

Tisdagen den 10 december

Kl. 10.30

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

§ 1 Justerades protokollet för den 2 innevarande månad.

§ 2 Föredrogs och hänvisades Kungl. Maj:ts proposition nr 189 till justitieutskottet.

§ 3 Föredrogs och hänvisades motionen nr 2016 till skatteutskottet.

§ 4 Föredrogs, men bordlades åter skatteutskottets betänkande nr 56, lagutskottets betänkande nr 36, utrikesutskottets betänkanden nr 14–17, socialförsäkringsutskottets betänkanden nr 37 och 38, utbildningsutskottets betänkande nr 39, jordbruksutskottets betänkande nr 48 samt civilutskottets betänkanden nr 36–38.

§ 5 Transportstöd till Gotlandstrafiken

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 27 i anledning av propositionen 1974:140 angående transportstöd till Gotlandstrafiken jämte motioner.

I propositionen 1974:140 hade Kungl. Maj:t (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

1. godkänna de av departementschefen förordade riktlinjerna för transportstöd i färjetrafiken på Gotland,

2. godkänna de av departementschefen förordade riktlinjerna för utökad ersättning till Linjeflyg AB i anledning av prisåtgärder vid flygtrafik på Gotland.

3. till Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland på tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1974/75 anvisa ett förslagsanslag av 4 200 000 kr.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

”För att skapa gynnsammare betingelser för den näringsgeografiska utveckling som Gotlands inlemmande i stödområdet syftar till infördes den 1 februari 1972 för en treårig försöksperiod ett frakstöd avseende de från Gotland utgående godstransporterna i Gotlandsbolagets färjetrafik med fastlandet. Samtidigt vidtogs en reducering av bolagets personbil-taxa. En förstärkning av godstransportstödet genomfördes den 1 juli 1973. Fr. o. m. år 1973 infördes vidare i flygtrafiken mellan Gotland och

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

fastlandet vissa specialpriser och rabattarrangemang, vilka särskilt gynnade gotlänningarna samt turismen.

I föreliggande proposition redovisas en utvärdering av det hittillsvarande godstransportstödet. Härvid konstateras att stödet väl fyllt sin regionalpolitiska uppgift att reducera de kostnadsmässiga olägenheter som Gotland har.

Med hänsyn till det värde transportstödet visat sig ha och för att ytterligare gynna det gotländska näringsliv som är beroende av råvaror och halvfabrikat från fastlandet föreslås i föreliggande proposition en utvidgning av godstransportstödet att även avse transporter i färjetrafiken till Gotland. Med ett sådant stöd befrämjas även en prisutjämning i fråga om olika slag av konsumtionsvaror, byggnadsmaterial etc.

Som ett led i strävandena att förbättra betingelserna för befolkningen på Gotland, att öka landsdelens lokaliseringspolitiska attraktivitet och för att även gynna turismen föreslås i propositionen vidare ett transportstöd till persontrafiken med Gotlandsbolagets färjor. Detta stöd innebär i förhållande till nu gällande taxor en sänkning av biljettpiserna på olika relationer med 25-40 %.

I anslutning till nu gällande specialpriser och rabattarrangemang i flyget mellan Gotland och fastlandet förutsätts viss relativ förbättring.

Vid ett bifall till förslagen i propositionen blir den totala årskostnaden för de olika transportstödsåtgärderna ca 21 milj. kr."

I detta sammanhang hade behandlats motionerna

1974:1933 av herrar Gustafsson i Stenkyrka (c) och Ekinge (fp) vari hemställts att riksdagen skulle 1. hos Kungl. Maj:t anhålla a) att vad som i motionen anförts angående pris- och kartellnämndens överläggningar med bilgodsföretagen beaktades, b) att förnyade ansträngningar att finna former för vägprincipens tillämpning i fråga om stödet till Gotlandstrafiken kom till stånd, c) att det i propositionen föreslagna transportstödet utvärderades efter två år, 2. för sin del besluta a) att den speciella rabatten på flyglinjerna mellan Gotland och fastlandet kom även icke gotlänningar till del året runt, b) att genomgående SJ-taxan skulle tillämpas beträffande Gotlandstrafiken samt

1974:1934 av herrar Schött (m) och Danell (m) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om 1. utredning och förslag för övergång till den s. k. vägkostnadsprincipen i vad gällde personbefordran till sjöss mellan Gotland och fastlandet, 2. ändring av flygtaxan mellan Gotland och fastlandet, så att denna jämfördes med järnvägstaxan för 1:a klass på motsvarande sträcka och kom att gälla hela året för såväl gotlänningar som fastlandsbor, 3. ekonomiskt stöd eller koncession för viss typ av gods för den linjesjöfart som bedrevs av AB Sjölinjer, 4. beaktande av vad som i motionen anförts rörande ägarförhållanden, hushushållskap jämte administration av färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet.

Utskottet hemställde

att riksdagen skulle

1. avslå motionen 1974:1934, yrkande 3,

2. avslå motionen 1974:1934, yrkandet 4,

3. i anledning av propositionen 1974:140 samt motionerna 1974:1933, yrkandena 1a-c och 2 b, samt 1974:1934, yrkandet 1, som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande de i propositionen förordade riktlinjerna för transportstöd i färjetrafiken på Gotland.

4. i anledning av propositionen 1974:140 och motionen 1974:1933, yrkandet 2 a, samt med avslag på motionen 1974:1934, yrkandet 2, som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört rörande de i propositionen förordade riktlinjerna för utökad ersättning till Linjeflyg AB i anledning av prisåtgärder vid flygtrafik på Gotland.

5. till Ersättning till Linjeflyg AB för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1974/75 anvisa ett förslagsanslag av 4 200 000 kr.

Reservationer hade avgivits

1. beträffande stöd eller koncession för AB sjölinjer av herrar Lothigius (m) och Clarkson (m) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa att riksdagen skulle med bifall till motionen 1974:1934, yrkandet 3, som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört rörande den i motionen upptagna frågan om ekonomiskt stöd eller koncession för viss typ av gods för den linjesjöfart som bedrevs av AB Sjölinjer.

2. beträffande huvudmannaskap och ägarförhållanden i färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet av herrar Lothigius (m) och Clarkson (m) som ansett att utskottet under 2 bort hemställa,

att riksdagen skulle med bifall till motionen 1974:1934, yrkandet 4, som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört rörande de i motionen upptagna frågorna om ägarförhållanden och huvudmannaskap samt administration av färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet.

3. beträffande Linjeflygs Gotlandstrafik av herrar Mellqvist (s), Hjorth (s), Hugosson (s), Rosqvist (s), Östrand (s), Magnusson i Kristinehamn (vpk) och Johansson i Åmål (s) som ansett att utskottet under 4 bort hemställa,

att riksdagen skulle med bifall till propositionen 1974:140, såvitt nu var i fråga, samt med avslag på motionerna 1974:1933, yrkandet 2 a, och 1974:1934, yrkandet 2, godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för utökad ersättning till Linjeflyg AB i anledning av prisåtgärder vid flygtrafik på Gotland.

Herr ROSQVIST (s):

Herr talman! Det är Kungl. Maj:ts proposition om transportstöd till Gotlandstrafiken som ligger till grund för trafikutskottets betänkande

nr 27. Jag vill börja med att kortfattat ge en återblick på de initiativ som under senare år tagits för att förbättra trafiksituationen på Gotland.

För att trafiken mellan Gotland och fastlandet skulle kunna drivas på ett rationellt sätt och utan onödigt höga passageraravgifter och frakter för människor och näringsliv på Gotland antog riksdagen 1970 på förslag av regeringen lagen om linjesjöfart på Gotland. Genom koncentration av trafiken till enbart ett färjerederi med skyldighet att upprätthålla trafik året runt finns förutsättningar för en utjämning av frakt- och passagerarintäkter genom att intäkter från den lönsamma sommartrafiken kan utjämna den mindre lönsamma trafiken under vinterhalvåret. Det blev genom lagen inte längre möjligt för andra intressen att enbart under den intensiva turistsäsongen sätta in tonnage och hämta de vinster som då står att få.

Numera har endast Gotlandsbolaget tillstånd till färjtrafik. AB Sjölinjer, som driver trafik med lastfartyg, således icke färja, har också tillstånd, men trafik bedrivs av detta bolag endast i mindre omfattning.

Den monopol-situation som tillståndsgivningen innebär ställer särskilda krav på trafikutövaren och på en fortlöpande samhällelig insyn i verksamheten. Kungl. Maj:t fastställer årligen turplaner och taxor. 1970 års lag om linjesjöfart på Gotland var inledningen till ett system som syftar till att ge gotlänningarna vad gäller transporterna likvärdighet med förhållandena på fastlandet. Stödet till Gotlandstrafiken infördes från den 1 februari 1972 och det gav Gotland bättre möjligheter till näringsgeografisk utveckling. Stödet skulle vara av försökskaraktär under en treårsperiod. Det avsåg färjetransporter för *från* Gotland till fastlandet gående gods.

Den utvärdering som nu gjorts av stödet efter att det prövats i snart tre år, som förutsatts vid införandet, visar att stödet fyllt en regionalpolitisk uppgift och reducerat kostnadsmässiga olägenheter som Gotland har. I det förslag som regeringen nu lagt om det fortsatta stödet för Gotlandstrafiken utvidgas stödet väsentligt. Sålunda kommer i fortsättningen stödet att även avse transporter *till* Gotland med färjorna. Dessutom införs ett persontransportstöd som innebär prissänkningar på mellan 25 och 40 procent.

Fraktstödet var ursprungligen 50 procent på grundtaxan för transporter till Gotland. Det ökades den 1 juli 1973 till 75 procent och kommer alltså från nästa periods början den 1 februari 1975 att vara 75 procent på såväl in- som uttransporter.

Taxan för överförande av personbilar reducerades med 25 procent när stödet infördes. På Gotland bosatta personer betalar hälften av detta reducerade pris. Även på personbiljettpris som hittills gällt har på Gotland bosatta personer fått reducering med hälften. Fr. o. m. 1973 finns det också specialpriser och rabatter på flygpriserna, som gör att personer bosatta på Gotland året runt kan flyga tur och retur till fastlandet – Stockholm, Norrköping och Kalmar – för 220 kronor inklusive bokningsavgift. Fastlänningar får under tre sommarmånader åtnjuta detta specialpris. An-

nars är priset 150 kronor plus bokningsavgift för en enkel resa.

Genom den kraftiga reducering av färjeavgifterna som blir följden om det nya förslaget till transportstöd genomförs blir möjligheterna väsentligt förbättrade för transportföretagen inom åkerinäringen att i fortsättningen tillämpa den taxesättning som gäller för trafik på fastlandet. Pris- och kartellnämnden får i uppdrag att i samarbete med transportföretagen göra taxesättningen för trafik på Gotland jämställd med den taxesättning som tillämpas på fastlandet. Näringslivet på Gotland bör kunna få en med näringslivet på fastlandet i huvudsak likvärdig behandling i avgiftshänseende.

Ett enigt utskott har ansett att kommunikationsministerns förslag vad gäller transportstödet innebär avsevärda förbättringar; utskottet är också enigt om att stödet bör införas från den 1 februari 1975 och gälla fyra år framåt i tiden.

För färjagodset innebär förslaget en uppräknig av transportstödet från 3,3 till 8,5 miljoner kronor per år.

Kommunikationsministerns förslag om stödet till persontrafiken med färjorna innebär att priset i fortsättningen kan jämföras med vad en enkel resa av motsvarande längd skulle ha kostat med andra klass järnväg. Prissättningen skall alltså utgå från ett järnvägsalternativ. Det innebär en betydande förbättring för resenärer till och från Gotland, och även i fortsättningen får på Gotland bosatta personer rabatt med 50 procent på färjepriset. Även detta förslag har ett enigt utskott ställt sig bakom. Det innebär i pengar räknat att ett nytt stöd för persontrafiken om 8 miljoner kronor per år införs.

Men fortsatta överväganden bör komma till stånd rörande prissättningen och för persontransporter även enligt en s. k. vägprincip. Det har krävts i borgerliga motioner. Begreppet vägprincip kan emellertid ha olika innebörd, och det skulle också kunna tolkas så att det är mindre fördelaktigt än järnvägsalternativet. Från socialdemokratiskt håll vill vi dock framhålla att vi inte har menat att övervägandena om den s. k. vägprincipen i framtiden för Gotlandstrafikens del bör leda till sämre förhållanden än järnvägsalternativet ger.

I anslutning till behandlingen av en socialdemokratisk motion – väckt av Per-Axel Nilsson i Visby – ansåg utskottet i sitt tidigare betänkande i år om Gotlandsstödet att behovet borde klargöras genom en allsidig utredning om Gotlandskommunikationernas inordnande i trafikarbetet i ett vidare sammanhang. Detta gav riksdagen Kungl. Maj:t till känna. Kommunikationsministern har i anledning härav ansett att frågan om huvudmannaskaps- och ägarförhållandena när det gäller färjetrafiken bör tas upp till närmare överväganden.

I en motion från moderat håll har nu krävts att det därvid skall prövas en lösning innebärande ett affärsmässigt avtal mellan Gotlandsbolaget och staten för upprätthållande av trafiken. Det har också ansetts att detta skulle innebära fördelar jämfört med ett direkt statligt övertagande. Synpunkterna i motionen har följts upp i en moderat reservation till betänkandet.

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

Transportstöd till Gotlandstrafiken

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

Utskottsmajoriteten förutsätter att olika frågeställningar kommer att prövas i den av kommunikationsministern aviserade utredningen om Gotlandstrafiken. Därför har utskottsmajoriteten avstyrkt motionsyrkandet. Jag yrkar bifall till utskottets hemställan i denna del.

Vidare finns det från moderat håll en motion om stöd för den av AB Sjölinjer drivna trafiken. Utskottsmajoriteten anser inte sådant stöd vara förenligt med den av riksdagen tidigare godtagna, principiella uppbyggnaden av transportstödet med de stora administrativa fördelar som detta innebär. Gotlandsbolaget kan klara också de transporter som Sjölinjer ombesörjer. Transporterna ändrar alltmer karaktär, med övergång till s. k. systemtransporter, och de torde på så sätt ändå komma över till färjetrafiken.

Utskottsmajoriteten avstyrker motionsyrkandet. Jag yrkar bifall till utskottets hemställan på denna punkt.

Vad gäller flyget till Gotland vill jag framhålla att detta spelar en stor roll i fråga om persontransporterna. Det har tagits särskild hänsyn till Gotlands speciella förhållanden i Linjeflygs taxesättning. Genom specialpris och rabattarrangemang har vid jämförelse med annat inrikesflyg på motsvarande sträckor Gotland en gynnad ställning. För på Gotland boende kostar tur och retur-biljetten till Stockholm totalt 220 kronor hela året. Under tre sommarmånader åker även andra passagerare för samma pris. Det har aviserats en snar höjning av inrikesflygets priser. Den beräknas bli ca 10 procent. Men kommunikationsministern avser att låta gottlänningarnas specialpris bli oförändrat, så att dessa bibehålles vid 220 kronor för en tur och retur-resa. Det innebär då en reducering för samtliga sommarresenärer och gottlänningar med ca 30 procent i förhållande till ordinarie pris. Stödet för flygpriserna har tidigare utgjort ca 3 miljoner kronor per år. Genom den nu föreslagna åtgärden blir det ca 4 miljoner, alltså en ökning med 1 miljon.

Kommunikationsministerns förslag beträffande transportstödet till Gotland, som vi från socialdemokratiskt håll har ställt oss bakom, innebär i sin helhet en kraftig höjning av det totala transportstödet. Sjötransportstödet för gods-, bil- och persontrafik har förut varit 3.3 miljoner kronor. Nu blir det 17.1 miljoner per år. Stödet till flyget ökar från 3 miljoner till 4 miljoner kronor per år.

Vi anser att Gotland genom sitt läge bör ha ett kraftigt transportstöd. Och höjningen nu är ett konkret bevis på att vi menar vad vi säger.

Men från borgerligt håll har man varit tvungen att bjuda över. Inte så mycket – men ett överbud skulle det vara. I motioner från centern, folkpartiet och moderater krävdes det rabatterade resor för fastlänningar med flyget hela året i stället för de tre sommarmånaderna. I den borgerliga utskottsmajoritetens skrivning föreslås nu flygrabatter för fastlänningar under halva året. Man har alltid prutat på motionskraven, men över kommunikationsministerns förslag skulle man vara. Överbudsprofilen bibehålls. Kostnaden för det borgerliga överbudet beräknar man till 1 miljon kronor per år.

Regeringens förslag angående transportstödet till Gotland innebär i sin helhet en kraftig uppräknings, från ca 6,3 miljoner till ca 21 miljoner kronor. Stödet mer än tredubblas. Sjötrafiken har fått den största delen av stödet. Det kommer att ha en positiv effekt på prisläget för konsumtionsvaror. Det kommer att gynna den halva miljon människor som årligen åker med färjorna. Prissättningen blir jämförlig med priserna för resa med andra klass järnväg. Färjorna har gjorts mer komfortabla, större och snabbare. Det blir lägre transportkostnader för näringslivet. Pris- och kartellnämnden skall genom överläggningar med lastbilstrafikens transportförmidlare få till stånd fastlandstaxor även för Gotlandstrafiken. Flygpriserna för gotlänningar kommer ej att beröras av aviserad höjning av inrikesflygets priser. Färjetrafikens huvudmannaskaps- och ägarförhållanden skall tas upp till överväganden. Det är detta regeringens förslag innebär.

Den borgerliga utskottsmajoriteten vill lägga 1 miljon kronor av stödet på en speciell grupp turister som under april, maj och september flyger till och från Gotland. Det är den borgerliga profileringen gentemot regeringens förslag. Där hänger vi inte med, utan har reserverat oss. Vi tillstyrker propositionens förslag.

Herr talman! Härmed yrkar jag bifall till utskottets förslag på punkterna 1, 2, 3 och 5 samt bifall till reservationen 3 avseende punkten 4 i trafikutskottets hemställan i dess betänkande nr 27.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag ber att få återkomma något senare till det som av herr Rosqvist kallades för överbud. Låt mig först redovisa bakgrunden till vårt ställningstagande vad gäller Gotlandsstödet och dess tillämpning.

Stödet till mindre centralt belägna delar av vårt land kan utformas på olika sätt. Vi har lokaliseringssöd av skilda slag, vi gör glesbygdsinsatser, vi ger ganska stora pengar till skatteutjämning. Vårt parti, och även andra partier, har föreslagit mindre arbetsgivaravgifter för vissa stödområden. Man kan också diskutera energikostnaderna för transporter.

Vi menar emellertid att den första, grundläggande åtgärden är att tillförsäkra områdena i fråga transportkostnader som inte är större än de generellt är i andra, mera centrala delar av vårt land. Det är alltså grunden för ett riktigt stöd. Sedan kan man bygga på med olika stödformer efter särskilda behov.

Det är bakgrunden till moderata samlingspartiets motion i det här ärendet, nr 1934. I motionen hemställs först att riksdagen hos Kungl. Maj:t anholder om

”1. utredning och förslag för övergång till den s. k. vägstödsprincipen i vad gäller personbefordran till sjöss mellan Gotland och fastlandet.

2. ändring av flygtaxan mellan Gotland och fastlandet, så att denna jämställs med järnvägstaxan för 1:a klass på motsvarande sträcka och kommer att gälla hela året för såväl gotlänningar som fastlandsbor”.

När det gäller godsbefordran har departementschefen i stort tillgodosett

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

väggkostnadsprincipen, och på den punkten är alltså propositionen ganska tillfredsställande. För personbefordran har utskottet i huvudsak följt motionärernas förslag; det står på s. 6 andra stycket: "I enlighet med särskilda yrkanden i motionerna 1974:1933 och 1974:1934 bör dock ytterligare överväganden komma till stånd rörande en prissättning för persontransporterna enligt den s. k. vägprincipen." Det är att hoppas att departementschefen följer utskottets anvisningar i detta stycke.

I fråga om flygtaxan har vi från vårt håll gått längre än de andra motionärerna, eftersom vi vill jämställa flygtaxan med järnvägstaxan för första klass på motsvarande sträcka. Varför vill vi göra det, herr Rosqvist? Vi anser att då Gotland har begränsade möjligheter att välja transportsystem är det rimligt att använda järnvägspriset som riktlinje också för personbefordran med flyg. Vi har inte kunnat få gehör för detta i utskottet, och jag beklagar det. För att skapa majoritet i utskottet så att över huvud taget någon förändring kommer till stånd i vad avser personbefordran har vi denna gång accepterat en utökning av tiden för sommarrabatt på flyg med ytterligare tre månader – den blir alltså sex månader sammanlagt. Enligt min mening är det en halvmesyr, och systemet bör alltså rättas till. Vi hoppas att få majoritet i utskottet för vårt förslag i den här frågan ett kommande år.

Det tredje yrkandet i motionen gäller "ekonomiskt stöd eller koncession för viss typ av gods för den linjesjöfart som bedrivs av AB Sjölinjer". AB Sjölinjer har i 20 år fraktat styckegods, obekvämt gods och farligt gods och haft särskild koncession för en färd i veckan. Det lilla företaget har varit till gagn för Gotlands jordbrukare, affärsmän och näringsliv i allmänhet. Det har kunnat bedriva sin verksamhet trots stödet till Gotlandsbolaget, som AB Sjölinjer icke har fått del av. Eftersom propositionen ger enbart Gotlandsbolaget ännu mer stöd, också för införsel av gods, kan AB Sjölinjer icke fortsätta sin verksamhet utan att få någon form av kompensation.

Detta lilla bolag har förra året bytt en gammal båt till en nyare. En rad intyg från näringslivet stöder företaget och säger att man är beroende av AB Sjölinjers trafik. Företaget följer de koncessionsbestämmelser som finns, och dess verksamhet är ett utmärkt komplement till Gotlandsbolaget. Det kan ge inriktning på en rimlig taxesättning på vissa varor som Gotland behöver. Slås denna småföretagsamhet ut, har Gotlandsbolaget ingen konkurrens och ingen prisjämförelse att följa.

Centern, folkpartiet och moderaterna har motionerat om att vi skulle stödja denna verksamhet till gagn för Gotland. Centern- och folkpartiledamöterna i utskottet har tyvärr gått emot motionen och inte reserverat sig. Jag trodde att vi var överens om att slå vakt om en nyttig småföretagsamhet.

Vårt fjärde yrkande gäller ägandeförhållande, huvudmannaskap och administration för färjetrafiken. Att departementschefen tar upp huvudmannaskapet och ägarförhållandet till övervägande med anledning av ökat stöd är egentligen, enligt vårt förmenande, inget fel. Ett sådant

övervägande skall, menar vi, inte i första hand utmyнна i ett förstatligande av Gotlandsbolaget utan i att affärsmässiga avtal mellan Gotlandsbolaget och staten skall prövas. Vi önskar, oavsett vilken lösning man kommer till, att man skall föreslå att administrationen skall kvarligga på Gotland. Det är ganska naturligt att vi önskar detta. Varje möjlighet att ge Gotland arbetstillfällen måste tillvaratas i den situation där Gotland befinner sig.

Jag ber därmed, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan när det gäller flygtaxor m. m. och i övrigt bifall till reservationerna 1 och 2.

Herr MAGNUSSON i Kristinehamn (vpk):

Herr talman! Vid behandlingen av proposition nr 140 i trafikutskottet har, som herr Rosqvist tidigare sagt, samtliga ledamöter varit överens om att denna proposition innebar en väsentlig förbättring av stödet till Gotlandstrafiken och därmed också givetvis till Gotland i dess helhet. De i propositionen framlagda förslagen om utvidgning av godstransportstödet till att också gälla transporter in till Gotland måste, föreställer jag mig, vara av stor betydelse för gottlänningarna och den gotländska industrin. Detsamma gäller förslaget om transportstöd även till persontrafiken med Gotlandsbolagets färjor.

Det förefaller mig också vara rätt logiskt att man vid utformningen av stödet avpassar detta så att den resandes avgift kan anknytas till SJ-taxan. Priset för en enkel resa med färja avses ju t. ex. inte bli högre än för enkel andraklassbiljett på tåg för motsvarande färdsträcka. Dessutom får man ju komma ihåg att de förutvarande rabattformerna för gottlänningarna även i fortsättningen skall tillämpas, vilket alltså innebär en nedsättning av ordinarie pris med 50 procent för dem.

Stödet till Gotlandstrafiken har ju inte mer än två och ett halvt år bakom sig, och under den tiden har också genomförts flera förbättringar. Det nu föreliggande förslaget innebär, även i pengar räknat, en genomgripande förbättring, och mot bakgrund av den korta tid som stödet varat tycker jag detta kan hälsas med tillfredsställelse.

Därmed har jag inte sagt att jag inte har förståelse för att många gottlänningar fortfarande anser att de är missgynnade i fråga om kommunikationer och också i fråga om priserna på dessa. Det är de inte ensamma om i vårt avlånga land. Tyvärr är det väl så att massor av människor har det mycket besvärligt med kommunikationsmöjligheter, i synnerhet när det gäller tillgång till kollektiva transportmedel. Och man har sannerligen inte billiga resor heller om man skall nå huvudstaden eller andra centra i vårt land. Jag tycker det finns skäl att understryka detta i det här sammanhanget.

I anslutning till propositionen har två borgerliga motioner behandlats. Av motionskraven har jag haft viss förståelse för ett – detta att utvärderingstiden för det föreslagna transportstödet, fyra år, är för långt och

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

borde avkortas till två år. Departementschefen har visserligen anfört att den föreslagna tiden tillkommit med tanke på att anpassa Gotlandsstödet till det regionala transportstödet för Norrland, men det förefaller ändå lämpligt att om något inträffar som motiverar en anpassning av stödet borde detta kunna ske inom ramen av något kortare tid. Nu kan man väl säga att motionärerna i stort sett tillgodosetts genom utskottets skrivning.

De förslag vi från vpk:s sida ställt när det gällt Gotlandstrafiken har varit att Gotlandsbolaget och AB Sjölinjer borde förstatligas. Vi motionerade om detta senast vid vårriksdagen i år. Vi har framhållit att man därigenom skulle göra det möjligt att ombesörja sjötransporterna till och från Gotland utan att vinstintresset kommer in i bilden. Vi har vidare pekat på att det i debatten sagts att färjorna i praktiken är Gotlands "landsväg" till det övriga Sverige. Det har också i debatten anförts att staten i det här fallet har egenskap av väghållare och därmed borde ha skyldighet att hålla avgiftsfri väg – färja – för denna trafik.

