

Onsdagen den 16 maj
Kl. 19.30

Förhandlingarna leddes av herr tredje vice talmannen.

§ 1 Befrielse för person av baltiskt ursprung från sovjetiskt medborgarskap

Föredrogs utrikesutskottets betänkande nr 7 i anledning av motion om befrielse för person av baltiskt ursprung från sovjetiskt medborgarskap.

I detta betänkande behandlades motionen 1973:149 av herrar Wirmark och Hamrin (fp) vari föreslagits att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställde om att Sverige på diplomatisk väg sökte nå en överenskommelse med Sovjetunionen som gjorde det möjligt för tidigare medborgare i Estland, Lettland och Litauen – som nu var svenska medborgare – samt deras barn att genom en administrativ anmälan till en svensk myndighet få bli befriade från sitt påtvingade sovjetiska medborgarskap och varje annan formell samhörighet med Sovjetunionen.

Utskottet hemställde

att riksdagen ansåg motionen 1973:149 besvarad med vad utskottet i betänkandet anförde.

Reservation hade avgivits av herr Dahln (fp), herr förste vice talmannen Bengtson (c), herrar Wirmark (fp) och Turesson (m) samt fru Nilsson i Kristianstad (c) som ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motion 1973:149 hos Kungl. Maj:t begärde att Sverige på diplomatisk väg sökte nå en överenskommelse med Sovjetunionen som gjorde det möjligt för tidigare medborgare i Estland, Lettland och Litauen – som nu var svenska medborgare – samt deras barn att genom erhållande av svenskt medborgarskap bli befriade från sitt sovjetiska medborgarskap.

Herr WIRMARK (fp):

Herr talman! År 1966 avlämnade 7 550 svenska medborgare av baltiskt ursprung, vilka tillsammans med sina familjer representerade ett avsevärt större antal balter i Sverige, en av var och en personligen undertecknad deklaration till Sveriges statsminister. Skrivelsen hade följande lydelse:

”Jag har aldrig varit och vill ej vara sovjetrisk medborgare. Jag vill icke att mina barn och barnbarn i flera led i folkbokföringen skall erhålla dubbel medborgarskapsbeteckning – svensk och sovjetrisk medborgare

Onsdagen den
16 maj 1973

*Befrielse för
person av baltiskt
ursprung från sovje-
tiskt medborgar-
skap*

Onsdagen den
16 maj 1973

*Befrielse för
person av baltiskt
ursprung från sovje-
tiskt medborgar-
skap*

såsom hittills skett. Jag vill att frihetslandet Sverige på administrativ väg befriar mig och mina efterkommande från varje formell samhörighet med Sovjet. Jag vill vara lojal medborgare i Sverige. Jag vill icke bli betraktad såsom lojalitetsskyldig mot det land och den regim som med våld och förtryck förintade det fria Estland, Lettland och Litauen.”

Bakgrunden till denna vädjan var att balter i Sverige, även de som blivit svenska medborgare, på sovjetiskt håll betraktas som sovjetiska medborgare och att svenska myndigheter – som en följd av att Sverige erkände den sovjetiska erövringen av de baltiska staterna – i princip också har betraktat de tidigare medborgarna i Estland, Lettland och Litauen som sovjetiska medborgare.

Kravet på att reglerna för folkbokföringen ändras så att det sovjetiska medborgarskapet inte längre antecknas har numera tillgodosetts för naturaliserade balter. Den sovjetiska uppfattningen om vederbörandes medborgarskap påverkas däremot inte av vilket medborgarskap som antecknas i den svenska folkbokföringen eller av det faktum att personen i fråga naturaliserats i Sverige.

I en motion har jag tillsammans med herr Hamrin påpekat de olägenheter som uppstår med det dubbla medborgarskapet för denna grupp svenska medborgare. Trots att den sovjetiska medborgarskapslagen inte är helt entydig, är det rimligt att, i likhet med vad svenska myndigheter gör, förutsätta följande tolkning:

Medborgare i Estland, Lettland och Litauen som den 7 september 1940 fanns i de nämnda länderna är sovjetiska medborgare, såvida de inte senare befriats från detta medborgarskap. Barn i äktenskap där båda föräldrarna enligt sovjetisk uppfattning är sovjetiska medborgare erhåller detta medborgarskap. Samma gäller barn till ogift moder som anses vara sovjetisk medborgare. Däremot har från Sovjets sida klargjorts att barn i äktenskap, där ena parten inte betraktas som medborgare i Sovjetunionen, får sovjetiskt medborgarskap endast om föräldrarna begär detta hos sovjetisk myndighet och denna begäran bifalles.

Vilka är då olägenheterna, herr talman? De framgår klart av det brev balterna i Sverige erhöll förra året från medborgarskapsbyrån vid statens invandrarverk. I detta brev påpekades: ”Invandrarverket anser det viktigt att upplysa er om att ni fortfarande är medborgare i Sovjetunionen. Svenska myndigheter kan inte garantera rättsskydd utanför Sverige så länge ni har kvar ert sovjetiska medborgarskap. Ni är således nu både svensk och sovjetisk medborgare.” Även om det inte var invandrarverkets avsikt blir säkerligen många av mottagarna uppskrämda inför denna påminnelse om innebörden av det dubbla medborgarskapet.

Svårigheter skulle främst kunna uppstå vid resa till Sovjet eller av Sovjet kontrollerat område. Vederbörande skulle då av myndigheterna kunna betraktas som sovjetisk medborgare och exempelvis tvingas göra militärtjänst. Teoretiskt skulle besökaren också kunna dömas för att olagligen ha lämnat landet eller för att ha deltagit i frihetskriget. Den sovjetiska lagstiftning som 1940 infördes i Baltikum gäller nämligen retroaktivt, och man kan alltså straffas för ”brott” som inte var brott när handlingen begicks.

Nu har något fall, där balter kvarhållits i Sovjetunionen under

Ondsdagen den
16 maj 1973

*Befrielse för
person av baltiskt
ursprung från sovje-
tiskt medborgar-
skap*

åberopande av sitt sovjetiska medborgarskap, vederligen inte inträffat. Däremot har det hänt att svenska medborgare på liknande grund kvarhållits mot sin vilja i annat östeuropeiskt land, och i dessa fall har svenska myndigheter inte ansett sig kunna ingripa.

Klart är att många i Sverige bosatta balter önskar besöka sina forna hemländer, långt flera än det hundratal personer som nu årligen gör ett sådant besök. Men de är helt naturligt inte villiga att följa det råd de år 1966 fick av vår tidigare utrikesminister Torsten Nilsson om att hos Högsta Sovjets presidium ansöka om befrielse från sitt sovjetiska medborgarskap. Motviljan mot en sådan ansökan har varit stark, eftersom den skulle innebära att man erkänner ett medborgarskap som man inte vill känna vid.

Olägenheterna och otryggheten med det dubbla medborgarskapet har naturligtvis oroat många balter i Sverige. Situationen kan inte heller anses vara tillfredsställande ur svenska myndigheters synpunkt. Som utskotts- betänkandet anger, har den principiella svenska inställningen klargjorts genom riksdagens godkännande av 1963 års Europarådskonvention om begränsning av fall med flerfaldigt medborgarskap och om militära förpliktelser i fall av flerfaldigt medborgarskap. Riksdagsbeslutet beto- nade just att en av grundsatserna i konventionen var att en person som efter ansökan blir medborgare i en stat skall förlora sitt tidigare medborgarskap.

I den trepartireservation som avgivits i anledning av motionen begärs att Sverige på diplomatisk väg skall söka nå en överenskommelse med Sovjetunionen i enlighet med denna grundprincip. Det skulle göra det möjligt för tidigare medborgare i Estland, Lettland och Litauen som nu är svenska medborgare och deras barn att genom erhållande av svenskt medborgarskap automatiskt bli befriade från sitt sovjetiska medborgar- skap.

Socialdemokraterna har emellertid inte velat rikta en sådan anmodan till regeringen att på diplomatisk väg söka nå fram till en överenskom- melse. Man erinrar i stället om statsrådet Lidboms besked här i riksdagen i december förra året om att det inte fanns något exempel på att Sovjetunionen ingått medborgarskapsavtal med ett icke-kommunistiskt land. Vid detta tillfälle hävdade statsrådet Lidbom att förutsättningarna för ett bilateralt avtal mellan Sovjet och Sverige vore "försvinnande små" och att problemet "så småningom kommer att försvinna av sig självt".

Jag vill hävda att detta är ett cyniskt sätt att betrakta dessa problem. Även om det vore sant att olägenheterna bara skulle beröra ett fåtal svenska medborgare, borde det vara angeläget för den svenska regeringen att på allt sätt söka tillvarata deras intressen. Nu är det inte någon liten grupp som drabbas av svårigheterna. Utskottet verifierar ju de uppgifter vi lämnat i vår motion, nämligen att en mycket stor grupp naturaliserade svenska medborgare av baltisk härkomst med hemvist i Sverige tillhör denna kategori och att gruppen enligt en grov uppskattning kan beräknas till omkring 40 000 personer. Vi vet också att problemen genom den starka tendensen till giftermål inom den egna gruppen troligen kommer att kvarstå för en betydande grupp ännu i flera generationer. Enligt vår mening är det därför självklart att Sveriges regering har skyldighet att för

Onsdagen den
16 maj 1973

*Befrielse för
person av baltiskt
ursprung från sovje-
tiskt medborgar-
skap*

individerna i denna grupp liksom för övriga svenska medborgare vidta åtgärder för att värna deras intressen. Och då kan man, herr talman, inte avstå från att på diplomatisk väg föra dessa frågor på tal och föreslå en ömsesidig överenskommelse av den art vi förordat. Kan vi verkligen stå till svars med att liksom hittills inte göra detta? Är det inte i stället vår skyldighet att göra ett allvarligt försök, även om Sovjetunionens reaktion inte kan förutsägas?

Låt mig tillägga att vi i utrikesutskottet fått en redogörelse för att en notväxling ägde rum mellan Canada och Sovjetunionen år 1967. De båda länderna träffade bl. a. en överenskommelse om vissa frågor rörande personer med medborgarskap i både Canada och Sovjetunionen. Det har alltså, tvärtemot vad statsrådet Lidbom påstod, visat sig möjligt att nå fram till vissa gemensamma regler mellan Sovjetunionen och ett icke-kommunistiskt land. I likalydande noter förbinder sig nämligen de båda regeringarna, att en besökande med ett sovjetiskt respektive kanadensiskt pass inte skall förvägras tillåtelse att lämna landet enbart av den anledningen att frågan om hans medborgarskap tolkas olika av de två regeringarna och att vederbörande betraktas som medborgare i den stat som han besöker. Vidare uttalas att man vid ansökan om befrielse från medborgarskap kommer att ta hänsyn till var sökanden är bosatt. Och dessutom är det ju så, herr talman, att med den tendens till avspänning som vi nu glädjande nog upplever i öst-västrelationerna, får vi en mera öppen atmosfär och en större möjlighet till dialog också i känsliga frågor. Jag kan inte finna något rimligt skäl till att Sverige skulle avstå från att på diplomatisk väg söka uppnå en överenskommelse i denna fråga och yrkar därför bifall till reservationen.

Herr TURESSON (m):

Herr talman! Efter herr Wirmarks argumentering, som jag i stort sett kan instämma i, kan jag fatta mig mycket kort.

