är inga spekulationsföretag som växer upp som svampar ur jorden i gynnsamma konjunkturer och sedan dör när konjunkturerna blir mindre gynnsamma. Många av dem har verkat i decennier som serviceföretag här i landet. Jag tycker att man inte skall låta dem dö ut på det sätt som sker.

Det är mot denna bakgrund som jag har frågat om möjligheterna för regeringen att genom köp, genom clearingsystem, genom lån eller genom krediter ge dessa företag möjligheter att överleva under de svårigheter som de nu har. Jag tänker också på möjligheterna till samverkan med Svenska Petroleum i stället för att, som tidigare skett, Svenska Petroleum skall konkurrera med just dessa företag, inte minst när det gäller distributionsdelen. Det är positivt att man i energipropositionen klart har sagt ifrån att Svenska Petroleum bör verka på ett nytt sätt.

Så frågar handelsministern om jag har några bra förslag till sparkampanjer. Ja, man hoppas väl att det kommer in mängder av sådana förslag. Men jag tror dess värre inte att svenska folket riktigt är medvetet om att situationen är allvarlig. Detta måste klagöras på ett kraftfullare sätt. Det gäller bl. a. det förhållandet att läget blivit mycket mer oroande nu när vi har kärnkraften i karantän och med opinionssiffror som pekar hän emot att det tydligen ganska snabbt blir en avveckling av kärnkraften. Då frågar man sig med tanke på vårt oljeberoende: Hur blir det med möjligheterna att klara vår egen försörjning i oljekriserna framöver?

Handelsministern HADAR CARL:

Herr talman! Jag delar Olle Aulins uppfattning att det är viktigt att alla i Sverige blir medvetna om att situationen är allvarlig. Därför tycker jag att den här debatten som sådan är värdefull. Den är i varje fall ett led i strävandena att ge klart uttryck för den oro som vi inom alla politiska partier känner inför den nuvarande situationen. Jag erinrar Olle Aulin om de sista meningarna i mitt interpellationssvar, där jag talar just om SP:s verksamhet och säger att dess försäljning bör liksom hittills inriktas på storförbrukare, främst inom den offentliga sektorn och på sådana kunder som f. n. i stor utsträckning köper

*Om åtgärder för
att trygga tillgång-
en på olja*

sina produkter till spotmarknadspriser”.

Om de mindre, oberoende oljeföretagen vill, med SP eller med andra företag som är importörer av råolja, sluta långsiktiga avtal, som minskar deras möjligheter att göra goda affärer på en eventuell sjunkande spotmarknad, där priserna direkt går ned, och på det sättet kan medverka i distributionen av olja som tas in och möjligen också till betydande delar raffineras i Sverige, ser jag ingen som helst nackdel utan enbart fördelar med detta.

Men det är viktigt att de företag som är beredda att bedriva raffinaderiverksamhet i Sverige kan göra det med viss trygghet för att den verksamheten kommer att gå ihop för dem. Det har de inte kunnat göra under den tidigare epoken, då spotmarknadspriserna kunde utnyttjas som en prispress på produkterna, så att det lönade sig bättre att köpa produkter utomlands till spotmarknadspriser och ta in dem och sälja dem i Sverige än att raffinera råolja inom landet. Det är bl. a. det som har lett fram till den bekymmersamma situation som vi har i dag. Jag vill inte – det framgår också klart av regeringens energiproposition – att man skall fortsätta på den vägen, utan man skall i stället minska beroendet av spotmarknaden. Vill de små företagen medverka till detta, är det som sagt mycket välkommet.

Sedan konstaterar jag att nu har Carl Lidbom inte någon uppfattning alls om den rätta prisnivån för olja. Först fick jag intrycket att han tyckte nivån var för hög, sedan fick jag intrycket att han anslöt sig till regeringens uppfattning, och nu säger han att han inte kan ha någon uppfattning alls, vare sig om nivån är för hög eller för låg.

Jag vill med anledning av det bara säga att delegationen för oljeförsörjningsberedskapen, som regeringen tillsatte, har avlämnat sin rapport. Den rapporten är ingalunda hemlig. Den finns tillgänglig. Om Carl Lidbom inte har fått den, skall vi gärna se till att han får ett exemplar.

Uppgifterna om priserna på spotmarknaden i Europa registreras praktiskt taget dagligen i tidningarna, liksom utvecklingen av priserna inom OPEC-länderna. Regeringen har inte några fantastiska informationskanaler i övrigt som den kan stödja sig på. Regeringen kan föra samtal med företrädare för oljebranschen. Det gör vi också. Jag utgår ifrån att oljebranschen med förtjusning är beredd att föra samtal med Carl Lidbom också och ge samma informationer till honom som till mig, om han så skulle önska. Därför tycker jag inte det är riktigt rätt att liksom bara säga att jag, en stackars enskild riksdagsman, kan naturligtvis inte alls skaffa mig ett underlag för att göra en bedömning om prispolitiken är riktig. Jag tycker Carl Lidbom skall skaffa sig sådant underlag till nästa interpellationsdebatt och tala om för mig vad han tycker – om prisnivån i stort sett är riktig eller i stort sett felaktig eller i varje fall om han har någon uppfattning om priserna är de lämpliga i det aktuella läget. När Carl Lidbom börjar med att gå ut så hårt mot regeringen som han har gjort – jag behöver inte citera alla hans uppfattningar om regeringens energipolitik och oljepolitik under senare tid – bör han ändå ha någon uppfattning om vad som borde vara det riktiga och inte bara säga att ”det kan jag inte veta något om för jag är en enskild riksdagsman”.

*Om åtgärder för
att trygga tillgång-
en på olja*

Andre vice talmannen anmälde att Carl Lidbom och Olle Aulin anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare repliker.

NILS ÅSLING (c):

Herr talman! Handelsministerns interpellationssvar skildrar säkert på ett korrekt sätt de åtgärder som denna vinter och vår har vidtagits för att säkra tillgången på olja. Tyvärr tycker jag nog att svaret också bekräftar det intryck av passivitet, ja, nästan otrolig handlingsförklamation, som präglat regeringens agerande i frågan!

Handelsministern påpekar själv i sitt svar att oljexporten från Iran upphörde redan i december månad. Även i övrigt har det under vintern när det gäller oljeproduktionen i Västeuropa förekommit störningar, bl. a. genom strejker och driftavbrott vid raffinaderier.

Till bilden hör även – och det har åberopats tidigare här i debatten – att vårt land har ett extremt stort beroende av den s. k. spotmarknaden. Mellan 25 och 30 % av vår oljeförsörjning är dock beroende av denna marknad, som är känslig – det vet vi av tidigare dyrköpta erfarenheter – för även relativt begränsade störningar på den internationella oljemarknaden. En självklar slutsats var att det som hände i Iran omgående måste få sin effekt på denna lätttröfliga oljemarknad.

Trots detta, som borde ha varit en självklarhet, dröjde det till början av maj månad, om jag är riktigt underrättad, innan regeringen tillkallade den särskilda delegationen – det är den delegation som handelsministern här åberopar. Sedan har den på ett par veckor presenterat sitt förslag till åtgärder, som i och för sig är bra, även om de är långt ifrån tillräckliga. Den fråga som svenska folket ställer sig är naturligtvis: Vad sysslade egentligen regeringen med under tiden från december och fram till dess att denna delegation lade fram sina förslag?

Man måste ändå rimligen ha varit medveten om vad som skedde på oljemarknaden; man måste också rätt snart ha blivit medveten om att höstens prisstopp var en mycket olycklig åtgärd som marknaden utvecklade sig. Prisstoppet avskärmade oss på ett konstlat sätt från en världsmarknad som vi ju inte kan avskärma oss ifrån, med den karaktär av oljeberoende som vi har. Resultatet blev naturligtvis en successivt urholkad beredskap och att en rad företag – då mest små, som är beroende av spotmarknaden – har tvingats ur marknaden.

Den här händelseutvecklingen ger underlag för en rad frågor. Man kan säga att regeringen också har varit alltför passiv när det gäller att agera inom området för naturgas. Naturgasen ger ändå leveranstrygghet under lång tid. Den är alltså en intressant energiform, som kan ersätta mycket av vårt oljeberoende.

Nu ser det dess bättre ut som om näringsutskottet – till en del i varje fall – är på väg att korrigera regeringen i det avscendet, och vi kan kanske räkna med ett visst intresse och en viss aktivitet när det gäller att klara naturgasförsörjningen för landet, även om vi från centerpartiet upplever även majoritetslinjen i näringsutskottet som alltför restriktiv.

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

Frågan om våra norska relationer kan också tas in i det sammanhanget. Det är beklagligt att den öppning till en trygg oljeförsörjning via Norge som Volvoavtalet skulle ha inneburit inte kunde fullföljas. Jag tycker personligen att regeringen också i det avseendet varit allför passiv när det gällt att fånga upp de kontakter och möjligheter till öppningar som Volvoavtalet ändå gav. Nu har den bollen uppenbarligen spelats över till franska intressen.

Min fråga till handelsministern är om det finns någon saklig grund för de uttalanden som den norske energiministern Bjertmar Gjerde har gjort med löften om att ändå hjälpa till med den svenska oljeförsörjningen. Det skulle vara angeläget att i det här sammanhanget få en redovisning för detta.

Den situation som regeringen genom sin passivitet nu har försatt oss i får onekligen allvarliga konsekvenser. Nu hotas, för att ta ett exempel, drivmedelsförsörjningen till en mycket stor del av det svenska lantbruket. Enligt uppgift är 35 000 à 40 000 lantbrukare beroende av drivmedelsförsörjningen från Lantmännenföreningar, som nu hotas av totalstopp när det gäller oljeförsörjningen. Enligt ett uttalande i tidningen Land av chefen för lantbrukskooperationens oljeimportföretag Agro Oil Lennart Linnerborg är lagren för de föreningar som samverkar i företaget i det närmaste tömda, och företaget klarar inte den förlust på ca 100 miljoner med nuvarande prisrelationer som en uppfyllnad av lagren innebär. Chefen för Agro Oil tillägger i uttalandet att Lantmännen tillhörde mindre oljeleverantörerna och att man inte kan klara ekonomin med den prispolitik regeringen för. Jag tror att Lantmännen i det avseendet är en sammanslutning som är representativ för den ganska stora krets av mindre oljeföretag som har kommit i kläm i den här situationen.

Det här inträffar i en tid när den svenska sommaren står i sitt flor och när svenskt lantbruk är inne i sin intensivaste period och naturligtvis på ett avgörande sätt är beroende av den kontinuerliga oljeförsörjningen.

Detta stora beroende av oljeförsörjningen är f. ö. i sin mån en följd av de höga krav på rationell produktion som jordbrukspolitiska beslut och konsumenternas krav under lång tid medfört. Då kan heller inte statsmakterna acceptera att näringsens drivmedelsförsörjning äventyras på det sätt som nu sker.

Jag vill kort karakterisera lantbrukets situation i det här avseendet som katastrofal f. n. Det motiverar nu verkliga krafttag från regeringens sida. Det duger inte längre att passivt vänta och se vad som kan komma att ske.

Mot denna bakgrund vill jag till handelsministern ställa en fråga och begära ett konkret besked om vad regeringen planerar för åtgärder för att tillgodose lantbrukets behov av drivmedel.

BIRGITTA HAMBRAEUS (c):

Herr talman! Först en sammanfattning.

1. Om det blir brist på olja eller chockhöjning av oljepriset i höst och vinter är ansvaret helt och hållet regeringens. Man kommer inte att lyckas, om man försöker skylla på någon kärnkraftsbrist. Det har hela tiden funnits olja att köpa. Priset på olja i Sverige har länge varit betydligt lägre än i andra

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

konsumtländer genom regeringens högstpris. Detta högstpris har hindrat oljebolagen att klara beredskapslagen.

2. Man måste trygga de små oljeföretagens existens. De små oljeföretagen är bättre anpassade än de stora, multinationella bolagen till det energiförsörjningssystem som bygger på förnybara energikällor.

Jag är, herr talman, bekymrad för oljeförsörjningen i vinter, och debatten i dag har dess värre inte alls lugnat mig. Sverige är ju mycket beroende av olja, och samtliga partier är överens om att detta beroende måste minskas.

Enligt centerns uppfattning skall vårt nuvarande energisystem, som till minst 70 % är baserat på olja, ersättas med ett system där vi hushållar så att vi klarar oss på de förnybara energikällorna. En modern, förfinad teknik på användningssidan, som gör att vi får mer nytta av mindre tillförd energi, kombinerad med en lika modern och förfinad teknik när det gäller att ta till vara solflödet direkt och indirekt, kommer att ge oss stor trygghet i energiförsörjningen, god miljö och många nya meningsfulla arbetstillfällen över hela landet.

I en blandekonomi som vår är det naturligt att det är prisökning på olja som kommer att slå ut denna energibärare och göra alternativen attraktiva. Näringslivet kommer på olika sätt att ställa de system till vårt förfogande som gör att vi kan driva maskiner och hålla varmt med förnybara energikällor, så fort som oljan blir för dyr i förhållande till dessa alternativ.

Samtidigt är det väsentligt att detta byte av energisystem sker i ordnade former och utan ryckighet. Hushåll och företag måste få tid och resurser att investera för omställningen. En plötslig oljebrist, liksom en chockhöjning av oljepriset, skulle allvarligt skada oss.

Samhället måste mot denna bakgrund underlätta övergången genom kloka åtgärder. Därför har vi skyldighet att hålla oljelager och dessutom beredskapslager, som inte får underskrida en viss nivå. På grund härav finns också ett högstpris på vissa oljeprodukter. När detta högstpris infördes vid förra oljekrisen 1974 kombinerades det emellertid med ett clearingsystem, som lät de stora oljebolagen dela med sig av sina övertvinster, så att de små kunde överleva. Systemet fungerade utmärkt, och vi red ut den krisen utan större problem.

Vi tycks nu befinna oss i en liknande situation utan att regeringen vidtar de kraftfulla åtgärder som är nödvändiga.

Den 22 mars i år uppvaktades centerns ledamöter i riksdagens näringsutskott av en grupp som företrädde småhandlare inom oljebranschen. De svarar för betydande andelar av den lokala försäljningen av framför allt villaolja inom sina distributionsområden och har tillsammans ca 150 000 kunder. De var mycket bekymrade och förvånade över regeringens inställning till oljeförsörjningen. De fick inte ta ut mer än drygt 600 kr./m³ för villaoljan som vid den tidpunkten kostade drygt 900 kr./m³ i inköp. Självfallet går det inte att klara 300 kronors förlust på varje kubikmeter. De hade fått börja tulla på beredskapslagren och räknade med att underskrida dem med över 35 % den 1 maj.