Den här s. k. vägprincipen, som herr Rosqvist också var inne på, har diskuterats i trafikutskottet vid behandlingen av propositionen utan att man från de olika hållen har kommit fram till någon gemensam synpunkt på vad den egentligen innebär. Men vi menar att om man skall komma fram till att färjorna skall jämsställas med väg, då bör också staten ha det fulla ansvaret för driften av färjorna. Liknande tankar framförde herrar Nilsson i Visby och Nilsson i Kalmar i en lång och utförlig motion till årets vårriksdag. De sade att innan ett statligt övertagande av Rederi AB Gotland och AB Sjölinjer sker torde utsikterna till en konsekvent genomförd progressiv och framåtriktad trafikpolitik för Gotland och mellan Gotland och fastlandet vara i det närmaste obefintlig. Motionens krav följdes inte upp av någon socialdemokratisk reservation, men jag återopade densamma i min egen reservation till trafikutskottets betänkande nr 7 i år.

Anledningen till att vi inte nu från vårt håll har motionerat i frågan är att det i propositionen sägs att med det väsentligt utvidgade stöd som i fortsättningen skall utgå till färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet finns det vägande skäl som talar för att frågan om huvudmannaskapet och ägarförhållandena tas upp till närmare överväganden. Departementschefen har därför för avsikt att ta upp frågan om att tillkalla en särskild sakkunnig för att handha denna uppgift.

I detta lägger jag, herr talman, den tolkningen att frågan om förstatligande av Gotlandstrafiken anses vara aktuell, och det hälsar jag givetvis, mot bakgrund av våra tidigare motionskrav, med tillfredsställelse. Gotlandsbolaget har visst tidigare satt sig på tvären vid sådana förhandlingar; vi avvaktar i varje fall vad som nu kommer att hända på det området med intresse.

Herr talman! Jag ansluter mig till utskottets förslag med undantag för den del som omfattas av reservationen 3, till vilken jag yrkar bifall.

Herr DAHLGREN (c):

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

Herr talman! Förslaget till utökat transportstöd till Gotlandstrafiken är ett bra förslag som kommer att få mycket positiva effekter för Gotlandsregionen. Det är också tillfredsställande att förslaget har fått den stora omfattning som det nu har. Herr Rosqvist har på ett utmärkt sätt redogjort för propositionen. Som talesman för utskottet vill jag peka på några punkter, där utskottet med anledning av motioner har funnit anledning att särskilt uppmärksamma vissa frågor.

En av dessa frågor gäller att de aviserade förhandlingarna mellan pris- och kartellnämnden och bilgodsföretagen snarast kommer till stånd så att det eftersträlvade taxesytemet i dess helhet med bibehållande av sedvanliga avtalsrabatter skall kunna tillämpas om möjligt fr. o. m. den 1 februari nästa år.

Utskottet har vidare understrukit att när nya överväganden skall göras om prissättningen skall kravet om genomgående taxor tas i beaktande om det är möjligt, liksom att nya överväganden bör göras när det gäller en prissättning efter den s. k. vägprincipen.

När det så gäller motionskravet om en utvärderingsperiod på två år har utskottet inte anslutit sig till detta krav. Utskottet har emellertid förutsatt, att om det under den nu föreslagna tidsperioden på grund av överväganden om exempelvis den s. k. vägprincipen eller andra förhållanden kan visa sig önskvärt eller nödvändigt att vidta förändringar i bidragssystemet eller i avgifterna i Linjeflygs Gotlandstrafik, så bör sådana ändringar komma till stånd utan dröjsmål. Detta skapar alltså möjlighet att under perioden vidta dessa förändringar. I dessa delar är utskottet enigt.

Vad angår de föreliggande moderatreservationerna har herr Rosqvist här redogjort för utskottets synpunkter. När herr Lothigius gör sig till något slags speciell vapendragare för småföretagsamheten vill jag erinra om vad utskottsmajoriteten har skrivit, nämligen följande:

”Även utskottet finner det angeläget att de befraktare som nu är beroende av transporter av de speciella varusortiment varom här är fråga även i fortsättningen får sina transportbehov tryggade. Utskottet förutsätter också att så sker. Att härför införa ett stöd i särskild ordning för nämnda företag skulle emellertid enligt utskottets uppfattning inte vara förenligt med den av riksdagen tidigare godtagna, principiella uppbyggnaden av transportstödet — — .” Utskottet och riksdagen har vid föregående riksdagsbehandlingar inte varit beredda att tillstyrka ett transportstöd som även omfattar sjöfarten. Utskottets ställningstagande nu innebär alltså ett vidhållande av den uppfattningen, samtidigt som utskottet förutsätter att det speciella fallet AB Sjölinjers problem löses i annan ordning. Jag finner sålunda herr Lothigius’ rädsla i det fallet överdriven.

Reservationen 2 av herrar Lothigius och Clarkson har herr Rosqvist också redan bemött, och jag kan instämma i vad han anförde.

Beträffande reservationen 3 av herr Mellqvist m. fl. har herr Rosqvist

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

redan förklarat att socialdemokraterna inte kan ansluta sig till förslaget om en utökad flygrabattering i ytterligare tre månader. Utskottets majoritet har emellertid funnit att mycket starka skäl talar för en sådan utvidgning av flygrabatteringen. När man diskuterar transportstödet till Gotland tycker jag att man hela tiden skall komma ihåg att Gotland har ett alldeles speciellt problem på grund av sitt geografiska läge. De enda transportmöjligheter som står till buds är båt och flyg. Man bör fördenskill inte göra några parallelljämförelser med andra orter på fastlandet, där även transporter med tåg, buss och bil är möjliga. Gotlands läge i sig självt motiverar alltså att man är mera generös med flygrabattering här än när det gäller andra orter i landet. Dessa synpunkter är såvitt jag förstår också accepterade inom regeringspartiet, eftersom vi ju redan nu har en speciell flygrabatt för fastlänningar under tre av årets månader under högsommartid.

Utskottets majoritet har den uppfattningen att det nu är värt att pröva ett system där rabatteringen utvidgas att gälla i sex månader, från den 1 april t. o. m. den 30 september. En sådan utvidgning skulle sannolikt innebära betydande fördelar för den turistnäring som är så viktig för Gotlandsregionen. Kostnaderna härför har vi beräknat till ungefär 1 miljon kronor, och det är en summa som vi anser att man bör satsa på denna verksamhet, inte minst av den anledningen att det numera finns en strävan att förlägga semesterresor inom landet. Det blir då alldeles uppenbart att i Gotlands fall spelar en utökad flygrabatteringstid en mycket stor roll. Strävandena på Gotland att genom den förlängda turistsäsongen skapa ytterligare underlag för varaktigt sysselsättning inom servicenäringarna anser vi måste stödjas av riksdagen. Majoritetens förslag skulle för Gotlandsregionens del innebära betydande fördelar i förhållande till reservanternas förslag.

Herr Rosqvist säger att detta är en typisk överbudsprofilering. Till det vill jag säga att det är svårt att definiera vad som är ett överbud. Kan man inte lika gärna säga att regeringsförslaget är ett "missbud"?

Om man verkligen vill göra någonting för Gotland, så är det intressanta inte om vårt förslag är ett överbud eller om regeringsförslaget är ett missbud utan vilket av förslagen som är mest till fördel för Gotland. Gotlands kommun har uttalat sin uppfattning i den frågan. Jag skall be att få citera ur ett brev från Gotlands kommun, i vilket kommunen anför mycket bestämda uppfattningar om hur kommunikationerna skall ordnas:

"För att en acceptabel minimistandard skall kunna uppnås måste en översyn av flygpriserna till och från Gotland komma till stånd. Inrikesflyget på Gotland vänder sig redan i dag till resandekategorier som på fastlandet normalt färdas med tåg, bil, m. m. För många av dessa flygresenärer utgör färjan inget alternativ p. g. a. turtäthet, restid, resans förläggning till dygnet m. m. Av detta skäl måste Gotlandslinjerna ges lägre taxor än övriga inrikeslinjer."

Det är, herr Rosqvist, ett socialdemokratiskt kommunalråd på Gotland

som undertecknat denna skrivelse. I denna fråga står alltså i dag två socialdemokratiska uppfattningar mot varandra: å ena sidan den mening som herr Rosqvist företräder, å andra sidan rösterna från Gotlandsregionen.

Vi har i utskottet funnit att det finns anledning att fästa avseende vid detta krav från Gotland. Vi tror att det skulle medföra uppenbara fördelar för Gotland. Det är ju ofta klokt att lyssna till dem som bor i regionen, som har problemen nära och följaktligen känner dem bäst.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till trafikutskottets hemställan i dess helhet.

Herr ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! De båda företrädarna för de borgerliga partierna har i sina anföranden huvudsakligen sysslat med vägprincipen och flygprinciperna. Jag vill börja med att ta upp den s. k. vägprincipen.

Vi har från socialdemokratiskt håll sagt att begreppet vägprincip inte är definierat. Det har från borgerligt håll inte angivits vad man menar med det. Ytterligare en illustration till detta är att det i den moderata motionen inte talas om vägprincipen utan om vägkostnadsprincipen – och det kan väl ändå inte vara samma sak. Men här i dag försöker man göra detta till ett entydigt begrepp.

När vi diskuterade detta ärende i våras var frågan om vägprincipen också uppe till debatt. Då krävde de borgerliga ledamöterna i trafikutskottet kostnadstäckning för färjetrafiken enligt den s. k. vägprincipen. Vid behandlingen av motioner om transportstödet sade man från centerpartihåll vid underhandskontakter att vägprincipen i tillämpning skulle kosta ca 12 miljoner kronor per år. Socialdemokraterna ville först göra en utvärdering, och det har nu skett. Vi har då fastnat för ett järnvägsalternativ, vilket ger Gotland ett stöd på 17,1 miljoner kronor. Då säger herr Dahlgren, som företrädare för centern, att det socialdemokratiska förslaget är ett "missbud". Om vi i våras hade fattat beslut om ett Gotlandsstöd enligt vägprincipen skulle finansieringen ha kostat 12 miljoner. Men vi gjorde alltså först en utvärdering och kom fram till att om stödet skall ha någon relevans skall det förankras i något jämförbart objekt. Vi fastnade för järnvägsalternativet, vilket medför att stödet nu uppgår till 17,1 miljoner kronor, alltså 5 miljoner kronor mer än centerpartiet vid det tillfället ville ge.

Samtidigt säger herr Dahlgren att det finns olika socialdemokratiska uppfattningar om stödet till flyget. Jag vill då fråga honom, om det inte i så fall är ännu större skiljaktigheter i de uppfattningar som centerns företrädare här i riksdagen för fram och vad som från gotländskt kommunalt, landstings- och länshåll framförs när man där kräver stöd till Gotlandstrafiken. Kommunikationsministerns alternativ är 17,1 miljoner, medan centerns förslag till stöd i våras var 12 miljoner.

Man utökar här flygstödet med 1 miljon kronor och säger att det är tecken på att man verkligen vill göra någonting för Gotland. På social-

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

demokratiskt håll vill vi emellertid först och främst satsa pengarna på sjötrafiken – på fraktstöd och på persontrafiken på färjorna. Vi lämnar redan ett flygstöd: vi har beviljat 4 miljoner kronor i flygstöd.

Också en annan sak är märklig i utskottets betänkande. Kommunikationsministern har beräknat förslagsanslaget till 4,2 miljoner kronor. Trots att man på borgerligt håll vill utöka detta stöd till att gälla under ytterligare tre månader har man emellertid icke föreslagit att förslagsanslaget skall räknas upp, utan man håller fast vid samma belopp som tidigare. Det äskandet är icke relevant.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill säga till min vän Anders Dahlgren att vi har fått lära oss, att om man inte i utskottets betänkande har skrivit in ett konkret förslag som anger vissa riktlinjer, så får man sällan något sådant förslag från departementschefen. Det är därför vi har reserverat oss på den här punkten, bl. a. när det gäller AB Sjölinjer.

Hela denna diskussion är en ganska märklig historia om detta lilla företag, som har haft koncession på Gotlandslinjen och gjort en tur i veckan, fraktat farligt gods och tillmötesgått näringslivets behov på olika områden med att ta hand om besvärligt gods. Man säger att man tycker att Gotlandsbåtarna kan klara den trafiken genom att göra en särskild färd utan passagerare en gång i månaden. Det har dock visat sig att de inte har kunnat klara detta hittills. Farligt gods förs alltså med AB Sjölinjer, som har kunnat förse det gotländska näringslivet med detta farliga gods, som varit behövligt. Inom näringslivet där är man inte tillfredsställd med det sätt på vilket Gotlandsbolaget har skött sådana transporter.

Det finns vidare klara bevis för att transporter av farligt gods på Gotlandsbolagets båtar är en stor säkerhetsrisk. Åtminstone enligt vad som kommer fram i tidningarna finns det bevis för att farligt gods har transporterats på lastbilar som med ordinarie turer förts över till Gotland, vilket alltså är åtalbart. Detta visar väl mer än något annat hur nödvändigt det är att ha en säkerhetsmarginal sådan som detta bolag utgör, vilket hittills har haft koncession på dessa frakter. Därför anser vi att det bör få fortsätta med den verksamheten, och vi tycker det är viktigt även från gotländsk synpunkt.

Får jag sedan när det gäller vägkostnadsprincipen säga till herr Rosqvist att det ytterst är en prioriteringsfråga vad man bör satsa på och hur mycket man vill satsa. Gotland befinner sig i ett helt annat läge än vissa andra delar av landet, där vi kan medverka till transportstöd, eftersom man inte har samma valmöjligheter utan måste använda båt och flyg till och från Gotland. Av den orsaken är det naturligt att man bör försöka skapa flygpriser som i stort sett motsvarar exempelvis järnvägs- trafikens kostnader.

Detta är hela bakgrunden. Det är också mycket enkelt att förstå. Det är inte heller fråga om överbud utan om att ge ett gott stöd till trafiken

med fastlandet för att underlätta levnadsförhållandena för de människor som är bosatta på Gotland.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Frågan om hur den s. k. vägprincipen skall tillämpas är åter föremål för debatt. Jag är ledsen att behöva säga det, men jag undrar om inte herr Lothigius krånglar till debatten litet i onödan, eftersom han flera gånger i dag stått i talarstolen och talat om *väggkostnadsprincipen*. Såvitt jag vet finns det inga motioner om en sådan princip, och vi har aldrig diskuterat den i utskottet heller, utan vad vi har talat om är *vägprincipen*. Därmed menar vi att det skall kosta lika mycket att frakta gods och människor mellan Gotland och fastlandet som det kostar att frakta gods och människor motsvarande sträcka på fastlandet.

Om herr Rosqvist behöver ytterligare litteratur på detta område vill jag hänvisa till det brev från Gotlands kommun som är ställt till kommunikationsdepartementet, där Gotlands kommun utvecklar frågan vidare.

Sedan är det inte så, att socialdemokraterna i utskottet har tagit avstånd från vägprincipen. Utskottet är tvärtom enigt när man i år säger "— — — bör dock ytterligare överväganden komma till stånd rörande en prissättning för persontransporterna enligt den s. k. vägprincipen". Det är ett uttalande som också herr Rosqvist och andra socialdemokrater i utskottet står bakom.

Herr Rosqvist gav oss en reprimand för att vi inte var konsekventa, eftersom vi inte hade räknat upp anslaget som måste bli 1 miljon kronor större på grund av vårt yrkande. Jag vill erinra om att detta är ett förslagsanslag, och sådana brukar inte utskottet eller riksdagen räkna upp.

Herr ROSQVIST (s) kort genmäle:

Herr talman! Först till herr Lothigius: Gotlandsbolaget kan klara även de transporter som AB Sjölinjer utför. Det gör man genom att gå separata turer med det s. k. farliga godset. Vi har sagt tydligt och klart i betänkandet att anledningen till att Sjölinjer inte får transportstödet är att det blir svårt att klara administrationen. Vi har ett administrativt enkelt förfarande i dag genom stödet till den trafik som ombesörjs av Gotlandsbolagets färjor. Taxan är baserad på antalet längdmeter som lastbilarna upptar på bildäck, och stödet beräknas efter detta. AB Sjölinjer transporterar på ett annat sätt. Det skulle innebära för ett eventuellt transportstöds del ett helt nytt förfaringssätt. Dessutom är Sjölinjers transporter på avskrivning genom att de alltmer överförs till färjor.

Herr Dahlgren säger att vi var eniga i utskottet om vägprincipen. Hur kan vi vara eniga om den när herr Dahlgren själv säger att han är förvånad över att herr Lothigius talar om *väggkostnadsprincipen*. Det står faktiskt också så i den moderata motionen. Herr Dahlgren däremot talar om *vägprincipen*. Vart vill man egentligen komma?

Jag konstaterar än en gång att herr Dahlgren i våras, när man ville

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

införa vägprincipen för stödet, beräknade att detta skulle kosta 12 miljoner kronor. Kommunikationsministern har funnit att järnvägsalternativet, som han anser mer rättvist, kostar 17,1 miljoner kronor, alltså 5 miljoner kronor mer än vad herr Dahlgren vill ge till person- och fraktstöd. Att mot den bakgrunden säga att det socialdemokratiska förslaget är ett "missbud" tycker jag inte är relevant.

Herr LOTHIGIUS (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag vägrar att acceptera administrativa skäl för att slå ut ett mindre, enskilt företag som varit till gagn för Gotland.

Moderaterna har alltid följt linjen att transportstöd bör ges också till kustsjöfarten. Vi anser att det är riktigt att göra det med hänsyn till konkurrensen från andra transportgrenar. Följaktligen är vi konsekventa när det gäller stödet till Gotlandstrafiken.

I fråga om vägprincipen delar jag herr Dahlgrens uppfattning. Mellan oss föreligger alltså inga skiljaktiga meningar i detta avseende.

Herr DAILGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Rosqvist frågade vad som gäller och vart vi vill komma.

Vad som gäller är det som utskottet skrivit i sitt betänkande, och som svar på frågan om vart vi vill komma hänvisar jag till utskottets enhälliga yrkande om en fortsatt utredning av vägprincipen. Detta yrkande står också herr Rosqvist bakom, fast han i dag talar om en järnvägstaxa. Men det som utskottet enhälligt uttalat – även herr Rosqvist står bakom det uttalandet – är det som gäller inför beslutet i kammaren.

Herr NILSSON i Visby (s):

Herr talman! Låt mig inledningsvis få överlämna till kommunikationsminister Norling ett fång röda rosor för det förslag om utökning av trafikstödet till Gotland som propositionen 140 innebär.

Det var intressant att lyssna till meningsutbytet mellan herrar Rosqvist och Dahlgren. Vi fick höra att centerns förslag i våras skulle ha inneburit ett stöd på 12 miljoner kronor. När man läser propositionen finner man att stödet är uppe i 17,1 miljoner. Jag är därför glad över att vi inte antog centerns förslag i våras.

Gotlandsfrågorna har på senare tid ägnats en betydande uppmärksamhet både av regering och av riksdag. Det är naturligt och berättigat. Gotland har ett isolerat läge i förhållande till landet i övrigt. Goda kommunikationer är därför ett livsvillkor för gotlänningarna. Det gäller persontransporterna, där resemöjligheter med flyg och färjor till rimliga priser är ett gammalt krav från gotlänningarnas sida. Det gäller också gods-transporterna, där kombinationen av färje- och lastbilstransporter med tillräcklig kapacitet och med frakter till fastlandspriser är betydelsefull. Sådana kommunikationer behövs för att det gotländska näringslivet skall kunna ta in sina råvaror och halvfabrikat och kunna distribuera sina

färdiga produkter i former och till priser som gör det möjligt för företagen att hävda sig på fastlandsmarknaden.

Det är både glädjande och stimulerande att regeringen genom en rad åtgärder har velat väsentligt förbättra gotlänningarnas trafikförsörjning. Ett första viktigt steg togs när regeringen lade fram förslag om införande av lag angående linjesjöfart på Gotland. Med den lagen fick samhället det nödvändiga inflytandet över färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet. Med den monopolsituation som detta innebär för det företag som driver trafiken var det också helt nödvändigt att samhället fick det avgörande inflytandet över trafikuppläggnings- och taxesättningen.

En annan sak är att det naturliga vore – det vill jag bestämt hävda – att det allmänna gick direkt in i trafiken genom att påtaga sig huvudmannaskapet för verksamheten. Kommunikationsministern säger också i propositionen 140 att regeringen nu är beredd att överväga en sådan åtgärd. Därigenom har det yrkande som herr Nilsson i Kalmar och jag själv ställde i motionen 1082, som väcktes under årets allmänna motionstid, fått ett positivt gensvar.

År 1972 togs nästa viktiga steg. Då infördes ett transportstöd för de från Gotland utgående godstransporterna. Med detta steg, som innebar 50 procents reduktion av Gotlandsbolagets utgående längdmetertaxa, kom man en bit på väg när det gällde att förbättra betingelserna för det gotländska näringslivet.

Självfallet kunde vi gotlänningar inte vara riktigt nöjda med de åtgärder som vidtogs. Själv såg jag dem som ett steg i rätt riktning, och jag kände mig övertygad om att regeringen skulle följa upp de redan vidtagna åtgärderna med ytterligare insatser. Redan år 1973 var man beredd att under pågående försöksperiod fördjupa det utgående stödet till att avse en 75-procentig reduktion av godstransportpriserna.

Jag har med stort intresse avvaktat den utvärdering som regeringen skulle göra av den treåriga försöksperiod som trafikskottet i sitt betänkande 1974:7 hänvisade till i sitt yttrande över den av herr Nilsson i Kalmar och mig väckta motionen 1082. Jag har räknat med att den utvärderingen också skulle ge statsmakterna vägledning då det gällde att genom lämpliga åtgärder skapa större likställighet mellan gotlänningarna och befolkningen på fastlandet.

Vi har nu i propositionen fått del av resultatet av utvärderingen. Det har styrkt vad åtminstone jag själv trott och ansett, nämligen att det hittillsvarande stödet varit positivt men inte tillräckligt. Det har slagit olika för företag i olika branscher beroende på vilket transportmönster man har haft. Beträffande företag som hämtat sina råvaror och halvfabrikat från fastlandet har utvärderingen visat att det även krävs ett ingående transportstöd. Ett sådant stöd är en förutsättning för att vi skall kunna tillskapa de 2 000 nya arbetstillfällen under 1970-talet som enligt länsarbetsnämndens framräkningar är nödvändiga om inte ungdomen skall bli tvingad att söka sin utkomst utanför länet.

Ett ingående transportstöd är också motiverat för att reducera frakt-

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

priserna på de konsumtionsvaror vi gotlänningar får från fastlandet. Där är vi missgynnade. Det framgår för övrigt av den utredning som pris- och kartellnämnden gjort och som också har redovisats i propositionen. Med det förslag som nu har lagts från regeringens sida och som utskottet ansluter sig till finns det möjlighet att få en bättre ordning.

En annan fråga som är mycket viktig i detta sammanhang är vad departementschefen anger i propositionen om det uppdrag han har för avsikt att lämna till pris- och kartellnämnden att uppta överläggningar om taxesättningen för transporter mellan Gotland och fastlandet. Jag hoppas att de överläggningarna skall resultera i en bättre anknytning till den taxesättning som gäller för fjärrtrafiken på fastlandet. Utskottet är här helt överens med departementschefen och uttalar, vilket jag instämmer i, att denna taxesättning om möjligt skall kunna tillämpas redan från den 1 februari 1975.

Vad som länge saknats i det statliga aktionsprogrammet för Gotland är åtgärder för att förbilliga persontransporterna mellan Gotland och fastlandet. Det gäller i första hand färjetrafiken men också flyget. Utan sådana åtgärder försvåras våra personkontakter med fastlandet och begränsas våra möjligheter att göra tillräckliga framsteg i våra strävanden att regionalpolitiskt utveckla vår ö. Rimliga biljettpriser är nämligen också väsentliga för att göra Gotland attraktivt i lokaliseringshänseende. Även här tycker jag att regeringen träffat rätt i sin proposition. Jag skall väl i ärlighetens namn erkänna att Gotland i detta steg fått mer än vad man hade väntat sig. Därmed har jag inte sagt att jag är nöjd. Jag anser att ytterligare prisnedsättande åtgärder kan vara motiverade.

Vi på Gotland får genom propositionen en reducering av Gotlandsbolagets personavgifter i storleksordningen 35–50 procent, om man tar hänsyn till de taxor som eljest skulle gällt nästa år. Även här tyder utskottsbehandlingen på att man i de olika politiska lägren ansett att – åtminstone tills vidare – avgiftssättningen i färjetrafiken fått en rimlig utformning.

Återstår så frågan om flyget. Även här har regeringen vidtagit en del åtgärder på senare år. Vi har fått specialpriser för gotlänningarna med bibehållna rabattmöjligheter. Efter en uppvaktning som Gotlands socialdemokratiska arbetarekommun gjorde hos regeringen våren 1973 utsträcktes dessa specialpriser till att gälla även för fastlänningarna under de tre turist- och semesteråren. Därmed har den för Gotland så viktiga turistnäringen fått en välbehövlig injektion. I det här sammanhanget bör man även beakta att flyget på Gotland uppnår en ytterligare relativ fördel genom att den kommande taxehöjningen inom Linjeflyg inte får slå igenom i Gotlandspriserna. Enligt propositionen skall gotlänningarnas pris för tur och returesor och fastlänningarnas sommarpris bibehållas vid 220 kronor.

Jag som gotlänning anser självfallet att ytterligare lättnader är önskvärda. Flyget betyder mycket för oss gotlänningar, för öns näringsliv och för dess turism. Sådana lättnader bör också efter hand genomföras.

Jag är emellertid inte beredd att i dag stödja det av den borgerliga utskottsmajoriteten förordade förslaget att de speciella rabattpriser som för närvarande gäller för fastlänningarna skall utsträckas att gälla under en längre tid av året. Kostnaden för en sådan utvidgning uppskattas av utskottet till cirka 1 miljon kronor.

Jag anser att det av mig som riksdagsman krävs att jag i ett sådant här sammanhang gör en totalbedömning av Gotlandspaketet. Det innebär betydande förbättringar för oss gotlänningar. Åtgärderna representerar ekonomiskt en tredubbling av nuvarande transportstöd. Om vi hade en miljon kronor mera till förfogande för transportstöd till Gotlandstrafiken anser jag för övrigt att det kan diskuteras om de pengarna skulle användas till just det här föreslagna ändamålet.