Liksom de övriga borgerliga ledamöterna av utrikesutskottet anser jag att de olägenheter för de enskilda människorna som följer med dubbla medborgarskap är av stor betydelse. Vi är verkligen inte ensamma om den åsikten. Det framgår av utrikesutskottets betänkande att riksdagen år 1968 klart uttalade att man bör söka förhindra uppkomsten av dubbla eller flerdubbla medborgarskap. Såvitt man kan bedöma har både riksdag och regering fortfarande den uppfattningen. Det är bra. Det borde då vara naturligt att de svenska statsmakterna med kraft går in för att hjälpa de svenska medborgare med dubbla medborgarskap som vill vara enbart svenska medborgare. Härför krävs förhandlingar med främmande makt eller främmande makter. I baltsvenskarnas fall, som detta utrikesutskottets betänkande handlar om, krävs förhandlingar med Sovjetunionen. Jag har svårt att förstå varför man skulle dra sig för sådana. Det kan väl inte finnas någon anledning för oss att underlåta att arbeta för en sak som vi anser vara rätt. Det finns heller inte någon anledning att inte föra sådana förhandlingar i de former som är vanliga stater emellan. Men förutsättningen är naturligtvis att Sverige i dessa förhandlingar företräds av människor som har förmåga och vilja att uttrycka sig korrekt och att undvika sådana kränkande uttalanden och tillvitelser som kan föranleda

ogynnsamma diplomatiska komplikationer för vårt land.

Reservationens yrkande är mycket måttfullt, så måttfullt att det borde kunnat bli enighet i utrikesutskottet om det. När nu detta inte gått utan de borgerliga ledamöterna måst reservera sig, yrkar jag, herr talman, bifall till reservationen.

I detta anförande instämde herrar Magnusson i Borås (m) och Winberg (m).

Herr GÖRANSSON (s):

Herr talman! Sedan gammalt har det varit en ledande princip i den svenska medborgarlagstiftningen att i möjligaste mån söka förhindra uppkomsten av dubbla eller flerdubbla medborgarskap. Denna fråga har diskuterats i riksdagen vid flerfaldiga tillfällen, senast – såsom herr Wirmark nämnde – i december månad 1972.

Men det finns också ett annat principuttalande, som grundar sig på riksdagens beslut åren 1959 och 1960. Första lagutskottet lade då fram ett utlåtande, som godkändes av riksdagen. Där i slogs bl. a. fast att den uppfattningen bör vara rådande, att en stat icke gärna kan tillåta sig att besluta om viss persons medborgarskap i annan stat. Vad motionärerna och reservanterna begär är väl just att svenska myndigheter skall få rätt att upphäva en medborgares tidigare medborgarskap. Detta är en princip som inte ens den svenska riksdagen har varit beredd att anta, men nu kräver reservanterna att vi skall begära att få tillstånd från ett annat land till sådan befrielse!

Förvärvet av medborgarskap i ett land medför inte alltid automatiskt förlusten av ett tidigare medborgarskap. Detta gäller speciellt i Sovjetunionen men också i många andra länder. Det finns emellertid möjlighet för en sovjetisk medborgare att efter framställning bli befriad från sitt sovjetiska medborgarskap. Detta skall Högsta Sovjets presidium bifalla för att det skall bli godkänt.

Enligt vad som har kommit till vår kännedom är det nog tyvärr ingen av den grupp som vi i kväll talar om, nämligen balterna, som har försökt att bli befriad från sitt gamla medborgarskap. Man kan förstå att dessa människor, som lämnade sina hemländer under 1940-talet, beroende på de konflikter som då uppstod där, inte har stor lust vare sig att bli betraktade som Sovjetmedborgare eller att komma och be om befrielse från ett medborgarskap som de aldrig har begärt.

När det har talats om hur många människor i Sverige som har sovjetiskt medborgarskap har olika siffror nämnts. Den högsta siffran är väl omkring 40 000 personer. Alla dessa 40 000 personer kom emellertid inte över vid den tidpunkt som jag tidigare talade om, utan en hel del av dem är barn och barnbarn till dessa invandrare, och enligt den sovjetiska lagen registreras de också som Sovjetmedborgare. Men det är väl ovisst om ens någon av dessa balter har begärt att deras barn skall registreras som Sovjetmedborgare, utan förmodligen är det en registrering som skett utan föräldrarnas kännedom. Det är därför svårt att uttala sig om huruvida det är 40 000, 30 000 eller 20 000 balter som fortfarande har såväl sovjetiskt som svenskt medborgarskap.

Nr 89

Onsdagen den
16 maj 1973

*Befrielse för
person av baltiskt
ursprung från sovje-
tiskt medborgar-
skap*

Onsdagen den
16 maj 1973

*Befrielse för
person av baltiskt
ursprung från sovje-
tiskt medborgar-
skap*

Herr talman! Det är tyvärr inte bara balter som har ett dubbelt medborgarskap. Här finns albaner som har kommit till vårt land och som inte har begärt att bli befriade från medborgarskapet i sitt gamla hemland, och här finns naturligtvis hela den stora gruppen politiska flyktingar som inte heller har begärt befrielse från sitt gamla medborgarskap. De svenska myndigheterna kräver inte att de skall göra det, eftersom frågan är mycket känslig.

Men vad svenska myndigheter, och då närmast statens invandrarverk, gör när balter och politiska flyktingar begär medborgarskap i Sverige är att tala om för dessa människor att de bör verka för att bli befriade från sitt tidigare medborgarskap. Man upplyser också dessa människor om att ett svenskt medborgarskap inte utgör något skydd för dem vid besök i Sovjetunionen om myndigheterna där av någon orsak skulle vilja kvarhålla dem. Svenska myndigheter saknar alltså i sådana fall möjlighet att ingripa. Det kan naturligtvis inte heller uteslutas att en liknande situation uppkommer för balterna vid besök i annat land som Sovjetunionen har sådana förbindelser med att myndigheterna där kan tänkas bevaka sovjetiska intressen beträffande sovjetiska medborgare som vistas i det landet. Vilka omedelbara åtgärder skulle Sverige då kunna vidta? Eftersom den sovjetiska lagstiftningen säger att Högsta Sovjets presidium efter framställning kan bevilja en ansökan om befrielse från sovjetiskt medborgarskap kan man tänka sig två möjligheter. Den ena är att invandrarverket bygger ut sina serviceresurser så att det kan hjälpa människorna att bli befriade från sitt tidigare medborgarskap. Den andra möjligheten är att den allmänna rättshjälpen, som vi väl alla hoppas skall bli bättre utbyggd, hjälper balterna och andra folkgrupper med de många gånger krångliga bestämmelser som finns för att få befrielse. Men jag har väldigt svårt att tro att detta löser det verkliga problemet. Som jag tidigare sade ligger problemet mer på det känslomässiga planet för dessa människor, som mer eller mindre mot sin vilja tvingades lämna sitt forna hemland och söka en ny identitet.

Även om inte konventioner och annat hittills har kunnat möjliggöra överenskommelser som förhindrar dubbelt medborgarskap, har utskotts-majoriteten därmed inte sagt att all verksamhet ligger nere på detta område. Jag är övertygad om att undersökningarna av möjligheterna att få en överenskommelse till stånd på detta område mår bättre av att riksdagen ligger lågt i dessa frågor och inte alltför mycket diskuterar dem i denna kammare. Det skulle främja balternas sak mera än den begäran hos Kungl. Maj:t som föreslås i reservationen.

Låt mig också säga ett par ord om notväxlingen mellan Canada och Ryssland i samma fråga. Jag kan inte anse att den går särskilt långt, vare sig från Canadas eller från Sovjets sida, när det gäller att tillmötesgå balternas krav. Den innebär nämligen inte att kanadensiska myndigheter har rätt att befria en balt från hans forna medborgarskap, utan den vill närmast förhindra att någonting händer, om en balt besöker sitt forna hemland.

Jag är övertygad om, herr talman, att vi från svensk sida kan komma bra mycket längre i denna fråga, om vi följer utrikesutskottets förslag i stället för reservanternas. Med anledning därav yrkar jag bifall till utrikesutskottets förslag.

Onsdagen den
16 maj 1973

*Befrielse för
person av baltiskt
ursprung från sovje-
tiskt medborgar-
skap*

Herr WIRMARK (fp):

Herr talman! Herr Göransson nämnde att det finns exempel på medborgare här i Sverige som inte automatiskt har förlorat sitt tidigare medborgarskap. Men det finns en allmän regel som säger att om en svensk medborgare ansöker om och får annat medborgarskap, så förlorar han automatiskt det svenska. Vad vi har begärt i vår reservation är att Sveriges regering på diplomatisk väg skall ta upp förhandlingar med Sovjetunionen för att få en sådan regel tillämpad. Det innebär inte att man skulle ge svenska myndigheter rätt att besluta om sovjetiskt medborgarskap. Det skulle i stället innebära att de två staterna kom överens om att vid förvärv av medborgarskap i det ena landet skulle automatiskt medborgarskapet i det andra landet gå förlorat. Här föreligger alltså en skillnad mellan motionen och reservationen; det står klart för den som läser texten.

Vad vi saknar i utskottsbetänkandet är en klar viljeyttring från riksdagen. Man får inte slå sig till ro med den situation som föreligger. Herr Göransson erkänner ju också olägenheterna. Han säger dock att denna fråga mår bäst av att man ligger lågt i Sveriges riksdag och att man inte främjar balternas sak genom att diskutera frågan.

Den uppfattningen går stick i stäv med den uppfattning som majoriteten av balterna i Sverige har. De har i just den deklARATION som jag läste upp i mitt anförande begärt att svenska myndigheter skall försöka få fram en överenskommelse med Sovjetunionen. De vill att något skall göras, att en överenskommelse träffas. Om vi inte öppet diskuterar detta här, vad är det som säger att man då skulle nå fram till ett bättre resultat? Ingenting har ju hittills hänt som underlättat lösningen av de problem balterna känner sig ha vid besök i Sovjetunionen.

Till slut vill jag bara säga: Överenskommelsen mellan Sovjet och Canada är inte så obetydlig. En av de största olägenheterna var att man kunde kvarhållas, teoretiskt sett, om man besökte Sovjetunionen eller av Sovjet dominerat område. Denna överenskommelse med Canada ger en säkerhet för att inte personer kvarhålls.

Herr GÖRANSSON (s):

Herr talman! Det var ungefär detsamma jag försökte säga. Den kanadensiska noten är inte lika långtgående som det krav herr Wirmark och övriga representanter ställer, nämligen att en svensk myndighet skulle utverka rätt av Sovjet att befria sovjetmedborgare från deras medborgarskap. Det är en väsentlig skillnad, herr Wirmark, på att få resa tryggt i sitt forna hemland och att ge ett land rätt att befria någon från ett annat lands medborgarskap.

Det dubbla medborgarskapet uppkommer oftast genom att staterna tillämpar helt olika principer i sina respektive medborgarskapslagar. Vad gäller förlust av svenskt medborgarskap måste den som vill mista sitt svenska medborgarskap ansöka om eller uttryckligen samtycka till att förvärva ett utländskt medborgarskap, varför han vill bli befriad från det svenska. Men Sovjetunionen har inte denna lagstiftning, utan förhållandena är där helt annorlunda. Detta gäller inte bara Sovjetunionen utan en hel rad kommunistiska länder. De har helt andra principer på det här

Onsdagen den
16 maj 1973

*Befrielse för
person av baltiskt
ursprung från sovje-
tiskt medborgar-
skap*

området. Detta gör det omöjligt för oss att fullfölja de krav som reservanterna framställer.

Helt naturligt pågår på olika vägar försök till upprättande av kontakter för att nå fram till en lösning av detta problem. Inte ens utskottsmajoriteten anser att det rådande förhållandet är normalt. Som jag tidigare sagt strävar vi efter att alla människor endast skall ha medborgarskap i ett land, och detta gäller för såväl Sovjetunionen som andra länder där dubbla medborgarskap kan förekomma. Principen är alltså ett land och ett medborgarskap för varje människa.

Herr TURESSON (m):

Herr talman! Ja, den principen, herr Göransson, bör vi alla kunna vara överens om. Jag uttryckte en förmodan därom i mitt förra anförande.

Men är det då inte värt att arbeta på att försöka få en lösning på problemet med de dubbla medborgarskapen? Vore det inte för ett i internationella rättsfrågor så utpräglat föregångsland som vi väl anser Sverige vara värt att arbeta för detta? Antalet människor med dubbla medborgarskap spelar i det här sammanhanget mindre roll. Det gäller en principfråga och det borde vara en hederssak för vårt land att försöka få en lösning på problemet just på det sätt som herr Göransson uttryckte saken i sitt senaste anförande. Målet bör naturligtvis vara att försöka få en sådan ordning att ett gammalt medborgarskap automatiskt går förlorat, när medborgarskap erhålles i ett nytt land. Jag har svårt att förstå och acceptera herr Göranssons rekommendation till riksdagen att ligga lågt. Man bör väl kunna utgå ifrån att det gäller att föra förhandlingar med vuxna och kloka personer i andra länder, med människor som reagerar enligt förnuftets lagar. Om de gör det, har vi ingenting att frukta.