De var rädda att inte hinna fylla lagren före vintern och varnade för en

oljekris i höst. De berättade också att de tidigare under året hade varit hos handelsminister Cars och talat om detta. En sådan oljekris skulle vara konstlad, eftersom det finns olja att köpa men priset genom prisstoppet nu hålls konstlat lågt. De kunde inte förstå hur regeringen resonerade. Man talar om att spara olja, men om priset går upp förstår ju alla att man måste spara och tillvarata spill. Nu slösas det. Priset i en marknadsekonomi måste självfallet sättas så, att det informerar t. ex. kommuner, näringsliv och enskilda så att vi rustar oss för ett mindre oljeberoende.

Sedan dess har situationen avsevärt förvärrats. Skillnaden mellan det svenska högstpriset för eldningsolja 1 och priset på spotmarknaden, med tillägg för frakt och andra omkostnader, uppgår vid mitten av maj till drygt 500 kr./m³!

Inte förrän i slutet av april tillkallade regeringen en delegation för oljeförsörjningsberedskap. Denna föreslår bl. a. att högstpriset för eldningsolja 1 skall höjas med åtminstone 100 kr./m³ för att försörjningen skall kunna tryggas inför nästa vinter. Delegationen påpekar att den svenska prisnivån därmed blir jämförlig med den i andra länder.

Handelsministern har i sitt svar sagt att det är viktigt att "Sverige inte tvingas betala ett väsentligt högre oljepris än andra konsumentländer". Sanningen är i stället att vi länge har betalat ett väsentligt *lägre* pris och att den ökning som nu genomförs bara för upp oss i nivå med en del andra länder.

Delegationen påpekar att det inte är säkert att denna prishöjning räcker för alla företag men att statens pris- och kartellnämnd har möjlighet att lämna tillstånd för ytterligare höjning inom ramen för av regeringen angivna riktlinjer. Det är mycket viktigt att de mindre oljeföretagen får överleva. De svarar för en betydande del av oljeförsäljningen, och de besitter en unik kompetens med erfarenhet också som försäljare av fasta bränslen, just den kompetens som blir viktig i ett framtida energisystem baserat på förnybara energikällor, där många mindre företag lämpligen verkar för att ta till vara de olika utspridda energibärare som tillsammans taget kan ge oss vår energiförsörjning.

Det är alltså väsentligt att de mindre oljeföretagen får överleva och inte, genom regeringens högstpriser på olja, tvingas upphöra med sin verksamhet i branschen.

Jag ber att få ställa två frågor till handelsministern:

1. Kommer handelsministern att se till att de mindre oljeföretagen antingen får tillstånd att höja priset eller också får hjälp, t. ex. via ett clearingsystem, så att de kan stanna i oljebranschen?

2. Det har hela tiden funnits olja att köpa. Det är endast högstpriset som regeringen bestämmer över som har gjort att det varit svårt att upprätthålla en betryggande oljelagring. Kan handelsministern garantera att det inte blir brist på olja i höst och vinter?

Lördagen den
26 maj 1979

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

Handelsministern HADAR CARL:

Herr talman! Birgitta Hambræus talar i varje fall klarspråk. För henne är problemet att priserna är för låga. Släpp upp prisnivån! Låt priserna gå i höjden! Därigenom får man, enligt henne, ett tryck på människorna att spara, och därigenom räddar man också de små oberoende oljebolagen. De kan då leva vidare.

Det är konsekvens i det resonemanget. Priset skulle upp högt, och det skulle informera särskilt de fattiga konsumenterna om att de inte har råd att elda och hålla så varmt som de behöver. Det är en logiskt korrekt beskrivning av det som skulle hända. Dessutom skulle det innebära väldiga påfrestningar för den svenska samhällsekonomin. Vi skulle få en snabbt ökande inflation, och det skulle innebära att avtalet mellan arbetsmarknadens parter inte kunde hållas. Det är de negativa effekterna, och de nämner inte Birgitta Hambræus.

Jag tror att den svenska allmänheten har förståelse för att regeringen försöker gå en mycket svår balansgång för att få in den olja landet behöver för sin försörjning till de priser som är de lägsta tänkbara och som alltså, så litet som möjligt, bidrar till att öka inflationen, spräcka avtalet mellan arbetsmarknadens parter och ytterligare belasta den svenska betalningsbalansen. Det är mycket lätt att klara den ena av de här sakerna, dvs. att klara försörjningen med olja, om man låter oljepriserna stiga och gör som Birgitta Hambræus föreslår: Släpp oljepriserna i höjden, låt dem gå upp tills de hittar sin naturliga nivå. Då får man in den olja man behöver. Man klarar vissa problem, men man skapar många, många andra.

Detta svar skulle jag i princip kunna ge också till Nils Åsling, för även hans argumentering gick ut på att det har vidtagits för litet av prishöjningar.

Regeringen har vidtagit flera åtgärder utöver att införa en prisreglering i syfte att hindra att priserna skall stiga mer än vad som är nödvändigt för att klara den svenska oljeförsörjningen. Det är riktigt att vi inte tillsatte delegationen förrän i maj, men dessförinnan verkade ju de ämbetsverk som normalt sysslar med dessa frågor, överstyrelsen för ekonomiskt försvar, statens pris- och kartellnämnd och andra, för att åstadkomma ett underlag för regeringens handlande. Det har de gjort mycket skickligt. Vi har fattat beslut om en sparkampanj, vars resultat ännu inte har kunnat utvärderas. Vi vet emellertid att den har gett många människor information om problemets allvar, och det är en väsentlig grund för varje politik som kan föras på det här området. Regeringen har också varit mycket aktiv för att långsiktigt skapa förutsättningar för mer uppdelade inköp av olja – från andra länder än de nuvarande huvudländerna. Vi har åstadkommit överenskommelser med bl. a. Mexico och Irak om oljeleveranser. Vi har fört diskussioner med Saudi-Arabien och Angola och har förhoppningar om framgång. När det gäller den svenska oljepolitiken med Norge kommer Carl Tham att redogöra för hur det f. n. ligger till med de diskussionerna.

Nils Åsling polemiserar mot prisstoppet, men han har själv många gånger betonat betydelsen av att priserna hålls nere i den svenska ekonomin. Det gjorde han senast i ett brev till statsministern. Jag hoppas att han inte glömt

vad han skrev nyligen i det brevet.

Det är bara ett oljeföretag som gått ur marknaden, Nils Åsling. Det är Dahllövs. Alla de andra är kvar. Jag hoppas att Nils Åsling delar uppfattningen att det är en riktig information och inte talar om att man nu har "tvingat ut" alla företag. Sådana uttryck täcker mer än vad verkligheten ger underlag för.

LRF gjorde en uppvaktning för jordbruksministern och mig så sent som i torsdags. Samma dag hänsköt vi deras fråga till den tillsatta delegationen med begäran att delegationen skyndsamt skulle behandla frågan och komma med förslag hur man skall lösa lantbrukets försörjning med olja för att inte vårbruket skall komma i fara.

Clearingsystemet har tagits upp av både Birgitta Hambraeus och Nils Åsling. Jag vill bara återge vad delegationen anför beträffande det systemet: Clearing förutsätter en inte obetydlig administrativ apparat. Systemet förutsätter också att ransoneringslagen sätts i tillämpning eller att en särskild clearinglag stiftas. Det bör också noteras att clearing innebär ett ingrepp i marknaden med risk för snedvridande effekter. Systemet bör därför tillämpas endast i undantagsfall. Delegationen ser f. n. inget behov av att nu införa clearing men förutsätter att ett sådant system, om behov härav senare uppstår, kan sättas in snabbt. De berörda myndigheterna arbetar nu för att ett sådant system – om behov föreligger – skall kunna sättas in snabbt. De ökar sin beredskap på detta område som på andra områden. Men regeringen anser inte att clearingsystemet bör sättas in f. n.

Under detta anförande övertog förste vice talmannen ledningen av kammarens förhandlingar.

BIRGITTA HAMBRAEUS (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag är förvånad över att handelsministern uppenbarligen så medvetet misstolkar mig. Hela mitt anförande här gick ut på att man icke skulle åstadkomma någon prischock eller en snabb höjning. Höjningen av oljepriset måste i vår blandekonomi ske i ordnade former. Jag har ingalunda sagt: Släpp priset fritt! Jag har sagt att detta måste ske på sådant sätt att företag, kommuner och enskilda har möjlighet att anpassa sig. Det bör kombineras med finansieringsmöjligheter för investeringar i sådana system som kan göra oss oberoende av oljan. Det är regeringens uppgift att informera oss om att det är fara å färde när det gäller priserna och ställa resurser till förfogande för att skapa ett system som minskar vårt oljeberoende.

Med det förslag som regeringen förmodligen kommer att genomföra kommer man bara att gynna de stora oljeföretagen. De har enorma vinster – det vet vi mycket väl. Clearingsystemet är så bra just därför att man därigenom har möjlighet att ta övervinsterna från de stora företagen och lägga över dem till de mindre och därmed göra det möjligt för dem att överleva. De stora oljeföretagen blir ensamma om hela vår oljeförsörjning framöver om de små av regeringens politik tvingas ur marknaden.

De stora, internationellt verksamma företagen kan inte vara oss till stor

*Om åtgärder för
att trygga tillgång-
en på olja*

hjälp när det gäller att komma över till det förnybara energisystem som jag tror att också regeringen gärna vill ha så småningom. Av de stora företagen kan vi bara vänta att de så länge som möjligt skall hålla oss kvar i oljeberoendet för att senare få oss att gå över till en energiförsörjning som baseras på några stora centraliserade system, som t. ex. kärnkraft, sådana system som passar de stora oljebolagens struktur och i vilka de stora oljebolagen redan gjort stora investeringar. Det är alltså oerhört väsentligt att de små överlever. De passar bättre i det förnybara system som vi måste gå över till.

Jag vill gärna upprepa de frågor som jag tidigare var tvungen att hetsa fram därför att jag hade så ont om tid; jag fick inte svar på någon av dem: Kommer handelsministern att rädda de små oljebolagen? Kan regeringen garantera att det inte blir någon brist på olja i höst och vinter?

NILS ÅSLING (c) kort genmäle:

Herr talman! Jag skall gärna ge handelsministern en eloge för att han har fullföljt den aktivitet som den tidigare regeringen bedrev när det gällde att söka kontakter för att långsiktigt trygga vår oljeförsörjning. Det är utmärkt. Jag har noterat den aktiviteten från handelsministerns sida.

Det får dock inte leda till att man försummar att klara de näraliggande och dagsaktuella problemen. Det är det min kritik tar fasta på.

Handelsministern vill göra gällande att det skulle strida mot den stabiliseringspolitik som vi förespråkar. Det är som Birgitta Hambræus sade helt felaktigt. Vad vi har talat för är en realistisk prissättning, som gör att man kan undvika prischocker. Det är uppenbart att den låsning som vi fick i höstas när det gällde oljepriserna inte stod i samklang med vad marknadens utveckling lät ana skulle bli följden. Där sitter vi i dag, till följd av en onödigt passiv prispolitik. Man skall självfallet inte låta priserna stiga mer än nödvändigt. Det som skadar prisstabiliteten är framför allt de prischocker som vi nu får se fram emot.

Jag har här fått belägg för att den särskilda delegation som tillsattes av regeringen inte fick starta sitt arbete förrän i början av maj, vilket jag beklagar. Efter ett par veckor presterade denna delegation ett förslag, som i och för sig är lovvärt men som inte är tillräckligt långtgående. Jag beklagar att delegationen inte tillsattes tidigare, eftersom det stod klart redan i december att det som hände i Iran skulle komma att påverka situationen för vår oljeförsörjning.

När det gäller de mindre företagen säger handelsministern att det är bara ett företag som gått ur branschen. Det är kanske riktigt, men en rad mindre företag är i dag handlingsförlamade. Det exempel på företag jag åberopade, Lantmännen, kan inte fylla sin funktion om inte regeringen snabbt gör någonting för att underlätta deras situation. Detta innebär annars att en hel rad mindre företag som levererar olja kommer att få upphöra med sin verksamhet. Vi hoppas att delegationens uppdrag att också ta ansvar för lantbrukets drivmedelsförsörjning snabbt ger resultat. Situationen är, som jag sade tidigare, akut.

Handelsministern HADAR CARL:

Herr talman! Med det förtydligande som Birgitta Hambræus gav tycker jag att hon bör vara ganska tillfreds med den prispolitik som regeringen har fört. Det är inte regeringen som ändrar den internationella prissättningen så att prischocker kan uppstå. Regeringen försöker ju förhindra att de mycket stora höjningar som inträffade kring och efter årsskiftet kommer att snabbt slå igenom på den svenska marknaden.

Vi har vid tre tillfällen ansett oss tvingade att gå med på successiva ökningarna av de stoppriser vi infört så att marknaden långsamt skall kunna anpassa sig till högre priser. Efter vad jag förstår var det precis detta Birgitta Hambræus argumenterade för. Om nödvändigheten tvingar oss är vi beredda att göra ytterligare justeringar uppåt, eventuellt också nedåt om lyckan skulle stå oss bi. Det sista skall vi inte hysa för stora förhoppningar om. Regeringen eftersträvar alltså en successiv förändring. Det är också en successiv förändring som vi har kunnat genomföra när det gäller oljeprissättningen på den svenska marknaden.

Det vore väl också, Birgitta Hambræus, orimligt att tro att de små företagen, de s. k. independent, ensamma eller nästan ensamma skulle kunna klara den svenska oljetillförseln. Deras andel av den svenska oljemarknaden är trots allt ganska marginell. Jag tror inte att Birgitta Hambræus anser att prissättningen på alla oljeprodukter skall vara sådan att den tillförsäkrar ett tiotal mindre företagare deras överlevnad. Jag tror inte att detta är i enlighet med det svenska folkets uppfattning om hur pris- och oljepolitik skall utformas i Sverige.

Det gäller här att finna en rimlig och lämplig avvägning mellan de olika aspekterna, dvs. mellan priserna, och tillförseln av olja. Här spelar de små företagen en roll, om också en marginell sådan. Det är regeringens önskan att mindre företag skall finnas kvar och fylla sin funktion som distributörer på den svenska marknaden genom att man träffar långsiktiga kontrakt med leverantörer av råolja. Men vi kan inte ge de små företagen en uppgift som de ingalunda är vuxna att klara. Vi kan inte låta hänsynen till 10–12 småföretag och deras ägare bestämma den svenska oljepolitiken. Den uppfattningen tror jag att Birgitta Hambræus egentligen delar.