Vid den diskussion som vi i vår riksdagsgrupp haft om det framlagda paketet har jag kunnat godta förslaget som en viktig insats för Gotland, och den meningen står jag fast vid.

Herr talman! Ett enhälligt utskott har i sin skrivning framhållit att om det under den period som transportstödet avses gälla kan visa sig önskvärt eller nödvändigt att vidta ändringar i bidragssystemet förutsätter utskottet att sådana ändringar kommer till stånd utan dröjsmål. Utskottets talesman har i sitt anförande också framhållit detta. Det ger mig möjlighet att längre fram, när vi kan bedöma effekterna av åtgärdspaketet, komma tillbaka med förslag till förbättringar.

Jag kommer liksom hittills att följa frågan om kommunikationerna mellan Gotland och fastlandet med största uppmärksamhet.

Herr talman! Med hänsyn härtill vill jag yrka bifall till reservationen 3 och i övrigt till utskottets hemställan i betänkande nr 27.

Herr DAHLGREN (c) kort genmäle:

Herr talman! Herr Nilsson i Visby har anfört att förslaget som det nu föreligger är så bra att han inte är beredd att ytterligare förbättra det genom att rösta på reservanternas förslag. Detta är herr Nilssons eget ställningstagande, och för det skall han inte klandras.

Jag vill bara säga att såvitt jag vet står alla politiska partier på Gotland eniga bakom den tanke som har framförts av Gotlands kommun i den skrivelse som jag förut citerade. I den fråga, som vi nu behandlar och där majoriteten i utskottet mer ansluter sig till vad Gotlands kommun vill, säger herr Nilsson att utskottet har öppnat möjligheter för honom att under denna period inte bara följa frågan utan också komma med förslag, om han anser att Gotland behöver mera pengar till förbättrade kommunikationer.

Jag vill till herr Nilsson i Visby säga att det är herr Nilsson som i dag avgör hur det skall beslutas i denna fråga. Herr Nilsson har möjlighet att ansluta sig till utskottsmajoritetens uppfattning och inta den ståndpunkt som hans valkrets har hävdat – därmed finns också en majoritet i kammaren! Att avgöra frågan i dag är bättre än att skjuta upp den till en oviss framtid. I morgon kan vara en skälm, herr Nilsson!

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

Herr GUSTAFSSON i Stenkyrka (c):

Herr talman! Jag vill börja med att instämma till vissa delar i vad Gotlandsrepresentanten Per-Axel Nilsson här har framfört. Jag vill instämma i hans tack till kommunikationsministern för den proposition som nu är lagd på riksdagens bord. I övrigt skall jag inte beröra Per-Axel Nilssons anförande. Jag beklagar hans ställningstagande i frågan om flygpriserna.

Mycket är sagt här, och jag skulle kunna nöja mig med att när det gäller propositionens innehåll helt enkelt referera till vad som sagts av herr Dahlgren. Jag kan instämma i allt vad han har fört till kammarens protokoll.

Jag förstår inte riktigt den diskussion som tydligen har uppstått om den s. k. vägprincipen. Om jag fattat rätt råder det enighet i själva principfrågan. Kommunikationsministern anför ju själv att de förslag han framställt beträffande godssidan kommer att leda fram till vägprincipens förverkligande. I fråga om persontrafiken tar han inte avstånd från vägprincipen som sådan, men han säger att det är svårt att tolka och konkretisera den. Han menar också att den utformning som Gotlands kommun föreslagit departementet kommer att kosta mycket pengar. Men beträffande själva vägprincipen som sådan har jag hittills inte funnit någon oenighet. Utskottet skriver också under på detta i sitt betänkande.

Att vi nu kan komma fram till likställighet på godssidan är av mycket stor betydelse för Gotlands näringsliv och därmed för hela utvecklingen i regionen.

När det gäller persontrafiken är jag givetvis inte helt nöjd. Jag vidhåller att vi bör försöka arbeta vidare, gärna gemensamt – vi ställer upp från kommunens sida allt vad vi förmår för att hjälpa till, så att vi kan diskutera oss fram till en konkretisering av vägprincipen. Det är vår önskan, och vi hoppas få återkomma till departementet i den frågan.

Flyget spelar, som det redan har sagts här, en mycket stor roll för Gotlands trafikförsörjning. Flyget har för gotlänningarnas del större betydelse än för några andra människor i vårt land, och det beror på att vi saknar alternativa resmöjligheter. Vi har ingen järnväg och vi kan heller inte som andra sätta oss i en personbil och åka till bestämmelseorten. Detta begränsar våra möjligheter och det är det som gör att flyget betyder så mycket för oss.

Sedan det nya taxesystemet infördes i maj 1973 har vi förmärkt att det verkar mycket oförmånligt för Gotlandstrafiken. Man har försökt förbättra systemet för gotlänningarnas del, och det är vi tacksamma för, men de oförmånliga verkningarna kvarstår för dem som reser *till* Gotland. Sedan maj 1973 har reskostnaderna för en person som vill resa till Gotland tur och retur höjts från 238 kronor till 360 kronor, en höjning med 122 kronor eller drygt 50 procent. Det avspeglar sig också i resefrekvensen på Gotlandslinjerna. Jag skulle kunna tänka mig att i varje fall Linjeflyg ser med stor oro på den utveckling som departementschefen själv har skildrat i propositionen och som innebär att man under två år har förlorat

37 000 resande på en linje som tidigare utan gensägelse var en av Linjeflygs absolut mest lönsamma. Skall den tendensen fortsätta ser vi med oro fram mot sannolika turindragningar. Det är klart att om det blir glesare i flygplanen – jag har tillåtit mig säga att det är kabinfaktorn som avgör lönsamheten – kommer man att köra mindre antal turer. Vi ser med oro fram mot detta.

I motionen 1933 har vi tillåtit oss föreslå att den speciella rabatten på flyglinjerna mellan Gotland och fastlandet som gäller gotlänningar även skall gälla fastlänningar. Jag har fått uppgifter som tyder på att kostnaden för detta skulle stanna vid mellan 1,5 och 2 miljoner kronor. Nu har det nämnts siffror i debatten om vad vägprincipen skulle kosta, så man får vara försiktig. Jag säger inte att det kostar detta utan att uppgifter har lämnats mig som tyder på att kostnaden skulle stanna vid detta. Det kanske skulle kunna klara flygförbindelserna även framöver. Vi tror att det skulle vara värt pengarna.

Trafikutskottet, som i övrigt har varit välvilligt till vår motion nr 1933, har emellertid inte ansett sig kunna gå så långt som vi föreslår, nämligen att man skulle utsträcka Gotlandsrabatten att gälla året runt även för fastlänningar. Utskottet föreslår att tiden för sommarrabatt skall utsträckas till april–september.

För min del anser jag det i detta läge meningslöst att yrka bifall till motionen, vilket jag egentligen helst skulle gjort eftersom jag tycker att dess yrkande är befogat. Men jag gör inte det, eftersom det inte finns några möjligheter att i dag få gehör för detta.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Med hänsyn till den utförliga redovisning av problemen kring Gotlandstrafiken som tidigare talare lämnat och den återhållsamhet som vi alla bör ålägga oss denna höstriktdagens sista arbetsvecka skall jag fatta mig kort.

Då vi i våras, närmare bestämt den 24 april, här i riksdagen diskuterade transportstöd till Gotland kunde vi glädja oss åt ett i det väsentliga enigt betänkande från trafikutskottet.

Som mångårig motionär i fråga om Gotlandstrafiken kunde jag då begränsa mig till att understryka värdet av enigheten och framhålla att det var med stora förväntningar som inte bara gotlänningarna utan också deras vänner på fastlandet emotsåg det utredningsresultat som kunde förväntas till höstriktdagen. Detta resultat föreligger nu i propositionen 140.

Det skall omedelbart villigt erkännas att propositionen innebär högst avsevärda förbättringar av transportstödet till Gotlandstrafiken, förbättringar som vi alla noterar med tacksamhet. Herr Nilsson kommer från rosornas stad och överlämnar också rosor till kommunikationsministern. De var välförtjänta.

Min kollega Georg Danell och jag har emellertid funnit vissa ytterligare

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

förbättringar angelägna, och vi har därför i motionen 1934 hemställt "att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om

1. utredning och förslag för övergång till den s. k. vägkostnadsprincipen i vad gäller personbefordran till sjöss mellan Gotland och fastlandet,

2. ändring av flygtaxan mellan Gotland och fastlandet, så att denna jämfställs med järnvägstaxan för första klass på motsvarande sträcka och kommer att gälla hela året för såväl gotlänningar som fastlandsbor,

3. ekonomiskt stöd eller koncession för viss typ av gods för den linjesjöfart som bedrivs av AB Sjölinjer,

4. beaktande av vad som i motionen anförts rörande ägarförhållanden, huvudmannaskap jämte administration av färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet".

Utskottet har givit vårt yrkande nr 1 angående utredning och förslag för övergång till den s. k. vägkostnadsprincipen en välvillig behandling.

I fråga om yrkandet nr 2, justering av flygtaxan, har utskottet dock begränsat sig till att föreslå att den lägre taxan för fastlänningars del skall utökas att gälla sex månader i stället för nu tre. För min del vidhåller jag att den lägre taxan borde gälla året runt. Såvitt jag förstår måste det för gotlänningarna exempelvis vara minst lika värdefullt under vinterhalvåret som under sommarhalvåret att få besök av anhöriga från fastlandet. En taxeskillnad mellan de olika årstiderna förefaller mig oomöjlig.

Bakom motståndet mot vårt förslag ligger en gammalmodig syn att Gotland skulle vara enbart ett turistland. Jag vill understryka hur angeläget det är att Gotland har god kontakt året runt. Det betyder mycket för sysselsättningen på ön. Jag är ytterst förvånad över att herr Nilsson i Visby tackar nej till den ytterligare miljon som från borgerligt håll föreslås när det gäller stödet till flygtrafiken.

Även motionens yrkande att flygtaxan skulle jämfställas med järnvägstaxan för första klass på motsvarande sträcka – förslaget har bl. a. framförts från Gotlands kommun – har utskottet avvisat. Detta måste jag beklaga, samtidigt som jag erinrar om att flyget för Gotland har en helt annan betydelse än för landet i övrigt. Flyget på Gotland vänder sig redan i dag till de resandekategorier som på fastlandet normalt färdas med tåg, bil m. m. Det har därför med rätta framhållits att det av dessa skäl här borde gälla en avsevärt lägre taxa än för övriga inrikeslinjer. Det är naturligtvis tacknömligt att det inte blir någon *höjning* av flygtaxan beträffande Gotland under den närmaste tiden, men många hade önskat en sänkning.

Våra yrkanden nr 3 och 4 om stöd eller koncession för AB Sjölinjer samt om huvudmannaskap och ägarförhållanden i färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet har ej tillstyrkts av utskottet. Dessa frågor berörs i reservationerna 1 och 2, som redan har kommenterats av herr Lothigius. Jag vill instämma i vad han därvidlag har anfört.

Härtill vill jag endast foga att jag finner det märkligt att övriga partier ej har kunnat följa vår linje i dessa frågor. Det är mycket anmärkningsvärt

att man t. ex. inte har kunnat acceptera vårt förslag till uttalande: "Oavsett vilken lösning som kommer att förordas bör enligt utskottets uppfattning eftersträvas att administrationen av nämnda företag – inte minst av regionalpolitiska skäl – kvarligga på Gotland." Det hade varit värdefullt om ett enigt utskott hade velat göra detta uttalande.

Jag vill i sammanhanget erinra om att försvarsutskottet för sin del helt nyligen har gjort ett sådant uttalande beträffande Fårösund, nämligen att de organisatoriska förändringar som kan väntas inom försvaret inte får innebära någon minskning av sysselsättningen där.

Herr talman! Kommunikationernas betydelse för Gotland, som ju genom sitt insulära läge har en särställning bland våra län, har framhållits av många, nu senast av Gotlands avgående landshövding Torsten Andersson – eller "Andersson i Brämhult", som vi hans gamla riksdagskolleger brukar kalla honom. Han uttalade i samband med sin avgång från landshövdingeposten sin glädje över att allt fler upptäckt Gotland och att trafikstödet för gotlänningarna ökat avsevärt under de sex år han tjänstgjort som landshövding. Men samtidigt framhöll han att trafikstödet alltjämt var otillräckligt och måste öka för att gotlänningarna skulle uppnå jämställdhet med Sveriges övriga befolkning.

Vi moderata motionärer har samma uppfattning som den avgående landshövdingen och avser därför att återkomma med nya framstötter om ökat trafikstöd åt Gotland. För dagen nöjer jag mig med att yrka bifall till utskottets hemställan på alla punkter utom de som berörs i reservationerna 1 och 2, där jag yrkar bifall till nämnda reservationer.

Herr EKINGE (fp):

Herr talman! Efter de många inlägg som har gjorts i denna debatt skulle jag i stort sett kunna nöja mig med att instämma i vad talesmännen för utskottsmajoriteten sagt. Jag biträder således i allt väsentligt vad herr Dahlgren har anfört. Men det finns också anledning att från vårt håll understryka att vi i propositionen ser en hel del bra saker som vi värdesätter.

Det grepp som kommunikationsministern har tagit hälsar även vi med tillfredsställelse. Därmed är dock inte sagt att vi tycker att allt är gjort som göras kan, men det är ett bra steg i rätt riktning. Särskilt värdefullt är att transportstödet kommer att gälla även godstransporter till Gotland.

Även departementschefens förslag om inflationsskydd för det rabatterade flygpriset är bra. Jag utgår från att priset – 220 kronor – således inte kommer att höjas under perioden. Är det möjligt att hålla priset på den nivån, är diskussionen om att anpassa det till priset på första klass järnväg i och för sig litet ointressant, eftersom man når samma effekt med detta förslag. Det är ett välkommet besked till gotlänningarna att priset 220 kronor skall stå fast, som jag hoppas, under hela perioden.

Förslaget om en viss sänkning av biljettpriset på Gotlandsbåtarna uppfattar jag också som en etapp på vägen ner till de personbiljettpriser som Gotlands kommun har föreslagit.

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

I herr Gustafssons i Stenkyrka och min motion har vi tagit upp en del saker, som vi även med beaktande av propositionens förslag finner mycket angelägna för att Gotlands situation i fråga om transportförsörjning skall vara jämställd med övriga delar av landet. Beträffande biljettpriserna på Gotlandsbåtarna innebär det föreliggande förslaget en anknytning till priset för en enkel andraklassbiljett på tåg för motsvarande sträcka. Härvid bortser man dock ifrån att till detta pris i många fall kommer kostnaderna för bilen. Om personbilen skall ha samma betydelse för gotlänningarna som för oss andra, fordras en anpassning till vägprincipen, dvs. att man beaktar det förhållande och de principer som Gotlands kommun har anfört i sin skrivelse till departementet.

Utskottet har för sin del ansett sig kunna godta departementschefens förslag i denna del. Men det finns anledning, tycker jag, att understryka vad utskottet anfört om att ytterligare överväganden bör komma till stånd rörande en prissättning för persontransporterna enligt den s. k. vägprincipen. Utskottet säger vidare att även vårt motionsyrkande om genomgående taxor därvid bör tas i beaktande. Det är värdefulla uttalanden som utskottet gör i det här avseendet.

För att inte ta kammarens dyrbara tid alltför mycket i anspråk vill jag till sist med bara några korta meningar knyta an till det fortsatta arbetet. Liksom utskottet hoppas jag att de aviserade förhandlingarna mellan pris- och kartellnämnden och bilgodsföretagen snarast skall komma till stånd, så att det eftersträlvade taxesystemet i dess helhet skall kunna tillämpas fr. o. m. den 1 februari nästa år.

Slutligen vill jag också betona vad vi i motionen sagt om AB Sjölinjer, nämligen att vi förutsätter att detta företags situation uppmärksammas. Positiva åtgärder i fråga om fraktkostnaderna vid begagnande av ett företags tjänster får inte återverka negativt på ett annat företags lika viktiga och nödvändiga verksamhet. Vi anser att utvecklingen får visa om särskilda stödåtgärder behövs, och då får frågan aktualiseras igen. Det är, som herr Dahlgren framhöll, också utskottets linje i den här frågan.

Mot denna bakgrund ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr ROSQVIST (s):

Herr talman! Herr Gustafsson i Stenkyrka hade svårt att förstå diskussionerna om vägprincipen. Ja, herr Gustafsson, det är möjligt att det är svårt att förstå den diskussionen, och jag får väl säga att det kan sättas många frågetecken kring just ordet vägprincip.

I våras behandlade vi en motion från center- och folkpartihåll – båda partiledarna hade satt sina namn under den – där man krävde införande av vägprincipen. Man ville inte avvakta den treåriga försöksperiodens utgång, utan man ville ha vägprincipen tillämpad omgående. Moderaterna var inne på samma linje, men här i dag och i den motion som väcktes med anledning av den senaste propositionen talar moderaterna i stället om vägkostnadsprincipen. Så långt jag förstår, brukar vägkostnadsprin-

cipen betyda att varje transportgren skall bära sina kostnader, men det har vi ju inte avsett att Gotlandstrafiken skall göra. Det är därför regeringen har lagt fram en proposition om utökat stöd, och det är därför vi har ett stöd över huvud taget.

I våras sade centerns främste talesman i utskottet vid underhandskonversationer att den vägprincip som då diskuterades skulle innebära en höjning av sjötransportstödet till 12 miljoner kronor per år. Från socialdemokratiskt håll hävdade vi emellertid att en utvärdering av stödets nuvarande form först skulle göras, och samtidigt kunde man gott och väl pröva den s. k. vägprincipen. I utskottsbetänkandet användes också uttrycket "den s. k. vägprincipen".

I propositionen har kommunikationsministern föredragit ett "järnvägsalternativ", som ger 5 miljoner kronor mer än vad mittenpartiledarnas förslag i våras innebar. Utskottet säger nu – återigen på basis av borgerliga motioner – att vi skall ytterligare pröva vägprincipen. Jag har i mitt huvudanförande gjort klart att skall den prövningen komma till stånd, så får den inte leda till att det blir ett sämre stöd än vad järnvägsalternativet kommer att ge. Vi har ju konstaterat att enligt tidigare beräkningar skulle vägprincipen ge mindre i stöd än vad det nu föreslagna järnvägsalternativet ger.

I det läget brännmärks flera socialdemokrater här i riksdagen för att de inte vill gå med på kravet om utökning av stödet till flyget med 1 miljon kronor. Jag tycker att det är märkligt. Från socialdemokratiskt håll vill vi främja en stödform där utökningen kommer flera människor till del. Stöd till flyget under ytterligare tre sommarmånader ger huvudsakligast fördelar åt personer som har sommarstugor eller andra intressen på Gotland, och vi har starkt ifrågasatt om det skulle vara den rätta formen att ytterligare utöka stödet. Om man nu har 1 miljon till förfogande, så tycker vi inte att det är rätt att lägga den på ytterligare flygstöd. Det kan kanske finnas annat – och det har herr Nilsson i Visby också sagt här – som kan vara mera värdefullt att satsa på.

Dessutom vill jag återigen poängtera att trots att man från borgerligt håll önskar räkna upp flygstödet med cirka 1 miljon kronor, så skriver man ingenting om var pengarna skall tas. Det förslagsanslag på 4,2 miljoner kronor som tidigare anvisats förblir oförändrat. Tydligt vet man inte heller den här gången vad de åtgärder man föreslår kommer att föra med sig i fråga om kostnader.

Herr GUSTAFSSON i Stenkyrka (c):

Herr talman! Egentligen finns det kanske inte så särskilt mycket att replikera på i herr Rosqvists anförande, men jag vill ändå säga några ord i anledning av det.

Herr Rosqvist har tydligen litet svårt att skilja på olika saker. Vi har här talat om vägprincipen som sådan. Men herr Rosqvist kommer gång på gång in på frågan om olika kostnader för uppfyllandet av principen, och det är ju en annan sak.

Det är principen som jag har sagt att vi, såvitt jag kan förstå, är ense om. Bedömningen av hur den skall utformas skiftar när det gäller persontrafiken. I fråga om godset är vi överens, vad jag kan förstå. Det är alltså svårt att ta upp en konkret debatt om kostnaderna för persontrafiken. Jag är emellertid tillfredsställd när jag hör herr Rosqvist säga att han inte kommer att gå med på några försämringar.

När det gäller flyget anser herr Rosqvist att ett utökat stöd skulle komma bara dem till del som har sommarstugor på Gotland. Jag förstår inte varifrån den uppgiften kommer. För min del har jag inte tillgång till någon trafikräkning som visar vad det är för människor som åker olika tider på året. Om det är vissa kategorier som reser just under tiden 1 april–30 september kan jag inte svara på. Jag tror inte att herr Rosqvist kan göra det heller.

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Jag framhöll i mitt förra anförande att det vore riktigt att hålla det lägre flygpriset året runt och att det tyder på en föråldrad syn att vilja tillämpa det endast under sommarmånaderna för semesterfirarna. Vidare underströk jag att det är utomordentligt angeläget för Gotland och gottlänningarna att året runt ha en ordentlig kontakt med fastlandet. Säkerligen skulle det betyda mycket för sysselsättningen på Gotland. Jag vill gärna betona det.

Om man talar om vägprincip eller vägkostnadsprincip tycker jag betyder mindre. Det väsentliga är att vi gemensamt söker få fram ett så stort trafikstöd som möjligt åt Gotland, som ju har – vilket understrukits här – en alldeles unik situation.

Än en gång vill jag framhålla att det i dag för Gotland är en glädjens dag, ty propositionen innebär mycket stora förbättringar i nuvarande situation. Men det hindrar inte att det är angeläget med ytterligare förbättringar. Såvitt jag kan förstå, tillgodoses gottlänningarnas behov bäst av de förslag som framförts från borgerligt håll.

Herr ROSQVIST (s):

Herr talman! Herr Gustafsson i Stenkyrka säger att vägprincipen är vi ense om. Ja, vi är ense så långt att vägprincipen även i fortsättningen skall övervägas. Men vi torde inte vara ense om vad vägprincipen innebär, för hur kan det då komma sig att vi har kommit till så skilda resultat i fråga om kostnadsvärderingen – 12 miljoner kontra 17 miljoner?

Herr Gustafsson frågade om jag har gjort någon speciell trafikräkning och funnit att det är just turister som flyger under april, maj och september månader. Det var herr Dahlgren som ledde in debatten på det spåret, herr Gustafsson. Det var herr Dahlgren som sade att vi föreslår det här för att främja turismen under ytterligare tre månader.

Jag förutsätter emellertid att de som kan åka i april, maj och september månader är en speciell kategori turister som har något särskilt ställe att vara på när de kommer till Gotland. Sommarstugor m. m. torde vara

det som lockar i just det fallet. Och det är väl inte fel att säga att det är en särskild kategori människor som över en veckohelg kan flyga till sin sommarstuga på Gotland även om det kommer att kosta 220 kronor tur och retur.

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

Herr DAHLGREN (c):

Herr talman! I sitt första inlägg talar herr Rosqvist om att utsträckningen av flygrabatteringen skulle vara till nytta endast för sommarstugeägare och han åberopar att jag skulle haft sagt något sådant i mitt inlägg. Det är inte riktigt. Vad jag har hävdad är att en utökning av flygrabatteringen från tre till sex månader skulle ha mycket stor betydelse för Gotland ur turistsynpunkt. Det är enligt min uppfattning en väsentlig skillnad mellan sommarstugeägare och turismen i allmänhet.

Herr ROSQVIST (s):

Herr talman! Jag föredrar att stödet i stället skall gå till sjötrafiken, till de människor som tar båt över till Gotland. Man kommer över på fyra och en halv timmar från Nynäshamn till Gotland och då kan man också ha bilen med sig. Jag föredrar att personstödet sätts in huvudsakligast på den delen när det gäller just turisttrafiken.

Vi har en flygrabatt under tre månader och, herr Dahlgren, låt oss nöja oss med det och i stället satsa ytterligare på stödformer för den vardagliga allmänna turismen som tar sin väg till ön med färjor. En värdering som jag tror att vi har inom det parti jag företräder är att vi först och främst skall se till den stora mängden av resenärer och inte till ett mindre antal.

Herr GUSTAFSSON i Stenkyrka (c):

Herr talman! I den motion som jag har skrivit under yrkar vi ju att Gotlandspriset skall gälla året runt även för fastlänningar. Det är min utgångspunkt. Utskottet har inte ansett sig kunna få med så långt utan man föreslår en utsträckning med tre månader.

Jag anser inte att det finns någon anledning att gå in på herr Rosqvists resonemang om vilken kategori som reser under den utsträckta tiden. Jag vill för min del bara konstatera att det kommer att vara till fördel för kommunikationerna för Gotlands del och även för dem som vill besöka Gotland, om tiden utsträcks.

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Det verkar som om en del av talarna inte hade åkt med flyget till Gotland vintertid. Det är ju inte bara sommarstugeägare och turister som reser då, utan det är många som har anhöriga på Gotland, t. ex. gotlänningar som numera är bosatta på fastlandet men som vill åka hem och hälsa på sina anhöriga. Jag tycker därför inte att man skall

motsätta sig att tiden för den här förmånen med de lägre priserna utsträcks.

Vad voteringen gäller här i dag är såvitt jag förstår om man vill rösta för ett ökat stöd utöver propositionen till Gotland eller inte med 1 miljon kronor. Denna extra satsning på flygtrafiken har vi ansett angelägen.

Vid voteringen får man alltså visa om man vill ge denna extra miljon till transportstöd åt gotlänningarna eller inte. Så enkel är frågan.

Herr kommunikationsministern NORLING:

Herr talman! Det är med anledning av herr Schöotts senaste uttalande som jag vill helt kort delta i denna debatt trots att jag inte hade tänkt göra det.

Jag tycker det är högst märkligt att herr Schött här hävdar att en extra rabattering under ytterligare tre månader av året på flygpriset till Gotland skall kunna ske med den motiveringen att det är vanliga flygresenärer, som herr Schött säger, som skall utnyttja den. Jag vill be kammarrens ärade ledamöter att inför den förestående voteringen också lägga på minnet att vi har delar av vårt land som heter Norrland och att det finns människor som för att hälsa på släkt och vänner reser mellan södra och mellersta Sverige och de norra delarna av landet.