Herr WIRMARK (fp):

Herr talman! Jag vill upprepa att reservationens förslag inte innebär att en svensk myndighet skall besluta om ett annat lands medborgarskap. Det innebär att man skall försöka nå en överenskommelse att båda länderna ömsesidigt medger att beslut om erhållande av medborgarskap i ett annat land automatiskt skall medföra att det andra medborgarskapet går förlorat.

Jag vill betona att herr Göransson skriver av möjligheten till en överenskommelse redan innan man gjort alla försök, inklusive försök på diplomatisk väg. Herr Göransson gör väl detta därför att han i likhet med statsrådet Lidbom anser att Sovjetunionen inte kommer att gå med på en sådan överenskommelse som vi begärt. Hur vet man det? Varför inte åtminstone göra ett försök! Den notväxling som ägt rum mellan Canada och Sovjetunionen visar ändå att det är möjligt att komma en bit på väg. Vi kan inte acceptera att vi av rädsla för Sovjets reaktion skulle avstå från att framföra berättigade krav från en grupp mycket lojala svenska medborgare, människor som genom politiska omvälvningar i sitt ursprungsland redan har lidit mer än nog.

Herr GÖRANSSON (s):

Herr talman! Det är egentligen bara på en punkt jag helt kan hålla med herr Wirmark och det är när han uttalar sig om balternas lojalitet. Jag har funnit många fina människor bland den grupp som kom från Estland, Lettland och Litauen.

Herr Wirmark kommer emellertid inte ifrån vad reservanterna skriver, nämligen att Sverige på diplomatisk väg bör söka nå överenskommelse med Sovjetunionen som gör det möjligt för tidigare medborgare i Estland, Lettland och Litauen samt deras barn att bli befriade från sitt sovjetiska medborgarskap genom erhållande av svenskt medborgarskap. Jag kan inte finna att det är någonting annat än att vi helt enkelt begär Sovjetunionens tillstånd att få överta en del av dess lagstiftning. Så stora förhoppningar som att man vill ge en svensk myndighet den rätten har jag tyvärr inte på Sovjetunionen.

Därmed har jag inte avskrivit möjligheterna att uppnå överenskommelser för den grupp människor vi här talar om. Jag tror dock inte att vare sig motionerna eller reservationen i detta hänseende innebär något påskyndande av de undersökningar som naturligtvis alltid måste företas i frågor som vi anser inte är bra lösta och som vi också är överens om inte följer de internationella överenskommelser som Sverige har anslutit sig till. Det är en fullt naturlig och klar del i hela den svenska verksamheten att arbeta för dessa saker, men de måste tas upp vid en tidpunkt då möjligheten att nå framgång är störst för de förslag vi i princip är överens om.

Det är inte tal om någonting annat, herr Turesson, än att vi lika väl som moderater och mittenpartister vill ha en lösning på dessa frågor. Jag är övertygad om att man i sinom tid skall kunna visa fram ett resultat som innebär att detta problem har klarats av precis som så många andra problem tidigare har klarats av.

Överläggningen var härmed slutad.

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

Den som vill att kammaren bifaller utrikesutskottets hemställan i betänkandet nr 7 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av herr Dahlén m. fl.

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

Ja — 158
Nej — 147
Avstår — 1

Nr 89

Onsdagen den
16 maj 1973

*Befrielse för
person av baltiskt
ursprung från sovje-
tiskt medborgar-
skap*

§ 2 Föredrogs utrikesutskottets betänkande nr 8 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen (1966:664) med vissa bestämmelser om immunitet och privilegier.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 3 Utvidgning av folkrättens regler för krigföring

Föredrogs utrikesutskottets betänkande nr 9 i anledning av motion om utvidgning av folkrättens regler för krigföring.

Herr TAKMAN (vpk):

Herr talman! I utrikesutskottets betänkanden nr 9, 10 och 11 behandlas tre vpk-motioner som alla gäller folkrätten i krig.

Utskottets behandling har genomgående varit positiv. Betänkande nr 10 utmynnar i att syftet med vårt krav, som vi i år ställt för tredje gången, om ett svenskt initiativ för att få till stånd en internationell konvention mot miljömord – ekocid – torde vara tillgodosett. De svenska insatserna koncentreras främst på att få till stånd konkret utformade folkrättsliga punktförbud mot områdesbombningar, zoner för fri eldgivning, brandvapen såsom napalm, nedmejnning av skogar genom bulldozerprogram osv. Samtidigt är det väl känt att de svenska representanterna spelar en framträdande roll i den internationella diskussionen om vapen och stridsmetoder som åstadkommer omfattande ekologisk skadegörelse. Vi har i vår motion – och utskottet instämmer i detta – förklarat att strävandena att få till stånd punktförbud inte strider mot kravet på en särskild, sammanfattande konvention mot miljömord.

I en andra motion hade vpk-gruppen yrkat på en undersökning beträffande Portugals kemiska krigföring i Angola och Moçambique. Utskottet ansluter sig till detta krav och säger i betänkande nr 11 att det är motiverat att tillsätta en opartisk undersökningskommission för att undersöka folkrättsstridiga krigföringsmetoder i dessa områden.

Eftersom två av de tre motionerna alltså har fått en behandling som jag är helt tillfredsställd med skall jag nu yttra mig enbart om betänkande nr 9. Vi hade i motion nr 99 utförligt motiverat varför det var angeläget att utvidga folkrättens regler för krigföring till att omfatta de multinationella företagens delaktighet i krigsförbrytelser. Utrikesutskottets ingående analys av dessa frågor är i och för sig invändningsfri. Jag skulle vilja säga att detta frysida betänkande i likhet med nr 10 och nr 11 är en värdefull översikt över vad som gjorts, görs och borde göras för att utvidga folkrätten i krig.

Den högsta graden av effektivitet skulle givetvis vara nådd, om – som vi anförde i motionen – rättsreglerna och världsopinionens vaksamhet och reaktionsförmåga gjorde angreppskrig till en omöjlighet. Vägen dit är förstås inte enbart en fråga om internationella konventioner, men de folkrättsliga reglerna har haft och har en betydelse som inte får underskattas. Om dessa regler hade varit meningslösa, t. ex. Genèveprotokollet 1925, skulle inte den ena presidenten efter den andra i USA ha

använt alla tänkbara förevändningar för att uppskjuta en ratificering. Ännu efter snart 50 år har Genèveprotokollet inte ratificerats av USA.

Den viktigaste uppgiften nu är att åstadkomma förbud mot alla typer av massförintelsevapen. Från folkrättslig synpunkt är användningen av kemiska vapen, inklusive s. k. tångaser och växtbekämpningsmedel, kriminaliserade, även om inte alla stater har ratificerat Genèveprotokollet. Nedrustningskommissionen i Genève har nu gett prioritet åt utarbetandet av förbud mot tillverkning och lagring av kemiska vapen. När en sådan överenskommelse träffas blir förbudet mot kemiska vapen totalt fr. o. m. tillverkningsprocessen t. o. m. användningen. Det är givet att ett sådant fullständigt förbud skulle underlättas, om alla återstående stater ratificerade Genèveprotokollet mot användningen av kemiska stridsmedel i krig.

Det är också givet att riskerna för kärnvapenkrig och riskerna för rena olyckshändelser av en fruktansvärd omfattning skulle minska väsentligt om samtliga stater anslöt sig till de fördrag som redan finns på detta område – spridningsavtalet, avtalet om förbud mot kärnvapenprov i atmosfären, i världsrymden och under vattnet osv. Målet måste vara inte bara att få slut på alla kärnvapenprov, även de underjordiska, och få ett stopp på kärnvapenupprustningen. Målet måste vara att få till stånd en fullständig avrustning i fråga om kärnvapen och då också förstöra och undanröja de många tusen kärnstridsladdningar som finns färdiga att avfyras eller fälla. Man förringar inte problem som är förknippade med kärnkraftens fredliga utveckling – och som diskuterades så livligt här i går – om man konstaterar att dessa problem trots allt är små i jämförelse med de fruktansvärda risker som den nuvarande kärnvapensituationen utgör för hela mänskligheten.

Utrikesutskottet konstaterar att det ännu inte föreligger *specifika* förbud beträffande den grupp av vapen som vi nämnt i vår motion: napalm, fosforbrandbomber, antipersonella bomber och minor, såsom stål-kulebomber och lövliknande minor. Det är viktigt att det blir sådana specifika förbud mot så många av dessa barbariska vapen som möjligt, men jag tror det är lika viktigt att man samtidigt alltid håller de två principer levande som har varit grundläggande för folkrätten i krig sedan över 100 år, nämligen att krigförande inte får använda "vapen, projektiler eller ämnen som är ägnade att försäkra onödiga lidanden" och att krigförande inte får använda vapen eller metoder som verkar urskilningslöst och utgör samma fara för civilbefolkningen som för de väpnade styrkorna.

Även om det inte ännu finns specifika förbud mot exempelvis napalm, så är dessa brandvapen och andra vapen bannlysta av folkrätten genom att de försäkra onödiga lidanden och verkar urskilningslöst. Med den utveckling som krigstekniken undergår nu, särskilt sedan USA gjorde hela Indokina till ett militärt experimentalfält och satte in en stor del av sina resurser där från mitten av 1960-talet, är det nödvändigare än någonsin att kunna hänvisa till de grundläggande folkrättsliga reglerna för krigföring. Specifika förbud – om de över huvud taget blir formulerade i konventioner – måste alltid komma långt på efterkälken.

Det är sant att de huvudansvariga för USA:s krigsförbrytelser och

Onsdagen den
16 maj 1973

*Utvidgning av folk-
rättens regler för
krigföring*

brott mot mänskligheten i Indokina inte för närvarande skulle kunna ställas inför internationell domstol, även om det hade funnits specifika förbud mot alla de vapen och metoder som de använt där. Men för mig och många andra har det sedan många år stått klart att andra krafter, som är djupt medansvariga i alla dessa förbrytelser, är lättare åtkomliga än en stormaktsregering eller en regering över huvud taget.

I en artikel i *The New York Review of Books* den 2 juli 1970 har den amerikanske nobelpristagaren i medicin George Wald, som är professor i biologi vid Harvarduniversitetet, utvecklat dessa tankegångar under rubriken "Corporate responsibility for war crimes", dvs. storfinsans ansvar för krigsförbrytelser. Professor Wald påpekade där att det finns vapen som regeringar och väpnade styrkor är stolta över och gärna sätter ut i skyltfönstret men att det finns andra vapen som de till varje pris gömmer undan och talar så litet som möjligt om, därför att dessa vapen väcker allmän avsky, skräck och kanske även aktiv opposition. Han skriver: "Napalm, nervgaser, ja, alla giftgaser, växtbekämpningsmedel och avlövningsmedel och alla vapen för biologisk krigföring – sjukdomsalstrande bakterier, virus och toxiner – är alla av denna art. Var och en som på något sätt är engagerad i att skaffa, framställa eller använda dem försöker på alla tänkbara sätt att slingra sig undan publicitet."

De multinationella företagen är visserligen vart och ett mäktigare än många småstatsregeringar. Men de är också sårbara och känsliga för bojkottaktioner och demonstrationer. Det är detta, menar vi motionärer, som borde utnyttjas för att komplettera och effektivisera de folkrättsliga reglerna för krigföring.