Nils Åsling sade vänliga ord om regeringens ambitioner att hitta nya inköpskällor för olja. Jag tackar för dem.

Han efterlyste emellertid åtgärder – utan att precisera vilka åtgärder det gällde. Jag tycker att det vore mycket värdefullt om han ville utnyttja den taletid han har till att inför riksdagen redogöra för de ytterligare åtgärder som han anser skulle ha vidtagits. Är det så, Nils Åsling, att ni tycker att prishöjningarna har gått för långsamt, att priserna borde ha gått upp mycket mer än vad de har gjort, så säg det! Det finns rimlighet i det resonemanget. Om man hävdar att priserna borde höjas mycket mer, så har man bättre stöd för sin kritik av regeringen, om inte Sverige får in de oljor vi behöver.

Men det egendomliga är att fastän jag ställer den här frågan gång på gång till den ena talaren efter den andra som kritiserar regeringen för dess bristande handlingskraft när det gäller oljan, så är det ingen som – efter att ha blivit

Nr 156

Lördagen den
26 maj 1979

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

klämd litet grand – vågar säga: Ni har haft för låga oljepriser. Det vore intressant att höra om det är detta Nils Åsling i första hand kritiserar regeringen för – att den inte har låtit oljepriserna stiga högre än vad som har skett. Det vore nämligen den ytterligare "handlingskraft" som regeringen skulle ha kunnat visa. Jag anser att det krävs en viss handlingskraft för att stå emot alla påtryckningar från stora intressegrupper om att släppa oljepriserna upp på en nivå som skulle sätta avtalet mellan arbetsmarknadens parter under nya förhandlingar och skapa betydande inflationsproblem i den svenska ekonomin och därigenom också för betalningsbalansen.

Det är inte regeringen som förorsakat problemen på oljemarknaden – det vill jag starkt understryka. Är det så att Nils Åsling eller någon annan har några recept på vad regeringen borde göra, så kom fram med dem nu! En interpellationsdebatt är ett tillfälle att göra det, men det är inte rätta tillfället att bara tala om att det är fel som regeringen har gjort, om man icke samtidigt kan ange vad man alternativt vill ha genomfört.

BIRGITTA HAMBRAEUS (c) kort genmäle:

Herr talman! Vi kommer att få se i höst och i vinter om regeringens politik har varit till fyllest. Om inte oljebolagen kommer att fylla sina lager därför att priset inte fungerar – därför att det är för stor skillnad mellan inköpspris och försäljningspris – så att det blir en kris eller så att man tvingas till en prischock i höst, då har regeringen uppenbarligen fört fel politik.

Jag vill ännu en gång understryka att det hela tiden har funnits olja att köpa. Har man alltså inte kunnat finna det system som gör att vi utan stora orglerade prishöjningar får köpa denna olja, då är det regeringens fel.

Clearingsystemet, som man kanske något lättsinnigt viftade bort i delegationen, fungerade dock med nu gällande lagar, t. ex. genom att man tillämpade ransoneringslagen. Det var någonting som fungerade bra under 1974 och som inte på något sätt plågade några människor. Det är någonting som man hade kunnat sätta in på ett tidigt stadium, eftersom vi tydligen nu befinner oss i en minst lika allvarlig kris som i början på 1974.

Sedan säger handelsministern att de små företagen är bara tio till antalet och att de svarar för en marginell del av vår oljeförsörjning. Det beror på hur man räknar. De svarar inom vissa områden för tre fjärdedelar av försörjningen av villaolja, vilket inom de områdena knappast är marginellt. Om man plötsligt inte kan fylla behovet av villaolja under vintern, så innebär det självfallet en väldig kris för de områdena.

Jag vill också notera att jag inte fått svar på de frågor jag nu har upprepat två gånger: Kan regeringen garantera att det inte blir oljebrist i höst och i vinter? Är regeringen villig att se till att de små företagen får hjälp att komma över krisen?

NILS ÅSLING (c) kort genmäle:

Herr talman! Handelsministern säger att regeringen eftersträvar en successiv förändring och anpassning av priserna. Det är bra, men varför har då prisbilden utvecklats som den har under vintern? Man har tydligen inte

levt efter den princip man hade avsett att tillämpa. Och det är där vi har att söka orsaken till att vi i dag har en så pass svag försörjningsberedskap som vi har.

Handelsministern frågar mig om jag är beredd att i klartext säga att jag accepterar höjda priser. Ja, självfallet. Om detta är det enda sättet att klara oljeförsörjningen så får vi acceptera det. Vi har ingen möjlighet att påverka världsmarknaden utan är beroende av den. Vi får betala vad det kostar. Men det gäller därför att regeringen måste ha den handlingskraften och det förutseendet att man inte försätter sig i den situationen att försörjningsberedskapen urholkas – helt enkelt därför att man driver ett illusionsmakeri i prisfrågan.

Mitt svar är alltså klart: Utvecklingen visar att oljepriset varit för lågt. Handelsministern och jag har i andra sammanhang diskuterat marknadsekonomins principer. Och det här är rätt elementära frågor i det sammanhanget. Här har regeringen, som bekänner sig till marknadsekonomi, satt den ur spel med dessa följder beträffande försörjningsberedskapen.

Handelsministern för sedan ett resonemang om de små företagen som jag tycker är beklagligt. Han säger att de små företagen inte kan påverka regeringens politik. Nej, självfallet inte, men de små företagen har ju sin betydelse för oljehandeln. Och man kan inte ostraffat försvåra för de företagen att fylla sin funktion.

Det exempel jag gav är betecknande. Lantmännen, som är specialiserade på försörjning av drivmedel till lantbruket och svarar för 40 000 lantbrukares drivmedelsförsörjning, är på väg ut ur marknaden till följd av regeringens prispolitik. Och det är inga andra företag som träder in i stället. Där har alltså ett litet företag sin betydelse, och det måste man respektera och vara beredd att vidta åtgärder för.

Jag vill sammanfattningsvis säga – eftersom jag måste lämna debatten nu – att hela den här diskussionen visat att regeringen varit för passiv. Vi får hoppas att debatten leder till mer aktiva tag och mer konkreta åtgärder från regeringens sida.

Statsrådet CARL THAM:

Herr talman! I debatten har frågor tagits upp som direkt berör mitt ansvarsområde, och jag tycker därför det är lämpligt att utnyttja den här tidpunkten för att något kommentera vad som sagts.

Jag måste säga att när jag hörde Carl Lidboms första inlägg blev jag en aning förvånad. Det gav intryck av att regeringen på något sätt skulle vilja dölja de kort- och långsiktiga problemen med oljan, både beträffande den svenska försörjningen och beträffande den internationella utvecklingen. Jag antar att de synpunkterna från Carl Lidboms sida kom till i någon sorts polemisk yra, för han kan ju ändå inte på fullt allvar mena att det förhåller sig så.

Hela energipropositionen är ju baserad på en genomgång av den oroväckande utvecklingen av den internationella oljesituationen. Och alla de förslag som läggs fram i propositionen har som övergripande mål att minska Sveriges oljeberoende och dessutom söka trygga den oljetillförsel vi ändå behöver.

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

Lördagen den
26 maj 1979

*Om åtgärder för
att trygga tillgång-
en på olja*

Målet är bl. a. att minska vår totala import av olja framåt 1990 med ca en tredjedel, vilket internationellt sett är en utomordentligt hög ambitionsnivå.

För att klara den långsiktiga försörjningen krävs en övergång till andra energikällor. Men jag skall inte gå in i den debatten här i dag. För att klara den kortsiktiga försörjningen och över huvud taget få den olja vi behöver krävs en aktiv oljepolitik. Sådana förslag har också presenterats i energipropositionen och dessutom till min glädje vunnit bifall just från socialdemokratiskt håll.

Nils Åsling framförde liknande synpunkter, nämligen att regeringen har negligerat oljeproblemet. För att komma från en företrädare för centerpartiet förefaller detta vara en något riskabel argumentation. Dels företräder centerpartiet en energipolitik, som skulle öka vårt oljeberoende under det närmaste decenniet, dels förhåller det sig faktiskt så, att under den tid då Nils Åsling var chef för industridepartementet ökade det svenska spotmarknadsberoendet mycket kraftigt. Det är detta spotmarknadsberoende som regeringen nu gör sitt yttersta för att vi skall komma ifrån.

I energipropositionen, och det har också berörts här i debatten, har det anvisats vilka vägar som man bör gå. Dit hör förhandlingar med oljebolagen. Förhandlingarna har också lett till preliminära avtal som syftar till att stärka råolja-försörjningen. Det är ju där som de svenska problemen egentligen finns, och det är där vi måste finna lösningar. Då måste vi samverka såväl med de stora internationella bolagen som med de svenska nationella bolagen. Jag är glad att kunna säga att jag tror att en sådan samverkan är möjlig.

Spotmarknadsberoendet uppstod då de låga priserna på spotmarknaden tycktes vara en ekonomisk fördel för landet. Jag kan inte erinra mig att man då vare sig från centerpartiets eller socialdemokraternas sida ondgjorde sig över att vi köpte olja till låga priser. Nu har vi kommit in i en situation där riskerna med spotmarknaden tydligt illustreras, risker som vi mycket utförligt redovisar i propositionen. Om vi skall kunna komma ifrån spotmarknadsberoendet på längre sikt – och härom råder det säkert enighet – krävs en strukturomvandling av den svenska oljebranschen. Detta har också framhållits i propositionen. Jag är återigen glad att kunna säga att regeringen och socialdemokraterna här har en samsyn på hur dessa förändringar skall gå till. Hit hör bl. a. Svenska Petroleum AB:s aktiverade roll som har åstadkommit under den här regeringens tid och som bl. a. innebär att vi nu kan utnyttja Svenska Petroleum AB som ett instrument för att trygga råolja-skaffningen i det nuvarande prekära läget. Dit hör också de långsiktiga avtalen.

Nils Åsling berörde Volvoavtalet. Jag instämmer i hans beklagande av att Norgeavtalet inte blev av. Det hade naturligtvis varit bra om man, när det verkligen var aktuellt, hade fått ett mycket aktivt stöd från olika håll för att möjliggöra ett genomförande. Nu gick det inte beroende på att Volvo i slutomgången sade nej. Regeringen tog omedelbart därefter upp diskussioner med den norska regeringen för att finna andra projekt som skulle kunna leda till ett samlat industri- och energipolitiskt samarbete mellan Norge och

Sverige.

Nils Åsling frågade vad den norske energiministern kan ha menat när han häromdagen sade att Norge skulle kunna bidra till att hjälpa Sverige. Jag vet att han avsåg att i den mån som IEA kommer att tilldela Sverige olja kommer också Norge att göra det. Detta är naturligtvis värdefullt. Men vad som är mer värdefullt på sikt, och det är det regeringen strävar efter, är att uppnå långsiktiga oljeavtal med Norge liksom med andra länder, så att vi får en tryggad försörjning.

Sedan berördes prisfrågan. Den har ju varit i fokus under debatten. Naturligtvis togs den här frågan upp vid det energiministermöte som ägde rum i Paris nyligen och till vilket Carl Lidbom hänvisade. Den svenska situationen är ju inte på något sätt unik. Alla industriländer har detta problem: Hur skall man kunna se till att man får olja utan att samtidigt få en inflatorisk utveckling? Det är ju detta kombinerade energi- och ekonomisk-politiska problem som måste stå i förgrunden för diskussionen. Man kan inte som Birgitta Hambræus hänvisa till att det ju alltid finns oljor att köpa. Naturligtvis finns det alltid oljor att köpa, men vad har det för intresse om de kostar 40 dollar fatet? Då har ju ingen nation möjlighet att komma in på denna marknad. Då kan vi inte lösa våra försörjningsproblem. Det är avvägningen mellan de priser som uppstår och de nationella ekonomiernas problem som måste göras. Detta redovisades av en lång rad länder, framför allt av de små länderna, vid IEA:s ministermöte. Men också USA, jätten Gluff-Gluff när det gäller oljekonsumtion, har ju likartade problem. Det är beklagligt att man inte har kommit längre när det gäller att angripa dem, då det har betydelse för hela vår oljeförsörjning. Eftersom Carl Lidbom efterlyste synpunkter på detta från min sida, måste jag säga att vi möttes av förståelse från praktiskt taget alla IEA-länder beträffande Sveriges utsatta situation. Det är klart att det också hänger samman med att många av de små länderna har likartade problem, även om problemen inte är precis som de svenska, beroende på Sveriges extremt stora beroende av just lätt eldningsolja.

De problem som vi här diskuterar har till sist att göra med den långsiktiga utvecklingen, det kan vi inte komma ifrån. Riksdagen får ju tillfälle att diskutera den saken vid behandlingen av energipolitiken. De långsiktiga problemen när det gäller att trygga vårt lands energiförsörjning och finna alternativa energikällor i stället för olja är *en* sak, men samtidigt måste vi naturligtvis göra en avvägning mellan priser på en internationell marknad och de priser som vi kan acceptera i Sverige. På lång sikt, och även på medellång sikt, är det helt klart att Sverige icke kan ställa sig utanför den internationella prisutvecklingen. Detta har också mycket klart angivits i propositionen. Jag är övertygad om att det är en ståndpunkt som kommer att få stöd av riksdagen. Då gäller frågan i vilken takt vi skall ta dessa prisökningar. Regeringen har under den gångna vintern höjt priserna tre fyra gånger. Man kan säga att de skulle ha höjts kraftigare, och jag kan inte frigöra mig från intrycket att det ändå måste vara detta som Nils Åsling efterlyser: vi skulle ha höjt priserna snabbare under den gångna vintern för att bättre klara vår försörjning. Man kan argumentera på det sättet, men jag är inte övertygad om

Nr 156

Lördagen den
26 maj 1979

*Om åtgärder för
att trygga tillgång-
en på olja*

Lördagen den
26 maj 1979

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

att den samlade bilden för svensk ekonomi skulle ha blivit bättre med en sådan politik.

Birgitta Hambraeus frågade om regeringen kan garantera att det icke blir någon oljebrist nästa vinter. Självfallet kan ingen regering lämna sådana garantier i en värld där oljan är en knapp och dyrbar tillgång och där alla oljeimporterande länder har problem, men jag är helt övertygad om att om man skulle föra en politik som ökar vårt oljeberoende – och det är ju den politiken som Birgitta Hambraeus närmast företräder – skulle våra problem bli ännu större.

CARL LIDBOM (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag vet inte vad man hinner med under ett kort genmäle, men jag har ju också anmält mig för ett nytt anförande.