Skall man använda den motiveringen, herr talman, för en utvidgning av rabattstödet till Gotland – att det skall gälla för den vanlige flygresenären – har man enligt mitt förmenande gått över den gräns inom vilken man skall hålla sig när det gäller att motivera ett extra flygstöd. Jag trodde att det här ändå gällde en diskussion om turismen – det är den som mitt partis representanter har talat om – men herr Schött vill ge en mycket kraftig rabatt till Gotlandsflyget för vanliga flygresenärer. Jag upprepar att vi har geografiskt mycket stora områden i Norrland, långt från mellersta och södra Sverige, och jag anser att debatten har gått snett om man inte tar hänsyn därtill.

Herr SCHÖTT (m):

Herr talman! Jag tillåter mig erinra om att Gotlands kommun, såvitt jag förstår av dess framställning, är inne på samma tankegångar som vi: att rabatten bör gälla året runt och att den inte bara bör gälla för turister utan för resenärer över huvud taget. Värdet härav tycker jag inte att man skall bestrida.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 27 punkten 1 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herrar Lothigius och Clarkson.

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Transportstöd till
Gotlandstrafiken*

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

Ja - 275
Nej - 48

Punkten 2

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 27 punkten 2 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herrar Lothigius och Clarkson.

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

Ja -276
Nej - 47

Punkten 3

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 4

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 27 punkten 4 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 3 av herr Mellqvist m. fl.

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

Trafiknykterhets- brott

Vid omröstning genom uppresning förklarades tvckan kunna råda angående resultatet, varför votering med omröstningsapparat verkställdes. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja -161

Nej - 162

Punkten 5

Utskottets hemställan bifölles.

§ 6 Föredrogs

Näringsutskottets betänkanden

Nr 51 i anledning av propositionen 1974:170 angående utgifter på tilläggsstat 1 till riksstaten för budgetåret 1974/75 i vad avser handelssekreterare

Nr 52 i anledning av propositionen 1974:162 med förslag till lag om riksprovplatser, m. m.

Nr 53 i anledning av propositionen 1974:127 med förslag till lag om ändring i förordningen (1968:576) om Konungariket Sveriges stadshypotekskassa och om stadshypoteksföreningar, m. m.

Nr 54 i anledning av propositionen 1974:182 med förslag till lag om ändring i förordningen (1965:139) om Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa

Kammaren biföll vad utskottet i dessa betänkanden hemställt.

§ 7 Trafiknykterhetsbrott

Föredrogs justitieutskottets betänkande nr 37 i anledning av propositionen 1974:154 med förslag till viss lagstiftning om trafiknykterhetsbrott jämte motioner.

I propositionen 1974:154 hade Kungl. Maj:t (justitiedepartementet) föreslagit riksdagen att anta i propositionen framlagda förslag till

1. lag om försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov,
2. lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
3. lag om ändring i rättegångsbalken.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

"I propositionen föreslås en tidsbegränsad lag som medger att viss försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov skall få äga rum som ett led i samhällets åtgärder för främjande av trafiknykterheten. Enligt förslaget skall rutinprov få tas på motorfordonsförare vid i förväg beordrad trafikkontroll, vid trafikolyckor och vid vissa angivna trafiköverträdelser. Försöksverksamhetens omfattning skall enligt förslaget bestämmas av regeringen. I propositionen föreslås också sådan ändring i straffbestämmelserna om trafiknykterhetsbrott att det s. k. tillbakaräkningsproblemet praktiskt taget försvinner. Vidare föreslås att legitimerad

sjuusköterska skall få behörighet att ta blodprov.

Den nya lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 januari 1975."

I detta sammanhang hade behandlats

dels den vid riksdagens början väckta motionen 1974:1079 av herr Larsson i Öskevik m. fl. (c), vilken motion remitterats till trafikutskottet och sedermera överlämnats till justitieutskottet,

dels de i anledning av propositionen väckta motionerna

1974:1940 av herrar Johansson i Växjö (c) och Polstam (c) vari hemstälts att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 154 uttalade att vid rutinmässiga alkoholutandningsprov i samband med trafikolyckor 0,5 ‰-ampullen alltid borde användas,

1974:1941 av herr Jonsson i Alingsås m. fl. (fp, s, c) vari hemstälts att riksdagen vid behandling av propositionen 1974:154 gav Kungl. Maj:t till känna

1. att 0,5-promillegränsen borde tillämpas även vid försöksverksamheten med rutinmässiga utandningsprov,

2. att statens rättskemiska laboratorium borde ges tillräckliga resurser för att kunna nedbringa väntetiderna vid blodprov,

1974:1942 av herr Lindahl i Lidingö (s) vari hemstälts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t uttalade att försöksverksamheten med rutinmässiga alkoholutandningsprov borde genomföras med användande av 0,5 ‰-ampuller med den avläsningsmetod som trafiknykterhetskommittén förordat,

1974:1943 av herr Lövenborg m. fl. (vpk) vari föreslagits

1. att riksdagen hemställde om utarbetandet av sådan lagtext att person, som underkastades blodprov med misstanke om rattfylleribrott men ej var skyldig därtill, ersattes för kostnader och olägenheter som uppkommit i samband därmed,

2. att riksdagen uttalade sig för att utandningsapparat med minsta möjliga felmarginal kom till användning vid den föreslagna försöksverksamheten och att perioden också användes till att pröva nya och säkrare metoder,

3. att riksdagen beslutade att 4 § 2 mom. i förslaget till lag om ändring i lagen 1951:649 om straff för vissa trafikbrott skulle få av motionärerna angiven lydelse, innebärande att fängelse skulle uteslutas ur straffskalan, samt

1974:1944 av herr Oskarson (m) och fru Jacobsson (m) vari hemstälts att riksdagen skulle

1. anta 1 § i det i propositionen framlagda förslaget till lag om försöksverksamhet med rutinmässiga utandningsprov med den ändringen att paragrafen skulle erhålla av motionärerna angiven lydelse, innebärande att försöksverksamheten skulle få omfatta hela landet och att riks-

Tisdagen den
10 december 1974

*Trafiknykterhets-
brott*

polisstyrelsen fick bestämma verksamhetens utformning.

2. ge Kungl. Maj:t till känna att 0,5 %-ampull borde komma till användning vid rutinmässiga utandningsprov i enlighet med vad i motionen anförts.

Utskottet hemställde

1. att riksdagen beträffande lagstiftning om försöksverksamhet med utandningsprov skulle

a) anta det i propositionen 1974:154 framlagda förslaget till lag om försöksverksamhet med rutinmässiga utandningsprov utom 1 §,

b) avslå motionen 1974:1079 i den mån den inte bifalles genom utskottets hemställan under a),

2. att riksdagen beträffande omfattningen av försöksverksamheten med avslag på motionen 1974:1944 (yrkande 1) i denna del skulle anta 1 § i det under 1. angivna lagförslaget,

3. att riksdagen beträffande provtagningsmetoder i anledning av motionerna 1974:1940 och 1974:1942 samt motionerna 1974:1941 (yrkande 1), 1974:1943 (yrkande 2) och 1974:1944 (yrkande 2), sistnämnda tre motioner i denna del, gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet i detta hänseende anför,

4. att riksdagen beträffande rättskemiska laboratoriets resurser skulle avslå motionen 1974:1941 (yrkande 2) i denna del,

5. att riksdagen beträffande ersättning åt misstänkta skulle avslå motionen 1974:1943 (yrkande 1) i denna del,

6. att riksdagen med avslag på motionen 1974:1943 (yrkande 3) i denna del skulle anta det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,

7. att riksdagen skulle anta det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i rättegångsbalken.

Reservationer hade avgivits

1. av herr Lövenborg (vpk) som beträffande ersättning åt misstänkta ansett att utskottet under 5 bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen 1974:1943 (yrkande 1) i denna del gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanten i detta hänseende anför,

2. av herr Lövenborg (vpk) som ansett att utskottet under 6 bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1974:1943 (yrkande 3) i denna del skulle anta det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott med den ändringen att 4 § 2 mom. skulle erhålla av reservanten föreslagen lydelse.

Till betänkandet hade vid punkten 3 i utskottets hemställan (provtagningsmetoder) fogats särskilda yttranden

1. av herrar Larfors, Jönsson i Malmö, Nygren och Nilsson i Visby, fru Andersson i Kumla samt herr Hasselgren (samtliga s),

2. av herr Lövenborg (vpk).

Herr LÖVENBORG (vpk):

Herr talman! Det är fogat två reservationer till det betänkande som nu behandlas. Jag skall emellertid börja med att något kommentera mitt särskilda yttrande, som framför allt uttrycker stor tveksamhet inför den metod man går in för.

De borgerliga motionerna handlar ju i stor utsträckning om vilket slag av ampuller man skall använda, och den socialdemokratiska delen av utskottet har vikit undan, lämnat sin justitieminister i sticket och på den punkten gått emot propositionens förslag.

I det läget ansåg jag det vara mindre meningsfullt att vi i vår grupp skulle vara de enda som tog strid på den här punkten. Slagsmål om vilken ampull man skall använda för väl knappast frågan om den sociala revolutionen närmare sin lösning, och man kan naturligtvis använda sin tid till viktigare ting än att slåss om en ampull.

Men min tveksamhet består. Vi vet att det genom användandet av 0,5-promilleampullen kommer att begås flera misstag, att det kommer att skapa mera irritation och onödigt arbete än om man hade gått på 0,8-promilleampullen.

Motiveringen för att man skulle välja en lägre toleransgrad har väl framför allt varit att man måste skapa respekt för den lagliga gränsen, som är just 0,5 promille för rattonykterhet.

Men ampullmetoden är otillförlitlig, och den innebär att många som ligger en bra bit under straffbarhetsgränsen kommer att underkastas ett onödigt blodprov med alla de besvär, kostnader och olägenheter som det kan medföra.

De som har pläderat för 0,5-promilleampullen har också i diskussionerna sagt att här gäller det att klargöra för folk att all alkoholförtäring i samband med bilkörning är förkastlig och inte skall ske. Men det är ett rätt diskutabelt resonemang. Det finns ju en gräns för straffbarhet, och det är den man skall hålla sig till och inte konstruera nya gränser i missriktat nit.

Enligt mitt synsätt hade det alltså varit bättre om man hade stannat för ampullen med den högre toleransgränsen. Det hade blivit mindre misstag, mindre irritation och mindre ogynnsam publicitet under den provotid som vi nu skall gå in för.

Av två skäl har vi emellertid nöjt oss med ett särskilt yttrande på den här punkten. För det första är det fråga om en provperiod, och för det andra har utskottet till en del följt vpk-motionärernas intentioner och uttalat sig för det vi vill ha fram, nämligen användandet av andra och exaktare utandningsapparater under försöksperioden.

Utskottet fick en rad sådana apparater demonstrerade för sig under behandlingen av det här ärendet. Det finns typer som ger det exakta promilletalet, och sådana används i praktiken på en del håll i världen. Skall man verkligen gå in för att så småningom permanenta den här verksamheten, då måste det betraktas som helt nödvändigt att använda exaktare hjälpmedel än de ampuller som nu kommer in fråga. Provotiden

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Trafiknykterhets-
brott*

bör därför, som utskottet säger i sin skrivning, användas också för att man skall komma fram till metoder som skapar mindre förargelse genom att man slipper ifrån en massa misstag.

Däremot har utskottet visat mindre förståelse för våra två övriga motionskrav. Det ena knyter direkt an till vad vi med skäl befarar, nämligen att de osäkra ampullerna kommer att spela både polis och bilförare många spratt.

Obefogat kommer många att tas om hand och transporteras i väg för tagande av blodprov. Det betyder att man får avbryta sin färd för att med polisbil åka till läkare eller sjukhus. Den proceduren kan ta lång tid, för det är inte alltid det finns någon tillgänglig som har tid att ta det här blodprovet. Man förlorar arbetsinkomst, och är man nu en känslig person så kan det väl också sägas att man åsamkas psykiskt lidande.

Allt detta leder oss fram till tanken att vi måste se till att de som oskyldigt misstänks för rattonykterhet eller rattfylleri också bör få någon form av ersättning för obehag, förlorad arbetsförtjänst och diverse annat. Vi har sagt att det vore rimligt att man exempelvis använde samma grunder som för vittnesinställelse.

Utskottets majoritet har avvisat vårt motionskrav, bl. a. med hänvisning till att man i det här sammanhanget inte kan ta upp ett så omfattande spörsmål som det frågan aktualiserar. Jag har litet svårt att förstå varför man inte i detta sammanhang skulle kunna garantera en viss ersättning åt folk som på felaktig grund släpas i väg för blodprovstagning. Här handlar det inte bara om rättssäkerhet utan också om den moraliska skyldighet som jag tycker vi bör känna när vi nu står beredda att anta en lagstiftning som med all säkerhet innebär en rad konsekvenser även för personer som håller sig inom lagens ramar.

I det betänkande som avgavs av kommittén för lagstiftningen angående trafiknykterhetsbrott sysslade man åtskilligt med frågor rörande straffdifferentiering. Man talar bl. a. i detta betänkande om att antalet fängelsedomar för trafiknykterhetsbrott uppgår till över 4 000 per år och att till fängelse dömda rattfyllerister utgör 40 procent av de årligen nytillkomna fängelsefångarna i riket. Det är en svår belastning på kriminalvårdens resurser, och det vore önskvärt om man kunde begränsa påföljd vid rattonykterhetsbrott.

I det nämnda betänkandet heter det också: "Vad angår bötesstraffet torde detta numera med den höjda levnadsstandarden hos medborgarna ha påtagligt större effekt än tidigare. Ett hot om höga böter vid trafiknykterhetsbrott torde därför ha en ganska starkt avhållande effekt på medborgarna i allmänhet." Kommittén säger vidare:

"Sammanfattningsvis kan i fråga om hänsyn till allmänpreventiva synpunkter vid utformningen av trafiknykterhetslagstiftningen sägas att det inte torde vara nödvändigt att i samma utsträckning som hittills använda fängelsestraff. Allmänpreventionen torde nämligen i inte obetydlig utsträckning kunna tillgodoses genom körkortsingripanden, höga böter, åtgärder för att öka upptäcktsrisken samt i fråga om förare med alkohol-

problem en skyddstillsyn av ingripande karaktär. En minskad användning av fängelsestraff framstår också som önskvärd med hänsyn till de olägenheter som är förbundna med den schablonmässiga användningen av denna påföljd vid trafiknykterhetsbrott.”

Vi motionärer delar den uppfattningen av flera skäl. Ett av skälen är att ett fängelsestraff ofta kan få ganska förödande konsekvenser för individen. Det kan stjälpa i stället för att hjälpa. Vi har därför ansett att man i detta sammanhang också skulle kunna aktualisera frågan om minskad användning av fängelsestraff som ett första steg på vägen mot ett nytänkande på området. Vi har framfört den meningen inte därför att vi på något sätt skulle nonchalera de allvarliga problem som det stigande antalet nykterhetsbrott utgör utan enbart därför att vi tror att böter som straffpåföljd kan vara nog så effektiva och kännbara och ha väl så stor allmänpreventiv effekt som fängelse.

I det här sammanhanget har vi föreslagit en lagändring så att man helt utesluter fängelse för s. k. rattonykterhet. Vi förutsätter vidare att frågan om en annan straffdifferentiering snart kommer att aktualiseras i hela sin vidd, vilket dock inte utesluter att man fattar ett beslut i den riktning som jag här pläderat för och som också har angetts i någon mån i det tidigare nämnda betänkandet.

Av det sagda torde framgå att vi i stort sett är överens om den föreslagna försöksverksamheten. Alkohol i samband med bilkörning utsätter både förare och trafikanter för sådana risker att det är nödvändigt att söka efter former som kan minska detta oskick.

Det är möjligt att den försöksperiod som nu inleds kommer att visa att rutinmässiga utandningsprov vid trafikkontroller verkligen kan ha en sådan effekt. Ändamålet med verksamheten skall ju inte vara att sätta fast så många människor som möjligt utan dess positiva effekt måste framför allt ligga däri att enbart vetskapen om den ökade risken att åka fast skall avhålla folk från att kombinera bilkörning med sprit.

Vi säger alltså ja till propositionens förslag men har i samband därmed också ansett det angeläget att aktualisera några andra frågor. Jag yrkar därför bifall till reservationerna 1 och 2.

Herr LARFORS (s):

Herr talman! I propositionen 154 har lagts fram förslag till viss lagstiftning om trafiknykterhetsbrott. Förslaget är baserat på trafiknykterhetskommitténs betänkande som avgavs 1970. Att förslaget framläggs nu torde till väsentlig del bero på att 1975 skall bli ett år under vilket man på olika sätt tar krafttag för ökad trafiksäkerhet.

Departementschefens förslag i propositionen 154 har fått ett varmt mottagande och mötts med mycket stor förståelse. Utskottet har enhälligt tillstyrkt att försöksverksamheten med rutinmässiga utandningsprov skall anordnas under tiden 1 januari 1975–30 juni 1976. Vi har i utskottet också varit eniga om slopandet av tillbakaräkningsförfarandet liksom om att även sjuksköterskor skall kunna ta blodprov.

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Trafiknykterhets-
brott*

Den enda punkt på vilken utskottet avvikit från propositionens förslag rör provtagningsmetoden vid rutinkontroller, där det i propositionen föreslagits att man skulle använda en s. k. 0,8-promilleampull. I några motioner i ärendet har föreslagits att 0,5-promilleampullen – dvs. samma ampull som redan nu används vid utandningsprov – skulle komma till användning. Vid rutinkontroller skulle dock ampullen avläsas på annorlunda sätt än vad som sker vid fall då misstanke om rattonykterhet redan föreligger.

För 0,8-promilleampullen talar att rättssäkerhetsaspekterna blir starkare beaktade, dvs. att risken för att det antal personer som felaktigt tas till blodprovsundersökningar blir mindre. Men det kan också föreligga en viss fara att man med vetskap om att 0,8-promilleampullen skall användas vid rutinprov inte anser risken att fastna i en kontroll vara särskilt stor.

Farhågor har också uttalats för att missförstånd kan uppstå om gränsen för rattonykterhet ligger vid 0,5 eller 0,8 promille. Herr Lövenborg har här berört de synpunkterna i sitt anförande nyss.

De skäl som anförts mot användningen av 0,5-promilleampullen även vid rutinkontroll är att risk föreligger att ett större antal personer, som vid blodprovtagningen visar sig ha mindre alkoholkoncentration i blodet än 0,5 promille, blir tagna än vid användningen av 0,8-promilleampullen. Detta skulle alltså betyda en ökad otrygghet från rättssäkerhetssynpunkt. Men då vill jag påminna om att avläsningen vid användningen av 0,5-promilleampullen skall ske på ett särskilt sätt just för att minska denna risk.

De här sakerna har behandlats mycket ingående i propositionen och i utskottets betänkande, och efter många och långa begrundanden har utskottet stannat för att förorda att 0,5-promilleampullen används vid rutinkontroller, dock att ampullen då skall avläsas på ett särskilt sätt. Utskottet skriver i det sammanhanget: "Med hänsyn härtill och till försöksverksamhetens syfte att höja trafiksäkerheten synes några bärande invändningar från rättssäkerhetssynpunkt inte kunna resas mot den av utskottet förordade provtagningsmetoden."

Mot detta utskottets ställningstagande föreligger inga reservationer. Utskottet har där varit enigt, även om det till betänkandet har avgivits två särskilda yttranden, som jag skall återkomma till.

På ett par andra punkter har det emellertid avgivits två reservationer. Herr Lövenborg, som står för båda reservationerna, har redan berört dem i sitt anförande nyss. Den ena reservationen handlar om ersättning åt oskyldigt misstänkt och den andra om ändring av straffet vid rattonykterhet och rattfylleri. Vad gäller den senare frågan föreslår reservanten att man skall ta bort fängelsestraffet. Personligen tycker jag att det ligger mycket i den tanken, men liksom utskottet i övrigt ifrågasätter jag om det är lämpligt att ta upp den frågan till avgörande i detta sammanhang. Trafiknykterhetskommittén har ju i sitt förslag varit inne på bedömningar som går åt samma håll. Med hänsyn till att frågorna om vilka straff, som skall tillämpas för det ena eller andra brottet samt avkriminalise-

ringen av olika gärningar i vissa fall är under utredning har utskottet inte velat föreslå riksdagen någon ändring nu. Utskottet har därför yrkat avslag på den bakomliggande motionen i denna del.

Samma gäller frågan om ersättning åt oskyldigt misstänkt. Utskottet har behandlat den frågan ingående men kommit fram till att det är svårt att skilja på ersättningen åt oskyldigt misstänkt i detta fall och vad som skall gälla för oskyldigt misstänkt när det gäller andra brott, där det sker en förundersökning. Utskottet har därför inte ansett sig kunna förorda bifall till det motionsyrkandet utan har yrkat avslag på detsamma.

De socialdemokratiska ledamöterna i utskottet har i ett särskilt yttrande redovisat varför de trots betänkligheter har anslutit sig till förslaget om att 0,5-promilleampullen skall användas. Jag skall här inte uppehålla mig vid att upprepa vad som står i det särskilda yttrandet utan nöjer mig med att hänvisa till vad som där anförs.

Till slut vill jag erinra om att det nu är fråga om en försöksverksamhet som skall pågå under 18 månader. Under den tiden kommer utskottet att följa verksamheten. Som framgår av utskottets betänkande avser vi att begära uppgift om hur försöksverksamheten utfaller. Om utskottet då skulle finna att användandet av 0,5-promilleampullen medför alltför betydande olägenheter ur rättssäkerhetssynpunkt är utskottet villigt – så har jag fattat det – att i någon form ta ett initiativ i frågan. Jag förmodar att departementet å sin sida kommer att följa försöksverksamheten på samma sätt, och kanske ännu mera noggrant än utskottet kan göra – jag tror att departementet har större möjligheter där. Jag tror också att departementschefen, om han ser att utfallet av försöksverksamheten blir alltför bekymmersamt, återkommer i ärendet.

Med vad jag nu anfört ber jag, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan i ärendet och i övrigt avslag på reservationerna.

Herr LÖVENBORG (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jag har fortfarande svårt att förstå argumentet att man inte seriöst skulle kunna diskutera frågan om ersättning åt dem som jag vill kalla oskyldigt misstänkta för rattfylleribrott enbart därför att det är ett stort och vittomfattande spørsmål. Någonstans måste man ju börja, och då borde man väl kunna göra det i detta sammanhang.

Vid demonstrationer och föredragningar inför utskottet har expertisen nödgats medge att man får en betydande felprocent vid användningen av de ampuller som nu kommer i fråga. Risker för misstag skulle ha blivit mindre om man hade gått in för den andra ampulltypen, men nu blir det inte så. Jag kan i andanom se hur de många misstagen kommer att slås upp i pressen. Den svedan skulle i varje fall kunna lindras om man gick in för någon form av ersättning, ungefär så som vi har föreslagit.

Mot den föreslagna straffändringen har inte heller herr Larfors anfört några andra argument än de som användes i utskottet, nämligen att man inte skall föregripa ställningstaganden i större sammanhang. Vi tycker alltså att man hade kunnat ta ett första steg redan nu.

Tisdagen den
10 december 1974

*Trafiknykterhets-
brott*

Fru KRISTENSSON (m):

Herr talman! Efter herr Larfors' anförande har jag egentligen inte mycket att tillägga. Jag vill bara ytterligare understryka att utskottet i dess helhet vid behandlingen av detta ärende känt en viss tvekan och fört just de diskussioner som både remissinstanser och proposition berört. Ställningstagandet i frågan om man över huvud taget skall acceptera sådana här rutinprov eller inte måste bli en avvägning från integritetssynpunkt. Vi har i utskottet stannat för samma ståndpunkt som departementschefen, och för övrigt också remissinstanserna, nämligen att det angelägna i att få ner antalet trafiknykterhetsbrott och främja trafiksäkerheten får väga tyngre än de eventuella invändningar man kan ha från integritetssynpunkt. Detta är den stora frågan i sammanhanget. Frågan om provtagningsmetoder är en detalj i detta större sammanhang.

Utskottet tycker att denna proposition innebär ett rätt stort steg på vägen mot en ökad trafiksäkerhet – vi hoppas i varje fall det. Vi tycker också att det är lämpligt att genomföra denna försöksverksamhet samtidigt som vi nu går in i trafiksäkerhetsåret. Om det inte råkat vara så, skulle utskottet kanske ha varit mera tveksamt till att nu genomföra en sådan här försöksverksamhet. Vi konstaterar nämligen, precis som departementschefen gjort, att de testmetoder som för närvarande finns egentligen inte uppfyller önskvärda noggrannhetskrav. Vi har tyckt att det skulle ha varit önskvärt att man hade kunnat avvakta resultatet av den utprovning av nya apparattyper med större säkerhetsgrad som nu företas för att se, om inte de i stället borde användas. Men som vi ser detta kommer det ändå att vara en fråga på något längre sikt – kanske ett eller två år – och vi har därför ansett att man inte borde avvakta så länge utan acceptera att försöksverksamheten börjar den 1 januari 1975.

Det är klart, herr talman, att det kan finnas skäl för propositionens förslag när det gäller vilken ampull som skall användas, nämligen den ampull som ger ett ökat spelrum och där alltså riskerna blir mindre för att man vid rutinmässig provtagning tar in personer ”i onödan” för blodprovstagning. Hela utskottet har förstått de skälen. Samtidigt kan konstateras att trafiknykterhetskommittén menar att de båda provtagningsmetoderna – 0,5-promilleampullen och 0,8-promilleampullen – är acceptabla ur rättssäkerhetssynpunkt och att skillnaderna mellan dem trots allt inte är särskilt stora. Då har vi menat att det kan finnas en risk för att man laborerar med en annan gräns än den som svarar mot den för trafiknykterhetsbrott gällande blodalkoholhalten, nämligen 0,5 promille. Det kan leda till att människor får för sig att de kan ta ökade chansningar, och resultatet kanske i praktiken t. o. m. kan bli att de kommer att dricka en större mängd alkohol innan de kör bil bara därför att de vet att denna provtagningsmetod används och de då tror sig ha möjlighet att tänja alkoholkoncentrationsgränsen. Den utvecklingen tycker vi verkligen skulle gå stick i stäv mot trafiksäkerhetsårets målsättning, och vi har därför stannat vid att föreslå 0,5-promilleampullen.

Utskottet hyser som sagt tveksamhet över huvud taget just därför att båda de här testmetoderna inte är exakta. Jag vill därför understryka vad jag förut har sagt, att utskottet tycker att det i och för sig hade varit önskvärt att man kunnat avvakta resultatet av utprovningen av de nya apparattyperna.

Vi säger också att erfarenheterna från försöksverksamheten kan motivera att verksamheten avbryts eller att effektivitetsskäl möjligen kan tala för att en annan provtagningsmetod används under försöksverksamhetens gång. Vi vill alltså lämna den möjligheten öppen.