Det tar kanske lång tid att arbeta fram konventioner, men själva det faktum att nedrustningskommissionen i Genève eller FN:s juridiska utskott eller annan internationell församling initierade debatter om de multinationella företagens leveranser av allsköns avskyvärda vapen till en krigsskådeplats skulle spela en viktig roll i flera avseenden. Vi har nämnt två av de multinationella giganter som försett aggressorerna i Indokina med sådana vapen. Dow Chemical, som har sitt svenska huvudkontor på Linnégatan 76 i Stockholm, levererade under några år all napalm med polystyren, ett råmaterial för plasttillverkning, och väldiga mängder s. k. växtbekämpningsmedel för folkmordet och miljömordet i Indokina. Honeywell, vars svenska huvudkontor är Honeywell AB, Storsätra-gränd 5, Skärholmen, och Honeywell Bull AB, Sveavägen 163, Stockholm, har spelat en ledande roll i utvecklingen av stålkulebomber, fléchettebomber, lövminor och andra antipersonella vapen som använts i enorma kvantiteter för att utrota civilbefolkningen. Samtidigt kan man väl nämna att man som läkare får snälla, attraktiva broschyrer som har Honeywell som förläggare och avsändare. Företaget har så att säga psalmboken i ena handen och revolvern i den andra – man säljer sjukhusutrustningar och man säljer som bekant computers, datamaskiner.

Det finns nu åtskilliga väldokumenterade böcker om Dow Chemical, Honeywell, International Telephone and Telegraph Corp., Du Pont, Standard Oil of California, General Electric, Westinghouse och de andra huvudleverantörerna till USA:s krigsmaskineri i Indokina. De som i likhet med Dow Chemical och Honeywell har satts under antikrigskampanjernas

rampljus blev snart mycket besvärade av publiciteten och bojkottaktionerna. Dow Chemical lät t. o. m. ett företag bjuda under sig när det gällde nya kontrakt på napalm.

Jag har nu inget särskilt yrkande, herr talman, eftersom utskottet har varit mycket tillmötesgående. Men jag hoppas att den idé vi framlagt i motionen 1973:99 snart kommer att mogna och att Sveriges representanter aktualiserar den inför de internationella fora, där nedrustningsförslag och förslag om en stärkning av folkrättens regler och ställning diskuteras.

Herr ERICSON i Örebro (s):

Herr talman! Det är en naturlig målsättning för ett land som vårt att verka för mellanstatliga regler som kriminaliserar tillverkningen av de vapen och andra stridsmedel vilkas användning är folkrättsligt förbjuden. Om den målsättningen råder det väl enighet här i riksdagen. Att det blivit avslag på motionen 99 beror på att utrikesutskottet anser att den metod som motionärerna föreslår för att åstadkomma ett partiellt tillverkningsförbud inte är realistisk.

Det finns olika uppfattningar om vilka vapen som skall anses omfattas av internationella användningsförbud. SIPRI:s fjärde årsbok, som refereras i dagens tidningar, pekar just på att den moderna teknologin tagit fram många nya vapen som ger skador liknande dem som orsakas av redan förbjudna vapen. Tyvärr anses det på många håll att dessa vapen inte faller under rådande internationella förbud.

Inom FN och genom Internationella rödakorskommittén pågår ett förhandlingsarbete med sikte på förbud mot vapen som napalm, andra brandstridsmedel, höghastighetsgevär och antipersonella bomber.

Man måste först skapa internationella förbud mot användningen av vapen som dessa innan det blir möjligt att ta itu med de multinationella företag som gör stora vinster på den ständiga högkonjunkturen i förintelsebranschen. Användningsförbud föregår logiskt ett tillverkningsförbud.

När det gäller tillverkningen av kärnvapen finns redan ett sådant förbud för de kärnvapenfria stater som anslutit sig till icke-spridningsfördraget. Det är bara att beklaga att en del potentiella kärnvapenstater inte anslutit sig till fördraget, som för övrigt kan sägas upp med kort varsel.

I fråga om de biologiska vapnen finns det ett färdigt avtal som innefattar ett tillverkningsförbud — men det avtalet har ännu inte trätt i kraft. B-vapenavtalet innehåller formuleringar som bör ha betydelse för kontrollen av de multinationella företagens verksamhet. Avtalet förbjuder nämligen tillverkning inom vederbörande staters territorier respektive under deras jurisdiktion eller kontroll annorstädes.

Nedrustningsförhandlingarna i Genève handlar nu mest om de kemiska vapnen, och man hoppas på vissa resultat redan i år. Sverige lade tillsammans med nio andra alliansfria stater nyligen fram ett arbetspapper som bl. a. tar upp frågan hur ett förbud mot tillverkning av kemiska vapen skall kunna kontrolleras. Det bygger dels på ett detaljerat system av nationella kontroller, dels på att man skapar ett internationellt kontrollorgan med uppgift att övervaka avtalet.

Motionärernas förslag tar ju sikte på en vidgad internationell tillverk-

Onsdagen den
16 maj 1973

*Utvidgning av folk-
rättens regler för
krigföring*

ningskontroll inom FN:s ram. Tyvärr har speciellt en av de två supermakterna svårt att acceptera intrång av internationella organ på sin nationella suveränitet, och därför är det svårt att nå snabba förhandlingsresultat.

I fråga om napalm och andra brandvapen har en rapport utarbetats genom FN, vilken skall diskuteras av höstens generalförsamling. FN och Internationella rödakorskommittén arbetar också med att utvidga användningsförbudet att omfatta andra s. k. konventionella vapen. Sverige spelar en aktiv roll i det arbetet genom den delegation för utveckling av folkrättens regler om humanitet i krig som leds av statsrådet Myrdal. Det är en svensk linje i dessa förhandlingar att man skall klart definiera vilka vapen som avses för att därmed göra kontrollen effektivare. Sverige har också verkat aktivt för att få till stånd en internationell lagstiftning av det slag som motionärerna tycks eftersträva.

Multinationella företag kan spela en ödesdiger roll i samband med avtal om tillverkningsförbud som inte får anslutning av alla stater. Regler måste därför skapas, som förhindrar att företag flyttar tillverkning från ett förbrukarland till ett land som inte omfattas av den internationella konventionen.

Utskottet anser – i det betänkande som herr Takman nyss betecknade som invändningsfritt – att det inte är realistiskt att brännmärka viss vapentillverkning som krigsförbrytelse innan det finns konkreta folkrättsliga förbud mot sådan tillverkning. Därför har utskottet avstyrkt motionen.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr TAKMAN (vpk):

Herr talman! Vad som skiljer utskottet och motionärerna i förevärande betänkande är det formella krav på ett föregående förbud som utskottet ställer för att börja gripa in mot de multinationella företagen. Vi motionärer menar att man bör sätta tillverkarna av bl. a. de vapen vi nämnt under skarp belysning, *samtidigt* som man verkar för förbudet. Och detta kan man naturligtvis diskutera i folksrättsliga expertkretsar. Är det nödvändigt med ett *specifikt* förbud mot ett speciellt vapen?

Det finns många folkrättsliga experter som betraktar dessa vapen, t. ex. brandvapen, som illegaliserade av folkrätten genom att de kränker de två grundprinciper som folkrätten i krig har. Det behövs alltså inte nödvändigtvis specifika förbud för att man skall betrakta dessa vapen som illegala.

Jag vill här inte konstruera någon skarp motsättning mellan oss och utskottets talesman; jag tror att vi är ganska överens om att ett formellt förbud i och för sig är viktigt och att vi skall sträva efter det. Men samtidigt är *kampen*, vad regeringar, parlament och folkrörelser gör, för en specifik illegalisering utomordentligt betydelsefull.

Jag vill här nämna Russelltribunalens första session i Stockholm i maj 1967 och den första internationella Stockholmskonferensen om Vietnam i juli 1967, som tillsammans hade en avgörande betydelse för att slita sönder tystnadens ridå och göra världens folk medvetna om vad som hände i Indokina. Till skillnad från den internationella militärdomstolen i

Nürnberg, som 1946–1947 dömde de främsta tyska krigsförbrytarna, hade Russelltribunalen och Stockholmskonferensen inga regeringsmandat och inga dömande funktioner, men de hade stor auktoritet, och Stockholmskonferensen har varit och är alltjämt starkt förankrad i fackföreningsrörelsen, kristna kyrkor och rörelser samt andra folk rörelser i ett hundratal länder. Denna allt starkare folkopinion är ett nödvändigt komplement till regeringars och parlaments ansträngningar att utveckla folkrätten och stärka fredens sak.

Herr ERICSON i Örebro (s):

Herr talman! Herr Takman tycks mena att det dröjer alltför länge att få fram konventioner med specifika förbud och att det därför vore bra om man aktualiserade de multinationella företagen i ett internationellt sammanhang. Det skulle liksom hjälpa till med opinionsbildningen.

Utskottet argumenterar inte på något sätt mot behovet av en internationell lagstiftning av det här slaget. Vad vi diskuterar är hur Sverige bör agera vid internationella förhandlingar i dessa frågor, och det är på den punkten som vi tydligen har litet olika uppfattningar.

Svenska initiativ bör naturligtvis vara realistiska och väl underbyggda. Eftersom vårt land är en liten och alliansfri stat är det bara kvaliteten på våra förslag som ger dem genomslagskraft. Vi bör vara speciellt försiktiga med propagandistiska framstötter, som inte påskyndar den sakliga behandlingen av dessa angelägna frågorna.

Herr TAKMAN (vpk):

Herr talman! Jag tror, herr Ericson i Örebro, att goda idéer – idéer är tyvärr sällsynta, som Albert Einstein sade – har en mycket stark genomslagskraft. Tyvärr har de ibland en lång inkubationstid, men jag hoppas att inte just denna idé kommer att ha det.

Herr ERICSON i Örebro (s):

Herr talman! Om det här är en utmärkt idé och en framkomlig väg är jag helt säker på att det inte kommer att vara svenska förhandlare som kommer att hindra den att bryta igenom.

Överläggningen var härmed slutad.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 4 Föredrogs

Utrikesutskottets betänkanden

Nr 10 i anledning av motion om en internationell konvention angående ekocid

Nr 11 i anledning av motion om undersökning rörande förekomsten av kemisk krigföring i Angola och Moçambique

Utbildningsutskottets betänkande

Nr 31 angående uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Kammaren biföll vad utskotten i dessa betänkanden hemställt.

Onsdagen den

16 maj 1973

*Bidrag till viss
busstrafik, m. m.*

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 13 i anledning av propositionen 1973:53 angående bidrag till viss busstrafik, m. m. jämte motioner.

Sedan Kungl. Maj:t i propositionen 1973:1 bilaga 8 under punkten F 2 (s. 172–173 i utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 januari 1973) beräknat medel för nedannämnda ändamål hade Kungl. Maj:t i propositionen 1973:53 (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

- 1) godkänna de i propositionen redovisade riktlinjerna för ett reviderat bussbidragssystem,
- 2) godkänna att en bussbidragsnämnd med de uppgifter som angetts i propositionen inrättades den 1 juli 1973,
- 3) till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för budgetåret 1973/74 anvisa ett reservationsanslag av 17 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,
- 4) till Bussbidragsnämnden för budgetåret 1973/74 under sjätte huvudtiteln anvisa ett förslagsanslag av 360 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes bl. a. följande:

”I propositionen föreslås ändrade bestämmelser för bidrag till olönsam linjetrafik med buss m. m. på landsbygden. Innebörden av förslaget är att bidragsgivningen i fortsättningen skall avse sådan linjetrafik som ingår i en i fråga om trafikens omfattning och inriktning preciserad lokal eller regional trafikförsörjningsplan. Med hänsyn till den pågående regionala trafikplaneringen avses den ändrade ordningen genomföras i två etapper, varav den första avser stödet till lokal trafikservice och den andra etappen stödet till regional trafikservice.

I fråga om bidragsgivningen avseende den lokala trafikservicen -- som närmare behandlas i förevarande proposition -- föreslås att inom ramen för anvisade medel bidrag utgår till högst två dagliga dubbelturer på en landsbygdslinje med högst 35 procent av underskottet under förutsättning att lägst 60 procent kostnadstäckning uppnås i trafiken.