Herr Tham tar upp oljeberoendet och säger att han är förvånad över att vi kritiserar folkpartiregeringen för att den inte har tagit oljeförsörjningen och Sveriges beroende av olja tillräckligt mycket på allvar. Det var inte riktigt det min kritik gällde. Jag vill inte bestrida att herr Tham i tusen sammanhang på ett mycket förtjänstfullt och kraftfullt sätt har betonat att oljeberoendet är vårt största energiproblem över huvud taget. Där har vi en total samsyn, och det vet herr Tham. Men här gäller det ju hur vi skall klara oljeförsörjningen i höst och i vinter och vilka återverkningar de nyligen inträffade internationella händelserna – revolutionen i Iran och en del annat – har på vårt oljeförsörjningsläge. Vad vi har kritiserat regeringen för i det stycket är att regeringen har bagatelliserat – i varje fall gäller det de debatter jag har haft med handelsminister Cars – betydelsen av skärpningen av läget i Mellersta Östern och revolutionen i Iran. Ni har uppenbarligen hoppats att det skulle reda upp sig bättre än det har gjort, och ni har så att säga valt politiken att vänta och se. Det är det som vi i olika sammanhang har kritiserat.

Naturligtvis är det inte sant att oppositionen genom sin tystnad i själva verket mer eller mindre har gett sitt bifall till vad regeringen har gjort, därför att vi inte skulle ha vågat föreslå prishöjningar och sådant. Vi menar att regeringen har varit för passiv, och det har ni fått höra här i dag av den ena av oss efter den andra. Nils G. Åsling talade om en otrolig handlingsförklamation. Det stämmer i och för sig rätt väl med min kritik. Man kan konstatera att det lilla som ni har gjort borde ni ha gjort långt tidigare och inte bara ha hoppats på att problemet skulle lösa sig självt. Dessutom kan ni inte säga att vi skulle ha accepterat era prishöjningar som just de idealiska. Tvärtom har jag sagt att jag inte vet om den prishöjning som ni har beslutat om är tillräcklig annat än i kombination med andra åtgärder, t. ex. ett clearingsystem. Som isolerad åtgärd tror jag inte att den räcker för en återuppbyggnad av lagren.

När herr Tham ändå var uppe och klarade ut vad som hör till hans fögderi kunde han också ha ägnat en tanke åt Olle Aulin. Jag vet inte om herr Tham var här och lyssnade på honom. Olle Aulin var inne på kärnkraftssituationen i Harrisburg och det förvärrade läget till följd av osvisheten om kärnkraftens framtid. Trots att han hade en interpellationsdebatt med handelsminister Cars kritiserade han uteslutande oss. Vi fick intrycket att det här finns en

grundläggande skillnad. Folkpartiet håller under alla förhållanden fast vid energipropositionen med dess förslag om 12 reaktorer, oavsett vad kommande utredningar ger vid handen, medan socialdemokratin däremot, som herr Aulin uttryckte det, skulle ha gjort en kovändning och skjutit kärnkraftsfrågan på framtiden. Det är möjligt att herr Aulin har läst Le Monde och därvid fått vissa informationer som har lett fram till detta. I Le Monde har ju Ola Ullsten i en intervju bl. a. sagt att det i praktiken är omöjligt att avstå från kärnkraften. "Cela nous coûterait les yeux de la tête", skriver Le Monde. Alltså: det skulle vara som att riva ut ögonen på oss, det skulle invalidisera landet. Jag vet inte om herr Ullsten har uttryckt sig så drastiskt, men jag har inte uppfattat att det i sak finns någon skillnad mellan regeringen och oss när det gäller folkomröstningen och den öppna attityd till kärnkraften som vi vill skall finnas vid en folkomröstning. Men det kanske herr Tham kan bekräfta.

BIRGITTA HAMBRAEUS (c) kort genmäle:

Herr talman! Till Carl Tham skulle jag vilja säga att det väsentliga är det faktum att Sverige länge har haft lägre oljepriser än jämförbara konsumentländer. Det är inte fråga om att försämra konkurrenskraften genom att höja priserna så, att de blir högre än andra konsumentländers. Vi har under en lång tid haft ett lägre oljepris, och detta kan inte vara riktigt, om man samtidigt vill försöka få oss att undvika oljan.

Det finns mycket som talar för att hushållningen kan bli bättre och minska behovet av energitillförsel, om vi investerar i effektivare system, vilket också energikommissionen lärt oss. Möjligheterna är inte uttömda. Vi skulle kunna hushålla mycket mer, men då måste vi i en blandekonomi få någon signal från priset. Det är ju där som företagen får sin signal när det gäller investeringar.

Vidare lär det finnas företagsekonomiskt lönsamma investeringar i industrin beträffande hushållning med olja. Men med tanke på det svåra finansieringsläge som de flesta industrier befinner sig i är det ännu mera angeläget med investeringar i det fögderi som de ägnar sig åt. Därför gör de inte prioriteringar av det här slaget.

Här gäller det då för regeringen att se till att det aldrig någonsin fattas pengar för att finansiera system inom industrin, inom hushållen och på andra håll som gör att vårt oljeberoende kan minskas. Jag vet att det finns system inom t. ex. industriverket för att bl. a. ge industrin den här sortens finansieringsmöjligheter. Men då är det mycket väsentligt att se till att det hela påskyndas, att det finns personer som kan ta ställning till de idéer som kommer fram och att pengar kan betalas ut så fort som möjligt, så att man inte på något sätt bromsar investeringar som kan minska oljeberoendet.

Regeringens uppgift är att hela tiden balansera. Det får inte bli chockhöjningar som skadar näringslivet eller gör det svårt för hushållen. Men det måste ges en klar prisinformation, som gör att man inser att man skall göra sig oberoende av oljan. Samtidigt måste det finnas möjligheter att finansiera de investeringar som gör det möjligt för oss att klara oss utan olja.

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

Det är uppenbart att det har brustit på det här området, om nu inte näringslivet eller hushållen har anpassat sig.

Blir det brist på olja i höst och i vinter? Då det finns olja att köpa och då regeringen har hindrat oss att betala det pris som krävs, är det regeringens fel, om det blir brist på olja.

Statsrådet CARL THAM:

Herr talman! Jag vet inte vad Birgitta Hambræus har för anspråk på prisinformation, men faktum är att sedan i höstas har priset på lätt eldningsolja stigit med 47,5 %. Man måste vara ganska okänslig om man inte av detta uppfattar att oljan har blivit dyrare. Jag tror också att det har gett en hög grad av information till både hushåll och företag vad gäller den långsiktiga utvecklingen.

Det är klart att man, som Carl Lidbom gör, kan säga att vi skulle ha höjt priserna tidigare och kanske något snabbare. Visst kan man argumentera för en sådan linje. Men – återigen – det måste ske i samklang med vad man tror vara totalt bäst för den svenska ekonomin. Det är inte så, Carl Lidbom, att den ökning som sker genom de föreslagna åtgärderna är isolerad. Ökningen förenas – och har också tidigare förenats – med en lång rad åtgärder som syftar till att stärka den svenska råolja-försörjningen. Dit hör bl. a. de uppdrag vi har gett för att ge Svenska Petroleum möjlighet att öka råoljeförsörjningen till Sverige.

Dessutom hör en lång rad andra åtgärder dit, bl. a. de pågående diskussionerna för att stärka den svenska raffineringkapaciteten. Därbland finns också ett inneliggande ärende om en utökning av kapaciteten vid Scanraff. Till detta kommer också avtal, som kan ge en ökad försörjning redan under kommande år, men där är fortfarande läget något oklart.

Till sist frågan om kärnkraften. Det är väl kanske rimligare att det får vara regeringen som uttolkar vad vi står för och inte representanter för andra partier i riksdagen. Men det är alldeles riktigt, som Carl Lidbom säger, att vi här inte har någon annan mening än den som framgår av vårt förslag. Vi har där samma synsätt som socialdemokraterna, nämligen att det är klokt att utnyttja de reaktorer som finns i drift eller är under byggnad och därefter stoppa. Vi är självfallet öppna för de informationer och erfarenheter som kan komma ut av det pågående utredningsarbetet rörande Harrisburgolyckan, och om det skulle visa sig ge informationer som tyder på att man väsentligt har underskattat kärnkraftens risker måste det givetvis leda till konsekvenser. Jag tror inte att vi därvidlag har skilda synsätt.

CARL LIDBOM (s) kort genmäle:

Herr talman! Det blev ett något abrupt slut när jag skulle komma in på frågan om samsyn när det gäller folkomröstning och kärnkraft i framtiden. Jag har behov av att tala om varför jag nämnde detta – att det inte enbart var på grund av Olle Aulins anförande utan också därför att jag anser att statsministern själv har bidragit till vissa missuppfattningar som jag tyckte mig skymta i Olle Aulins anförande. I en intervju den 23 maj 1979 i Le

Monde, en intervju av ingen mindre än Le Mondes chefredaktör André Fontaine – tidningen och chefredaktören brukar anses tämligen pålitliga – finns det uttalanden som är ganska kategoriska. Jag avser inte bara det som jag nyss citerade om de enorma konsekvenserna av att avstå från kärnkraft utan också uttalanden av statsministern som något förvånar mig, där han redan nu säger att regeringen och folkpartiet kommer att gå in för att det nuvarande tolvreaktorsprogrammet skall fullföljas. Det är sagt på ett så kategoriskt sätt att jag är litet förvånad över att statsministern kan uttala det innan ens utredningarna som föranletts av olyckan i Harrisburg är färdiga. Hans uttalanden om de katastrofala verkningarna av avveckling av kärnkraft görs också innan ens den kommission är tillsatt som skulle utreda effekterna av avvecklingsalternativet!

Jag delar statsministerns tro att det kommer att betyda stora uppoffringar om vi tvingas avstå från kärnkraften, och jag hoppas sannerligen att inte Harrisburgutredningarna skall leda till det resultatet, men det är en annan sak. Men här tycks ha uppstått ett missförstånd – kanske till följd av intervjun i Le Monde – som det var bra att få undanröjt genom energiministerns klara uttalanden.

Till sist, återigen frågan om olja, priser och ekonomi. Det är alldeles uppenbart att regeringen har gjort allt den kan för att hålla nere priserna, stå emot de internationella prishöjningarna. Ett tungt vägande motiv för er har varit att det inte skall bli sådana prishöjningar i Sverige – som senare slår igenom på det allmänna index – att de utlöser inflationsspärren i avtalen på arbetsmarknaden, så att de rivs upp och leder till nya förhandlingar. Det är ett begripligt motiv i och för sig, även om jag tycker att ni våldsamt har överbetonat dess betydelse – med tråkiga följder för beredskapslagringen av olja osv. Siktet har varit för snävt inställt på den 16 september.

Dessutom undrar jag: Tror ni ens själva att ni kommer att lyckas med detta? Kommer inte redan de prishöjningar ni har medgivit att leda till att avtalen kommer att löpa ut och att de förhandlingar som inleds i höst omedelbart kan starta med konflikt om detta passar någondera sidan i arbetsmarknadsförhandlingarna?

AXEL KRISTIANSSON (c):

Herr talman! Den här debatten har i mycket stor utsträckning stått emellan statsråd och f. d. statsråd; exklusivt skulle man kunna säga nuvarande och f. d. handelsministrar. Om jag som vanlig riksdagsledamot hoppar in i denna debatt, som jag avlyssnat, och kanske också i någon mån skulle agera domare, konstaterar jag att en f. d. handelsminister i en mycket långlivad regering starkt kritiserar en ny regering med en ny handelsminister. I och för sig har naturligtvis varje regering det yttersta ansvaret under den tid den verkar – jag vill inte på något sätt frita regeringen från det – men jag kan ändå inte låta bli att förvåna mig litet över Carl Lidboms engagemang och framför allt hans beklagande av bristen på insyn i vad som händer och sker, avsaknaden av aktuellt material, utredningskansli etc. Det är klart att detta känns besvärande efter det att hans parti har innehaft regeringsmakten i vårt land så länge,

Lördagen den
26 maj 1979

*Om åtgärder för
att trygga tillgången
på olja*

men det är någonting som oppositionen alltid fått leva med – och det får väl Carl Lidbom också lära sig att göra.

Jag tror inte att Carl Lidbom skall tro att han enbart kan ta poängerna på detta – vi hade ju faktiskt även under Carl Lidboms regeringstid en oljekris, då vi t. o. m. hade ransoneringar och inte så litet improvisationer. Man kan med fullt berättigande ställa frågan till Carl Lidbom och den dåvarande socialdemokratiska regeringen: Varför var man inte så förutseende den gången att man lagrade upp tillräckligt med olja under den tid då oljan var fantastisk billig? Den egentliga lagringsrushen kom inte förrän oljan stigit i pris, och då fick man t. o. m. ta ut en extra avgift för att klara av lagringen. Litet mindre av fördomsfrihet skulle kanske ha varit på sin plats.

Men det var naturligtvis inte för att säga detta som jag gick upp i debatten, utan det var närmast för att understryka det som Nils Åsling sade om lantbrukets behov av olja. Med den kännedom jag har om lantbrukets förhållanden vill jag framhålla att situationen faktiskt är prekär f. n., och man kan förutse – med hänsyn till det sena vårbruket och den förmodan detta leder till, att också höstbruket blir sent – att oljebehovet kanske t. o. m. blir större än normalt. Jag förutsätter därför att den uppvaktning som gjorts av Lantbrukarnas riksförbund och de synpunkter som därvid anförts kommer att beaktas.

Det finns en annan sak som jag mycket gärna vill ta upp i sammanhanget. Måhända ligger den litet grand vid sidan om, men ändå. Handelsministern sade att en av anledningarna till återhållsamheten vad gällde prishöjningarna var det förhållandet att vi har en indexklausul i löneavtalet, som kan lösas ut. Vi är alla medvetna om det, och det vill vi helst undvika. Det hör kanske närmast till den ekonomiska debatten hur vi hanterar de frågorna, men jag kan inte underlåta att i det här sammanhanget ställa frågan: Kan det vara möjligt i det långa loppet att skriva in indexklausuler som innebär, för oss som enskilda människor, att om exempelvis oljan stiger, skall vi ha kompensation för detta? Det är enligt mitt förmenande helt orimligt. Vår höga levnadsstandard tidigare har i mycket hög grad berott på att vi kunnat importera billig energi, i första hand olja. Det finns de som påstått – och det ligger väl mycket sanning i detta – att vi faktiskt orättmätigt har höjt vår levnadsstandard just med hjälp av denna billiga energi. De fördelarna har vi levat med ganska länge, och effekterna blev t. o. m. att vi inte tog hand om våra egna resurser i form av bränsle och råvaror. De fick ligga och ruttna i skogen. Det var inte lönsamt att ta vara på dem. Man kan således slå fast att det låga oljepriset hittills har höjt vår levnadsstandard ganska avsevärt.