Vidare vill jag understryka det som herr Larfors var inne på, att vi i utskottet i enighet har sagt att vi under hösten nästa år vill ha en redovisning av hur den hittills pågående försöksverksamheten har utfallit. Vi har velat ange detta för att de tillämpande myndigheterna skall bedriva verksamheten på ett sådant sätt att det skall vara möjligt att ge utskottet en sådan redovisning.

Jag tänker inte gå in i något bemötande av herr Lövenborgs synpunkter – det har herr Larfors redan gjort, varför det är onödigt att ta kammarens tid i anspråk med detta.

Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr POLSTAM (c):

Herr talman! Till vad som redan har sagts i den här debatten är kanske inte mycket att tillägga, eftersom utskottsbetänkandet inte innehåller några andra reservationer än de som herr Lövenborg har avgivit. Dessa två reservationer rör inte så mycket själva kärnfrågan, nämligen rätten för den trafikövervakande personalen att ta rutinprov på utandningsluft från fordonsförare i samband med anordnade trafikkontroller.

Inte heller råder det någon oenighet om vilken ampull – 0,5 promille eller 0,8 promille – som skall användas. Flera talare har redovisat varför utskottet frångått propositionen i detta avseende, och de skälen behöver jag ju bara instämma i.

Till det sagda vill jag bara erinra om att vi hittills har använt 0,5-promilleampullen vid misstanke om rattfylleri. Redan detta faktum talar för att vi under en försöksperiod inom vissa områden i vårt land inte skall använda någon annan ampull än den hittills vedertagna. För personalen som skall avläsa ampullerna i olika väderlekssituationer och under skiftande ljusförhållanden är det bra att man inte har olika ampuller, eftersom de ändå kan vara besvärliga att avläsa.

Sedan finns det en annan och kanske viktigare anledning till att vi bör fortsätta att använda 0,5-promilleampullerna. Straffgränsen går vid detta promilletal, och ingen vill väl vara med om att uppluckra inställningen till den gränsen. Vi har lagt fast att alkohol och trafik inte hör ihop. Skulle då grönfärgens diffusa gräns medföra att blodprov måste tas och det visar sig att alkoholhalten ligger något under den straffbara gränsen, säger det ändå att vederbörande har förtärt alkohol före körningen. Utifrån den synpunkten är jag beredd att hålla med professor

Goldberg när han säger, att det obehaget måste den som förtärt alkohol före körningen vara beredd att ta.

Det är nödvändigt att slå fast att syftet med rutinkontrollen inte skall vara att sätta fast så många som möjligt för rattfylleri utan att förhindra att förare kör motordrivna fordon i spritpåverkat tillstånd. Vi måste minska antalet trafikolyckor, som har sitt upphov direkt eller indirekt i alkoholförtäring. Det är också utomordentligt bra att den försöksverksamhet som det nu är fråga om börjar tillämpas redan under det förestående trafiksäkerhetsåret.

Med detta korta inlägg yrkar jag, herr talman, bifall till vad utskottet hemställt.

Herr JONSSON i Alingsås (fp):

Herr talman! Tesen att trafik och alkohol inte hör ihop torde en överväldigande majoritet av svenska folket vara överens om. Enligt undersökningar finns det knappast något annat brott, där allmänheten så helhjärtat ger sitt stöd åt polisens ingripanden som just då det gäller onykterhet i trafiken. I såväl statliga utredningar som framstötar från trafiksäkerhetsorganisationer har det under lång tid framförts krav på ett bättre och effektivare medel att främja helnykter trafik.

Mot den bakgrunden hälsas med tillfredsställelse propositionen 154, i vilken föreslås lag om försöksverksamhet med rutinmässiga alkoholutandningsprov. En klok tillämpning av lagen med strategiskt insatta kontroller bör vara ägnad att främja trafiknykterheten och hos allmänheten skapa ökad respekt för lagen. Alkoholpåverkade förare kan säkrare räkna med att bli ertappade om de ger sig ut i trafiken. Jag anser att det är angelägnare att främja lagligheten genom att öka risken för upptäckt än att skärpa straffsätserna.

Trafiksäkerhetsverket har lagt upp en väl motiverad och stort planerad rikskampanj, Trafiksäkerhetens år 1975. Det är positivt att denna informations- och propagandakampanj erhåller värdefullt stöd genom propositionsförslaget. Vi har i vårt land sedan decennier haft en trafiknykterhetslagstiftning som i långa stycken varit mönsterbildande för andra länders åtgärder under senare år. Det finns ingen anledning att anta annat än att denna lagstiftning och dess tillämpning i domstolarna är förklaringen till den ganska gynnsamma trafiksäkerhetsnivå vårt land uppvisar jämfört med andra länder med motsvarande biltäthet. Trafiknykterheten framstår dock alltjämt som ett allvarligt hot mot tryggheten på vägarna och kräver fortsatta ansträngningar från samhällets sida.

Under senare år har, som jag sade, uppmärksamheten riktats på det nödvändiga i att öka upptäcktsrisken för alkoholpåverkade förare i trafiken. Flera undersökningar tyder på att de nuvarande kontrollmöjligheterna är så begränsade att förarna upplever risken för upptäckt som mycket liten. Undersökningar som gjorts så sent som i juli i år visar att var tredje omkommen bilförare var alkoholpåverkad. Därför anser jag att trafiksäkerhetsinsatserna inte kan isoleras från kravet på aktiva

åtgärder som syftar till att avhålla folk från att köra bil eller annat fordon i berusat tillstånd.

Lagen om rutinmässiga alkoholutandningsprov har föreslagits få karaktären av försöksverksamhet med begränsad giltighetstid, nämligen från den 1 januari nästa år till 30 juni 1976. På grund av de nya kontrollmöjligheterna för polisen anser jag detta vara ett betydelsefullt instrument för trafiknykterhetslagstiftningens effektivitet. Behovet härav torde vara permanent, och jag är därför tveksam till att lagen begränsas till en viss giltighetstid. Försöksverksamheten har emellertid motiverats bl. a. av att det skall ske regionala undersökningar av denna verksamhets effekter och av resultatet av propagandakampanjen. Sådana undersökningar är så angelägna att man rimligtvis inte bör motsätta sig förslaget om en begränsad giltighetstid för lagen. Min övertygelse är ändå att den här lagstiftningen kommer att visa sig vara så betydelsefull att den i sinom tid får permanent karaktär.

Vad beträffar de provtagningsmetoder som skall användas under försöksverksamheten kan vi motionärer tacksamt notera att utskottet enhälligt har förordat vårt förslag, dvs. att man vid dessa utandningsprov skall använda den s. k. 0,5-promilleampullen. Jag vill ge en eloge till utskottet för dess självständiga hållning i sitt arbete, då man här har förbättrat departementschefens förslag. Det förs ett övertygande resonemang även beträffande rättssäkerhetsfrågorna, och därför anser jag att det särskilda yttrandet av de socialdemokratiska utskottsledamöterna framstår som något svårförståeligt.

När det gäller motionen 1974:1941 väckt av ledamöter från folkpartiet, centerpartiet och socialdemokraterna, har vi i allt väsentligt fått utskottets stöd. Vi har även aktualiserat de långa väntetiderna vid statens rättskemiska laboratorium. Frågan om laboratoriets resurser berörs inte i propositionen. Belastningen vid laboratoriet har i höst varit så stor att väntetiden för blodprov för närvarande lär vara omkring en månad. Av hänsyn till dem proven gäller får detta i och för sig anses vara en alltför lång tid. Med tanke på den eventuellt kommande ytterligare belastningen finner jag det nödvändigt med en erforderlig förstärkning av laboratoriets resurser, så att den nuvarande genomsnittliga väntetiden kan nedbringas.

Utskottet delar vår uppfattning att det är angeläget att förundersökningarna angående trafiknykterhetsbrott inte fördröjs. Utskottet hänvisar till att socialstyrelsen begärt resursförstärkning inför nästa budgetår och tillägger: "Utskottet utgår från att frågan om laboratoriets behov av ytterligare resurser för att möta en eventuell ökning av antalet blodprovsanalyser till följd av försöksverksamheten med rutinmässiga utandningsprov övervägs i samband med arbetet på statsverkspropositionen och att Kungl. Maj:t även eljest med uppmärksamhet följer arbetsbelastningen vid laboratoriet."

Med den skrivningen, herr talman, har utskottet riktat regeringens uppmärksamhet dels på den ogynnsamma arbetsbelastning som nu råder vid rättskemiska laboratoriet, dels på att insatser kan komma att behövas

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Trafiknykterhets-
brott*

Tisdagen den
10 december 1974

*Trafiknykterhets-
brott*

i anledning av detta riksdagsbeslut.

Herr talman! På grund av att vårt syfte med motionen även i den här delen fått stöd av utskottet har jag inget annat yrkande än att justitieutskottets hemställan i dess betänkande nr 37 måtte bifallas.

Herr LOTHIGIUS (m):

Herr talman! Jag kan inte underlåta att delge kammaren min uppfattning i denna fråga, eftersom jag tillhört trafiknykterhetskommittén och varit med om dess överväganden. Jag är ganska oroad över en del av detta förslag. Det gäller frågan om 0,5-promille- eller 0,8-promille-ampuller. Först och främst innebär förslaget på denna punkt trots allt en osäkerhet.

Vi har i kommitténs betänkande tagit upp den här frågan i en särskild skrivning och sagt om alternativ A och B, där A gäller 0,5- och B 0,8-ampuller: "Även om sålunda båda alternativen kan anses acceptabla från rättssäkerhetssynpunkt" – när vi säger att acceptabla kan det ena vara mer acceptabelt ur rättssäkerhetssynpunkt än det andra – "vill dock kommittén i detta hänseende förorda det alternativ som reducerar andelen falskt positiva prov till en ren obetydlighet, nämligen alternativ B."

Herr Lövenborg tog upp frågan om de säkrare kontrollmetoderna och jag vill där säga att först när man får fram sådana säkrare metoder till allmänt bruk i Sverige bör man gå efter regeln med 0,5 promille. I dag får man vänta med detta eftersom det skulle skapa en stark osäkerhet.

När det gäller försöksverksamheten anser jag att förhållandet är det helt omvända jämfört med det särskilda yttrande som utskottets ärade socialdemokratiska ledamöter har avgivit. Det är just med anledning av försöksverksamheten man skulle utgå från 0,8 promille för att pröva att man inte fick den effekt man befarar. Det är min uppfattning i sammanhanget. Det är riktigare att sedan göra en nedtrappning. Därigenom kan man skydda den enskilde i detta sammanhang.

Vi skall komma ihåg att de kontroller som polisen tidigare gjorde för-
anledes i allmänhet av vederbörandes uppträdande och andedräkt. Det var alltså i allmänhet mera grava anmärkningar som var utslagsgivande för polisens ingripande. Kontrollerna berörde också ett litet klientel människor. Nu blir kontrollerna en rutin för ett stort antal bilister utan att anmärkningar riktats mot deras yttre uppträdande.

Min politiska kollega fru Kristensson tror att det kan uppmana bilister till att använda mera sprit om man har satt gränsen vid 0,8. Nej, rutinkontrollen som sådan är ett absolut starkt begränsande medel för att garantera att vi får ett mindre antal personer i trafiken som använder sprit. Det är därför den här regeln har tillkommit och inte tvärtom.

Jag vill alltså i kammarens protokoll få inskrivet att jag icke delar utskottets uppfattning att provtagning skall göras med 0,5-promilleampullen. Den bör i stället ske med 0,8-promilleampullen eftersom det skapar en större säkerhet för den enskilde.

Jag yrkar inte bifall till propositionen eftersom utskottet är ganska

enhålligt i sin uppfattning, men med anledning av vårt ställningstagande i kommittén när det gäller allmänpreventionen kommer jag att rösta för reservationen 2 av herr Lövenborg, eftersom jag finner den mera tillfredsställande och mera i överensstämmelse med vad vi har kommit fram till i vår utredning.

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

Herr LARFORS (s) kort genmäle:

Herr talman! Vi synes vara rörande eniga om att det är rätt att börja med rutinkontroller med utandningstester. Det är också med glädje jag lyssnat till herr Lothigius på den punkten.

Däremot har vi skiljaktiga meningar om vilken ampull som skall användas för att mäta graden av alkohol i ett utandningsprov. Det har ju varit enkelt att klara den här saken, om vi hade haft en absolut säker mätningssmetod. Det har vi inte. Osäkerheten, som herr Lothigius talade om, var man också medveten om i 1970 års trafiknykterhetskommitté som herr Lothigius själv tillhörde. Man diskuterade i kommitténs betänkande både metoden A eller B och slutade med att ge ett svagt förord för metoden B, dvs. 0,8-promillcampullen. Försiktigtvis tillades att det borde ankomma på rikspolisstyrelsen att få bestämma hur det skulle bli.

Jag vill nämna att när trafiknykterhetskommitténs expert professor Goldberg inför utskottet i år redogjorde för de olika mätmetoderna berörde han också den här delen av kommitténs betänkande. Det framgick då att professor Goldberg i dag har en annan uppfattning än han hade då han skrev under kommitténs betänkande.

Herr LARSSON i Öskevik (c):

Herr talman! Låt mig först, liksom många andra, uttrycka min tillfredsställelse över att det nu – fyra år efter det att trafiknykterhetskommittén lade fram sitt betänkande om reviderad trafiknykterhetslagstiftning – åtminstone kommer ett delförslag, som i stort anknyter till motsvarande avsnitt i kommitténs betänkande. Jag skall inte gå in på någon djupare diskussion i detta ämne. Låt mig bara göra några små kommentarer.

Vi vet att trafikvolymen i samhället kontinuerligt har ökat under årens lopp. Vi vet att även små mängder alkohol nedsätter reaktionsförmåga och omdöme i trafiken. Vi tror oss ha belägg för att upptäcktsrisken är liten och mörktalet stort beträffande rattonykterhet. Mot bakgrund av detta är förslaget i propositionen 154 om rutinmässiga utandningsprov givetvis av värde. Förutom att man säkerligen uppnår en ganska stor allmänpreventiv effekt bör man vinna ökad kunskap beträffande den faktiska omfattningen av trafiknykterheten. Detta sista anser jag inte minst viktigt. Vi har alltför litet kunskaper om denna omfattning i dagens läge.

Här har diskuterats om man skall använda 0,5-eller 0,8-promilleampuller enligt Alcotestmetoden vid rutinprovtagning. Här Lothigius har refererat vad trafiknykterhetskommittén kommit fram till. Bakgrunden till kommitténs förslag var helt enkelt att man så långt möjligt ville undvika att personer med icke straffbar blodalkoholhalt skulle tvingas underkasta sig blodprovstagning. Denna ökade rättssäkerhet föreslogs med hänsyn till allmänhetens förtroende för ett nytt system med rutinmässiga utandningsprov.

Nu har utskottet föreslagit att man skall använda 0,5-promilleampullen även vid rutinkontroll och argumenterar för detta. Det ligger mycket i vad herr Lothigius sade, nämligen att det varit bättre att börja med 0,8-promilleampullen och sedan trappa ned gränsen när man permanentade systemet. Men jag har ändå accepterat utskottets förslag med hänsyn till att det rör sig om en försöksperiod där erfarenheterna självklart får utvärderas som underlag till ett mera permanent system. Dessutom tror jag att mycket hänger på provtagningspersonalens goda omdöme. Detta goda omdöme kan säkerligen uppväga eventuella tekniska svårigheter.

I motsats till herr Jonsson i Alingsås skulle jag vilja ansluta mig till de tankegångar som framförts i det särskilda yttrande som fogats till utskottsbetänkandet av herr Larfors m. fl. Jag menar att användandet av 0,5-promilleampullen i rutinprov kan försvaras i dagens läge. Jag vill alltså inte gå emot detta förslag men vi får ta upp den här frågan till förnyad prövning längre fram.

Här har också diskuterats frågan om Alcotestmetoden för provtagning kontra andra mera tillförlitliga metoder. Nu är jag väl medveten om att tiden rinner i väg och att det har skett en del tekniska förbättringar sedan 1970, men vi var inom kommittén inte beredda att då förorda någon annan metod än just Alcotestmetoden som trots att det är en rätt grov provtagningsmetod ändå var ett enkelt och effektivt prov som kunde användas vid kontroller ute på vägarna, medan de mera preciserade provtagningsmetoder som man kommit fram till var ömtåliga och följaktligen mindre lämpade för rutinkontroller.

Det är klart att man skall pröva även andra metoder, men jag tror att Alcotestmetoden uppfyller alla de fordringar man i dag kan ställa på en metod att avgöra huruvida man skall företa blodprov eller icke i nykterhetshänseende.

Det har sagts att alkohol och trafik hör inte ihop. Det är alldeles riktigt. Ett sådant yttrande kan vi väl alla instämma i. Låt mig bara i det sammanhanget skarpt fördöma den s. k. information som tagit sig uttryck i publicering av tabeller över hur mycket man kan dricka av olika sorters vin och starksprit och ändå klara sig undan straff för rattonykterhet. Jag hoppas den sortens missriktade propaganda skall försvinna ur svensk press, om den inte redan har gjort det.

Jag hälsar som sagt med tillfredsställelse förslaget om rutinkontroller. Min förhoppning är att riksdagen inom en snar framtid skall få ta ställning

till de övriga förslag om revidering av trafiknykterhetslagstiftningen som trafiknykterhetskommittén lade fram i sitt betänkande 1970.

Frågan om påföljdssystemet tycker jag bör lösas i ett sammanhang för alla typer av trafiknykterhetsbrott. Men det skulle väl, herr justitieminister, vara rätt bra om man kunde åtminstone avsluta trafiksäkerhetsåret med en ny lag beträffande påföljd för rattonykterhet och rattfylleri.

Jag har, herr talman, inget annat yrkande än utskottets.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Under nästa punkt på dagens föredragningslista kommer vi att diskutera trafiknykterhetsfrågor i allmänhet, och jag skall då mera utförligt ta upp de frågorna. Men jag har begärt ordet också under denna punkt med anledning av några uttalanden som har gjorts från utskottets sida, där man närmast tycks ha varit av den uppfattningen att det här förslaget kanske har kommit väl tidigt. Man skulle helst ha velat avvakta tillkomsten av ännu säkrare undersökningsmetoder.

Den inställningen har jag litet svårt att förstå, inte minst mot bakgrund av de chockerande siffror som kom fram under sommaren. I en undersökning som visserligen var bristfällig fanns det uppgifter som tyder på att en tredjedel av dödsolyckorna kan ha samband med alkoholförtäring i samband med bilkörning. Det är en så allvarlig sak att jag inte finner någon rimlig anledning att dröja med att införa bestämmelser på denna punkt. Jag sade ifrån i somras att om det inte hade kommit en proposition hade jag haft för avsikt att väcka förslag i trafikutskottet, som då hade en motion liggande på denna punkt, att riksdagen skulle besluta t. o. m. utan proposition. Så viktig ansåg jag att denna fråga var. Jag har velat nämna detta.

Utskottet har anfört att härvidlag "vill utskottet särskilt framhålla att erfarenheterna från rättssäkerhetssynpunkt kan motivera att verksamheten avbryts eller att effektivitetsskäl kan tala för en annan provtagningsmetod". Till det vill jag säga att jag har det allra största förtroende för att herr justitieministern kommer att se till att denna verksamhet sköts på ett sådant sätt att man dels får en effektiv metod, dels bevarar rättssäkerheten. Det vore en stor olycka, som jag ser det, om man skulle avbryta den här verksamheten, som jag tror kommer att vara till stor nytta.

Sedan är det väl också så att utprovningen av nya metoder stimuleras just genom att man inför lagstiftning. Det är just den som motiverar en forcering av arbetet på den här punkten.

Så vill jag också uttrycka den förhoppningen att det här förslaget, som jag givetvis hälsar med stor tillfredsställelse, inte skall försena reformarbetet på övriga områden som rör trafiknykterhetsfrågorna och som inte är direkt beroende av denna försöksverksamhet. Det gäller, som herr Larsson i Öskevik här har sagt, påföljdsfrågorna; det gäller frågan om de personer som påstår sig inte ha förtärt alkohol före eller under färden men strax efter färden och innan polisen hann ingripa, dvs. efterförtäring, där utredningen hade ett förslag. Men det gäller också områden som inte har

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Trafiknykterhets-
brott*

behandlats av trafiknykterhetskommittén utan av trafikmålskommittén, och jag hoppas att man inom departementet snart kan lägga fram ett förslag när det gäller körkortsindragningar.

Jag har träffat människor som är djupt moraliskt upprörda – och med rätta – över att en person som har blivit dömd för trafiknykterhet, som har avtjänat sitt straff och varit nykter i månader och kunnat starta på nytt, plötsligt får ett meddelande om att hans körkort är indraget. Det innebär en personlig katastrof för den människan, och jag tycker att det är oansvarigt att vi i längden skall ha så inhumana metoder.

Jag vill rikta en vädjan till justitieministern att försöka påskynda behandlingen i departementet av frågan om körkortsindragningar. Det förhållandet att man nu har en försöksperiod med Alcotest kan inte rimligen få innebära att man försenar övriga angelägna reformer.

Herr LARFORS (s):

Herr talman! Jag försäkrar herr Sven Gustafson i Göteborg att man i utskottet inte varit tveksam inför förslaget om försöksverksamhet med rutinkontroller. På den punkten har vi enhälligt tillstyrkt förslaget från departementet.

Men det har rått en viss tveksamhet om vilken mätmetod som skulle användas. Och där har utskottet uttryckt sig mycket försiktigt, vilket framgår av betänkandet: "Enligt utskottet mening hade det varit önskvärt att resultatet från den sålunda pågående utprovningen av nya apparatyper hade förelegat som underlag för en bedömning av vilken provtagningsmetod som bör användas vid rutinmässiga utandningsprov."

Jag skulle tro att herr Gustafson själv är beredd att instämma i att just det hade varit önskvärt. Om så hade varit fallet hade vi också sluppit den debatt vi nu har fört om själva mätmetoden.

De rutinkontroller som nu införs här i landet – på försök visserligen – är, såvitt jag vet, en ganska avancerad typ av trafikkontroll. Jag tror att det tidigare bara finns ett par länder i världen som har rutinkontroller av detta slag.

Det är bekant att det pågår en mycket kraftig verksamhet när det gäller utvecklingen av mätmetoder. Vi tror inom utskottet, med ledning av de upplysningar vi har fått, att mycket kommer att ske under försöksperioden. Därför borde man möjligen ha väntat något halvår med den här verksamheten, om det inte hade varit så att vi skall ha ett trafiknykterhetsår. Nu har vi emellertid anslutit oss till förslaget om rutinkontroller.

Fru KRISTENSSON (m):

Herr talman! Efter herr Larfors' inlägg kunde det kanske vara onödigt att jag tog till orda i polemik med herr Gustafson i Göteborg. Vi har ju alla liksom herr Gustafson den uppfattningen att frågorna om trafiknykterheten är utomordentligt viktiga. Att utskottet har en argumentering som kunde tydas så att vi menar att man egentligen skulle ha

velat skjuta på beslutet i ärendet beror enbart på att vi för vår del haft den uppfattningen, att testmetoderna inte är så tillförlitliga som hade varit önskvärt. Vi har i utskottet fått en ny apparat demonstrerad, innehållande s. k. fuel-celler. Det är uppenbart att den ger en mycket högre grad av säkerhet än de sedvanliga Alcotestampullerna, även om dessa ändå får anses acceptabla.

Vi har i utskottet ansett att det är viktigt att trafiknykterhetskommitténs förslag framläggs, som vi har formulerat det, utan onödigt dröjsmål. Jag vet inte vilken tidrymd man i justitiedepartementet menar skall svara mot ett sådant uttryck numera – det kan variera – men i varje fall har vi ansett det vara angeläget att dessa förslag framläggs snart. Vi tror att man under den pågående försöksverksamheten kan få uppgifter till ledning för det förslag som vi väntar på.

Jag vill vidare framhålla att trafikmålskommitténs förslag, hur angelägna de än kan vara, ligger utanför det ärende som justitieutskottet behandlar i det betänkande som nu debatteras. Vi har inte haft vare sig anledning eller möjlighet att ta upp dessa frågor.

Låt mig också säga några få ord till herrar Lothigius och Larsson i Öskevik, som menade att det hade varit riktigt att börja med 0,8-promilleampullen för att sedan, om så är befogat, gå ned till 0,5-promilleampullen. Jag vill för det första säga att vederbörande, om 0,5-promilleampullen ger utslag, ändå har druckit en icke obetydlig mängd alkohol. För det andra tycker jag personligen, och det är väl också den uppfattning som omfattas av utskottet i dess helhet, att det med hänsyn till att vi har en gräns i vår trafiknykterhetslagstiftning, som ligger vid 0,5 promille, kan vara felaktigt att nu införa en annan gräns genom att börja med 0,8-promilleampullen och eventuellt sedan gå ned till 0,5-promilleampullen. En sådan ändring kan i praktiken – det vidhåller jag – leda till att många människor tror att toleransnivån har höjts.

Jag tycker därför att vi skall hålla fast vid den 0,5-promillegräns som gäller enligt lagstiftningen om trafiknykterhetsbrott.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkterna 1–4

Kammaren biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Punkten 5

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

Den som vill att kammaren bifaller justitieutskottets hemställan i betänkandet nr 37 punkten 5 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 1 av herr Lövenborg.

Tisdagen den
10 december 1974

*Alkoholens roll vid
trafikolyckor*

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då herr Lövenborg begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröst-ning gav följande beslutat:

Ja - 303
Nej - 18
Avstår - 1

Punkten 6

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels re-servationen nr 2 av herr Lövenborg, och förklarades den förra propo-sitionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan herr Lövenborg begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Den som vill att kammaren bifaller justitieutskottets hemställan i be-tänkandet nr 37 punkten 6 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen nr 2 av herr Lövenborg.

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

Ja - 299
Nej - 19
Avstår - 4

Punkten 7

Utskottets hemställan bifölls.

§ 8 Alkoholens roll vid trafikolyckor

Föredrogs trafikutskottets betänkande nr 26 i anledning av motion angående alkoholens roll vid trafikolyckor.

I detta betänkande behandlades motionen 1974:1433 av fröken Hörlén m. fl. (fp) vari hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t begärde 1. för-söksverksamhet som klargjorde alkoholens roll vid trafikolyckor, 2. åt-gärder för att öka informationen om de risker alkoholförtäring i samband med förande av fordon innebär i trafiken.