Till lokal trafikservice i kommuner inom det inre stödområdet föreslås ett i förhållande till landet i övrigt förstärkt stöd innebärande att kravet på kostnadstäckning sänks till lägst 50 procent och att bidrag kan utgå med högst 50 procent av underskottet.

Där synnerliga skäl föreligger kan härutöver bidrag utgå inom ramen för anvisade medel.”

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1973:1747 av herr Wågg m. fl. (s),

1973:1781 av herrar Fäldin (c) och Helén (fp) vari hemställdes att riksdagen vid sin behandling av propositionen skulle 1. besluta att bidragsmöjlighet skulle föreligga om busslinje till mer än halva sin längd

Onsdagen den
16 maj 1973

*Bidrag till viss
busstrafik, m. m.*

var belägen utanför stadsplanelagt område, 2. besluta att krav på viss kostnadstäckning inte skulle uppställas som villkor för att statsbidrag skulle utgå för busstrafik, 3. besluta att statsbidrag skulle utgå med 50 procent av det verkliga underskottet, dock med 75 procent till kommunblock/kommun i inre stödområdet samt till Gotlands kommun, 4. hos Kungl. Maj:t anhålla att referenstaxan utformades i samarbete med Svenska kommunförbundet på i motionen angivna grunder, 5. hos Kungl. Maj:t anhålla att utvärdering av det nya systemet kom till stånd och att resultatet härav förelades riksdagen, 6. hos Kungl. Maj:t anhålla om förslag till höstriksdagen angående stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna enligt grunder liknande dem som kom att gälla för busstrafiken, 7.a) uttala att maximigränsen för bidrag till icke lönsam busstrafik borde höjas till 3:50 kronor per vagnmil bidragsgrundande trafikarbete, b) till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1973/74 anvisa ett reservationsanslag av 18 600 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

1973:1782 av herr Lothigius m. fl. (m) vari hemställts att riksdagen beslutade 1. att krav på viss kostnadstäckning inte skulle uppställas som villkor för att statsbidrag skulle utgå, 2. att statsbidrag skulle utgå med 50 procent av underskottet, dock med 75 procent inom inre stödområdet samt till Gotlands kommun, 3. anhålla hos Kungl. Maj:t att den s. k. referenstaxan utformades efter förhandlingar med Svenska kommunförbundet i enlighet med vad i motionen anförts, 4. anhålla hos Kungl. Maj:t om att riksdagen förelades en sammanställning av erfarenheterna av det nya systemet, 5. uttalat att den s. k. vagnmilersättningen borde utgå med högst 3:50 kronor mil, 6. anvisa 18 600 000 kronor till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1973/74, att avräknas mot automobilskattemedlen,

1973:1783 av herr Magnusson i Kristinehamn m. fl. (vpk) vari föreslagits att riksdagen med anledning av propositionen skulle besluta 1. att avslå propositionens förslag angående krav om viss kostnadstäckning som förutsättning för statsbidrag, 2. att uttala att bidraget borde uppgå till 50 procent av underskottet, i inre stödområdet 75 procent, 3. att hos regeringen hemställa att frågan om referenstaxans storlek togs upp till förnyat övervägande i enlighet med i motionen framförda synpunkter samt

1973:1784 av herrar Taube (fp) och Henmark (fp).

Utskottet hemställde

1. att riksdagen skulle avslå motionerna 1973:1747 och 1973:1784,
2. att riksdagen med bifall till motionen 1973:1781, yrkandet 1, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anförde om att bidragsmöjlighet skulle föreligga för busslinje, som till mer än halva sin längd var belägen utanför stadsplanelagt område,
3. att riksdagen skulle avslå motionerna 1973:1781, yrkandet 2, och 1973:1782, yrkandet 1, samt 1973:1783, yrkandet 1,
4. att riksdagen i anledning av motionerna 1973:1781, yrkandet 3 såvitt nu var i fråga, och 1973:1782, yrkandet 2 såvitt nu var i fråga, samt

1973:1783, yrkandet 2, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört om att statsbidrag skulle kunna utgå med högst 50 procent av underskottet å busstrafiken, dock med högst 75 procent inom inre stödområdet,

5. att riksdagen skulle avslå motionerna 1973:1781, yrkandet 3, och 1973:1782, yrkandet 2, i vad nämnda yrkanden avsåg bidrag med 75 procent till Gotlands kommun,

6. att riksdagen i anledning av motionerna 1973:1781, yrkandet 4, och 1973:1782, yrkandet 3, samt 1973:1783, yrkandet 3, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande referenstaxans utformning,

7. att riksdagen med bifall till motionerna 1973:1781, yrkandet 5, och 1973:1782, yrkandet 4, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande utvärdering av det nya bidragssystemet m. m.,

8. att riksdagen skulle avslå motionen 1973:1781, yrkandet 6,

9. att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag på motionerna 1973:1781, yrkandet 7, och 1973:1782, yrkandena 5 och 6, till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för budgetåret 1973/74 under sjätte huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 17 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskatte-medlen,

10. att riksdagen godkände de av departementschefen i propositionen 1973:53 i övrigt redovisade riktlinjerna för ett reviderat bussbidragssystem,

11. att riksdagen godkände att en bussbidragsnämnd med de uppgifter departementschefen i propositionen angett inrättades den 1 juli 1973,

12. att riksdagen till Bussbidragsnämnden för budgetåret 1973/74 under sjätte huvudtiteln anvisade ett förslagsanslag av 360 000 kronor, att avräknas mot automobilskatte-medlen.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande krav på kostnadstäckning av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Torwald (c) som ansett att utskottet under 3 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionerna 1973:1781, yrkandet 2, och 1973:1782, yrkandet 1, samt 1973:1783, yrkandet 1, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört om att kravet på viss kostnadstäckning inte skulle uppställas som villkor för att statsbidrag skulle utgå för viss busstrafik,

2. beträffande det statliga stödets storlek av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Torwald (c) som ansett att utskottet under 4 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionerna 1973:1781, yrkandet 3 såvitt nu var i fråga, och 1973:1782, yrkandet 2 såvitt nu var i fråga, samt

1973:1783, yrkandet 2, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört om att statsbidrag skulle utgå med 50 procent av underskottet å busstrafiken, dock med högst 75 procent inom inre stödområdet,

Nr 89

Onsdagen den
16 maj 1973

*Bidrag till viss
busstrafik, m. m.*

3. beträffande högre bidrag för trafikservice inom Gotlands kommun av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Torwald (c) som ansett att utskottet under 5 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionerna 1973:1781, yrkandet 3, och 1973:1782, yrkandet 2, nämnda yrkanden såvitt nu var i fråga, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört om att bidrag med 75 procent skulle utgå till trafikservicen inom Gotlands kommun,

4. beträffande intäkternas anknytning till lämplig referenstaxa av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Torwald (c) som ansett att utskottet under 6 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionerna 1973:1781, yrkandet 4, och 1973:1782, yrkandet 3, samt 1973:1783, yrkandet 3, som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört om att referenstaxan skulle utformas i samråd med Svenska kommunförbundet,

5. angående stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Torwald (c) som ansett att utskottet under 8 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1973:1781, yrkandet 6, hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om förslag till höstriksdagen angående stöd till kollektivtrafiken i skärgårdarna enligt grunder liknande dem som kom att gälla för busstrafiken,

6. beträffande höjning av vagnmilersättningen av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Torwald (c) som ansett att utskottet under 9 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts förslag samt med bifall till motionerna 1973:1781, yrkandet 7, och 1973:1782, yrkandena 5 och 6, till Ersättning till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer för budgetåret 1973/74 under sjätte huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 18 600 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen,

7. beträffande utskottets motivering i vad avsåg beräkning i nästa års statsverksproposition av erforderligt anslag av herrar Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Lothigius (m), Sellgren (fp), Håkansson (c), Clarkson (m) och Torwald (c) som ansett att viss del av utskottets yttrande skulle ha av reservanterna angiven lydelse.

Onsdagen den
16 maj 1973

*Bidrag till viss
busstrafik, m. m.*

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Alltför många människor som bor utanför tätorterna får uppleva att buslinjer dras in därför att de inte är lönsamma. På många håll har man fått uppleva att först en järnvägslinje lagts ned och ersatts med busstrafik, och sedan att busstrafiken — efter att ha drivits några år — också lagts ned därför att inte trafiken är lönsam.

Det har utgått ett visst statsbidrag till olönsamma buslinjer, men det har varit klart otillräckligt och varit i storleksordningen 15 miljoner kronor under det att bidraget till olönsamma järnvägslinjer varit mer än 20 gånger större och varit i storleksordningen 300–400 miljoner kronor.

Vi har länge väntat på resultatet av en utredning som skulle försöka åstadkomma bättre bidrag till olönsamma buslinjer. Gång på gång gavs löften om förslag till riksdagen med anledning av utredningen, men utredningen försenades. Nu har det emellertid äntligen lagts en proposition på riksdagens bord. Denna proposition innebär förbättringar i förhållande till nuvarande regler. Dels höjer man beloppen något, dels skapar propositionen förutsättningar för ett mer rationellt ordnande av busstrafiken. Men vi motionerade ändå — från folkpartiet, från centern och från moderata samlingspartiet — om förbättringar. Jag vill först nämna två viktiga områden, där vi begärde förbättringar.

Det första var att man skulle ta bort s. k. kostnadstäckningskrav, som fanns i propositionen. Man var i princip inte villig att ge något statsbidrag till kommunerna för olönsam busstrafik, om inte kostnadstäckningsgraden låg på 60 procent, i vissa fall 50 procent. Vi tycker detta är helt onödigt. Eftersom kommunerna ändå får bidra med så mycket själva, finns det inte någon anledning att ha kvar detta kostnadstäckningskrav, och vi motionerade om att det skulle bort.

Det andra vi motionerade om var att man skulle höja bidragsprocenten. Utredningen hade sagt att kommunerna skulle få 50 procent av underskottet i statsbidrag — dock med undantag för det inre stödområdet, där kommunerna skulle få 75 procent av underskottet. I propositionen hade departementschefen gjort en sänkning från 50 till 35 procent och från 75 till 50 procent. Där hade alltså departementschefen gjort en klar försämring i jämförelse med utredningens förslag, och vi motionärer yrkade på att samma bidragsprocent skulle gälla som utredningen föreslagit, nämligen 50 respektive 75 procent.

När utskottet behandlade denna fråga visade det sig att inte bara folkpartiet, centerpartiet och moderata samlingspartiet hade dessa krav utan även vänsterpartiet kommunisterna. Därmed skulle det alltså finnas en majoritet för en förbättring för kommunerna när det gäller bidrag till olönsamma buslinjer. Då socialdemokraterna i utskottet upptäckte detta, blev de förskräckta och begärde bordläggning. En sådan kom till stånd. Under tiden förde socialdemokraterna förhandlingar med kommunistrepresentanten. När frågan sedan på nytt togs upp i utskottet, visade det sig att kommunistrepresentanten hade varit så angelägen om att bli överens med socialdemokraterna, att han dels yrkade avslag på sin motion om att kostnadstäckningskravet skulle bort, dels prutade väsentligt när det gällde bidragsreglerna.

Motionärerna krävde i enlighet med utredningens förslag ett bidrag på

Onsdagen den
16 maj 1973

*Bidrag till viss
busstrafik, m. m.*

50 respektive 75 procent av underskottet i statsbidrag, under det att kommunisterna och socialdemokraterna sade att bidraget skulle vara *högst* 50 procent och *högst* 75 procent inom ramen för anvisade medel. Då kan man fråga: Är det någon större skillnad? I båda fallen talas det ju om 50 respektive 75 procent. Ja, det är en väsentlig skillnad, för man sätter inte in ordet "högst" eller orden "inom ramen för anvisade medel", om man inte har ett bestämt syfte därmed. Vi kan ta ett par exempel.