Nu är vi i den omvända situationen, och oljan stiger i pris. Då säger man: Om oljan stiger skall vi kompensera oss för att kunna hålla samma levnadsstandard. Jag ställer frågan till både nuvarande och f. d. statsråd: Är det möjligt för oss i vårt land att leva efter de reglerna? Jag frågar mig: Vilket företag kan betala högre löner därför att oljan stiger i pris? Självfallet inget! Kan staten kompensera oss som enskilda individer därför att oljan stiger i pris? Naturligtvis inte. – Det finns ingen annan möjlighet än att inregistrera att vår levnadsstandard sjunker i takt med att oljepriser stiger. Detta har

naturligtvis varit förhållandet alltsedan oljepriset började röra på sig från den exceptionellt låga nivå där det tidigare låg.

Det är närmast det jag har velat säga i den här debatten. Jag skall inte vidga densamma utöver detta, ehuru det kanske skulle finnas anledning till det. Det skulle också vara intressant med anledning av vad Carl Tham sade, delvis riktat till centern och Nils Åsling. Tiden tillåter det dock inte. Låt mig bara till slut konstatera att från såväl folkpartiet som socialdemokraterna närmast anförts att i fråga om kärnkraften har man ingen uppfattning.

Handelsministern HADAR CARL:

Herr talman! Axel Kristiansson har frågat mig vad regeringen kan göra för att se till att jordbruket får de drivmedel det behöver. Jag kan bara säga än en gång att omedelbart efter det att delegationen från LRF uppvaktat jordbruksministern och mig, uppdrog vi åt oljeförsörjningsdelegationen att utreda frågan och skyndsamt lägga fram förslag till regeringen om hur denna fråga skall lösas för jordbruket. Jag utgår alltså från att den kommer att lösas, och jag tror att vi på den punkten har anledning att hysa förhoppningar att så skall ske. Däremot kan jag inte i dag säga hur problemen kommer att lösas. Vi inväntar ett förslag från delegationens sida innan vi tar ställning. Det är alldeles uppenbart att jordbruket inte kan vara utan drivmedel – det inser regeringen alldeles tydligt.

Sedan vill jag säga att jag tycker att Axel Kristiansson hade en intressant synpunkt beträffande konstruktionen av avtal mellan arbetsmarknadens parter. Om man skriver in en klausul om en viss högsta acceptabla inflation för att avtalen inte skall behöva omförhandlas, frågade han, måste man inte då ta hänsyn i någon mån till att vissa prisförändringar inträffar helt oberoende av vad arbetsmarknadens parter vidtar för åtgärder, vad regeringen och andra myndigheter vidtar för åtgärder? I vilken mån, undrade han, skall sådana prishöjningar spela en roll när det gäller motiv för omförhandlingar?

Jag kan nämna att delegationen för oljeförsörjning har haft överläggningar med arbetsmarknadens parter och informerat om sin syn. Vid det tillfället framkom inte någonting som tydde på att arbetsmarknadens parter skulle känna att prishöjningar förorsakade av händelser som de i Iran skulle spela mindre roll för avtalskonstruktionen än prishöjningar som t. ex. beror på löneglidning eller andra sådana förhållanden. Det vore värdefullt om man, inför kommande avtalsrörelser, kunde få en diskussion till stånd om de frågorna – i princip efter de linjer som Axel Kristiansson drog upp. Vi måste nu lära oss att leva med mycket högre energikostnader än vi hittills varit vana vid.

Till Carl Lidbom vill jag slutligen bara säga att det är regeringens fortsatta ambition att hålla prisutvecklingen på den nivå som är inskriven i avtalet mellan arbetsmarknadens parter. Det är vår förhoppning att kunna klara detta.

Lördagen den
26 maj 1979

*Om provningen
av utländska
stridsflygplan i
Norrbotten*

AXEL KRISTIANSSON (c):

Herr talman! Jag tackar handelsministern för hans uttalande vad gäller lantbrukets oljeförsörjning. Jag tolkar det så att även om det skulle vara besvärligheter när det gäller att tillgodose alla behov, så kommer man att prioritera detta område.

Får jag bara ytterligare säga att jag för min del helt enkelt anser det nödvändigt med hänsyn till den ekonomiska politiken att man i kommande avtal exkluderar de prishöjningar varöver vi inte kan råda. I annat fall kör vi ohjälpligt fast i inflationskarusellen.

CARL LIDBOM (s):

Herr talman! Jag skall inte förlänga denna debatt som redan har pågått länge nog, men jag måste få fråga handelsministern om jag hörde rätt eller fel. Kritiserade handelsministern arbetsmarknadens parter för deras avtal, för att de skriver inflationsklausuler som låter avtalen löpa ut även om prisstegringarna beror på sådana händelser som revolutionen i Iran? Eller var det som jag hörde från handelsministern något slags uttolkning av vad avtalen innebär?

I det ena lika väl som i det andra fallet blir jag alldeles enormt häpen om jag hör att handelsministern antingen kritiserar arbetsmarknadsparternas avtalskonstruktioner eller också ger sig på att försöka göra en mer eller mindre auktoritativ uttolkning av vad avtalen innebär. Men jag hoppas att jag hörde totalt fel.

Handelsministern HADAR CARL:

Herr talman! Carl Lidbom frågade mig om han hörde fel. Ja, Carl Lidbom hörde fel.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 6 Om provningen av utländska stridsflygplan i Norrbotten

Försvarsministern LARS DE GEER erhöll ordet för att besvara *Oswald Söderqvists* (vpk) den 10 maj anmälda fråga, 1978/79:544, och anförde:

Herr talman! Oswald Söderqvist har frågat, med hänvisning till en tidningsuppgift om att flygplan ur NATO:s flygstriidskrafter provats i Norrbotten, om sådana övningar är förenliga med den svenska neutraliteten och vilka åtgärder jag avser att vidtaga med anledning av det inträffade.

Som jag redan tidigare haft tillfälle att meddela i denna kammare genomförs efter tillstånd av regeringen vissa prov med utländsk försvarsmateriel på bl. a. försöksplatsen i Vidsel. Dessutom har, som jag också meddelat i kammaren, vissa prov ägt rum på civil flygplats med flygplan och helikoptrar. Dessa har av svenska myndigheter betraktats som civila, och ärendet har behandlats enligt de regler som gäller i sådana fall.

Frågan om huruvida ett luftfartyg skall betraktas som statsluftfartyg eller

civilt luftfartyg avgörs från fall till fall. Det kan inte uteslutas att luftfartyg har betraktats som civila fastän de rätteligen borde ha behandlats enligt de regler som gäller för statsluftfartyg. I så fall krävs regeringens tillstånd för tillträde till svenskt territorium. Enligt min mening bör även fall där osäkerhet råder behandlas av regeringen, och jag avser att låta undersöka om något förtydligande av gällande bestämmelser kan anses vara påkallat.

Enligt min uppfattning kan de genomförda proven inte anses innebära några problem ur neutralitetssynpunkt.

OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Jag tackar försvarsministern för svaret på min fråga – som vanligt är det tyvärr inte tillfredsställande.

Fallet som det gäller denna gång är det som har refererats i tidningen Värnplikts-Nytt och sedermera har gått ut i andra massmedia, bl. a. TT. Det gällde alltså att flygplan som bevisligen ingår i NATO:s stridsflygkrafter, nämligen det tysk-franska skol- och attackflygplanet Alpha-Jet, har testats i Kiruna åtminstone tre gånger under 1976. Det är det fall det är fråga om den här gången.

Detta är nu ingen engångsföreteelse, utan upprepade sådana här fall har förekommit under efterkrigstiden. Senast påtalades ett sådant här i riksdagen 1976 av vårt parti. Det gällde den gången norska NATO-officerare som hade deltagit i utbildning vid robotbasen i Vidsel. Inte heller det var något nytt. Under hela efterkrigstiden har officerare ur NATO – företrädesvis danskar och normän – deltagit i utbildning exempelvis vid försvarshögskolan. De har deltagit i utbildning och övningar och besökt topphemliga svenska försvarsanläggningar som det för svenska medborgare är näst intill omöjligt att komma in i.

Försvarsministerns uppfattning att detta inte är något problem och att det inte på något sätt skulle påverka det svenska neutralitetsbegreppet är, om den nu är medveten eller inte, ganska naiv. Det måste uppfattas som ett avsteg från neutralitetsprincipen, om under årtal personal, materiel och annat ständigt och jämt ställs till förfogande för länder från det ena maktblocket och om de ständigt får tillträde till svenska försvarsanläggningar för tester och utbildning. I det TT-meddelande som gick ut i samband med det senaste fallet påtalas också att sådant har förekommit flera gånger, och detta har indirekt medgivits också av försvarsministern i svaret. Det är klart att synen på vår neutralitet kommer att påverkas, om vi på något sätt skulle komma att betraktas som NATO:s förlängda arm. Jag tycker nog att min fråga kvarstår obesvarad av försvarsministern i det här avseendet.

Det sägs vidare i det TT-meddelande jag åberopade: "Det brittiska företaget Westlands, som tillverkar helikoptrar, planerar att kommande vinter sända omkring 30 personer till Kiruna flygplats för att genomföra tester under drygt tre månader. Testerna gäller delar till en ny helikopter, som planeras att bli NATO:s helikopter på 1980-talet."

Jag vill fråga försvarsministern hur regeringen ställer sig till detta. Kommer

*Om provningen
av utländska
stridsflygplan i
Norrbotten*

tillstånd att lämnas eller har det lämnats? Hur kommer regeringen att agera i det här fallet?

Försvarsministern LARS DE GEER:

Herr talman! Oswald Söderqvist frågar mig om det inte är så att det ständigt och jämt pågår NATO-försök med flygplansmateriel i vårt land. Det ger mig anledning att mera i detalj beröra vad det är som egentligen har försiggått uppe i Norrbotten.

För det första har vi sålt svenska flygplan till Finland och Danmark. Det är då sannerligen rimligt att vi hjälper dessa länder när det gäller vissa prov med flygplanen som de velat göra i Vidsel. Vi har också ett samarbete med Schweiz beträffande robotutvecklingen. Det är då naturligt att vi står för övningsmöjligheterna när det gäller dessa robotar, eftersom man i Schweiz har svårt att ordna sådana. Jag tycker inte att något av detta kan sägas vara skumraskaffärer, för dessa åtgärder har vi vidtagit alldeles öppet.

För det andra har vi ett samarbete med Norge och Danmark som innebär att vi från flygsäkerhetssynpunkt utbyter landningar på varandras flygplatser. Det gör vi för att minska antalet olyckor i fredstid, och det tycker jag är ett behjärtansvärt ändamål. Det är alltså inte alls fråga om besök på topphemliga befästningar, som Oswald Söderqvist säger.

För det tredje har det varit fråga om besök i Norrbotten av helikoptrar av typ Dophin och av transportplan av typ Transall. Det var omöjligt för våra myndigheter att veta att dessa helikoptrar senare skulle kunna användas för militära ändamål. När de kom hit var de obebäpnade, och det är då inte särskilt lätt att skilja helikopter från helikopter.

För det fjärde har Oswald Söderqvist rätt i att det fall som gäller Alpha-Jetplanet som 1975 och 1976 besökte Kiruna borde ha prövats av regeringen. Jag har i kammaren tidigare sagt att vi skall vidta åtgärder för att säkerställa att en sådan prövning i framtiden kommer till stånd och det är en ståndpunkt som jag även i fortsättningen kommer att inta.

OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Det är naturligtvis all right om man har sålt svenskt materiel och denna materiel testas i samband med försäljningen. Men något sådant är det inte fråga om i det fall som påtalats. Här är det faktiskt som försvarsministern återigen har sagt fråga om ett flygplan som är tillverkat nere på kontinenten och som är avsett att ingå i NATO:s flygstridskrafter och som har testats. Jag tycker att det är bra att försvarsministern säger att saken skall undersökas. Det är en riktig slutsats som vi hälsar med tillfredsställelse.

När det gäller NATO:s flygstridskrafter i Sverige är det fråga om upprepade affärer. Det är inte så enkelt som försvarsministern gör gällande, då han säger att det är fråga om ett svensk-norskt avtal som gäller flygsäkerhetsfrågor osv. Norge och Danmark är medlemmar i NATO, de ingår i NATO:s stridskrafter, och på olika sätt är de bundna till NATO. När det gäller personal är det inte heller så enkelt som försvarsministern vill göra gällande när han säger att det inte har förekommit några besök. Norska och danska officerare har under

åratals deltagit i kurserna på försvarshögskolan. De har fått följa den utbildningen, de har precis som de svenska eleverna också fått vara med vid övningar inne i hemliga anläggningar och vid andra sådana tillfällen. Det är alltså en fråga som man inte så lätt kommer undan.

Så säger försvarsministern att det när det gäller helikoptrar och annat inte är så lätt att skilja på civil och militär materiel. Men då fordras också att man är mycket negativ och konsekvent innan tillstånd beviljas för sådana här tester, så att man inte låter militära flygplan och helikoptrar testas under förevändningen att de är civila.

Jag har fortfarande inte fått svar på min fråga om hur regeringen ställer sig till TT:s meddelande om att Westlands helikoptrar skall testas i Kiruna.

Försvarsministern LARS DE GEER:

Herr talman! Beträffande den sista frågan kan sägas att regeringen kommer att ta ställning till denna propå när den kommer regeringen till handa. Så har ännu icke skett, men när den kommer skall vi ta ställning med beaktande av de synpunkter som framförts här.

När det gäller utbytet av försvarshögskoleelever mellan Norge, Danmark och Sverige vill jag säga att det försiggått mycket länge. Jag tycker inte att det finns anledning att säga att detta äventyrar vår neutralitet. Topphemliga besök görs inte av försvarshögskolan. Däremot besöker den en del mindre hemliga anläggningar.

Vidare vill jag i fråga om flygsäkerhetssamarbetet med Danmark och Norge påpeka för Oswald Söderqvist att det också är ett svenskt intresse att våra flygplan i dåligt väder och under besvärliga förhållanden kan landa i dessa länder, så att vi därigenom undviker olyckor.

När det gäller Alpha-Jet-historien i Kiruna har Oswald Söderqvist och jag i grund och botten samma uppfattning. Jag har därvidlag utlovat åtgärder för att en sådan episod skall komma till regeringens kännedom, om den blir aktuell igen.