Utskottet hemställde att riksdagen skulle avslå motionen 1974:1433.

Reservation hade avgivits av herrar Sven Gustafson i Göteborg (fp), Dahlgren (c), Håkansson (c), Stjernström (c) och Sellgren (fp) som ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen i anledning av motionen 1974:1433 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad reservanterna anfört beträffande alkoholens roll vid trafikolyckor.

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

*Alkoholens roll vid
trafikolyckor*

Herr talman! Jag var nyligen med på en konferens om alkohol och trafik, och där påstod en expert att risken att bli upptäckt för en rattfyllerist är ungefär en på tusen. Bara var tusende rattonykter person riskerar alltså att bli upptäckt. En närvarande representant för polisen ansåg att siffran var ganska realistisk, och den är också underbyggd i de statliga utredningar som har funnits på det här området.

Det kan hända att medvetandet om att risken att bli upptäckt är så försvinnande liten har medverkat till en viss slapphet, som jag tycker att man under senare år har kunnat notera i det här sammanhanget.

Förr var det ganska vanligt att människor sade: "Nej tack, jag skall ingenting ha. Jag kör bil." Nu händer det allt oftare att man säger: "Ja tack, men jag skall inte ha så mycket. Jag skall ha ett glas vin, jag dricker ett glas öl, och det skall bara vara litet konjak till kaffet, för jag kör bil." Jag tror att det är en allvarlig utveckling, och det är klart att den ökande mellanölskonsumtionen har bidragit. Det är få människor som vet om att två burkar mellanöl kan vara tillräckligt för att föra dem över gränsen till rattonykterhet.

Det är alltså dels medvetandet om att upptäcktsrisken är liten, dels bristande kunskaper som kan vara motiv för att man inte håller den som jag tycker självklara regeln att man inte skall blanda ihop alkohol och bilkörning över huvud taget.

Nu har tagits ett stort steg framåt genom det förslag om alkotest som vi nyss har beslutat om. Men fortfarande finns det på stora områden svårigheter att få exakta uppgifter om vilken roll som alkoholen spelar när det gäller trafikolyckorna. Därför är det angeläget att man tillvaratar alla möjligheter att få sin kunskap förbättrad. Jag är helt övertygad om att om det kan framläggas bevis för det som man trodde sig kunna ana i somras – att var tredje dödsolycka i trafiken skulle ha med alkohol-förtäring att göra – så kommer man i den här kammaren att ha mycket starka motiv för att ingripa effektivt på denna punkt. Det skulle också säkert bland de många bilförarna i landet innebära ökad uppmärksamhet och ökad vaksamhet.

Det har gjorts några undersökningar i vårt land. Bl. a. har professor Gerhard Voigt gjort en mycket intressant utredning. Han har tagit blodprov på personer som varit inblandade i trafikolyckor. I en redogörelse för undersökningen sägs att materialet är litet och därför inte tillåter några säkra slutsatser men att det tyvärr inte finns något bättre material att tillgå.

Trafiknykterhetsutredningen, som också diskuterade den här frågan, ansåg att det skulle vara värdefullt om det kunde tas blodprov på de personer som varit inblandade i trafikolyckor. Men utredningen pekade

samtidigt på att här fanns humanitära och medicinska aspekter och sekretesskäl som man måste ta hänsyn till innan man ger sig in på en sådan verksamhet. Det sades också att man fann det angeläget att en utredning kom till stånd, förslagsvis inom socialstyrelsen.

Vid förra årets riksdag väcktes motioner om en sådan utredning. Utskottet ansåg då att hela den här frågan var under utredning och att det därför inte fanns anledning att fatta något beslut om en särskild utredning, trots att såväl socialstyrelsen som trafiksäkerhetsverket hade tillstyrkt att en utredning skulle komma till stånd.

I år är vi i det läget att vi har fattat beslut om alkotest. Det blir en försöksverksamhet som sträcker sig ganska långt framåt i tiden. Det kan finnas anledning att tro att man inom departementet vill avvakta resultatet av försöksverksamheten på detta område innan man går vidare när det gäller frågor som har ett mera direkt samband med alkotest. Det skulle kunna föranleda ytterligare dröjsmål på några år.

Nu råder enighet om att frågan bör utredas, särskilt med hänsyn till de humanitära och medicinska aspekter och sekretesskäl som jag tidigare nämnde, innan den av motionärerna föreslagna försöksverksamheten kommer till stånd. Då bör det vara viktigt, tycker jag, att den förberedande utredning som här har efterlysts och befunnits angelägen är genomförd, när man skall göra en samlad bedömning av de olika förslag som föreligger.

Det är av denna anledning som jag står med på en reservation vari begärs att riksdagen nu som sin mening skall ge Kungl. Maj:t till känna att denna utredning bör komma till stånd, och jag yrkar bifall till reservationen.

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! Många tragiska trafikolyckor har inträffat på grund av att fordonsförarens omdöme varit nedsatt efter alkoholförtäring. Bilkörning och alkoholförtäring kan och får ej förenas, men det förekommer tyvärr i alltför stor utsträckning att så sker. Detta har bl. a. framgått av en undersökning som vår framstående trafikforskare professor Gerhard Voigt i Lund företagit – som också Sven Gustafson nämnde – i anslutning till inträffade dödsolyckor i trafiken i södra Sverige år 1972. Jag vill gärna hålla med Sven Gustafson om att det var skrämmande siffror som presenterades på ett i och för sig kanske något osäkert material.

Det är min förhoppning, herr talman, att det beslut som riksdagen för en stund sedan fattade och som innebär en försöksverksamhet med rutinmässiga utandningsprov – s. k. alkotest – vid trafikkontroller, vid trafikolyckor och vid vissa trafiköverträdelser skall leda till att trafiknykterheten förbättras. Under nästa år kommer vidare trafiksäkerhetsverket att ägna frågan om alkohol och trafik huvuduppmärksamheten i sin informationsverksamhet. Det blir alltså en stor kampanj för nykterhet i trafiken. Alkoholpolitiska utredningen, som inom kort skall avlämna sitt betänkande, har aviserat att den kommer med förslag till åtgärder för

att öka informationen om riskerna med alkohol i trafiken. Allt detta hälsar vi med stor tillfredsställelse, eftersom allt som kan göras bör göras för att få allmänheten att inse att alkoholförtäring och trafik inte går att förena.

Bakgrunden till den fråga vi nu behandlar är den motion som väcktes under allmänna motionstiden av fröken Hörnlén m. fl. och i vilken hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär för det första försöksverksamhet som klargör alkoholens roll vid trafikolyckor och för det andra åtgärder för att öka informationen om de risker alkoholförtäring i samband med förande av fordon innebär i trafiken.

Herr talman! Vid behandlingen av denna motion i trafikutskottet ansåg jag personligen att motionen skulle överlämnas till justitieutskottet och behandlas i anslutning till propositionen 1974:154 med förslag till lagstiftning om trafiknykterhetsbrott, dvs. den proposition som riksdagen med smärre justeringar just har ställt sig bakom genom beslutet i föregående ärende på föredragningslistan. Utskottet ansåg dock att motionen skulle behandlas i trafikutskottet, och som framgår av trafikutskottets betänkande nr 26 har en reservation fogats till betänkandet.

Jag har förståelse för om kammarens ledamöter har svårt att finna någon större skillnad mellan utskottsmajoritetens skrivning och vad som framförs i reservationen. Enighet föreligger om att någon åtgärd inte behöver företas för att ytterligare öka informationen utöver de planer som nu föreligger eller som väntas inom kort och som jag här inledningsvis redogjorde för i korthet. På denna punkt avstyrker alltså utskottet enhälligt motionen.

Vad reservationen gäller är att reservanterna vill skriva till Kungl. Maj:t därför att de önskar en fullständig statistik angående alkoholförbrukade förarens roll vid trafikolyckor. Genom riksdagens beslut för en stund sedan om en försöksverksamhet med alkotest kommer man förhoppningsvis att få ett bättre grepp om trafiknykterheten och därmed också en bättre statistik. De problem som kvarstår gäller de fall då föraren skadas till döds eller blir så svårt skadad att utandningsprov inte kan företas. I sådana fall kräver reservanterna liksom motionärerna att man skall utreda möjligheterna för en obligatorisk blodprovtagning och för dödade förare genomföra obduktion eller speciell provtagning.

Trafiknykterhetskommittén föreslog i sitt betänkande, Trafiknykterhetsbrott (SOU 1970:61), en mängd åtgärder, bl. a. att man skulle utreda de möjligheter till obduktion och obligatorisk blodprovtagning som reservanterna har pekat på. Frågan är föremål för Kungl. Maj:ts prövning i justitiedepartementet och har alltså ingalunda avskrivits. Det är emellertid en ytterst känslig fråga. Här måste säkra garantier skapas för fullständig sekretess, och hänsynstagande till medborgarnas integritet gör att man måste pröva frågan även av rent humanitära skäl. Från utskottsmajoritetens sida anser vi att integritetshänsynen väger tyngre än en fullständig statistik, och vi har förståelse för att man noga och ingående prövar frågan i alla dess aspekter, innan den av reservanterna förordade

utredningen tillsätts. Detta mitt yttrande får dock inte, herr talman, tolkas så att vi från majoritetens sida skulle vara mindre intresserade än reservanterna av att öka trafiknykterheten på våra vägar och därmed trafiksäkerheten i vårt land.

Herr talman! Jag yrkar bifall till utskottets hemställan i trafikutskottets förevarande betänkande nr 26.

I detta anförande instämde herr Lothigius (m).

Herr PERSSON i Heden (c):

Herr talman! Bara några ord med anledning av att jag inte står som undertecknare av den reservation som är fogad till utskottets betänkande och som har skrivits under av tre fjärdedelar av centerns ledamöter och av folkpartiets två ledamöter.

Orsaken till att jag inte har skrivit under reservationen är att jag anser den vara totalt överflödig – därför att de krav som reservanterna ställer är mycket grannliga, vilket också herr Hugosson här har redogjort för.

Vi har alldeles nyligen här i kammaren behandlat propositionen 154, och med anledning av ett betänkande från justitieutskottet har vi beslutat om en försöksverksamhet på ett och ett halvt år, under vilken tid man skall undersöka möjligheterna att skapa klarhet om alkoholens roll vid trafikolyckorna. I reservationen föreslås nu ytterligare prov, nämligen vid sådana trafikolyckor där föraren blir antingen dödad eller så allvarligt skadad att de vanliga proven inte kan tas. Att göra sådana prov är en grannlig uppgift som måste utföras under humanitära förhållanden och sträng sekretess. Jag föreställer mig att kraven i motionen 1433 redan är tillgodosedda; det riksdagsbeslut jag nyss talade om är enligt min mening tillräckligt för att få klarhet i alkoholens roll i trafikolyckorna. Jag tycker inte vi skall gå längre i detta sammanhang. Detta är orsaken till att jag inte kunnat biträda reservationen. Jag anser den – det vill jag säga ännu en gång – vara alldeles överflödig.

Jag yrkar bifall till trafikutskottets hemställan.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Med anledning av vad utskottets talesman sade vill jag framföra några synpunkter.

När det gäller vilket utskott som skall handlägga en fråga i fall som detta kan jag säga att det avgörs i samråd mellan utskottskanslierna. Man framlägger där förslag om var motioner av detta slag skall handläggas, och i detta fall var justitieutskottets kansli och trafikutskottets kansli överens om att det var lämpligt att motionen behandlades av trafikutskottet. Det är i och för sig naturligt, eftersom trafikutskottet tidigare har handlagt frågor av denna karaktär.

Jag kan i detta sammanhang nämna att socialstyrelsen i ett remissyttrande förra året anförde att trafiksäkerhetsfrågorna borde flyttas över till kommunikationsdepartementet, eftersom de har ett så nära samband

med trafikfrågorna. Det borde i och för sig vara ett rimligt skäl för att trafikutskottet skall handlägga motioner av detta slag.

Något yrkande om en annan behandling har icke väckts inom utskottet, vare sig av herr Hugosson eller någon annan.

Vi är alla överens om att det är angeläget att få så stora kunskaper som möjligt om den roll alkoholen spelar vid trafikolyckorna. Jag tror att herr Hugosson och jag är fullständigt överens om den saken. Vi är också angelägna om att denna kunskap skall inhämtas under hänsynstagande till humanitära och medicinska förhållanden och sekretesskäl. Vi har i reservationen skrivit att "humanitära och medicinska aspekter och sekretesskäl måste ges en avgörande betydelse".

Men samtidigt måste vi liksom trafiknykterhetskommittén konstatera att möjligheterna att få dessa kunskaper är mycket begränsade. Professor Voigt redovisar i sin mycket intressanta utredning att han när det gällde fordon-till-fordon-olyckor, alltså kollisioner, bara kunde undersöka tre procent av de överlevande. Han måste alltså grunda sina slutsatser på 3 av 100 överlevande. När det gällde singelolyckorna kunde han endast undersöka 40 procent, alltså mindre än hälften, av de överlevande. Det måste vara angeläget att man ger möjlighet till en ordentlig utredning på denna punkt.

Herr Hugosson säger att detta är en mycket grannliga uppgift. Ja, det är det. Vi tycker att den är så grannliga att det inte är möjligt att genomföra den inom ramen för en allmän departementsbehandling. Därför har vi i likhet med trafiknykterhetskommittén sagt att det vore angeläget att det kom till stånd en särskild utredning om detta. Jag tycker att den väg som anvisats av reservanterna är den bästa vägen, om man vill ha garantier för att denna fråga utreds med beaktande av de synpunkter vi har framfört.

Motionen innehöll också yrkande på ökad information om de risker som alkoholförtäring i samband med förande av fordon innebär i trafiken. Där hänvisar utskottsmajoriteten till att alkoholpolitiska utredningen skall avge ett betänkande, "som bl. a. uppges innehålla förslag till åtgärder för att öka informationen om riskerna med alkohol i trafiken". Man talar också om trafiksäkerhetsåret. Men vi reserverar – detta kanske jag bör understryka för herr Hugosson – har inte nöjt oss med meddelandet, att alkoholpolitiska utredningen *enligt uppgift* kommer att lägga fram förslag, utan vi har velat hos Kungl. Maj:t hemställa att man "med uppmärksamhet följer denna fråga och tar de ytterligare initiativ som är erforderliga i syfte att väsentligt minska antalet trafikolyckor som beror på förtäring av alkohol". Det ingår alltså i den hemställan till Kungl. Maj:t som utskottsreservanterna vill göra.

Det är mot denna bakgrund, herr talman, som jag ånyo yrkar bifall till reservationen.

Herr HUGOSSON (s):

Herr talman! Jag skall inte inveckla mig i någon lång debatt om for-

Tisdagen den
10 december 1974

*Alkoholens roll vid
trafikolyckor*

malia. Jag framförde i trafikutskottet synpunkten, att det kanske hade varit lämpligare att behandla den här motionen i anslutning till behandlingen av den proposition som vi diskuterade här för ungefär en halvtimme sedan. Jag tror att det hade varit bättre både ur behandlings-synpunkt och framför allt för kammardebatten, om frågan hade behandlats i ett sammanhang.

Därtill kommer att jag menar att de frågor som reservanterna tar upp är av speciell juridisk-teknisk karaktär. Integritetsaspekterna och sekretessproblemen är frågor som man har all anledning att överväga. Sådana frågor handläggs normalt av justitieutskottet. – Nog om detta, herr talman!

Det viktigaste är emellertid inte formalia, utan det viktigaste är ju saken. Jag vill då börja med att citera vad utskottsmajoriteten skriver i betänkandet. Först: "Utskottet vill i likhet med föregående år framhålla betydelsen av att sambandet mellan alkohol och trafikolyckor klarläggs." Och sedan litet längre ner: "Den komplicerade frågan om vidgade möjligheter att ta blodprov i sammanhanget bör även enligt utskottets mening lösas innan den av motionärerna föreslagna försöksverksamheten kommer till stånd. Utskottet, som i och för sig ställer sig positivt till den av motionärerna förordade försöksverksamheten, finner sig med hänsyn till det anförda f. n. ej berett att tillstyrka motionärernas yrkande i denna del. Utskottet förutsätter dock att Kungl. Maj:t med beaktande härav uppmärksamst följer frågan och vidtar de åtgärder på området som må föranledas därav."

I mitt första anförande sade jag att frågan är föremål för beredning i justitiedepartementet. Den beredningen kan mycket väl tänkas resultera i att en särskild utredning får ta ställning till de här frågorna, men jag hävdar att redan beredningen i departementet är av utomordentligt stor betydelse, eftersom det ytterst gäller så känsliga frågor. För närvarande är sekretesslagstiftningen under övervägande, och vi kan nästa år vänta oss ett förslag till ny sekretesslag. Jag kan tänka mig att justitiedepartementet vill avvakta det förslaget.

Vidare har vi här frågan huruvida man skall införa obligatorisk obduktion eller blodprovstagning på dödade eller svårt skadade förare. Gör vi det blir det ett så stort material att det naturligtvis måste behandlas med modern datateknik. Det gäller alltså att upprätta ett ytterst känsligt personregister på data. Därför finns det all anledning att fundera igenom dessa aspekter. Vi anser det därför angeläget att man ytterst noga prövar ärendet innan man bestämmer sig för att genomföra en försöksverksamhet.

Jag tror, herr talman, att det i sak inte är någon större skillnad mellan utskottsmajoritetens och reservanternas uppfattning i denna fråga. Såväl utskottsmajoriteten som reservanterna vill få ett bättre grepp om trafiksäkerheten, vi vill ha en bättre statistik som belyser i vilken utsträckning alkohol förekommer hos förare som framför fordon på våra vägar.

På den punkten råder det ingen oenighet mellan oss. Det är bara framkomstvägarna som vi diskuterar.

Herr SVEN GUSTAFSON i Göteborg (fp):

Herr talman! Frågan om rättssäkerhet och integritet i vårt moderna samhälle är så stor att den berör praktiskt taget varje ärende som behandlas i varje utskott.

Jag sätter värde på det positiva intresse som utskottets talesman har visat. Skillnaden mellan oss är väl att vi reserverar litet mera pregnant vill ge vår uppfattning till känna.

Överläggningen var härmed slutad.

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

Den som vill att kammaren bifaller trafikutskottets hemställan i betänkandet nr 26 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

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

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

Ja	208
Nej	106
Avstår	6

§ 9 Föredrogs

Konstitutionsutskottets betänkande

Nr 64 med anledning av proposition 1974:173 med förslag till ändring i lagen (1937:249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar avseende sekretesskydd för handlingar i ärenden rörande studiestöd under sjukdom, m. m. jämte motion

Finansutskottets betänkanden

Nr 36 i anledning av propositionen 1974:179 angående försäljning av en fastighet i Växjö

Nr 37 i anledning av propositionen 1974:170 angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1974/75 i vad avser finansdepartementets verksamhetsområde

Kammaren biföll vad utskotten i dessa betänkanden hemställt.

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Alkoholens roll vid
trafikolyckor*

Tisdagen den
10 december 1974

*Fortsatt tillämpning
av prisregleringsla-
gen*

Föredrogs finansutskottets betänkande nr 38 i anledning av propositionen 1974:160 angående förlängd tillämpning av allmänna prisregleringslagen (1956:236) jämte motion.

Kungl. Maj:t hade i propositionen 1974:160 (handelsdepartementet) föreslagit riksdagen att godkänna att Kungl. Maj:t förordnade om fortsatt tillämpning av 2-4, 6, 8 och 9 §§ allmänna prisregleringslagen under tiden den 21 december 1974—den 20 december 1975.

I detta sammanhang hade behandlats den i anledning av propositionen väckta motionen 1974:1958 av herr Magnusson i Borås (m) vari hemställts att riksdagen skulle besluta att med avslag på Kungl. Maj:ts proposition 1974:160 förlänga tillämpningstiden för den allmänna prisregleringslagen (1956:236) till den 31 maj 1975.

Utskottet hemställde

att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag på motionen 1974:1958 godkände att Kungl. Maj:t förordnade om fortsatt tillämpning av 2-4, 6, 8 och 9 §§ allmänna prisregleringslagen under tiden den 21 december 1974—den 20 december 1975.

Reservation hade avgivits av herrar Söderström (m) och af Ugglas (m) som ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen 1974:1958 godkände att Kungl. Maj:t förordnade om fortsatt tillämpning av 2-4, 6, 8 och 9 §§ allmänna prisregleringslagen under tiden den 21 december 1974—den 31 maj 1975.

Herr AF UGGLAS (m):

Herr talman! I alla länder, vars ekonomiska organisation bygger på näringsfrihet, betraktas prisstopp och olika former av prisreglering som exceptionella åtgärder, som regeringar inte får tillgripa annat än under mycket speciella betingelser. Det finns starka skäl för detta.

Möjligheterna att tillgripa prisstopp skall finnas. I samband med allvarliga kristillstånd, som inslag i ekonomiska krisprogram och vid internationella prISRörelser av undantagskaraktär kan prisreglering behöva komma till användning.

Prisstopp har emellertid till sina verkningar karaktären av en Döbelns-medicin: de döljer symtomen och förvärrar sjukdomen på sikt.

Prisstopp stoppar inte priser. Prisstopp höjer däremot priser. Man kan med prisreglering förhindra en prisstegringskrafts omedelbara genomslag, men det kostar också något. Prisreglering i sig själv leder till ineffektivitet, snedvridningar, substitutionseffekter och naturligtvis också risker för samsamlingen.

Det finns även ett andra skäl av snarast politisk natur till att en fullmaktslagstiftning om tillgripande av prisreglering bör vara av tillfällig karaktär. Frestelsen kan bli för stark för en regering som har detta instrument ständigt i sin hand att i lagom tid inför ett val tillgripa prisstopp. Vi kan tänka oss bilden av en finansminister som låter sig uppvaktas med blommor från tacksamma husmödrar i en valrörelse.

Jag medger, herr talman, att detta var hypotetiskt och en karikatyr, men det illustrerar det angelägna i att lagstiftningen klart avgränsar prisregleringens användning till undantagssituationer med hänsyn till dess oberäkneliga och skadliga effekter på sikt.

Moderata samlingspartiet har vid upprepade tillfällen vänt sig mot att prisregleringsinstrumentet skall få användas som ett normalt inslag i den ekonomiska politiken. År 1971 yrkade vi avslag på propositionen 108 om fortsatt tillämpning och år 1973 avvisade vi regeringsförslaget om en utvidgning av prisregleringslagen. I andra situationer har vi emellertid accepterat att prisreglering tillämpas. En sådan situation måste anses föreligga i dag till skillnad från de tidigare tillfällen sedan 1970 då riksdagen tillstyrkt prisregleringslagens tillämpning. Uppenbart är risker för allvarliga prisstegringar i dag för handen. Vi är alltså beredda att tillstyrka en förlängning av tillämpningstiden för lagen.

Vi vill emellertid understryka att prisreglering är ett allvarligt ingrepp i ekonomin, som på sikt kan förväntas leda till besvärliga ekonomiska rubbningar. Jag vill här bara peka på jordbrukssektorn där svårigheter framdeles kan befaras. Det är därför rimligt att 1975 års riksdag inför det nya budgetåret får möjlighet att pröva frågan om fortsatt prisreglering. Ett lämpligt tillfälle till detta är vid riksdagens behandling av kompletteringspropositionen i maj månad. En förlängning av prisregleringslagen bör alltså enligt vår mening inte gälla längre än till den 31 maj 1975.

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till reservationen.

I detta anförande instämde herr Söderström (m).

Herr ÅSLING (c):

Herr talman! Allmänna prisregleringslagen har nu snart varit i tillämpning i två år. Under denna tid har vissa förändringar i dess tillämpning genomförts. I mars i år utvidgades prisstoppet på vissa baslivsmedel att gälla även mjöl och bröd. Samtidigt infördes prisstopp på vissa pappersprodukter och byggnadsmaterial. I juli upphävdes prisstoppet på pappersprodukter med något undantag och i stället infördes skyldighet att anmäla prishöjningar. I september slutligen upphävdes prisstoppet på trävaror och ersattes även på detta område med en skyldighet att förhandsanmäla prishöjningar. Vid samma tillfälle infördes också prisstopp på lantbruksmaskiner och gödselmedel.

I samband med den oljeförsörjningskris som uppstod hösten 1973 kompletterades prisstoppet med prisreglering för motorbensin, brännolja och eldningsolja.

Tisdagen den
10 december 1974

*Fortsatt tillämpning
av prisregleringsla-
gen*

Åtgärder inom ramen för den allmänna prisregleringslagen har alltså i betydande utsträckning tillgripits under de senaste åren. Bakgrunden till åtgärderna har varit tendenser till onormalt kraftiga prisstegringar. Det förtjänar emellertid i detta sammanhang att särskilt betonas att de åtgärder som kan vidtagas inom ramen för den allmänna prisregleringslagen endast är temporära och kompletterande åtgärder för att bekämpa inflationen. Tyngdpunkten i inflationsbekämpandet måste självfallet ligga inom andra sektorer av den ekonomiska politiken. Detta konstaterat närmast i anslutning till herr af Ugglas anförande här nyss.

Det förtjänar också att understrykas att den prisreglering som regeringen efter riksdagens bemyndigande vidtar måste utformas med den allra största varsamhet. Det ligger i systemets natur att prisstopp och andra prisreglerande åtgärder aldrig får bli självändamål och överleva sig själva utan att de måste ständigt anpassas till de reella förutsättningarna. Detta ställer mycket stora krav på den administrativa handläggningen av dessa instrument. Jag finner det i sammanhanget angeläget att betona att åtgärdernas effekt i väsentlig utsträckning beror på om administrationen av prisregleringslagen knyts så nära till de reella förutsättningarna att respekten och förståelsen för varje enskild åtgärd kan upprätthållas i handel och näringsliv i övrigt.

Riksdagen har nu att ta ställning till frågan om lagens tillämpning för ytterligare ett år, dvs. för tiden den 21 december 1974 – 20 december 1975. När finansutskottet i fjol behandlade samma fråga rådde i princip enighet om det berättigade i att förlänga lagen ytterligare ett år. Visserligen består i år enigheten i bedömningen att den allmänna prisregleringslagen bör äga fortsatt tillämpning, men utskottet är tyvärr inte enigt när det gäller att föreslå riksdagen förlängning av tillämpningstiden.