Statsbidraget till byggande av kommunala gator och vägar utgår med 95 procent, i vissa fall med 85 procent, inom ramen för tillgängliga medel. Kommunerna får inte ens 50 procent. Nu kan man säga att det här gäller ett driftbidrag. Ja, låt oss då se på statsbidraget till driften av kommunala gator och vägar, vilket utgår med 95 procent inom ramen för anvisade medel. 1972 prutade departementet på detta anslag så att kommunerna förlorade 15 miljoner kronor. De fick icke sina 95 procent. Det är klart att de löper samma risk när det gäller bussbidraget.

Man har höjt procentsatsen från 35 till 50, men det är mycket möjligt att det inte blir ett enda öres höjning ändå av själva bidraget. Det är en mycket allvarlig sak, och det är ju särskilt betänkligt att det inte har förutsatts någon ändring av det belopp som departementschefen har nämnt. Man höjer procentsatsen, men man säger inte klart ut att detta måste föranleda en höjning av anslagsbeloppet.

Nu finns det ett uttalande på s. 11 i betänkandet, där det heter: "Kungl. Maj:t bör därvid göra en bedömning i vad mån de av utskottet förordade ändringarna i förhållande till förslaget i propositionen föranleder en anpassning av det tidigare angivna årskostnadsbeloppet." Och så understryker utskottet att anslaget "beräknas så att kommunerna kan erhålla de bidragsmedel som uppfyllandet av föreskrivna villkor eljest skulle medge". Det tycker man ju skulle vara en garanti, men jag vill då fästa uppmärksamheten på att majoriteten erbjöds att göra ett uttalande som lyder så här: "Det reviderade bidragssystemet avses tråda i funktion fr. o. m. trafikåret 1974/75, varför det i nästa års statsverksproposition blir aktuellt att begära erforderligt anslag för ändamålet. Hänsyn måste därvid tas till det ökade medelsbehov som torde bli följden av de av utskottet föreslagna ändringarna av bidragsprocenten m. m. Utskottet vill därför kraftigt understryka vikten av att anslaget — som lämpligen bör få beteckningen förslagsanslag — beräknas så att kommunerna i full utsträckning kan erhålla de bidragsmedel som uppfyllandet av föreskrivna villkor eljest skulle medge." Det är ett klart uttalande, men utskottsmajoriteten ville inte acceptera det, och därför har vi fått avge en särskild reservation där denna text återfinns.

Herr talman! Detta är ett par krav som det hade varit möjligt att få majoritet kring, men nu går kommunerna miste om bidrag därför att man från kommunisthåll var så angelägen om att göra upp med socialdemokraterna.

Det finns andra krav i motionerna för vilka det inte fanns så att säga majoritet och som har föranlett reservationer från vår sida. I en reservation har yrkats att Gotland skulle få räknas bland de kommuner som får 75 procent av underskottet täckt genom statsbidrag. Vi tycker

Onsdagen den
16 maj 1973

*Bidrag till viss
busstrafik, m. m.*

att det är så speciella förhållanden på Gotland att dessa motiverar att Gotlands kommun fick bidrag efter samma procentsats som kommunerna i det inre stödområdet. Jag finner det mycket beklagligt att det inte gått att få majoritet för det förslaget. Jag kommer inte att gå närmare in på den frågan, ty vi får en utförlig debatt om Gotlands trafikproblem i samband med att vi behandlar transportstödet, men jag har velat nämna det.

Ett annat yrkande handlar om att den referenstaxa som finns onämnd i propositionen inte skulle följa SJ-taxan och inte heller följa den princip som man kom överens om inom majoriteten, nämligen att taxan skulle hållas ungefär 10 procent under SJ:s. Vi tycker att det vore lämpligt att referenstaxan utformades i samråd med Svenska kommunförbundet. Ytterligare ett reservationsyrkande går ut på att i princip samma stöd skulle utgå till kollektivtrafik i skärgårdarna som det stöd som utgår till olönsamma busslinjer. Båttrafiken faller utanför det här systemet, och därför kommer skärgårdskommunerna i sämre läge än övriga kommuner. Nu har man också tagit bort möjligheten att erhålla extra skatteutjämningsbidrag i det här sammanhanget, och då tycker vi inte att det är godtagbart att skärgårdskommunerna kommer i ett sämre läge. Därför har vi yrkat att riksdagen hos Kungl. Maj:t skall anhålla om förslag till höstriksdagen angående stödet till kollektivtrafiken i skärgårdarna enligt grunder som liknar dem som kommer att gälla för busstrafiken. Vi har också ett yrkande om förbättring av bidraget intill dess att de nya bestämmelserna kan träda i kraft. Konstruktionen av det nya bidraget är sådan, att det skall utgå först fr. o. m. trafikåret 1974/75. Man kan så att säga börja tjäna in det nya bidraget först på hösten 1974. Under tiden måste det ju utgå bidrag till den olönsamma busstrafiken. Med tanke på att riksdagen så länge har fått vänta på ett förslag i denna riktning föreslår vi reservanter att man skall höja den s. k. vagnmilersättningen från 3 kronor till 3 kronor 50 öre. Det föranleder också ett yrkande om höjning av anslaget för budgetåret 1973/74.

Herr talman! Jag ber med anledning av vad jag här har sagt att få yrka bifall till reservationerna 1–7 som är fogade till betänkandet.

Jag vill nämna att det har insmugit sig ett tekniskt fel i yrkandet på reservation nr 2. På sista raden skall det stå: ”— — dock med 75 procent inom inre stödområdet”.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Det är givet att det förhållandet att regeringen nu har framlagt ett förslag i bussbidragsfrågan måste hälsas med tillfredsställelse. En rätt allmän uppfattning har varit att om så nu inte skett, hade trafikförsörjningen i glesbygden kommit i allvarliga svårigheter. Allt under det att bussbidragsutredningen arbetat har farhågorna vuxit för att ordspråket ”medan gräset växer dör kon” skulle slå in. I riksdagen har det av och till förekommit motioner om ökad ersättning till olönsam busstrafik. Förra året förde vpk fram kravet på en höjning av vagnmilersättningen till 3 kronor.

I propositionen, som i stort sett vilar på bussbidragsutredningens betänkande, har föreslagits att bidragsgivningen i fortsättningen skall avse

Onsdagen den
16 maj 1973*Bidrag till viss
busstrafik, m. m.*

sådan linjetrafik som ingår i en lokal eller regional trafikförsörjningsplan. Med hänsyn till den pågående regionala trafikplaneringen genomförs ändringen av bestämmelserna i två etapper. Den första etappen avser stödet till lokal trafikservice och den andra etappen stödet till regional trafikservice.

Vi har vid vårt ställningstagande till propositionen funnit det naturligt att den här trafiken utformas med utgångspunkt från trafikförsörjningsplaner och har därför intet haft att invända mot att den närmare utformningen av bidragsgivningen till regional trafik får anstå till dess att den regionala trafikplaneringen är klar.

Propositionen avviker, som herr Gustafson i Göteborg redan påpekat, från utredningens förslag på en viktig punkt, nämligen beträffande procentsatserna för bidragsgivningen till täckande av underskotten på bidragsberättigade linjer. Utredningen hade här föreslagit att 50 procent av underskottet skulle täckas genom statsbidrag, i det inre stödområdet 75 procent. Detta har av departementschefen utan egentlig motivering sänkts till 35 respektive 50 procent, låt vara att man bifogat brasklappen att om synnerliga skäl föreligger ytterligare bidrag skall kunna ifrågakomma i mån av tillgång på medel. Vi yrkade i vår motion att bussbidragsutredningens förslag skulle följas med hänsyn till de ekonomiska svårigheter som kommunerna i regel ändå har och som i annat fall skulle komma att förhindra möjligheterna att få till stånd en rimlig trafikförsörjning. Till bilden hör också den överenskommelse som ingåtts mellan regeringen och Kommunförbundet om att försöka undvika kommunala skattehöjningar liksom frågan om kostnadsfördelningen mellan stat och kommun i alla dess aspekter.

Utskottet har nu, anser vi, i sin skrivning tillmötesgått vårt motionskrav, vilket vi noterar med tillfredsställelse. Jag vill samtidigt understryka att vi anser att detta var helt nödvändigt för att kommunerna skall kunna få det stöd de behöver för att försöka klara den rimliga trafikförsörjning det talas om.

Herr Gustafson i Göteborg menar att vi på denna punkt har frångått vårt motionskrav. Jag vill då hänvisa till det uttalande som utskottet har gjort – detta redogjorde också herr Gustafson för – om att man kommer att göra en anpassning för att se i vad mån de anslagna medlen räcker till med hänsyn till den procentgrad som det kommer att beslutas om.

Vi hade i vår motion framfört avvikande uppfattning gentemot propositionen på ytterligare två punkter. Den första gällde kravet på viss kostnadstäckning i trafiken, som ju också herr Gustafson har redogjort för här, och detta var också utredningens förslag. Vi anförde där att kravet på kostnadstäckning såsom villkor för statsbidrag borde utgå, och vi ansåg att kommuner och länsstyrelser i samband med upprättandet av granskningen av lokala trafikförsörjningsplaner borde utifrån invånarnas faktiska behov av transporttjänster kunna avgöra i vilken omfattning bidrag behövdes. Av remissinstanserna var det egentligen bara Svenska kommunförbundet som hade vänt sig mot bussbidragsutredningens förslag.

Jag har ju för min del böjt mig för en skrivning, där utskottet hänvisar till att flertalet remissinstanser inte haft några invändningar på den här

punkten och där det framhålls att övervägande skäl talar för att som grundregel tillämpas ett kostnadstäckningskrav, och vidare för sakskalet att avvägningen mellan trafikunderlag och trafikresurser därigenom kan ske på ett sätt som främjar en rationellt utformad trafik. Viktigt är härvidlag också att valet av transportmedel bestäms utifrån föreliggande trafikunderlag. Jag vill emellertid samtidigt betona att utskottet understryker att det inte är uteslutet att det i speciella fall – mest i kommuner av glesbygdstyp – ”kan tänkas föreligga svårigheter att även med en rationell utformning av trafiken uppnå kostnadstäckningsgraden utan att det får”, som utskottet säger, ”icke önskvärda återverkningar på trafikförsörjningen. I sådana fall bör det enligt utskottet finnas en möjlighet att efter särskild prövning medge avvikelser från de angivna kostnadstäckningsnivåerna.” Detta innebär en förbättring gentemot propositionens skrivning och kan väl sägas tillmötesgå synpunkter som framförts i remissyttrandet från t. ex. Norrbottens län, som föreslagit att gränsen för kostnadstäckning skulle sättas lägre för linjer som visar sig inte uppnå kostnadstäckningsgraden men ändå bedöms vara av så stort intresse att de bör upprätthållas.

Vi hade i motionen vidare anfört avvikande uppfattning beträffande frågan om en referenstaxa, där det i remissyttrandet framförts skäl mot att SJ:s persontaxa skulle fungera som en sådan. Vår mening var att denna låg så pass högt att den skulle komma att verka oförmånligt för kommunerna. Nu påpekades det i propositionen att de olika taxorna i huvudsak rör sig inom en ram där den övre gränsen motsvaras av SJ:s taxor och den undre gränsen ligger på en ca 10 procents lägre nivå. I utskottskrivningen föreslås att man som allmän riktning vid den konkreta utformningen av referenstaxan åtminstone tills vidare borde anknyta till den lägre nivån. Vidare förutsätts att frågan följs upp så, att regeringen efter något års erfarenhet kan bedöma behovet av anpassning av referenstaxan. Även den skrivningen har jag funnit godtagbar.

Herr Gustafson säger nu att jag har varit så angelägen att skriva ihop mig med socialdemokraterna att jag hoppat ifrån ett par motionskrav. Jag vill svara att man ju försöker välja sina partners. Det är visserligen inte alltid man kan göra det – men ibland kan man det – och om man då också kan uppnå fördelar tillsammans med den partner man väljer är väl detta inte av ondo. Jag vill hävda att den skrivning som har åstadkommit av utskottet ändå innebär betydande framsteg jämfört med den skrivning som finns i propositionen.