OSWALD SÖDERQVIST (vpk):

Herr talman! Det är självklart att det också för Sverige är bra med detta flygsamarbete, men man kan ändå inte komma ifrån att det har förekommit upprepade sådana här affärer under efterkrigstiden, där det alltid varit NATO:s personal, NATO:s flygmateriel och annat som har dykt upp i debatterna. Speciellt har detta gällt robotbasen Vidsel, som givetvis är unik i Europa och därför ett eftertraktat studieobjekt av olika länders militära etablissemang. Det är härvidlag också fråga om klimatet, därför att man vid denna bas har möjlighet att under svåra förhållanden kunna genomföra tester. Det är alltså en unik anläggning som Sverige har, och det kräver att vi är mycket restriktiva och noga innan vi ger tillstånd till utländsk militär att prova flygmateriel där uppe.

Detta ger mig slutligen anledning att påpeka det skrivsätt som förekommer i frågesvaret, där det talas om civilt luftfartyg och statsluftfartyg. Det är sådana förskönande omskrivningar som inte borde få förekomma. Det är här

*Om ändrat datum
i vissa fall för in-
ryckning till
värnpliktsutbildning*

fråga om civilflygplan eller militära flygplan, och något annat nonsens borde icke få förekomma.

Försvarsministern LARS DE GEER:

Herr talman! När det gäller flygplan ger jag Oswald Söderqvist rätt i att det i regel snabbt går att identifiera om det är fråga om civila eller militära flygplan. Men beträffande helikoptrar är det inte lika lätt, och det var orsaken till att en helikopter provats i Kiruna.

F. ö. vill jag bara än en gång påpeka att jag inte anser att något oegentligt förekommit i Vidsel. Vad man kan kritisera från åren 1975 och 1976 är det militära flygplan, visserligen obeväpnat, som besökte Kiruna.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 7 Om ändrat datum i vissa fall för inryckning till värnpliktsutbildning

Försvarsministern LARS DE GEER erhöll ordet för att besvara *Ylva Annerstedts* (fp) den 16 maj anmälda fråga, 1978/79:560, och anförde:

Herr talman! *Ylva Annerstedt* har frågat om jag är beredd att medverka till att ändra inryckningsdatum för värnpliktiga, så att pojarna i gymnasieskolan kan delta i skolavslutningen.

De värnpliktiga som frågan närmast berör är värnpliktiga inom armén som är uttagna för utbildning till befattning för befäl och till vissa befattningar för meniga. Dessa värnpliktiga utgör drygt 15 % av den totala grundutbildningskontingenten. Om tidpunkten för inryckning senareläggs, vilket *Ylva Annerstedt* åsyftar, måste också utryckningstidpunkten senareläggas. För värnpliktiga, som tjänstgör 15 månader och som avser att fortsätta med sina studier, kommer härvid utryckningstidpunkten att kollidera med tidpunkten för påbörjandet av eftergymnasiala studier.

Förändring av in- och utryckningstider för en kategori värnpliktiga påverkar f. ö. också grundutbildningens tidsmässiga inpassning för övriga kategorier värnpliktiga inom armén.

Dag för skolavslutning kan vidare variera eftersom den fastställs lokalt av resp. skolstyrelse.

För att lösa problemet har chefen för armén föreskrivit att förbandschef skall främst genom kollektiv omfördelning av övningstid frilägga dag för att göra det möjligt för värnpliktiga att delta i högtidlighet i samband med skolavslutning. De värnpliktiga får således ansöka om tjänstledighet för skolavslutning och efter vad jag har låtit inhämta ges också sådan tjänstledighet regelmässigt.

YLVA ANNERSTEDT (fp):

Herr talman! Jag vill tacka försvarsministern för svaret på min fråga. Tyvärr innebär det inte att någon förbättring är att vänta. Jag vill dock något

kommentera de argument som försvarsministern åberopar.

De pojkar som berörs utgör alltså drygt 15 % av en årsklass, dvs. ungefär 9 000 personer. Dessa pojkar skulle få problem med starten av sina eftergymnasiala studier om den militära utbildningen började senare. Här vill jag fråga försvarsministern: Hur löser man detta problem för de ca 1 000 ungdomar som redan i dag har en värnpliktstjänstgöring på mellan 16 och 17,5 månader?

Vidare säger försvarsministern att förändringen av in- och utryckningstider för en kategori värnpliktiga förändrar tidpunkten för andra kategorier värnpliktiga. Det är naturligt att så sker, men eftersom övriga värnpliktiga har mellan 7,5 och 11 månaders utbildning skulle en förskjutning med drygt en vecka inte spela någon avgörande roll för vare sig studier eller arbetsliv.

I svaret sägs att dag för skolavslutning kan variera lokalt. Det är alldeles riktigt, men det rör sig endast om en variation på ett par dagar. Om inryckningsdatum fastställs till exempelvis den 15 juni skulle de lokala skillnaderna täckas.

Den permission som alla regelmässigt får sista dagen för att hämta ut betyget är faktiskt inte särskilt adekvat i sammanhanget. Alla vet vid det här laget vilket betyg de får. Den avslutning som är viktig ur social synpunkt inträffar i allmänhet ett par dagar tidigare då man har ett flertal gemensamma arrangemang både på dagtid och på kvällstid.

Som jag tidigare sagt borde man kunna lösa problemet på samma sätt som man löser problemen för dem som redan har en längre utbildningstid än 15 månader. Är försvarsministern beredd att medverka till detta?

Försvarsministern LARS DE GEER:

Herr talman! Enligt vad jag har inhämtat för år 1979 kommer samtliga skolor i landet – med undantag av skolorna i Kopparbergs och Västernorrlands län – att ha examensdag den 8 juni. I praktiken innebär detta att de värnpliktiga blir lediga från värnpliktstjänstgöring den 8 juni. Just i år blir problemet därför relativt lätt att lösa, eftersom denna dag är en fredag och de flesta i alla fall skall resa hem över veckoslutet.

Det är sannolikt riktigt, som Ylva Annerstedt säger, att ca 900 befälslever vid marinen och kustartilleriet har längre tjänstgöringstid än 15 månader framför sig och då i alla fall ej blir färdiga med sin militärtjänst vid höstterminens början. Men det förutsätter att de inkallas i början av juni, vilket inte alltid är fallet med de 900 befälslever som det här gäller. Mot detta skall då ställas att ca 2 000 blir färdiga just i tid för att kunna börja sina högre studier.

Det är min avsikt att inför 1980 års inryckningar diskutera detta problem med de militära myndigheterna. Någon garanti för att dessa diskussioner kommer att leda till någon ändring av inryckningsdagen för berörda 15 % av årsklassen kan jag dock inte lämna, eftersom konsekvenserna blir avsevärda, om även alla andra värnpliktskategorier i så fall får sina inryckningstider ändrade – det hela hänger ihop som ett skrapnosspel. Fördelar och nackdelar med ändringar i nuvarande system måste noga utvärderas innan någon

*Om det militära
flygsäkerhetsar-
betet*

ändring företages. Bl. a. innebär en senareläggning av alla inryckningar en förläggning till vintertid av utbildning som nu ligger på sommartid.

YLVA ANNERSTEDT (fp):

Herr talman! Det är positivt att försvarsministern tänker ta upp överläggningar till kommande år om denna fråga. Det finns nämligen ytterligare ett argument för en senareläggning: en omgång dyra permissionsresor kunde undvikas. En flygresa tur och retur Stockholm–Luleå kostar 930 kr. och en flygresa tur och retur Malmö–Luleå 1 234 kr. Därtill kommer all den dyrbara arbetstid som går åt för att administrera alla permissionssedlar som det blir fråga om. Det är inte utan att jag tycker att denna fråga borde ha behandlats i samband med propositionen om åtgärder mot krångel och byråkrati.

Om det efter allvarliga försök att klara tidsanpassningen fortfarande är svårt för de militära myndigheterna att lösa frågan, kan man tänka sig ytterligare ett förfaringsätt, nämligen att försvaret och skolan tillsammans löser problemet. Min erfarenhet från skolans värld har övertygat mig om att kvaliteten på och värdet för framtiden av det arbete som avslutningsklasserna utför under den sista veckan i skolan lämnar en del övrigt att önska. Har överläggningar med skolan förekommit i det här ärendet?

Försvarsministern LARS DE GEER:

Herr talman! Nej, det har inte skett i samband med besvarandet av denna fråga, men när jag utlovade att kontakter skall tagas med berörda myndigheter för att överlägga om inryckningsdatum 1980 avsåg jag självfallet inte bara militära myndigheter utan också skolan.

YLVA ANNERSTEDT (fp):

Herr talman! Det är mycket positivt att försvarsministern tänker vidta dessa åtgärder. I försvarssammanhang är denna fråga visserligen marginell, men den är nog så viktig för alla de unga människor som den berör. Jag tycker att det i folkpartiets Sverige bör finnas möjlighet till smidiga lösningar.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 8 Om det militära flygsäkerhetsarbetet

Försvarsministern LARS DE GEER erhöll ordet för att besvara *Hans Lindblads* (fp) den 4 maj anmälda interpellation, 1978/79:183, och anförde:

Herr talman! Hans Lindblad har mot bakgrund av bl. a. viss haveristatistik för flygplan 37 Viggen frågat mig om jag anser att en formulerad målsättning för det militära flygsäkerhetsarbetet kan ge långsiktigt resultat samt om jag anser att ytterligare insatser kan göras för att öka personalmedverkan i flygsäkerhetsarbetet. Han har vidare frågat vilka analysresurser för flygsäkerhetsarbetet som kommer att finnas i försvarets framtida centrala stabsorganisation och om de resurser som tas bort från milostaberna kommer att

*Om det militära
flygsäkerhetsarbe-*
tet

finnas kvar på annat håll i organisationen.

Flygsäkerhetsarbetet bedrivs med målsättning att spåra flygsäkerhetshotande faktorer, förebygga haverier och bedriva skadelindrande verksamhet. Så långt möjligt beaktas därvid att de taktiska och operativa målsättningarna uppnås.

Att förutse framtida haveriorsaker är ytterligt svårt. I nuvarande flygsäkerhetsarbete bedrivs ett omfattande analysarbete som grundas på erfarenheter och statistik och som i sin tur utgör grund för den haveriförebyggande verksamheten.

De haverier som inträffat under senare år har i stor omfattning orsakats av materielstörningar, t. ex. vingbrott på flygplan 37 samt störd motorfunktion på flygplan 37 och 35. Dessa störningar hade inte kunnat förutses med en annorlunda formulerad målsättning eller med en ändrad inriktning av flygsäkerhetsarbetet.

Det existerar således en målsättning för det militära flygsäkerhetsarbetet, som syftar till såväl kortsiktiga som långsiktiga positiva resultat. Målsättningen hålls levande och anpassas kontinuerligt till det aktuella flygsäkerhetsläget.

Det finns emellertid anledning påpeka, att vi ej får slå oss till ro med den nuvarande frekvensen av haverier, och detta i synnerhet icke i fråga om olyckor med flygplan tillhörande Viggensystemet. Ingenting är så bra att det inte går att göra bättre, varför målsättningen i konkreta termer bör vara att väsentligt sänka nuvarande totalhaverifrekvens. Beträffande personalmedverkan vill jag anföra att en mycket viktig del av flygsäkerhetsarbetet bedrivs vid våra flygförband i samband med planering och genomförande av flygning. Självklart har alla berörda samma intresse vad gäller att bibehålla en hög flygsäkerhet.

F. n. finns ett skyddsombud vid varje division som omfattar ca 15 flygförare. Detta skyddsombud har jämte linjeorganisationens flygsäkerhetsrepresentanter att bevaka personalens säkerhet i flygtjänsten. Skyddsombuden erhåller för sin verksamhet särskild utbildning. De följer dessutom de utredningar som genomförs efter haverier och tillbud.

Vid förbanden bedrivs särskilt skyddskommittéarbete för flygtjänsten. Protokoll från skyddskommittésammanträden tillställs chefen för flygvapnet och utgör ett värdefullt underlag för det centrala flygsäkerhetsarbetet.

Personalmedverkan i försvarets flygsäkerhetsarbete får alltså anses vara väl och betryggande tillgodosedd på alla nivåer.

Tillämpade rutiner och gällande lagstiftning (medbestämmandelagen och arbetsmiljölagen) torde alltså i och för sig säkerställa personalens medverkan i säkerhetsarbetet på ett tillfredsställande sätt. Det är emellertid min avsikt att genom kontakter med berörda personalorganisationer förvissa mig om att organisationerna i fråga är av samma uppfattning.

I början av 1960-talet genomfördes en översyn av flygsäkerhetsorganisationen på alla nivåer. Den ledde bl. a. till vissa personalförstärkningar, som väsentligt ökade resurserna för flygsäkerhetsarbetet. Därigenom kunde en mängd flygsäkerhetsfrämjande åtgärder vidtagas, som på relativt kort tid

*Om det militära
flygsäkerhetsarbeta-*
ret

rådikalit minskade haverifrekvensen.

Den framtida centrala stabsorganisationen ses f. n. över i syfte att bl. a. åstadkomma personalbesparingar. Detta är ett genomgripande arbete som på central nivå berör samtliga stabsfunktioner. Det är inte möjligt för mig att i inledningen av detta arbete beskriva hur någon av dessa funktioner organisationsmässigt kommer att se ut i framtiden. Jag bedömer emellertid flygsäkerhetsarbetet viktigt och kommer att ta hänsyn härtill i den kommande behandlingen.

Jag vill i detta sammanhang också erinra om att den samlade tekniska kompetensen inom flygsäkerhetsområdet återfinns inte endast inom försvaret utan även inom industrin. Behovet av kompetens att klara den viktiga tekniska delen av flygsäkerhetsarbetet kommer emellertid att beaktas i den utredning som jag aviserat i propositionen 1978/79:138.

HANS LINDBLAD (fp):

Herr talman! Jag vill tacka försvarsministern för ett positivt svar. Mycket har gjorts för att förebygga haverier i den militära flygverksamheten, men som statsrådet säger får vi inte slå oss till ro med den nuvarande nivån. Målsättningen bör vara att väsentligt sänka nuvarande frekvens av totalhaverier, säger försvarsministern.

De militära flyghaverierna innebär den kanske svåraste arbetsmiljöfrågan inom den statliga verksamheten. Ingen annan grupp anställda har motsvarande frekvens svåra olyckor. De motiv som låg bakom den nya arbetsmiljölagen gäller generellt, men här har de en alldeles särskild tyngd. Detta motiverar aktiva insatser.