Utskottsmajoriteten har i det nu aktuella ekonomiska läget inte funnit några som helst skäl att föreslå en kortare tillämpningstid än ett år. Bakgrunden för utskottsmajoritetens ställningstagande är självfallet de oroadande prisstegringstendenser som alltjämt dröjer kvar. Konjunkturinstitutet beräknar i sin höstrapport att prisstegringarna för 1974 kan komma att uppgå till ca 12 procent. Det är avsevärt högre än man väntat tidigare i år. Även om en viss dämpning i prisstegringarna bör kunna förutses för nästa år torde det, inte minst mot bakgrund av den internationella utvecklingen, finnas anledning att räkna med att konjunkturinstitutets prognos om en prisuppgång på 7 à 8 procent kan vara realistisk. Åtgärderna inom ramen för den allmänna prisregleringslagen blir alltså även under det kommande året mycket väsentliga kompletterande instrument i den allmänna inflationsbekämpningspolitiken. Inte minst i ett ekonomiskt labilt läge av den art vi nu kan säga att vi befinner oss i bör det bestämda kravet understrykas att prisregleringsåtgärderna även i fortsättningen tillämpas smidigt och avvecklas utan kraftiga prisstegringar så snart marknadssituationen tillåter det.

Utskottsmajoritetens bedömning kan sammanfattas på detta sätt: Prisregleringslagen förlängd på ett år är i dag ett ofrånkomligt instrument

bland andra i arsenalen av inflationsbekämpningsmedel. Den är emellertid endast ett sekundärt instrument och tyngdpunkten i samhällets åtgärder för att begränsa inflationen måste därför ligga på andra områden.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till hemställan i finansutskottets betänkande nr 38.

Herr LÖFGREN (fp):

Herr talman! Jag har vid flera tillfällen uttalat betänkligheter mot en alltför ensidig tro på prisregleringar och långvarigt verkande prisstopp. Jag var också reservant när vi förra gången behandlade en utvidgning av denna lagstiftning. Jag vill påpeka att jag då alldeles särskilt satte fingret på nödvändigheten av en ordentlig aktion för att bekämpa inflationen.

Av allra största vikt är en naturligt verkande konkurrens och verksamma åtgärder inom den ekonomiska politiken för att förhindra och motverka inflationen. Den 3 maj i fjol, när vi debatterade denna fråga och jag stod på reservantplats, sade herr Franzén följande:

”Huvudsaken är att ni försöker sätta er in i vad det är fråga om. Det gäller inte att göra några stora ingrepp på prisregleringens område. Det gäller att skapa en bättre möjlighet för regeringen att via fullmaktslagen gripa in i ett tidigare skede.”

Jag har fäst avseende vid detta uttalande mot bakgrunden av vad vi senare har fått uppleva. Det prisstopp som regeringen införde på trävaror kom mycket sent i förhållande till vad en prisövervakning skulle ha föranlett. Den svårighet som uppstod för många företagare genom den mycket betydande retroaktiviteten i detta prisstopp har varit särskilt besvärande.

När jag nu i dag står på majoritetens sida och godkänner det förslag som utskottet här har kommit fram till, nämligen att förlänga lagen såsom Kungl. Maj:t begär, är jag särskilt angelägen att peka på att utskottet har gjort ett betydelsefullt uttalande: ”Utskottet vill också betona vikten av att prisövervakning sker på sådant sätt att om prisstopp måste införas detta kan tillämpas utan eller i varje fall med så liten retroaktiv verkan som möjligt.”

Herr talman! Jag har velat anföra detta som ett väsentligt skäl till att jag denna gång helt och hållet har anslutit mig till den majoritet som har ansett det nödvändigt att förlänga prisregleringslagen på det sätt som här föreslås av utskottet.

Herr AF UGGLAS (m):

Herr talman! Herr Åsling och jag är tydligen helt eniga om att prisstegringar *normalt* skall bekämpas med andra medel än prisreglering. Den åsiktsskillnad som föreligger här gäller ju uteslutande beslutet om den fortsatta tillämpningstiden. Herr Åsling erinrade om att förra gången enighet förelåg om en fortsatt tillämpningstid på ett år. Det för oss i

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Fortsatt tillämpning
av prisregleringsla-
gen*

*Lagförslag om
kreditpolitiska
medel, m. m.*

detta sammanhang avgörande är att prisstopp inte gradvis får utvecklas till ett normalt inslag i den ekonomiska politiken. Lagen har enligt vår mening nu varit i tillämpning under så lång tid att en kortare fortsatt tillämpningstid förefaller oss mycket önskvärd med hänsyn till att riksdagen i vår skall få möjlighet att åter pröva frågan.

Herr ÅSLING (c):

Herr talman! Jag kan gärna vitsorda att i denna fråga föreligger bara nyansskillnader mellan herr af Ugglas och min uppfattning. Jag vill dock betona att denna lagstiftning har en karaktär av fullmaktslag och att diskussionen beträffande tillämpningen med fördel kan anstå till dess man tar upp bedömningen av konkreta åtgärder som har föranletts av fullmaktslagen.

Mot den bakgrunden finns det enligt vår mening ingenting att invända mot en förlängning på ett år. Tvärtom, i det ekonomiska läge som vi nu befinner oss i är utskottsmajoritetens förslag ett uttryck för en målmedveten strävan att bemästra inflationstendenserna.

Överläggningen var härmed slutad.

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels reservationen av herrar Söderström och af Ugglas, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad.

§ 11 Lagförslag om kreditpolitiska medel, m. m.

Föredrogs finansutskottets betänkande nr 39 i anledning av propositionen 1974:168 med förslag till lag om kreditpolitiska medel, m. m., jämte motioner.

I propositionen 1974:168 hade Kungl. Maj:t (finansdepartementet) efter hörande av lagrådet föreslagit riksdagen att anta i propositionen framlagda förslag till

1. lag om kreditpolitiska medel,
2. lag om ändring i lagen (1934:437) för Sveriges riksbank,
3. lag om ändring i lagen (1937:249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar,
4. lag om ändring i lagen (1955:183) om bankrörelse,
5. lag om ändring i lagen (1955:416) om sparbanker,
6. lag om ändring i lagen (1956:216) om jordbrukskasserörelsen.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:
"Propositionen innehåller förslag till lag om kreditpolitiska medel och

till vissa följdändringar i bl. a. banklagstiftningen.

Lagen om kreditpolitiska medel föreslås ersätta de nuvarande kreditpolitiska lagarna från år 1962, dvs. likviditets- och kassakvotlagen, placeringskvotlagen och räntetegeringslagen. Den nya lagen skall liksom dessa ha karaktär av fullmaktslag. För tillämpning av lagen krävs förordnande av regeringen. På framställning av fullmäktige i riksbanken kan förordnande om kreditpolitiskt medel meddelas, om det behövs för att uppnå de mål som fastställts för riksbankens penningpolitiska verksamhet.

Den gällande kreditpolitiska lagstiftningen utmärks av en långt gående detaljreglering i fråga om de olika kreditpolitiska medlen. I den föreslagna lagen anges i princip endast ramar och riktlinjer för lagens tillämpning. I övrigt överläts det på riksbanken att utfärda behövliga föreskrifter.

Den föreslagna lagen upptar kreditpolitiska medel som svarar mot dem som ingår i den nuvarande lagstiftningen, dvs. likviditets- och kassakrav, placeringsplikt, emissionskontroll och räntereglering. Ytterligare två instrument föreslås ingå bland de lagreglerade kreditpolitiska medlen, nämligen utlåningsreglering för kontroll av bankinstitutens utlåning och särskild placeringsplikt för tryggnad av bostadsbyggandets försörjning med byggnadskrediter.

Mot bakgrund av den år 1968 genomförda samordningen av bankinstitutens rörelseregler har den föreslagna lagen i princip utformats enhetligt för de olika bankinstitutsgrupperna. Den nuvarande särskilda regeln för Sparbankernas Bank och Jordbrukets Bank vid tillämpning av likviditetskrav föreslås dock bli överförd till den nya lagen. Vidare finns liksom hittills möjlighet för riksbanken att i olika hänseenden differentiera föreskrifter, om det är motiverat av hänsyn till skillnader mellan olika instituts verksamhet.

De nuvarande kreditpolitiska lagarna är tidsbegränsade. Efter beslut av 1974 års vårriksdag gäller de tills vidare, dock längst till utgången av juni 1975. Den nya lagen föreslås gälla utan tidsbegränsning och träda i kraft den 1 januari 1975."

I detta sammanhang hade behandlats de i anledning av propositionen väckta motionerna

1974:1996 av herr Andersson i Örebro m. fl. (fp, c, m).

1974:1997 av herr Hermansson m. fl. (vpk) vari hemställt att riksdagen skulle besluta att 19 § i förslaget till lag om kreditpolitiska medel skulle erhålla av motionärerna angiven lydelse, innebärande att förordnande om allmän placeringsplikt skulle kunna meddelas för att tillgodose behovet av långfristig kredit även åt landstingskommun och primärkommun,

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Lagförslag om
kreditpolitiska
medel, m. m.*

Tisdagen den
10 december 1974

*Lagförslag om
kreditpolitiska
medel, m. m.*

1974:1998 av herr Hylander (fp) vari hemställt

A. att riksdagen beslutade avslå propositionen i vad avsåg förslaget till lag rörande utlåningsreglering, emissionskontroll, allmän placeringsplikt, särskild placeringsplikt och räntereglering.

B. att riksdagen, därest yrkandet under A skulle avslås, beslutade att förordnanden utfärdade med stöd av 14 § till och med 27 § i förslag till lag om kreditpolitiska medel förelades riksdagen för godkännande inom en månad efter tillkännagivandet samt att lag om kreditpolitiska medel skulle gälla för en tid av tre år.

1974:1999 av herr Josefson m. fl. (c) vari hemställt att riksdagen vid behandlingen av proposition 1974:168 beslutade

1. att den föreslagna nya lagen om kreditpolitiska medel tidsbegränsades till tre år.

2. att som sin mening uttala vad som anförts i motionen beträffande den särskilda placeringsplikten och kreditförsörjningen för mindre och medelstora företag samt

1974:2000 av herr Magnusson i Borås m. fl. (m) vari hemställt att riksdagen för sin del beslutade om av motionärerna föreslagna ändringar i till Kungl. Maj:ts proposition 1974:168 fogade förslag till lag om kreditpolitiska medel, nämligen

1) att 1 § skulle erhålla av motionärerna angiven lydelse, innebärande att den särskilda placeringsplikten skulle utgå ur lagförslaget,

2) att 3 § andra stycket skulle erhålla av motionärerna angiven lydelse, innebärande att även emissionskontroll borde tillhöra gruppen extraordinära medel,

3) att 4 § andra stycket skulle erhålla av motionärerna föreslagen utformning och lydelse, innebärande dels att varje förordnande om kreditpolitiska medel skulle tidsbegränsas till ett år, dels att förordnande om extraordinära kreditpolitiska medel i efterhand borde underställas riksdagen för godkännande.

4) att 22, 23 och 24 §§ om särskild placeringsplikt skulle utgå ur lagförslaget.

5) att 33 § skulle erhålla av motionärerna angiven lydelse, innebärande att riksbankens beslut skulle kunna överklagas hos Kungl. Maj:t,

6) att övergångsbestämmelserna till lagen i viss del skulle ha av motionärerna angiven lydelse, innebärande att lagstiftningens giltighetstid skulle begränsas till tre år.

Utskottet hemställde

1. beträffande förslag till lag om kreditpolitiska medel att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionerna 1974:1999 moment 1 och 2000 moment 6 samt med avslag på motionerna 1974:1996, 1997, 1998 och 2000 momenten 1–5 skulle anta det i propositionen 1974:168 framlagda förslaget till lag om kreditpolitiska medel

med den ändringen att 4 § och övergångsbestämmelserna skulle erhålla av utskottet föreslagen lydelse,

2. beträffande den särskilda placeringsplikten och kreditförsörjningen att riksdagen med anledning av motionen 1974:1999 moment 2 som sin mening gav Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anförte.

3. beträffande övriga i propositionen framlagda lagförslag att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag skulle anta i propositionen 1974:168 framlagda förslag till

A. lag om ändring i lagen (1934:437) för Sveriges riksbank,

B. lag om ändring i lagen (1937:249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar,

C. lag om ändring i lagen (1955:183) om bankrörelse,

D. lag om ändring i lagen (1955:416) om sparbanks,

E. lag om ändring i lagen (1956:216) om jordbrukskasserörelsen.

Reservationer hade avgivits

1) av herrar Söderström (m) och af Ugglas (m) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa,

beträffande förslag till lag om kreditpolitiska medel att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionen 1974:1998 moment B och med bifall till motionerna 1974:1999 moment 1 och 2000 samt med avslag på motionerna 1974:1996, 1997 och 1998 moment A skulle anta det i propositionen 1974:168 framlagda förslaget till lag om kreditpolitiska medel med den ändringen att 22, 23 och 24 §§ skulle utgå och att 1, 3, 4 och 33 §§ samt övergångsbestämmelserna skulle erhålla av reservanterna föreslagen lydelse,

2) av herr Hermansson (vpk) som ansett att utskottet under 1 bort hemställa,

beträffande förslag till lag om kreditpolitiska medel att riksdagen med anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionen 1974:1997 samt med avslag på motionerna 1974:1996, 1998, 1999 moment 1 och 2000 skulle anta det i propositionen 1974:168 framlagda förslaget till lag om kreditpolitiska medel med den ändringen att 19 § skulle erhålla av reservanten föreslagen lydelse.

Herr SÖDERSTRÖM (m):

Herr talman! Det utskottsbetänkande som vi nu skall ta ställning till avser förslag till lag om kreditpolitiska medel, och det är föranlett av propositionen 168. Den propositionen togs i konselj den 25 oktober 1974, och sedan den delats ut i riksdagen var sista motionsdagen den 26 november 1974. Om jag räknar in även måndagar hade vi sammanlagt 13 arbetsdagar till vårt förfogande efter denna sista motionsdag. Inom denna tid skulle finansutskottet arbeta med föredragningar av propositionen och därav följande motioner, få lyssna till vad representanter för såväl riksbanken som Svenska bankföreningen, PK-banken, Svenska

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Lagförslag om
kreditpolitiska
medel, m. m.*

sparbanksföreningen och Sveriges jordbruksskasselörförbund hade för kommentarer m. m. att framföra, för att så småningom i tisdags kunna justera sitt betänkande med den pressen på oss, att vi måste vara klara innan kammardebatten började.

För dem som av olika anledning inte kunde godta förslaget i dess helhet återstod därefter att under samma tidspress skriva reservationer, så att betänkandet kunde gå till tryck, sedan sekretariatet – fortfarande med samma tidspress på sig – kunnat sammanställa det omfattande material som nu återfinns i utskottsbetänkandet.

Jag anser att regeringen – milt sagt – i hög grad överskattar riksdagens möjligheter att effektuera regeringens förslag, som läggs så sent på riksdagens bord. Detta är inte heller det enda exemplet på sent lagda förslag, utan det har tyvärr mera blivit praxis år från år. Men när det gäller just detta betänkande har jag speciellt försökt att undersöka om det inte varit möjligt att undvika den nu uppnådda situationen. Jag har då kommit fram till att det inte borde ha berett några större svårigheter.

Förspelet till propositionen är att herr Sträng år 1971 tillsatte en utredning på tre personer, som hade sakkunskap speciellt från departement och riksbank. När nu herr Sträng dels gett denna utredning detaljerade direktiv, dels icke låtit utredningen bli parlamentarisk, är det ganska förvånande att utredningens betänkande inte kommit fram förrän 1974. Om detta betänkande bara kommit fram hösten 1973 hade propositionen kunnat läggas på våren 1974 och riksdagen fått erforderlig tid till behandling. Detsamma gäller för de remissinstanser till vilka utredningsresultatet remitterats. Det är inte mindre än 34 stycken, bl. a. kreditinstitutet utanför riksbanken, vilkas beroende av lagförslagen är så stort, att man ställer sig undrande till att de inte alls varit företrädade redan i utredningen.

Följden av remissen blev nu att ett stort antal instanser hade många erinringar att framföra, vilka redovisas i propositionen. Men herr Sträng har inte velat tillmäta dessa många erinringar någon betydelse, utan han har, såvitt jag kan bedöma, helt följt utredningens förslag – bara med ett enda undantag. Det gäller huruvida avvikelser från den uppgiftsskyldighet som utredningen föreslagit skall föranleda vite. Där avstyrker herr Sträng förslaget om vite, vilket får anses som ganska remarkabelt i detta sammanhang.

I övrigt kan man konstatera att herr Sträng så att säga går hand i hand med utredningen – det är bara i uttryckssättet i propositionen man kan iakttaga någon skillnad. Jag skall be att få göra några citat ur utskottsbetänkandet. Där heter det:

”Departementschefen följer i detta avseende utredningens förslag.”

”Departementschefen förordar därför att den kreditpolitiska lagstiftningen utformas i enlighet med de principer utredningen angett.”

”Departementschefen delar också utredningens uppfattning.”

”Departementschefen ansluter sig till utredningens uppfattning.”

”Departementschefen anser i likhet med utredningen.”

”I likhet med utredningen – – anser departementschefen.”

Då jag har läst avsnittet om vad departementschefen tänker och tycker och funnit den absoluta överensstämmelse som råder med vad utredningen föreslagit, har jag nästan saknat den mening som skulle ha kunnat ersätta alla dessa citat. Det kunde ha stått ungefär följande: ”Utredningen har på ett förtjänstfullt sätt följt de direktiv jag givit den och samtidigt avhållit sig från att därutöver lägga några andra synpunkter på den kreditpolitiska lagstiftningen. Jag saknar därför anledning att närmare gå in på vad de remissinstanser vilka har avvikande mening anfört.” Analogt härmed hade det också varit mera rationellt om departementschefen på förhand meddelat remissinstanserna, att avvikande uppfattningar gentemot utredningsförslaget icke skulle beaktas. Då hade många dyrbara arbetstimmar kunnat inbesparas och användas till annat ändamål.

Herr talman! Vad jag nu sagt kanske av många uppfattas som ett försök att raljera och skämta, men jag kan försäkra att så är ej fallet. Jag fick idén till dessa tankegångar då jag läste in ett annat ärende som finansutskottet behandlat samtidigt med propositionen om kreditpolitiska medel. Jag avser framställningen 1974:22 från fullmäktige i riksbanken med förslag om riksbankens organisation m. m., som föranlett finansutskottets betänkande nr 40. I detta ärende har en utredning arbetat och framlagt förslag till ändringar vilka efter företagen organisationsöversyn godtagits av riksbanksfullmäktige och därefter förelagts riksdagen. Där framhålles bl. a. följande:

”Utredningens förslag till resursförstärkning har tre syften. De ökade resurserna bör för det första medge att den nuvarande höga volymen av övertidsarbete reduceras. För det andra bör ett bredare beslutsunderlag kunna framställas för riksbankens ekonomisk-politiska åtgärder. För det tredje anser utredningen att kvaliteten på det material som redan nu utarbetas inom banken bör kunna höjas.”

Under rubriken ”2.2 Behov av resursförstärkning och organisatoriska förändringar” anføres på s. 57 i framställningen från fullmäktige i riksbanken:

”Även om ambitionerna sålunda har fått inskränkas på väsentliga verksamhetsområden, är belastningen på den berörda personalen oacceptabelt hög. Arbetssituationen har tvingat fram en mer eller mindre kontinuerlig övertid. Det gäller särskilt avdelningschefer och andra tjänstemän i arbetsledande ställning liksom den personal som sysslar med större utredningsuppdrag. För flera av dessa uppgick övertidsvolymen under första halvåret 1974 uppskattningsvis till 200–300 timmar. I ett begränsat antal extrema fall torde övertidsuttaget vara minst det dubbla.”

På s. 61 anføres:

”Under nuvarande förhållanden medför arbetet i samband med de offentliga utredningarna ofta att brist på resurser uppstår för fullgörandet av de interna uppgifterna inom berörda avdelningar. Därtill kommer att de tjänstemän som engageras i utredningarna som regel har en arbetsledande ställning. Särskilda svårigheter kan uppstå genom att dessa tjän-

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Lagförslag om
kreditpolitiska
medel, m. m.*

Tisdagen den
10 december 1974

*Lagförslag om
kreditpolitiska
medel, m. m.*

stemän är hårt engagerade, samtidigt som viss övrig personal, som inte berörs av utredningarna, blir ställd med bristande ledning i det löpande arbetet.”

Riksbanken är bara en av 34 remissinstanser till utredningsförslaget om kreditpolitiska medel. Jag tror att jag med ganska stor säkerhet vågar påstå, att samtliga remissinstanser har samma svårigheter som riksbanken vad gäller att avdela resurser och tid för offentliga utredningar. Dessutom torde riksbanken tillhöra den grupp, vars remiss behandlas positivt, medan många andra remissinstanser redan på förhand kan misstänka att allt det arbete som nedläggs för deras del torde kunna anses som bortkastat. Trots detta uträttas ett grundligt arbete från alla håll. Det kan möjligen ha den förtjänsten att tungt vägande argument kan komma fram vid utskottsbehandling och via reservationer och kammardebatter nå offentlighet, men det anser jag vara en mycket klen tröst för den insats som totalt görs.

Ett utredningsförslag av den omfattning som nu är aktuellt torde inte kunna slutbehandlas av någon remissinstans med mindre än 40–50 timmars arbete. Det skulle innebära att det tillsammans nedlagts ca 1 500 arbetstimmar av högt kvalificerad personal, för vilken timsättningen inte torde understiga 200 kronor. I pengar skulle detta betyda ca 300 000 kronor i direkta remisskostnader bara för en enda utredning.

Det är således ett mycket allvarligt problem, som jag velat belysa, och jag tycker att det borde mana till en stunds eftertanke. Risker finns även att, om remissystemet alltmer används på sätt som nu skett, negativa effekter kan uppkomma med påföljd att det råkar i vanrykte.

Herr talman! Nu har vi att ta ställning till finansutskottets betänkande nr 39, tillkommet i all hast men tack vare många övertidstimmar på vårt sekretariat i ett skick som vi blivit både vana och bortskämda med här i riksdagen.

Utskottsbetänkandet är inte enhälligt utan är försett med reservationer, varav den ena är från representanterna för moderata samlingspartiet. Det såg från början ut som om betänkandet även skulle få en s-vpk-reservation, men efter en enskild och hemlig förhandlingsomgång mellan centerpartiet, folkpartiet och socialdemokraterna överenskomms att lagen skulle bli tidsbegränsad. Om detta fanns motioner från samtliga de borgerliga partierna, och jag förmodar att socialdemokraterna inte ville riskera att denna fråga skulle avgöras genom lottning. Den reservation som vi har avgivit ansluter i huvudsak till vad vi ansett vara värdefullt och riktigt i det som framförts av en del remissinstanser. Jag skall inte närmare gå in på reservationens innehåll, eftersom herr af Ugglas senare kommer att göra detta. Jag nöjer mig därför, herr talman, till sist med att yrka bifall till moderata samlingspartiets reservation.

Herr HERMANSSON (vpk):

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen 2 och vill anföra tre synpunkter på förslaget till lag om kreditpolitiska medel.

1. För att en effektiv kreditpolitik skall kunna bedrivas, effektiv i den meningen att den förmår styra kapitalströmmarna och minska storkapitalets makt över ekonomin, krävs det att kreditväsendet och i första hand de privata affärsbankerna förstatligas. Då först kan man få en total och övergripande samhällelig styrning av kreditströmmarna.

Inom affärsbanksväsendet har det ju skett en stark centralisering. Det har funnits över 80 privata affärsbanker i Sverige, nu finns det en handfull. Skandinaviska enskilda banken och Svenska handelsbanken är helt dominerande. Det möter alltså inga svåra tekniska problem att förstatliga affärsbankerna. Kapitalismen har genom sin egen utveckling i hög grad underlättat den saken.

Vpk har vid flera tillfällen rest kravet på nationalisering av de privata affärsbankerna. Vi återkommer redan till nästa års riksmöte med detta krav, som vinner en allt bredare anslutning inom hela arbetarrörelsen.

2. Den hittillsvarande kreditpolitiken har visat sig helt otillräcklig för att kunna styra kreditgivningen i önskad riktning. Propositionens skildring av den faktiska utvecklingen under de senaste åren ger tydliga belägg för det. Nu innebär förslaget om ny lag i viss mån en utvidgning av de kreditpolitiska medlen. Kreditinstitutet skall kunna åläggas placeringsplikt för att tillgodose behovet av långfristig kredit åt staten eller för bostadsbyggandet. Vi förutsätter att lagen här skall tolkas så, att placeringsplikt skall kunna anbefallas t. ex. vid statlig industrilokalisering.

Denna bestämmelse bör emellertid enligt vår mening utvidgas. Kommuner och landsting har för närvarande mycket stora kreditbehov. Vpk vill att den allmänna placeringsplikten skall kunna användas för att hjälpa kommuner och landsting till lån, för att hjälpa dem att sköta sin kreditförsörjning. Vi vill att detta skall sägas ut i lagen och föreslår ett tillägg i 19 §.

Jag måste, herr talman, säga att jag är mycket förvånad över att socialdemokraterna, och särskilt herr Ekström med sina erfarenheter från den kommunalekonomiska utredningen, inte vill stödja detta förslag.

3. För att riksbanken på ett effektivt sätt skall kunna använda den kreditpolitiska lagstiftningen krävs det att man vet hur länge denna skall vara i kraft. Osäkerhet på denna punkt försvårar riksbankens arbete. Regeringen har ju också föreslagit att den nya lagen skall vara permanent. Finansministern ger i propositionen en rad goda skäl för denna ståndpunkt.

Socialdemokraterna i finansutskottet går emellertid emot finansministern på den punkten. De stöder i stället de borgerliga motioner som yrkar på en tidsbegränsad varaktighet av tre år. Motiveringen härför kan jag inte finna hållbar. Riksdagen har ju möjlighet att varje år ta initiativ till en ändring av lagen, om den skulle vilja det. Kreditpolitiken diskuteras, som vi vet, varje år i flera debatter.

Under de föredragningar som skett i finansutskottet har jag noterat att representanterna för de stora affärsbankerna bestämt krävt en tidsbegränsning av lagen. Det har varit deras viktigaste krav. Så blir det

Tisdagen den
10 december 1974

*Lagförslag om
kreditpolitiska
medel, m. m.*

också om finansutskottets hemställan bifalles.

För min del vill jag emellertid yrka bifall till propositionen i alla delar med det tillägg till 19 § som föreslås i vpk-motionen och i reservationen 2. Det innebär alltså att övergångsbestämmelserna bör formuleras sålunda: "Denna lag träder i kraft den 1 januari 1975."