Herr talman! Med hänvisning till vad jag här anfört och till att utskottet på ytterligare ett par punkter förbättrat utformningen av bestämmelserna i jämförelse med propositionen vill jag yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr HJORTH (s):

Herr talman! I detta betänkande behandlas riktlinjerna för ett reviderat bussbidragssystem som skall genomföras i två etapper. Den första etappen, som det handlar om i dag, avser stödet till den lokala trafikservicen. Den andra etappen om stöd till den regionala trafikservicen föreläggs riksdagen i särskild proposition nästa år.

Jag vill inledningsvis understryka behovet och betydelsen av goda kommunikationer för en bygds utveckling. Även om allt fler tar sig fram med egna bilar är stora grupper människor beroende av kollektiva färdmedel. Kommunreformens slutförande framkallar också i många fall behov av nya förbindelser med den blivande centralorten och dess gemensamhetsservice av olika slag. Det är därför nödvändigt med lokala trafikförsörjningsplaner för att åstadkomma en rationell och tillfredsställande trafikförsörjning. Men även med aldrig så goda trafikplaneringar kommer trafikunderlaget i flera fall också framdeles att förbli svagt och många linjer olönsamma. Det är därför värdefullt med fortsatt statligt stöd för denna nödvändiga trafik.

En nyhet i det nu föreslagna reviderade bussbidragssystemet är att kommunerna blir huvudansvariga för den lokala trafikservicen. Det blir de som får samordna olika trafikbehov och som blir mottagare av det statliga bidraget. Den nuvarande vagnmilersättningen avlöses av ett statligt bidrag med vissa procent av underskottet under förutsättning att viss kostnadstäckning uppnås i trafiken. För den lokala trafikservicen inom det inre stödområdet är kravet på kostnadstäckning lägre och bidraget högre. För erforderlig samordning, rådgivning och uppföljning av bidragssystemet föreslås inrättandet av en central nämnd, den s. k. bussbidragsnämnden.

Vi har inom utskottet strävat efter att uppnå största möjliga enighet om dessa frågor. Det har väl inte helt lyckats – vi har fått sju reservationer. Trots det vill jag påstå att vi i stort sett är överens. På några punkter har de borgerliga reservanternas en annan uppfattning, men det är enligt min mening fråga om smärre saker.

Herr Gustafson i Göteborg hade svårt att dölja sin besvikelse över att vpk hade gjort upp med socialdemokraterna, som han sade. För vår del är vi öppna för samarbete åt olika håll, och vi ansåg det värdefullt att i denna fråga i viss utsträckning kunna gå motionärerna till mötes. De borgerliga partierna är också beroende av vpk:s stöd för att få majoritet för sina förslag, och det är sällan jag ser ordföranden i trafikutskottet så glad och belåten som när han någon gång lyckas få herr Magnusson i Kristinehamn med på sin linje. Och vi anklagar inte herr Gustafson för det – vi tycker det är ganska naturligt.

Herr Gustafson i Göteborg har talat för sina reservationer. Han nämnde bl. a. kostnadstäckningskravet, som tas upp i reservationen 1. Den reservationen kan vid första påseendet förefalla vara långtgående, då reservanternas inte vill att krav på kostnadstäckning skall uppställas som villkor för att statsbidrag skall utgå. Men både i bussbidragsutredningen och i propositionen framhålles vikten av att ett visst krav på kostnadstäckning ställs för att man skall få en rimlig avvägning mellan trafikbehov och trafikresurser och för att man genom bidragsgivningen skall kunna tillgodose de särskilt angelägna behoven. Remissinstanserna har, som herr Magnusson i Kristinehamn sade, i stort sett godtagit denna princip. Bussbidragsutredningens faktaunderlag pekar också på att det i de allra flesta fallen inte torde vara några svårigheter att uppnå de uppställda kostnadstäckningsgraderna. Det visar sig nämligen att dessa under de senaste åren har legat på i genomsnitt 70 procent. När departementsche-

Onsdagen den
16 maj 1973

*Bidrag till viss
busstrafik, m. m.*

fen nu föreslår 60 procent och i fråga om det inre stödområdet 50 procent torde det vara till fyllest.

Utskottsmajoriteten utesluter inte att det i alldeles speciella fall kan vara svårt att uppnå den erforderliga kostnadstäckningsgraden. I sådana fall anser vi att det bör vara möjligt att medge avvikelse från de angivna kostnadstäckningsnivåerna.

Reservationen 2 handlar om bidragsprocenten. Motioner har väckts från olika håll. Departementschefen föreslår för sin del att det statliga stödet skall utgå med högst 35 procent av underskottet och med 50 procent inom det inre stödområdet. I propositionen säger statsrådet: "Om synnerliga skäl föreligger kan — — — ytterligare bidrag ifrågakomma." Utskottet tog fasta på detta och fann skäl tala för att redan nu gå in för en generell sett högre bidragsandel med hänsyn till de återverkningar som förslaget i övrigt kan få för kommunerna i kostnadshänseende. Utskottet föreslår alltså att statsbidrag skall utgå med högst 50 procent och för lokal trafikservice i det inre stödområdet med högst 75 procent. Därmed följer utskottet bussbidragsutredningens förslag. Motionärerna har på denna punkt blivit tillgodosedda.

Mot den bakgrunden förefaller reservationen 2 obehövlig. Reserverna har valt en hårdare skrivning, kan man väl säga, och kanske ett mera bestämt ordval, men i sakfrågan är det 50 respektive 75 procent och där är vi eniga.

"Inom ramen för anvisade medel", som det står i utskottets skrivning — det är det som herr Gustafson i Göteborg anmärkte på — betyder att det blivit ett högsta tal för varje län. Men dessa ramar svarar mot det verkliga behovet, och jag tror inte att man skall överdriva farhågorna. Jag tror att detta kan vara tillräckligt för att klara dessa uppgifter.

I reservationen 3 föreslås att bidrag med 75 procent i likhet med vad som gäller för det inre stödområdet skall utgå för trafikservicen på Gotland. Herr Gustafson sade att det råder speciella förhållanden där, och det kan man väl hålla med om att det gör i många avseenden. Vi som tillhör utskottets majoritet anser emellertid inte att jämförelsen är relevant. Det är ändå inre stödområdet, de norrländska kommunerna med sina stora avstånd och låga befolkningstal, som har de verkliga glesbygdproblemen. Nu får Gotland enligt utskottets förslag högre bidrag än vad som föreslagits i propositionen.

Reservationen 4 handlar om referenstaxa. Där förordar utskottsmajoriteten som allmän riktpunkt den undre gränsen på ca 10 procent under SJ:s tillämpade taxa. Reserverna vill att taxan utformas i samråd med Svenska kommunförbundet med anknytning till taxor inom flera olika företag. På sikt torde skillnaden bli allt mindre när det gäller taxesättningen. Den tioprocentiga lägre nivån samt möjligheten till viss anpassning av referenstaxan när erfarenheter vunnits är ett tillmötesgående av motionärernas krav från majoritetens sida. Jag tycker inte att det är någon större skillnad mellan majoritetens förslag och reservationen.

I reservationen 5 behandlas stödet till kollektivtrafiken i skärgårdarna. Man vill att frågan skall utredas. Herr Gustafson tyckte att skärgårdskommunerna kommit kläm. Enligt min mening ligger detta utanför det vi nu diskuterar. Båttrafiken i all ära, men de problemen bör nog lösas i annat

sammanhang. Det finns möjlighet att ur anslaget till enskilt vägunderhåll få bidrag till båt- och färjetrafik, men framför allt är det en fråga som kommer att tas upp i den regionala trafikplanering som länsstyrelserna nu är i fullt arbete med.

Vagnmilersättningen vill man i reservationen 6 höja redan nu till 3:50 och yrkar därför på ett högre anslag. Jag vill erinra om att så sent som i höstas höjdes på tilläggsstat beloppet från 2:50 till 3 kronor. Vi anser att detta belopp kan bibehållas. Det gäller bara tiden fram till augusti nästa år, och i vissa fall har högre ersättning redan nu utgått. Jag tror att anslagen räcker till för detta behov under nästkommande budgetår.

Den sista reservationen skiljer sig från majoritetens skrivning så till vida att man vill ha förslagsanslag i stället för reservationsanslag. Vi anser för vår del att det av budgettekniska skäl är riktigare att ha reservationsanslag. Man får bättre översikt och en ram att hålla sig inom. Vi har också sagt att anslaget skall beräknas efter de behov som finns. Skulle mot förmodan pengarna inte räcka finns möjlighet till tilläggsanslag. I likhet med utskottsmajoriteten säger reservanterna att anslaget beräknas efter förändringar som gjorts i förhållande till reservationen.

Socialdemokraterna har i sin strävan att uppnå enighet på flera punkter tillmötesgått olika motionärers yrkanden om ytterligare förstärkningar utöver propositionen. När vi ändå fått flera reservationer, får jag med hänvisning till det anförda yrka avslag på reservationerna och bifall till utskottets förslag.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Jag skall först ta upp vad utskottsmajoritetens talesman sade beträffande kollektivtrafiken i skärgårdarna. Herr Hjorth säger att frågan ligger utanför detta ämne. Ja, öarna ligger utanför fastlandet och det får de minsann känna på. När man nu ger något bättre understöd för olönsamma busslinjer, bör man inte glömma bort de människor som bor i skärgårdarna.

Det finns ett speciellt skäl därtill som vi också uppmärksammat i reservationen. Man tar i detta sammanhang bort det extra skatteutjämningsbidrag som hittills utgått till vissa kommuner för trafikförsörjningen.

Vi har inte bara begärt en utredning utan vi har begärt förslag till höstriksdagen som gör att skärgårdskommunerna här skall kunna få stöd i enlighet med grunder liknande dem som gäller för busstrafiken. Jag tycker att detta krav är mycket rimligt. Det förslag som vi kom med om att Gotland skulle komma i åtnjutande av samma regler som gäller för det inre stödområdet är också mycket välmotiverat.

Nu säger herr Hjorth att Gotland får mera än vad som angavs i propositionen. Det är inte därför att det är Gotland utan därför att man i princip nu följer bussbidragsutredningens förslag. Det bestämdes till 50 procent. Vi anser att det här finns utomordentligt starka skäl för att Gotland skall få 75 procent av bidraget.

I fråga om vagnmilersättningen tycker vi att det nuvarande anslaget är alldeles otillräckligt. Det förhållandet att utredningen tagit lång tid skall

Onsdagen den
16 maj 1973

*Bidrag till viss
busstrafik, m. m.*

inte kommunerna behöva lida för. De skall inte behöva uppleva att de inte får ett något så när rimligt stöd för sin busstrafik.

Sedan kommer vi, herr talman, in på intressantare saker. Det gäller kostnadstäckningskravet.

Herr Magnusson i Kristinehamn påpekar att de flesta remissinstanser vill ha detta krav. Ja, men det tyckte de också vid den tidpunkt då herr Magnusson lämnade in sin motion.

Det finns starka skäl att ta bort kostnadstäckningskravet. Det finns administrativa skäl, och man kan även ange det skälet att kommunerna ändå får betala en så stor del av underskottet.

Vi kommer sedan, herr talman, till frågan om det statliga stödets storlek. Både herr Magnusson och utskottsmajoritetens talesman säger att man här går i linje med vad busstrafikutredningen föreslagit, men det gör man inte. Utredningen talar inte om högst 50 procent eller högst 75 procent utan säger att bidrag skall utgå med 50 respektive 75 procent. Då säger herr Hjorth: Ja, men det är ju samma siffror och då borde man i stort sett vara nöjd, eftersom båda parter säger 50 och 75 procent. Men observera att högst 50 procent kan vara 35 procent, men säger jag 50 procent är det också 50 procent. Det är en väsentlig skillnad.

Om man vill göra gällande att det inte finns några risker för detta, vill jag peka på det exempel jag tog när det gällde bidrag till drift av kommunala gator och vägar 1972. Där utgår bidrag med 95 procent, men statsrådet förvandlade förslagsanslaget till ett reservationsanslag och sänkte dessutom bidraget med 15 miljoner kronor. Kommunerna blev alltså lurade på 15 miljoner kronor år 1972. De fick inte heller ut 95 procent utan en mycket lägre procentsats. Det är det som är det allvarliga i sammanhanget. Detta att man inte utan vidare vågar säga ifrån att då procentsatserna höjs också anslagsbeloppet måste höjas gör att man blir ännu mer tveksam om vad som ligger bakom.