Den andra aspekten är att haverierna innebär att flygplan och utrustning för mycket stora belopp går förlorade. Förloras för många flygplan, blir det omöjligt att vidmakthålla den krigsorganisation som statsmakterna förutsatt. Därmed nedgår effekten hos förband som har mycket viktiga uppgifter just genom sin allsidighet och stora rörlighet. Ur denna synvinkel är den höga frekvensen totalhaverier med Viggenflygplan särskilt oroande. Hittills har 21 Viggenflygplan förlorats genom haverier, varav 6 innevarande budgetår. På ett år har vi alltså förlorat flygplan motsvarande en tredjedels division. Totalt har vi fem och en halv attackdivisioner med Viggen. Eftersom Attackviggen nu är slutlevererad men skall kvarstå i organisationen till början av 1990-talet, är det uppenbart att hittillsvarande haverifrekvens – som ligger högre än för närmast föregående typer – måste minskas.

Det är meningsfullt att arbeta med flygsäkerhetsarbete. Genom medvetna insatser kan nämligen många olyckor undvikas. Det gäller olyckor både till följd av materiellfel och till följd av förarfel. Olycksfrekvensen är alltså fullt möjlig att påverka.

Det bästa sättet att illustrera detta är väl att hänvisa till åtgärder som redan har vidtagits. Det har varit möjligt att kraftigt minska antalet olyckor och tillbud till följd av kollision mellan flygplan och fåglar; detta sedan flygvapnet anlitat ornitologisk expertis, så att man numera kan undvika att flyga på låg höjd vid tider och i områden då många fåglar finns i luften. De insatser som

*Om det militära
flygsäkerhetsarbete*

gjordes sedan vingbrotts haverierna med Viggen upptäcktes gör att denna olycksorsak numera anses borta. Uttagningssystemet för förare har förbättrats högst väsentligt genom åren. Tillkomsten av simulatorer gör att man har ett nytt hjälpmedel för att träna personalen inför kritiska situationer. Haverier vid start tycks ha försvunnit sedan en särskild arbetsgrupp studerade erfarenheterna från tidigare haverier. De s. k. högfartshaverierna tycks också ha angripits på ett framgångsrikt sätt. En viktig insats har gällt förbättringen av räddningssystemen. Genom att katapultstolarna fått raketer har flera förare kunnat rädda livet från absolut lägsta höjd, vilket inte tidigare var möjligt.

Jag vill också nämna den flygräddningsorganisation som består av helikoptrar som snabbt kan lokalisera och undsätta den som hoppat med fallskärm.

Det är väsentligt att man inte målar upp någon motsättning mellan operativa önskemål och flygsäkerhetsarbete. Tvärtom är det uppenbart att en minskad haverifrekvens medför påtagliga operativa fördelar genom att krigsorganisationen inte i fred berövas värdefull personal och materiel.

Bakgrunden till min fråga om en formulerad målsättning för den militära flygsäkerhetstjänsten är följande. Om vi kan komma fram till en av regeringen angiven uppfattning om försvarets haveriförluster kan det vara en fruktbar grund också för målformuleringar på myndighetsnivå. Jag anser att såväl arbetsmiljöfrågan som behovet av att minska materielförluster som urholkar krigsorganisationen talar för att regeringen anger en målsättning. Jag är glad åt att försvarsministern delar denna uppfattning.

För myndigheterna gäller det sedan att med ett brett deltagande av berörda grupper och deras organisationer söka formulera önskemål och ambitioner för det fortsatta flygsäkerhetsarbetet. Utmärkande för denna verksamhet är att man ständigt måste ställa nya frågor och söka efter nya idéer.

Inom försvaret bedrivs flygverksamhet inom alla tre försvarsgrenarna. Mesta uppmärksamheten ägnas väl flygvapnet, men vi kan notera att förra året omkom sju inom flygvapnet och tre inom arméns flygverksamhet. Flygvapenchefen har enligt den s. k. huvudstabsprincipen det samlade flygsäkerhetsansvaret inom hela försvaret. Det är viktigt att också här byta erfarenheter mellan civil och militär flygverksamhet, vilket underlättas genom den nyligen inrättade statens haverikommission. Jag vill också peka på det omfattande internationella samarbete som i vårt land bl. a. tar sig uttryck i flygsäkerhetsseminarierna vid institutet för flygsäkerhet vid tekniska högskolan i Stockholm.

När man skall formulera vad man vill göra i framtiden tvingas man också tänka igenom vad man gör i dag och på vilket sätt man gör det. Formuleringen av mål hänger således samman med både utvärdering och kunskapsuppbyggande.

Jag finner det glädjande att försvarsministern nu är beredd att ange ett mål för ytterligare insatser inom flygsäkerhetsområdet. Jag vill därför fråga om försvarsministern delar min syn på att ett sådant uttalande från honom kan få en positiv effekt på myndighetens och personalens flygsäkerhetsarbete.

Lördagen den
26 maj 1979

*Om det militära
flygsäkerhetsarbeta-*
ret

När det gäller frågan om statsrådet anser att ytterligare insatser kan göras för att öka personalmedverkan i flygsäkerhetsarbetet, så delar jag uppfattningen att den formella organisationen är uppbyggd på ett tillfredsställande sätt. För att personalen skall kunna medverka i flygsäkerhetsarbetet fordras dock att personalen får en gedigen utbildning om uppbyggnad, mål och metoder för flygsäkerhetsarbetet. I interpellationen har jag framhållit att flygsäkerhetskurserna för t. ex. skyddsombud inte hållits de senaste fem åren. Sedan dess har självfallet personbyten skett på många håll.

Med intresse tar jag del av statsrådets förklaring att han ämnar ta kontakt med personalorganisationerna för att se vad som kan göras på detta område. Enligt arbetsmiljölagen, som är en ramlag, behövs också personalorganisationernas medverkan när det gäller att upprätta ett avtal med myndigheten om personalens organiserade medverkan i flygsäkerhetsarbetet. Såvitt jag förstår gäller inte längre de tidigare överenskommelserna i detta avseende, då ny lagstiftning har tillkommit.

Jag vill fråga försvarsministern om han ytterligare kan berätta något om det initiativ han ämnar ta för att överlägga med personalorganisationerna i dessa frågor.

I interpellationen tog jag också upp frågan om flygsäkerhetsorganisationen skall drabbas av personalminskning i samband med omorganisationen av de militära staberna. Bakgrunden är följande. Försvarsmaktens ledningsutredning – där jag råkar vara ledamot – föreslog 1976 minskningar av de centrala staberna. Utredningen hade också att lämna förslag till uppgiftsfördelning mellan central och högre regional nivå, alltså militärområdena. Utredningen föreslog därvid, mot bakgrund av den krympande flygvapenorganisationen, att förbandsproduktionsledningen av jaktflyg m. m. i framtiden skall ske direkt från central nivå. Det innebär att flyginspektörerna och flygsektionerna vid de tre aktuella milona utgår och att uppgifterna överförs till flygstaben. Regeringen och riksdagen godtog i fjol utredningens principförslag; däremot ökades högst väsentligt det antal tjänster som staberna skall minskas med.

I flygsektionerna på milonivån ingår i dag sammanlagt tre särskilda flygsäkerhetsofficerare. Det har framskyntat att en eller ett par av dessa sannolikt försvinner enligt nuvarande planer, alltså att den samlade flygsäkerhetsorganisationen minskas. ÖB har att de närmaste dagarna lägga fram förslag till detaljorganisation för de centrala staberna. Jag känner det tveksamt om vi verkligen skall minska resurserna för flygsäkerhetsarbete de närmaste åren, särskilt som det finns en viss tendens till ökning av haverifrekvensen de allra senaste åren.

Som jag visat i interpellationen skedde en mycket påtaglig förbättring av flygsäkerheten i mitten av 1960-talet i samband med att flygsäkerhetsorganisationen gjordes om och fick bättre resurser. Men efter denna minskning för 15 år sedan har haverifrekvensen inte fortsatt att minska, utan den har i stället som nämnts på sistone visat en viss tendens till ökning. Att i det läget minska på personalen i flygsäkerhetsarbetet kan inte vara rimligt, särskilt inte nu sedan försvarsministern så tydligt deklarerat att medvetna insatser för att

ytterligare förbättra flygsäkerheten är motiverade.

Jag vill därför vädja till försvarsministern att allvarligt bevaka denna fråga då regeringen inom kort har att ta ställning till det förslag som ÖB kommer med i fråga om detaljorganisation för de centrala staberna. Men jag har självfallet förståelse för att försvarsministern inte innan frågan formellt skall handläggas i regeringen vill yttra sig om antalet tjänster. Jag tar dock fasta på försvarsministerns löfte att han bedömer flygsäkerhetsarbetet som viktigt och att han kommer att ta hänsyn härtill i den kommande behandlingen.

Försvarsministern vidgade frågan genom att inte bara beröra staberna utan också ta upp den kompetens som finns inom industrin och inom försvarets materielverk. Det beslut som riksdagen i fjol fattade om de centrala staberna innebar också att man skulle minska försvarets materielverk med sammanlagt 700 tjänster. Det är klart att det då finns risk för att kompetensen på flygsäkerhetsområdet kan drabbas. Det är alldeles uppenbart att frågan vilken total kompetens som finns i landet, inom förvaltningen, staberna, industrin och underhållsverkstäderna, är mycket viktig. Alldeles oavsett vilka nya flygplan vi skaffar kommer de system som vi i dag har, Drakensystemet 35 och Viggensystemet 37, att leva kvar in på 1980- och 1990-talen. Detta är alltså en mycket viktig frågeställning, och jag känner tillfredsställelse över att försvarsministern har uppmärksammat den.

Jag vill nämna ytterligare en faktor som aktualiserar ökade flygsäkerhetsinsatser, nämligen de allt tydligare tecknen på att flygvapnet förlorar ett stort antal piloter till SAS och andra civila flygföretag. Den inom kort färdiga utredningen om en civil trafikflygskola är verkligen efterlängtd. Det är ett väldigt slöseri med resurser att så många dyrbart utbildade piloter på Viggen och Draken går över till civilt flyg. Försvarets årliga utbildning av piloter är numera väsentligt mindre än tidigare, varför avgångarna till civilflyget blir långt mer kännbara än tidigare. Chefen för flygvapnet har nyligen i en skrivelse till regeringen ännu en gång fäst uppmärksamheten på detta problem och föreslagit en rad åtgärder.

Det från flygsäkerhetssynpunkt allvarliga i sammanhanget är att en kraftig avgång av erfarna piloter från flygvapnet gör att mycket av kunskap riskerar att försvinna från försvaret. Det kan bli svårt att då få fram det antal kvalificerade divisionschefer som behövs. Detta vore mycket allvarligt, eftersom duktiga divisionschefer och flygchefer har nyckelroller i utbildning och vidareutbildning av den flygande personalen. Får vi problem att ute på varje division ha den personliga kunskap som i dag finns blir det ännu mer angeläget att vi har en flygsäkerhetsorganisation som snabbt kan föra ut aktuell information. Yngre personal måste delges den flygsäkerhetserfarenhet som finns inom organisationen.

Min sista fråga blir därför om försvarsministern också vill väga in flygsäkerhetsaspekten då han och regeringen i övrigt har att ta ställning till den fortsatta flygutbildningen i vårt land.

Försvarsministern LARS DE GEER:

Herr talman! Det är min avsikt att med några bilder belysa senare tids utveckling i säkerhetsavseende för all flygning inom försvarsmakten.

På bildskärmen visas nu bild nr 1. Av denna framgår att flygsäkerhetsarbetet trots allt inte har varit utan framgång när det gäller avhjälpande av samtliga driftstörningar med skada fördelade på olika orsaker. Kurvan går brant nedåt under senare år och skulle i och för sig ge anledning till viss optimism. Men trots detta har antalet totalhaverier inte gått ned. Detta beror faktiskt till ganska stor del på problemen med Viggensystemet. Av bild nr 2 framgår att Viggensystemet under inkörningsskedet har haft större problem än Drakensystemet och flygplan 32. Dess bättre finns det emellertid anledning att säga att vi har kommit till rätta med flera av problemen. Exempel på detta är problemet med vingbrott, som är avhjälp på alla flygplan. Ett annat exempel är problemet med motorstörningar, som är under kontroll, även om man aldrig kan säga att motorstörningar i framtiden inte kommer att inträffa.

Att viss framgång har nåtts även med flygplan 37, dvs. Viggensystemet, framgår av bild 3. Man ser där att kurvan för antalet driftsstörningar under de senaste åren gått ner granska brant. Även om det är svårt att se på bilden är det så att felfunktionen materiel i hög grad har bidragit till den här nedgången, vilket inte var fallet förut.

Hans Lindblad berörde i sitt långa inlägg många väsentliga förutsättningar för en ökad flygsäkerhet. Utöver dessa finns anledning diskutera ytterligare några.

Av särskild vikt i säkerhetsarbetet är att åtgärder alltid snabbt och fulltäckande vidtas för att förhindra att en olycka upprepas. Information, utbildning, anvisningar, bestämmelser, modifieringar och ibland även nyan-skaffning är därvidlag nödvändiga ingredienser liksom kontroll av att allt detta verkligen trängt ut till alla berörda förband och till enskilda piloter.

Hans Lindblad berörde sambandet mellan den nyinrättade haverikommissionen och tekniska högskolan då det gäller flygsäkerhet. Beaktas bör härvidlag också förekomsten av flygsäkerhetskurser vid utländska universitet och högskolor, till vilka elever från Sverige vid behov kan sändas.

I slutet av 1960-talet och början av 1970-talet inträffade ett antal instrumenthaverier i samband med att förare hade kommit in i okontrollerade flyglägen vid undanmanövrer in i moln under luftstridsövningar. Chefen för flygvapnet tillsatte i denna situation en speciell arbetsgrupp för att se över hela instrumentflygningsmetodik, där speciellt instrumentflygningsproblemen i samband med luftstrid studerades. Detta resulterade i en delvis ny utbildningsmetodik, där simulatorer och tvåsitsiga flygplan utnyttjas i större utsträckning än tidigare under både grundutbildningen och den fortsatta operativa flygtjänsten. En markerad minskning av denna typ av haverier har glädjande nog skett under de senaste åren.

De tre haverier som inträffat under det senaste året i samband med stridsmässig flygning under mörker påminner inte om tidigare relaterade instrumenthaverier. Flygvapnet ser mycket allvarligt på dessa haverier, och

en översyn har startats för att i detalj gå igenom samtliga övnings- och utbildningsanvisningar för flygplan 37. Övning för övning går man igenom samtliga faktorer som inverkar på övningarnas genomförande för att se om ändrad metodik kan införas för att höja flygsäkerheten utan att flygvapnets operativa krav eftersätts. Denna genomgång genomförs med hög prioritet inom flygvapnets attackeskader.