Nu säger herr Hjorth att jag brukar bli så tacksam när jag får stöd av herr Magnusson i Kristinehamn, och jag har ingenting emot det. I detta fall hade dock de tre oppositionspartierna å ena sidan och vänsterpartiet kommunisterna å andra sidan utan någon som helst kontakt eller överläggning kommit fram till samma ståndpunkt i de två viktiga avseenden som jag har nämnt. Det fanns alltså majoritet för att kommunerna skulle få ett högre bidrag än vad de kommer att få enligt majoritetens förslag. Det fanns de facto en sådan majoritet i utskottet. Det var då socialdemokraterna ville ha bordläggning – det respekterar jag och förstår mycket väl. Sedan inledde de förhandlingar med herr Magnusson i Kristinehamn. Det var ett stort mysterium för oss varför han prutade på sin egen motion. Han yrkade avslag på det ena motionsyrkandet och prutade på det andra. Han kunde ju få igenom sina förslag.

Nu har herr Magnusson i Kristinehamn lämnat en mycket intressant förklaring. Man väljer sina partners om man kan få vissa fördelar, säger han. Vilka fördelar har herr Magnusson fått genom denna uppgörelse? Den har skett på kommunernas bekostnad och inneburit nackdelar för dem. Det tycker jag inte är något efterföljansvärt sätt att uppträda.

Herr HJORTH (s):

Herr talman! Herr Gustafson i Göteborg började med att tala om skärgårdstrafiken och menar att vi inte får glömma bort människorna på öarna. Det gör vi inte heller från socialdemokraternas sida. Men vi tycker ändå det är en viss skillnad på båtar och bussar och att den frågan hör hemma i det regionala trafikplaneringsarbete som pågår. Det är en stor och komplicerad fråga som man väl får försöka lösa i samband med de trafikförsörjningsplaner som nu görs upp både på regional och på lokal nivå.

Herr Gustafson i Göteborg kom sedan in på förhållandena på Gotland och sade att starka skäl talade för det högre bidraget där. Jag kan inte finna det motiverat att ge Gotland det högre statsbidraget för sin trafik. Med samma berättigande kunde väl då också andra delar utanför det inre stödområdet ställa samma krav. På Gotland har man ju inte problem med stora avstånd, det är relativt nära till ett välutvecklat servicecentrum i Visby.

Herr Gustafson tog också upp frågan om vagnmilersättningen. Från år 1972 har det högre bidraget med 3 kronor per mil utgått, och i betydande utsträckning utgår redan nu ett ännu högre belopp. Jag kan inte finna någon anledning till ändring när vi står i begrepp att övergå till ett nytt system. Det blir sannolikt en omstrukturering i samband med övergången till det nya. En viss nödvändig sanering i branschen kunde kanske försvåras eller fördröjas om vi generellt gick in för ett högre belopp nu.

Så var det kostnadstäckningarna. Det gäller här att verkligen tillvarata möjligheterna att samordna den allmänna resandetrafiken med särskilda transportuppdrag, t. ex. skolskjutsar, och få en god avvägning mellan trafikunderlag och trafikresurser. Man får på så sätt en rationellt utformad trafik. De förslagna kostnadstäckningskraven kan inte anses obilliga. De får också anses vara en viss press att få fram rationella trafiklösningar. Man kan också se det som en rättvisefaktor för att få likartade förhållanden i landet.

Sedan kommer herr Gustafson i Göteborg återigen in på stödets storlek. Han säger att det är orättvist mot kommunerna. Jag vill inte påstå att man kan lägga in den tolkningen i detta. Vi tycker nog att dessa 50–75 procent skall utgå. Beloppets storlek överensstämmer med det bussbolagutredningen föreslog. Där hade man som utgångspunkt det här högre bidraget med 50 och 75 procent.

Sedan vill jag understryka att man kommer att bygga anslagsbeloppen på de krav som kommer från kommunerna när man får göra upp de här trafikförsörjningsplanerna. Jag tror nog att herr Gustafson oroar sig alldeles i onödan.

Slutligen kan herr Gustafson inte riktigt smälta att vpk gick med socialdemokraterna. Herr Gustafson får inte ge upp hoppet. Nästa gång är det kanske herr Gustafsons tur att få vpk:are med sig.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Herr Gustafson i Göteborg ställde frågan om vad som ligger bakom att jag och socialdemokraterna i utskottet har kommit

Onsdagen den
16 maj 1973

*Bidrag till viss
busstrafik, m. m.*

överens om en skrivning. Det verkar som om det inte tidigare hade förekommit i sådana sammanhang att dylika saker sker. Jag måste nog säga att under den tid jag varit med i riksdagen och även tillhört trafikutskottet så har jag kommit underfund med att det inte alls är ovanligt att sådana här saker inträffar. Det förekommer sammanskrivningar, och det förekommer också att man släpper på motionskrav. I detta fall tycker jag att skillnaden mellan utskottets skrivning och våra motionskrav inte är större än att vi med gott samvete kan följa utskottet.

Det är riktigt som herr Gustafson i Göteborg säger att remissinstansernas yttrande fanns till förfogande när vi skrev vår motion. Vi tog hänsyn till vad Svenska kommunförbundet hade sagt. Det som var avgörande för vårt ståndpunktstagande när det gäller kostnadstäckningsgraden var ju vår grundsyn på trafikpolitiken: de trafikpolitiska åtgärderna skall inte utformas utifrån företagsekonomiska synpunkter utan med hänsyn till sociala aspekter.

När vi sedan resonerat om detta har jag böjt mig för vissa saker som jag ändå tycker bör vägas in i sammanhanget. Man kan ha ett behov av ett visst påtryckningsmedel i de fall kommunerna inte bedriver sin trafik rationellt. Även om jag inte tror att detta är en allmän tendens hos kommunerna så kan det finnas sådana fall. Jag vill då poängtera det jag sade förut, att i de fall man inte når upp till kostnadstäckningsgraden kan man – om det anses nödvändigt -- ändå få högre belopp.

Jag vill också peka på vad herr Hjorth sade, att enligt de undersökningar som gjorts av bussbidragsutredningen så kom man fram till att den generella kostnadstäckningsgraden för bidragsberättigad trafik förut har legat på 70 procent. Det skulle faktiskt innebära att det finns en viss marginal här.

Jag tycker alltså att jag kan motivera mitt ställningstagande. Jag tycker att det är riktigt att man väljer sina partners i politiska framträdanden. Kan man gemensamt uppnå framsteg genom att som nu åstadkomma förbättringar från propositionens skrivning så tycker jag att detta är bra.

Herr GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Får jag först säga några ord med anledning av det som herr Hjorth anförde beträffande Gotland. Herr Hjorth säger att Gotland inte har de stora avstånden. Men det är ju ett mycket stort avstånd mellan Gotland och fastlandet, och det är väl inte obekant att detta förhållande har skapat utomordentligt stora problem på Gotland. Därför finns det anledning för oss att ta alldeles speciella hänsyn till situationen på Gotland. Man har där svårigheter med sin företagsamhet och över huvud taget med att få sin försörjning på ön, och vi har inte lyckats åstadkomma jämställdhet med oss för gotlänningarna när det gäller avstånden. Därför borde det vara rimligt att samma regler skulle gälla för Gotland som för det inre stödområdet när det gäller bussbidrag, framför allt med tanke på de – låt mig uttrycka det så – attentat som busstrafiken på Gotland varit utsatt för tidigare. Man hotade då med att lägga ner hela busstrafiken. Det hade nämligen skett en kommunsammanslagning, så att Gotland blev *en* kommun, och då menade man att

staten inte hade något som helst intresse för busstrafiken där. Detta hot har vi nu lyckats avvärja, men det finns fortfarande mycket stora skäl för att hjälpa Gotland.

Jag har hört att socialdemokraterna givit ut en liten broschyr om Gotland, som jag tyvärr inte har haft tillfälle att läsa. Det sägs emellertid att man där räknar upp en hel del saker som man vill göra för Gotland. Tänk om man där hade kunnat ta med också detta! Då hade vi kunnat få det genomfört.

Vidare säger herr Magnusson i Kristinehamn att det förekommer att man frånträder motionskrav. Javisst är det så. Om man inte kan få igenom allt vad man motionerar om kan man vara villig att kompromissa och nöja sig med att få en mindre del genomförd, om man kan få hjälp med det. Men jag har aldrig varit med om att ett parti som har motionerat om något och kan få igenom sitt krav därför att det finns en majoritet för det i utskottet säger: Nej, det här går inte an – nu måste vi pruta på vår motion för annars går den igenom.

Jag tycker att partier skall väcka sina motioner i akt och mening att de skall kunna bifallas helt, inte att de skall känna sig föranlåtna att pruta ner sina krav bara därför att de hellre vill ha ett annat sällskap vid beslutsfattandet.

Överläggningen var härmed slutad.

Herr TREDJE VICE TALMANNEN yttrade: Propositioner ställs först punktvis beträffande utskottets hemställan jämte därtill hörande motivering och därefter beträffande utskottets motivering i övrigt.

Punkterna 1 och 2

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 3

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 13 punkten 3 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

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

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

Ja – 155
Nej – 149
Avstår – 2

Onsdagen den
16 maj 1973

*Bidrag till viss
busstrafik, m. m.*

Punkten 4

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 13 punkten 4 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

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

Ja	—	154
Nej	—	150
Avstår	—	2

Punkten 5

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 3 av herr Gustafson i Göteborg m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Gustafson i Göteborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 13 punkten 5 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

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

Ja	—	154
Nej	—	151
Avstår	—	2

Punkten 6

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 13 punkten 6 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 4 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

Nr 89

Onsdagen den
16 maj 1973

*Bidrag till viss
busstrafik, m. m.*

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

Ja — 155
Nej — 150
Avstår — 2

Punkten 7

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 8

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 13 punkten 8 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 5 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

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

Ja — 154
Nej — 150
Avstår — 2

Punkten 9

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen nr 6 av herr Gustafson i Göteborg m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Gustafson i Göteborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 13 punkten 9 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 6 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

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

Ja — 155
Nej — 150
Avstår — 2

Punkterna 10–12

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Utskottets motivering i övrigt

Propositioner gavs på godkännande av dels utskottets motivering i övrigt, dels utskottets motivering med den ändring däri som föreslagits i reservationen nr 7 av herr Gustafson i Göteborg m. fl., och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Gustafson i Göteborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren godkänner trafikutskottets motivering i övrigt i betänkandet nr 13 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren godkänt utskottets motivering med den ändring däri som föreslagits i reservationen nr 7 av herr Gustafson i Göteborg m. fl.

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

Ja — 155
Nej — 150
Avstår — 2

§ 6 Föredrogs

Inrikesutskottets betänkanden

Nr 18 i anledning av propositionen 1973:99 med förslag till kungörelse om ändring i statens pensionslöneförordning (1959:286), m. m.

Nr 20 i anledning av propositionen 1973:116 med förslag till godkännande av överenskommelse mellan Sverige, Danmark, Finland, Island och Norge om tillägg till den nordiska överenskommelsen den 12 juli 1957 om upphävande av passkontrollen vid de internordiska gränserna

Nr 21 i anledning av propositionen 1973:108 med förslag till lag om ändring i utlänningslagen (1954:193)

Civilutskottets betänkande

Nr 22 angående uppskov med behandlingen av vissa ärenden

Kammaren biföll vad utskotten i dessa betänkanden hemställt.

§ 7 Herr tredje vice talmannen meddelade att på föredragningslistan för morgondagens sammanträde skulle civilutskottets betänkanden nr 18–20 och kulturutskottets betänkande nr 26 i nu angiven ordning uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden.

Nr 89

Onsdagen den
16 maj 1973

§ 8 Kammaren åtskildes kl. 21.42.

In fidem

BENGT LAMBE

/Solveig Gemert