Ett Viggenplan har förlorats genom sekundära effekter efter ett blixtnedslag i planet, en olycksform som under senare år också förekommit i flera fall utomlands. I Sverige har vi tagit fram erforderliga konstruktioner för att förhindra ett upprepande och räknar med att dessa tekniska förändringar skall vara genomförda på planen inom relativt kort tid.

En tidningsartikel i dag anges att föraren vid det aktuella haveriet skulle ha omkommit. Detta är inte fallet, utan föraren räddade sig med hjälp av flygplanets raketstol.

Om en olycka trots allt inträffat gäller det ju att genom i förväg vidtagna åtgärder försöka minska möjligheterna för att allvarlig personskada kommer att inträffa. Hans Lindblad nämnde i denna fråga möjligheterna att med hjälp av de raketdrivna katapultstolarna företa lyckade fallskärms hopp även från låga höjder. Vi torde i Sverige också ha lyckats med att utforma dessa stolar på ett sådant sätt att de skyddar personalen även vid uthopp i mycket höga hastigheter. Stolgeneration nr 2, som inom kort är i bruk på alla flygplan av Drakentyp och kommer att införas även på Viggen, är så utformad att benens läge stabiliseras även efter det att stolen skjutits ut ur planet. I stolgeneration nr 3, som är under utprovning, har även en armfixerande anordning tillkommit som förhindrar att armarna skadas efter ett uthopp i hög fart.

På Hans Lindblads fyra konkreta frågor vill jag lämna följande svar.

1. Allmän enighet råder om att nuvarande totalhaverifrekvens är för hög och att den med tillgripande av, om så bedöms önskvärt, ökade insatser måste bringas avsevärt nedåt. Jag är dock inte beredd att ge någon absolut siffra på hur lågt olycksfallsfrekvensen per 100 000 flugna timmar skall kunna nedbringas, och jag är tveksam till om ett sådant mål över huvud taget är meningsfullt att formulera. Helst skulle man ju önska en olycksfrekvens på noll, men en sådan är lika orealistisk i fråga om flygning som exempelvis i fråga om biltrafik eller i fråga om båtolyckor.

2. Det är min avsikt att inbjuda berörda personalorganisationer till en konferens om flygsäkerhetsfrågor, varvid med inbjudan skall följa en PM, i vilket problemställningarna klarläggs. Huvudsyftet med denna konferens skall vara att kontrollera att personalorganisationerna anser att deras medlemmar och organisationerna själva har ett tillräckligt medinflytande på hur säkerhetsfrågorna löses inom den militära flygtjänsten.

3. ÖB inkommer inom kort med "Stab 77" till mig. Det är min avsikt att noga utvärdera både ÖB:s förslag och remissyttrandena över det vad flygsäkerheten beträffar, så att inte sparsamheten bedrar visheten härvidlag.

4. Det är helt nödvändigt att en civil utbildning av piloter för SAS räkning kommer till stånd så snart som möjligt. Även då så blivit fallet torde särskilda

åtgärder bli nödvändiga för att hålla kvar kvalificerad flygande personal inom flygvapnet. Flygvapenchefens förslag i denna fråga studeras f. n. inom regeringen och kommer sannolikt att föranleda vissa åtgärder, som jag dock inte f. n. kan precisera, emedan förslaget kommit mig till handa helt nyligen. Det är dock klart att kvalificerade flygchefer och divisionschefer måste anses vara en viktig fråga ur flygsäkerhetssynpunkt.

HANS LINDBLAD (fp):

Herr talman! Jag vill tacka försvarsministern för de kompletterande svaren. Jag tycker att han hade en hel del att säga på alla fyra punkterna.

När det gäller målsättningen är det viktigt att försvarsministern slår fast att en väsentlig minskning av olycksfrekvensen måste eftersträvas och att han är beredd att vidta åtgärder i det syftet.

Jag är särskilt glad över att försvarsministern i en nära framtid skall ha en direkt konferens med de berörda personalorganisationerna. Jag är övertygad om att det kan bli en stimulans i arbetet.

Jag förstår att försvarsministern inte kan ange den exakta utformningen av de centrala staberna, eftersom förslaget ännu inte kommit. Försvarsministern säger att sparsamheten inte får bedra visheten. Kan man minska antalet haverier med ett enda, så spar man mycket stora summor. I förhållande till de en à två tjänster som här diskuteras är det naturligtvis mycket stora värden som det kan vara möjligt att på det sättet rädda.

Jag förstår att det förestår en rad beslut i frågan om civil flygutbildning och möjligheterna att i större utsträckning än nu behålla utbildad personal inom flygvapnet och att det kanske inte redan i dag går att säga vilka de kommer att bli.

Försvarsministern visade i ett diagram att det totala antalet driftstörningar har minskat. Det kan vara ett tecken på att flygsäkerhetsarbete lönar sig. Jag förmodar att en hel del av förklaringen till minskningen är att antalet fågelkollisioner har gått ned högst väsentligt genom att man definierat problemet och frågat sig: Vad går det att göra åt det här? Man har kartlagt var fåglarna finns på vilka tidpunkter och på vilka platser. Flygvapnet undviker nu att flyga där. På det sättet har det gått att högst avsevärt minska det här problemet.

Man kunde ha sagt att man aldrig vet var fåglar kan dyka upp, men det har alltså visat sig att man genom medvetna åtgärder kunnat få ned antalet sådana olyckor, som i förstone verkar svåra att påverka. På liknande sätt kan man göra när det gäller en rad andra faktorer, och så har man naturligtvis också gjort.

Det tråkiga i sammanhanget är att även om totalantalet driftstörningar har minskat påtagligt, så har vi inte nått samma positiva utveckling när det gäller de verkligt svåra olyckorna som leder till totalhaveri och de av totalhaverierna som också leder till förlust av människoliv. Där har det snarast inträffat en viss försämring, även om man väl skall akta sig för att dra slutsatser av något eller ett par enstaka år.

Försvarsministern nämnde också insatserna på materielområdet. Det är

ingen hemlighet att motorerna i Viggen har inneburit en hel del problem. Jag har själv inom vad försvarsutskottet kallar ett faddersystem i uppgift att följa verksamheten vid ett förband, nämligen F 15 i Söderhamn. Jag har där sett med vilket allvar man går in för att minska riskerna med de här motorerna.

Det är möjligt att man genom det man nu gör – man kollar oljan ofta för att söka spår av metaller och man analyserar motorerna noggrant – är på väg mot en förbättring. I de haverier som inträffat under det senaste året är inslaget av motorhaverier inte alls lika stort som för ett par år sedan. Det är alltså möjligt att vi här är på väg mot en förbättring.

Det kan vara riktigt som försvarsministern säger att olycksfallsstatistiken är sämre nu för Viggen än för de närmast föregående flygplantyperna vid samma skede i introduktionen men att man genom medvetna åtgärder har kommit över en del av barnsjukdomarna, så att den fortsatta utvecklingen kan bli mer positiv.

Men just därför att det är så angeläget att få en förbättring av haverifrekvensen när det gäller Viggen är insatserna på flygsäkerhetsområdet så utomordentligt viktiga.

Försvarsministern nämnde att man inom framför allt attackeskadern nu gör ett försök att i detalj gå igenom samtliga övningsmoment för att se var någonstans riskerna finns och vad man kan göra för att minska dem. Detta är viktigt bl. a. ur den aspekten att man inte bör se någon motsättning mellan operativa krav och flygsäkerhetsarbete. Om en stor andel av de haverier som hänt kan man kanske i efterhand säga att det hade varit möjligt att vidta åtgärder för att undvika haverierna, utan att det hade behövt väsentligt påverka det operativa utnyttjandet av systemen. Om vi kan behålla personalen genom att minska antalet omkomna och skadade och om vi kan undvika totalförluster av flygplan eller minska den tid som planen står på verkstäder, inverkar det på krigsorganisationens effektivitet. Detta gäller både kvantitativt, – dvs. hur många flygplan och förare vi kan ställa upp med – och kvalitativt.

Jag ser därför ett framgångsrikt flygsäkerhetsarbete som viktigt också från operativa synpunkter.

Sedan nämnde försvarsministern frågan om instrumentflygningen. Man har kostat på Viggen mycket för att göra den förarvänlig. Den sägs vara lättare att flyga i många avseenden än tidigare flygplantyper. Detta kan emellertid också medföra vissa risker, eftersom det inger en säkerhetskänsla – man litar på instrumenten, och detta kan ge en falsk trygghetskänsla.

Jag tackar än en gång försvarsministern för svaret.

Försvarsministern LARS DE GEER:

Herr talman! Hans Lindblad sade att olycksfallsfrekvensen för totalhaverier har stigit. Jag vill med det diagrammet som nu återges på bildskärmen visa att den är konstant.

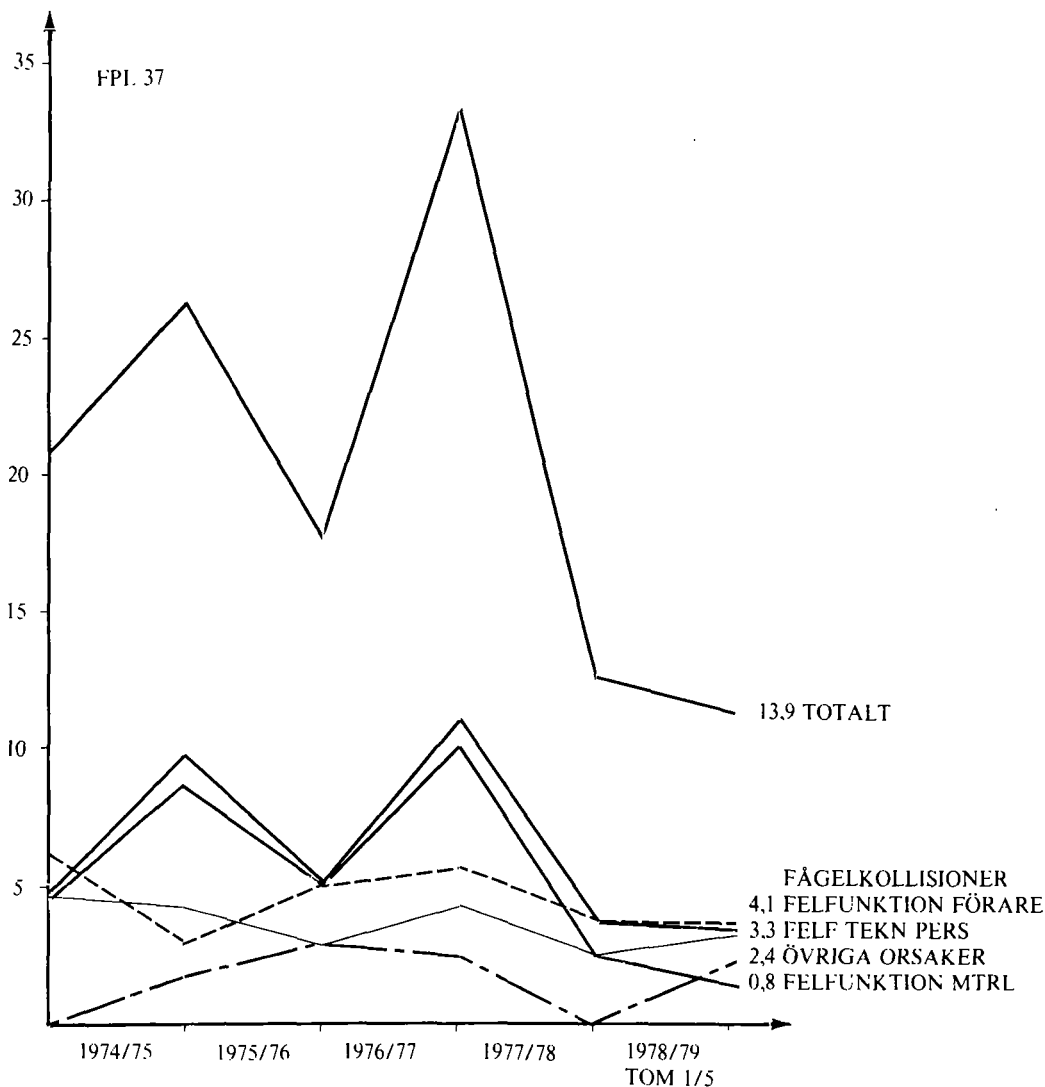
Lördagen den
26 maj 1979

*Om det militära
flygsäkerhetsar-
betet*

Nu är inte det tillfredsställande heller, så Hans Lindblad har i princip rätt. Olycksfallsfrekvensen går ned litet på slutet, men i stort sett ligger den på en horisontal nivå. Men det är ju ingenting som vi får slå oss till ro med – det är jag helt medveten om, och där är Hans Lindblad och jag överens.

Dagens debatt har förvisso berört frågor av för vårt flygvapen utomordentligt viktig karaktär. Vi lyckades radikalt nedbringa olyckorna genom en serie åtgärder i mitten på 1960-talet. En liknande radikal sänkning är ej möjlig i dag, enär olycksfallsfrekvensen nu ligger väsentligt lägre än vad som var fallet

**DRIFTSTÖRNINGAR MED SKADA FÖRDELADE PÅ ORSAKER
FREKVENNS PER 10.000 FLYGTIMMAR**



1945–1965. Men dagens frekvens är ändå – både i fråga om förlorade liv och i fråga om materielförluster – oacceptabelt hög. Det finns i dag flera anledningar att tro att redan vidtagna åtgärder kommer att resultera i ett mindre antal olyckor per 100 000 flygtimmar än hittills. Behövs ytterligare åtgärder – i fråga om organisation, materiel, instruktioner eller personalmedverkan – kommer regeringen inte att tveka att i samråd med berörda myndigheter och berörd personal vidta sådana åtgärder.

Överläggningen var härmed slutad.

§ 9 Föredrogs och hänvisades

Motioner

1978/79:2715 och 2716 till näringsutskottet

§ 10 Föredrogs men bordlades åter

Skatteutskottets betänkande 1978/79:57

Utbildningsutskottets betänkanden 1978/79:43 och 44

Civilutskottets betänkanden 1978/79:37 och 40

§ 11 Förste vice talmannen meddelade att på föredragningslistan för nästa sammanträde skulle socialutskottets betänkanden nr 42 och 46, skatteutskottets betänkande nr 57, näringsutskottets betänkande nr 48 samt utbildningsutskottets betänkande nr 44 i nu angiven ordning uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden.

§ 12 Kammaren åtskildes kl. 12.50.

In fidem

TOM T:SON THYBLAD

/Solveig Gemert

Nr 156

Lördagen den
26 maj 1979

*Om det militära
flygsäkerhetsarbeta-*
ret