Herr ÅSLING (c):

Herr talman! När utredningen om kreditpolitiska medel i början av detta år lade fram sitt betänkande med förslag om att de sedan 1962 gällande tre kreditpolitiska lagarna skulle ersättas av en ny samordnad och enhetlig lagstiftning, möttes förslaget på sina håll av en rätt bister kritik, som också här har återopats. Det blev nödvändigt för finansdepartementet att arbeta över frågan. Propositionen i ärendet, som ursprungligen aviserats till våriksdagen i år, blev fördröjd och föreligger nu för beslut. Man kan konstatera att dröjsmålet varit nyttigt. En del justeringar och modifieringar har blivit följden, och över huvud taget har frågan mognat.

Herr Söderström har här återopat de kritiska yttranden som från remissinstansernas sida har knutits till utredningen. Jag vill påminna om att remissinstanserna i påfallande hög grad har uppehållit sig vid de tekniska sammanhangen när det gäller att administrera en kreditpolitisk lagstiftning. Frågan måste ju också ha en total politisk avstämning, och det är den som vi här i kammaren har att göra.

Den kreditpolitiska lagstiftningen intar en central ställning i stabiliseringspolitiken, eftersom den drar upp ramarna för kreditpolitiken. Med de anspråk som nu ställs på stabiliseringspolitiken är det naturligt att den kreditpolitiska lagstiftningen har stort intresse och hög aktualitet. Det är mot den bakgrunden man får se den breda samling som skett i finansutskottet bakom tanken på en inte bara samordnad utan också i vissa avseenden utbyggd kreditpolitisk lagstiftning. Samtidigt finns det emellertid anledning att med alldeles speciell skärpa betona behovet av samordning och avstämning mellan de skilda medel som används i stabiliseringspolitiken. Den höjda ambitionsnivån inom kreditpolitiken får naturligtvis inte ersätta åtgärder som hör hemma inom finanspolitikens ram. Kreditpolitiken kan aldrig bli annat än ett komplement till finanspolitiken.

Den kritik mot den höjda ambitionsnivån i den kreditpolitiska lagstiftningen som man kunnat notera här och var har huvudsakligen varit en kritik mot en benägenhet under vissa perioder från regeringens sida att överflytta vissa stabiliseringspolitiska krav, som egentligen hör hemma inom finanspolitiken, till kreditpolitiken. Det klassiska exemplet är den drastiska kreditpolitiska åtstramningen 1969–1970 som fick orimliga konsekvenser för näringslivet.

Till bilden hör naturligtvis också att den kreditpolitiska lagstiftningen enbart bildar den ram inom vilken riksbankens relationer med banker och kreditinstitut närmare har att utvecklas. Ur stabiliseringspolitisk syn-

punkt är det självfallet angeläget att samspelet mellan kapitalmarknadens parter kan präglas av ömsesidigt förtroende och förståelse för de speciella problem som kan möta. Detta är emellertid en fråga som man aldrig kan lagstifta om. Den är nämligen beroende av parternas sätt att sköta sina uppgifter. Klart är i varje fall att den förstärkte kreditpolitiska lagstiftning som riksbanken nu får att arbeta inom kommer att ställa ökade krav på ett förtroendefullt samarbete mellan kreditinstituten och riksbanken.

Det finns också för riksdagen anledning att, sedan ambitionsnivån nu höjts från lagstiftarnas sida, med skärpt vaksamhet följa relationerna mellan riksbanken och kreditinstituten. I detta sammanhang tycker jag att reservanternas både till höger och till vänster är alltför pessimistiska i sin bedömning av riksdagens möjlighet att öva inflytande på och överinseende över den kreditpolitiska lagstiftningens funktion.

Utskottsmajoriteten har stannat för att, under hänvisning till att riksbanken är ett riksdagens organ, inte föreslå någon besvärsmätt hos Kungl. Maj:t. I stället hänvisas till den kontinuerliga bevakning av kreditpolitiken som riksdagen kan upprätthålla genom finansutskottets beredning av frågor som rör riksbanken. Detta bör ses som ett uttryck för utskottsmajoritetens övertygelse att en höjd ambitionsgrad i den kreditpolitiska lagstiftningen också måste följas av motsvarande höjning av ambitionsnivån i riksdagens granskning av kreditpolitikens verkställighet.

Det är värt att notera att utskottsmajoriteten accepterat centerns tankegångar i detta avseende. Utskottsmajoriteten har också gett sitt stöd till centerns – och övriga oppositionspartiernas – krav på att den kreditpolitiska lagstiftningen, liksom hittills, skall vara tidsbegränsad till tre år. Detta utgör också en markering av riksdagens ansvar för lagens funktion. Jag vill gärna i det här sammanhanget betona att det är glädjande och välbetänkt av socialdemokraterna att de i denna ur principiell synpunkt centrala fråga övergett propositionens förslag om obegränsad varaktighet, något som måste betraktas som mindre lämpligt för en ny fullmaktslag av den här karaktären.

Den detaljreglering som hittills gällt för likviditetskraven ersätts genom denna lag med en fullmakt för riksbanken att utfärda de föreskrifter som behövs. De nya regler riksbanken utfärdar skall dock inte leda till att likviditetskraven blir annorlunda än för närvarande. De specialbestämmelser som gäller med hänsyn till sparbankernas och föreningsbankernas speciella karaktär skall också kunna tillämpas inom ramen för den nya lagstiftningen. Möjligheten till flexibilitet och beaktande av speciella förhållanden skall gälla även bestämmelserna om kassakrav.

Utlåningsregleringen är en nyhet, men i praktiken har motsvarande arrangemang sedan lång tid tillbaka gällt. Det bör dock understrykas att förordnande om utlåningsreglering endast får meddelas om synnerliga skäl föreligger.

Även bestämmelserna om emissionskontroll är en kodifiering av rådande förhållanden. Emissionskontrollen skall dock inte betraktas som

Tisdagen den
10 december 1974

*Lagförslag om
kreditpolitiska
medel, m. m.*

ett extraordinärt instrument inom kreditpolitiken till skillnad från den allmänna placeringsplikten. Avsikten är att den senare liksom hittills i första hand skall utformas som en marginell kvot, även om möjligheten att beakta den totala storleken av institutets placeringar vid en viss tidpunkt och i vissa lägen skall stå öppen.

Det har i sammanhanget funnits anledning att särskilt betona att hypoteksbankens obligationer kan räknas till prioriterade placeringar, och att inte heller i det avseendet något avsteg från vad som hittills gällt skall göras. Det är viktigt att dessa prioriterade placeringar får äga rum i tillräcklig omfattning. Annars har prioritering ingen reell innebörd. Men detta är nu en fråga som hör mera samman med tillämpningen av de kreditpolitiska medlen än med själva lagstiftningen.

Som ett ytterligare komplement till dessa kreditpolitiska instrument införs nu en särskild placeringsplikt, som har till uppgift att trygga försörjningen med byggnadskrediter. Även detta medel får enligt förslaget tillgripas först när synnerliga skäl föreligger. Avsikten är att särskild placeringsplikt skall gälla endast om kommunerna åtar sig borgensansvar för en aktuell byggnadskredit.

Det är möjligt att detta avsnitt av lagkomplexet betraktas som det mest kontroversiella. Bestämmelsen bör emellertid ses mot bakgrund av den nya bostadspolitik som riksdagen inom några dagar går att behandla. Mot den bakgrunden har jag svårt att förstå den kritik som riktats mot den särskilda placeringsplikten. I och med att den förutsätter ett kommunalt borgensansvar strider den enligt min mening inte mot banklagstiftningens krav att låntagarens kreditvärdighet skall prövas i varje särskilt fall.

En annan reflexion kan också göras i sammanhanget. Med den struktur svensk kapitalmarknad har är bostadsfinansieringen något som jag skulle vilja kalla en grundläggande skyldighet som måste uppfyllas. Det är bättre att byggnadskreditiven lämnas via den reguljära kreditmarknadens institutioner än via ännu ett nytt specialinstitut. Om man har den inställningen är det en logisk slutsats att acceptera den särskilda placeringsplikten som ett uttryck för de svenska bankernas och kreditinstitutens solidariska ansvar för bostadsbyggandet i samhället.

Till de medel som endast skall användas om synnerliga skäl föreligger skall också räknas ränteregleringen, som är ett komplement vid sidan om diskontopolitiken för riksbanken att påverka räntenivå och räntestruktur.

Det är alltså en ganska vittsyftande katalog av kreditpolitiska instrument som nu regleras i denna lag. Lagstiftningen anger alltså en ram för riksbankens agerande, inom vilken det finns möjligheter att med beaktande av skilda kreditinstituts särskilda förutsättningar och marknadens speciella krav använda den modell för kreditpolitiken som i varje situation är den bästa.

En central fråga i kreditpolitiken är självfallet avgränsningen av den s. k. prioriterade sektorn. Med hänsyn till bostadsbyggandets speciella

ställning råder det ingen tvekan om att bostadsfinansieringen skall vara prioriterad. Inom en normalt fungerande kreditmarknad skall problemen i övrigt inte vara speciellt stora, men i situationer då den kreditpolitiska lagstiftningen måste tillgripas visar erfarenheten att speciellt mindre företag har svårt att få sina kreditbehov tillgodosedda.

Det är därför med glädje som jag noterar att utskottsmajoriteten har gått centermotionen till mötes och som utskottsmajoritetens mening framhåller att en samlad långsiktig lösning beträffande småföretagens kreditförsörjning måste arbetas fram.

Det finns också anledning att i det här sammanhanget betona att hypoteksbankens obligationer visserligen är prioriterade placeringar, men att den såväl nominellt som relativt krympande kreditvolymen inom denna sektor är klart otillfredsställande.

Herr talman! Jag vill sammanfattningsvis betona att utskottsmajoriteten vid sitt ställningstagande till den kreditpolitiska lagstiftningen tagit hänsyn till den osäkerhet som för närvarande råder inom världsekonomin. Det är även från denna synpunkt angeläget att den nu översedda och omarbetade kreditpolitiska lagstiftningen genomförs utan onödigt dröjsmål. Det är enligt utskottsmajoritetens uppfattning tyvärr så, att den beredskapslagstiftning det här är fråga om inte bara är ofrånkomlig utan också nödvändig för en målmedveten stabiliseringspolitik.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till utskottets hemställan i finansutskottets betänkande nr 39 om den kreditpolitiska lagstiftningen m. m.

Herr EKSTRÖM (s):

Herr talman! Efter de anföranden som nu hållits finns det ingen anledning för mig att närmare gå in på den nya fullmaktslagens innehåll. Jag vill bara göra några korta kommentarer.

Herr Hermansson uttalade sin förvåning över att jag inte anslutit mig till yrkandet i vpk-motionen 1997 om en ändring av 19 § om förordnande om allmän placeringsplikt till att även gälla landsting och primärkommuner. Jag kan försäkra herr Hermansson att jag hyser förståelse för det yrkandet. Men det finns flera skäl till att socialdemokraterna i utskottet inte ansett sig kunna biträda detsamma. För det första bör man nog när man nu antar en ny lag vara försiktig med att utsträcka den allmänna placeringsplikten så långt att den omfattar även annat än staten och bostadsbyggandet. För det andra anser vi inte att vi för närvarande har det underlag som skulle ha varit erforderligt för att företa en ändring av 19 §. Men om det omsider i den kommunalekonomiska utredningen skulle visa sig vara befogat att vi anför synpunkter i denna fråga, då kan jag försäkra herr Hermansson att vi också kommer att göra det.

Trots en mångfald olika motionsyrkanden har det lyckats att uppnå en bred majoritet i finansutskottet. Den majoriteten ställer sig bakom propositionen på alla punkter utom när det gäller giltighetstiden. De nuvarande kreditpolitiska lagarna är tidsbegränsade, men i propositionen

Tisdagen den
10 december 1974

*Lagförslag om
kreditpolitiska
medel, m. m.*

har föreslagits att den nya lagen skall gälla utan tidsbegränsning, alltså vara permanent.

Jag har för avsikt, herr talman, att litet närmare redogöra för utskottets ställningstagande, eller rättare sagt för de socialdemokratiska ledamöternas ställningstagande i utskottet.

Den utredning som i början av innevarande år avlämnade betänkandet "Kreditpolitiska medel" ansåg att en ny sammanhållen lag inte borde vara tidsbegränsad. Efter att ha framhållit att likviditets- och kassakrav samt emissionskontroll kan betraktas som permanenta inslag i kreditpolitiken anförde utredningen följande: "I valet mellan en tidsbegränsad eller permanent lagstiftning synes enligt utredningens åsikt tiden nu vara mogen att avskaffa tidsbegränsningen, som härstammar från lagstiftningens begynnelse 1937. Någon saklig översyn av nuvarande lagar har inte skett vid förnyelsetillfällena. En permanent lagstiftning innebär inget hinder att lagen delvis eller i sin helhet i sedvanlig ordning kan avskaffas, ersättas med en ny lag eller revideras. Att denna typ av lagstiftning numera uppfattas som ett bestående inslag i den ekonomiska politikens uppsättning av instrument motiverar också att lagen blir permanent. Sammankopplat med avskaffandet av tidsbegränsningen kan man också se inriktningen mot mer allmänna formuleringar, i syfte att göra lagstiftningen mera oberoende av växlande förhållanden på kreditmarknaden."

Däremot stod utredningen fast vid det förfarande som nu är föreskrivet för lagarnas tillämpning, nämligen förordnande av Kungl. Maj:t på framställning av fullmäktige i riksbanken. Därmed får alltså samordningen mellan kreditpolitiska och andra stabiliseringspolitiska åtgärder ett formellt uttryck.

Varför har då vi socialdemokrater i utskottet ansett oss kunna gå med på en tidsbegränsning av lagen? Jo, därför att vi har ansett det vara i hög grad angeläget att lagen i oförändrat skick genomförs utan dröjsmål. Vi har inte velat gå till en oviss lottning, som i så fall inte bara gällt om lagen skulle vara permanent eller ej, utan förmodligen även lagstiftningens innehåll, där vi omöjligen kunde biträda vissa ändringsförslag som framlades i väckta motioner.

Vi ansåg oss ha stöd för vårt ställningstagande i vad majoriteten av riksbanksfullmäktige anförde i sitt remissyttrande över utredningen. Efter att ha talat om att lagstiftningen tidigare varit tidsbegränsad och att den begränsningen nu skulle avskaffas anförde fullmäktige i riksbanken följande:

"Den ändring utredningen föreslår innebär inte nödvändigtvis någon förändring i lagens varaktighet. Lagen görs inte evig genom åtgärden utan kan närhelst behov föreligger ändras eller avskaffas. Även för en lag som har treårig giltighet gäller givetvis att det inte är nödvändigt avvakta giltighetstidens utgång för att genomföra en ändring.

Utredningens förslag innebär således i realiteten inte någon större förändring och frågan om tidsbegränsning är av jämförelsevis underordnad betydelse. Fullmäktige anser dock att utredningen valt den bästa lös-

ningen." – Majoriteten av fullmäktige i riksbanken hade alltså ansett att frågan om tidsbegränsning är av jämförelsevis underordnad betydelse.

AP-fonden gjorde i sitt yttrande en skillnad mellan de kreditpolitiska medel som kan anses vara av extraordinär natur och övriga kreditpolitiska medel. Beträffande dessa senare anser fondstyrelserna att skäl kan åberopas för en reglering i en permanent lagstiftning. De extraordinära kreditpolitiska medlen, främst placeringsplikt, utlåningsreglering och räntereglering, bör däremot enligt deras mening också i framtiden regleras i en tidsbegränsad, särskild beredskapslag av fullmaktskaraktär.

Herr talman! Därmed har jag redovisat de motiv som gör att jag yrkar bifall till finansutskottets betänkande nr 39 på samtliga punkter.

Under detta anförande övertog herr andre vice talmannen ledningen av kammarrens förhandlingar.

Herr SÖDERSTRÖM (m) kort genmäle:

Herr talman! Herr Ekström har motiverat varför socialdemokraterna har gått ifrån sin proposition, och jag tycker man kan respektera den motiveringen; det har jag ingenting emot.

Sedan läste han upp ett citat som visade att han hade stöd av riksbanksfullmäktiges majoritet. Jag tycker att vi å andra sidan kan åberopa samma stöd – men från riksbanksfullmäktiges minoritet – när det gäller vår uppfattning. Jag vill här bara peka på två punkter som minoriteten har talat om, nämligen om att remisstiden har varit så kort att en saklig granskning och en mera ingående diskussion praktiskt taget har omöjliggjorts samt att i betänkandet för- och nackdelar med de föreslagna åtgärderna knappast diskuteras liksom inte heller förutsättningarna att i enskilda fall nå eftersträvad effektivitet genom andra metoder. Vi finner detta vara en allvarlig brist, vilken alltså kan komma att avhjälpas under remissbehandlingen.

Bakom uttalandet står representanter för samtliga borgerliga partier. Vi har försökt hitta fler argument än dessa, och bland de 34 remissinstanserna har vi funnit att en del av dem har lagt ned mycket tid på och kommit fram till vissa punkter, som vi har tagit upp. Det är alltså de punkterna som återfinns dels i den motion vi har avlämnat till riksdagen, dels i den reservation som är fogad till finansutskottets betänkande.

Herr HERMANSSON (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Herr Ekström säger att det fattas underlag för att utsträcka lagens giltighet så att bestämmelsen om placeringsplikt också skall gälla landsting och kommuner. Jag är litet förvånad över det uttalandet. Det är väl annars allmänt bekant att en rad kommuner under lång tid har haft och fortfarande har mycket stora svårigheter att skaffa sig de lån som är nödvändiga för den kommunala verksamheten.

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Lagförslag om
kreditpolitiska
medel, m. m.*

Det är mot den bakgrunden, för att hjälpa kommuner och landsting, som vi har velat att 19 § i lagen skall utvidgas på det sättet att bestämmelserna om placeringsplikt också skall gälla kommuner och landsting. Jag tror inte att det behövs stora utredningar för att klarlägga detta faktum.

Vårt förslag kommer väl att avslås av majoriteten i riksdagen. Jag vill då ta fasta på herr Ekströms löfte att om man i den kommunalekonomiska utredningen finner förslaget befogat skall man ta positiv ställning till det. Och jag hoppas att den kommunalekonomiska utredningen lägger fram ett konkret förslag på den här punkten, vilket vi då naturligtvis från vår sida varmt kommer att understödja.

När det gäller den andra frågan som jag tog upp – tidsbegränsningen av lagens giltighet, där socialdemokraterna i utskottet har gått ifrån regeringens förslag och i stället stödjer de borgerliga motionerna – är det väl lika bra att säga som det är, herr Ekström: Man har gjort en kompromiss med de borgerliga ståndpunkterna.

Herr EKSTRÖM (s) kort genmäle:

Herr talman! Det var precis vad jag sade förut, herr Hermansson. Vi ville inte låta lagens innehåll gå till en oviss lottning. Vi var medvetna om att hade den här kompromissen inte gjorts rörande tidsbegränsningen av lagen hade säkerligen andra förslag förts fram till ändring av lagens innehåll, och det ville vi undvika. Jag har inte alls försökt dölja det motiv som vi alltså hade.

När det gäller att utvidga 19 § förmodar jag att herr Hermansson märkte att jag framhöll, att därest vi i kommunalekonomiska utredningen, när vi kommer in på frågan om kommunernas och landstingens möjligheter att låna, finner det erforderligt att även föreslå en ändring här, skall vi göra det. Men det får ske efter som vanligt grundlig utredning.

När jag sade att det inte finns underlag för närvarande att göra den här ändringen menade jag därmed att vi känner till den nuvarande situationen på kapitalmarknaden. Vi vet också vilket upplåningsbehov staten har och vilket upplåningsbehov som finns för bostadsbyggandet. Då bör vi nog vara försiktiga innan vi utvidgar den allmänna placeringsplikten att även omfatta landsting och kommuner.

Det kan tänkas, herr Hermansson, att om staten kan låna så finns möjligheter att transferera kapital till landsting och kommuner. Jag tror att den synpunkten alltmer kommer att göra sig gällande, nämligen att vi måste se hela den offentliga sektorn som en enhet.

Herr HERMANSSON (vpk) kort genmäle:

Herr talman! Jo, jag noterade precis vad herr Ekström sade även i det föregående inlägget. Vi har för vår del länge krävt en annan kostnadsfördelning mellan stat och kommun och ställt kravet att staten skall överta viktiga delar av de nuvarande kommunala utgifterna. Därför har jag naturligtvis ingen invändning mot den sista delen av herr Ekströms

anförande.

Men jag vill peka på att framför allt kommunerna, både detta år och säkerligen också nästa år, har mycket stora kreditbehov. Kommunerna är den part på kreditmarknaden som för närvarande kanske har det svårast att få sina behov tillgodosedda. Det är just därför en sådan här utvidgning av lagen nu skulle ha haft en mycket stor betydelse för kommunerna och landstingen.

Herr EKSTRÖM (s) kort genmäle:

Herr talman! Vi är väl alla medvetna om att krediterna till bostadsbyggande kan förmodas bli mindre under de allra närmaste åren än vad de var när bostadsbyggandet var som allra störst, dvs. när vi hade ett bostadsbyggande på över 100 000 lägenheter. Det är varje fall min förhoppning – och jag tror att den delas av kommunalekonomiska utredningens samtliga ledamöter – att det därigenom skall kunna beredas ett större utrymme för kommunerna på kapitalmarknaden för andra ändamål.

Herr LÖFGREN (fp):

Herr talman! Jag vill allra först ge uttryck för en känsla av olust över att denna omfattande lagstiftning har måst behandlas under en sådan tidsnöd att det varit svårt att utforma sakligt underbyggda motioner och att tillräckligt genomgripande överväga konsekvenserna av det framlagda lagförslaget. Det oaktat kan jag försäkra att vi lagt ned ett omfattande arbete för att verkligen tränga igenom ärendet så långt tiden medgett.

Herr Söderström påpekade att det i riksbanksfullmäktige förelåg en reservation från de borgerliga ledamöterna, vilken moderaterna fört vidare i sin motion. Men herr Söderström underrättades före utskottsbehandlingen om att vi på grund av ett uttalande av lagrådet bedömt det som nödvändigt att avstå från att framföra dessa synpunkter motionsvägen.

Jag är naturligtvis tacksam för att herr Söderström använder så pass måttfulla uttryck beträffande de förhandlingar som ägt rum vid sidan av de officiella utskottssammanträdena, att han talar om enskilda och hemliga förhandlingar. I andra sammanhang är vi vana vid att moderaterna betecknar dessa aktiva förhandlingar med helt andra uttryck. Jag vill här inte nämna vilka dessa uttryck är, men jag är tacksam för att man i detta fall nöjt sig med en något ironisk hänvisning till att förhandlingarna har varit enskilda och hemliga.

Jag vill bara säga till herr Söderström att det också hade varit möjligt för representanterna för moderata samlingspartiet att närvara vid dessa s. k. enskilda och hemliga förhandlingar, om det nämligen hade funnits en saklig grund att räkna med att moderata samlingspartiet skulle avstå från att föra vidare de mycket vittgående yrkanden som framförts i en auktoritativ motion från moderata samlingspartiet. Men när vi fick klart för oss att man skulle hålla på de synpunkter som framförts i motionen och vi för vår del ansåg det angeläget att få till stånd en begränsning av denna lagstiftning till tre år, fann vi det nödvändigt att själva ta

de kontakter som erfordrades för att undersöka om det fanns möjligheter att få en bred samling mellan socialdemokrater, centerpartister och folkpartister i utskottet. Jag är glad över att vi har funnit sådana vägar. När vi i dag kommer att besluta enligt utskottets majoritetsförslag och få en lagstiftning som begränsas till tre år är det sannerligen inte tack vare moderaternas agerande. Hade vi tagit med moderaterna vid dessa förhandlingar och det skulle ha uppnåtts ett resultat som moderaterna varit intresserade av och nöjda med, hade vi i bästa fall fått en konfrontation här i riksdagen, som också herr Ekström nämnde, och kanske en lottdragning som skulle ha blivit en för alla parter sämre lösning.

Vi har inte bara fått en begränsning beträffande tiden. Herr Ekström hade noterat att vi har gått med på allt annat. Ja, det kan man kanske säga. Jag missunnar inte herr Ekström att notera det, men jag tycker nog att vi har bidragit med en hel del i själva utskottsskrivningen. Det tycker jag att herr Ekström kunde kosta på sig att erkänna. Vi har väl fått kompromissa på båda håll.

Att vi nått denna överenskommelse tror jag skall vara till gagn för vår framtida ekonomiska politik, och jag förlitar mig på att man på alla håll kommer att använda sig av dessa nya bestämmelser på ett så förnuftigt sätt att vi inte har anledning att blåsa alltför stor storm kring denna fråga när den skall tagas upp till förnyad behandling vid lagens giltighetstids utgång. Med detta har jag kort velat anföra min anslutning till utskottsmajoritetens förslag.

Herr SÖDERSTRÖM (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag måste reagera en aning mot det sätt på vilket herr Löfgren beskrev förspelet till överenskommelsen. Han sade att saklig grund saknades för att moderata samlingspartiet skulle få vara med. Då måste jag undra vem det är som är domare i det här fallet. I själva verket har det ju gått till så att vi inför sittande utskott presenterats ett gemensamt förslag om en giltighetstid av tre år, vilket socialdemokraterna förklarat sig gå med på. Vi hade inte hört talas om detta förut, herr Löfgren. I det sammanhanget undrade herr Löfgren om inte vi kunde avstå från våra övriga yrkanden. Dessförinnan hade vi inte diskuterat det här fallet. Detta är en korrekt beskrivning över hur det gått till.

Sedan gällde det måttfulla uttryck. Jag fick ingen kritik av herr Löfgren på den punkten, men det är kanske inte så lätt i ett sådant här fall med ett nytt moment infört i riksdagen att veta exakt vad man skall kalla ett sådant tillvägagångssätt, eftersom vi inte officiellt har döpt det. Kan vi komma överens om ett lämpligt uttryck för de förhandlingar som pågår utanför utskotten och utanför riksdagen så inte mig emot. Jag skall gärna ställa upp och i så fall i fortsättningen hålla mig till ett sådant uttryck.

Herr LÖFGREN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag skall kanske i fortsättningen vara litet mera nogräknad

med vad man skall ta för givet genom yttranden från representanter för moderata samlingspartiet. Man skall tydligen gå till dess partiledare eller möjligen förtroenderåd för att få ett belägg för om det finns någon anledning att gå vidare med kontakter.

Sedan vill jag säga att om det gäller att få ett uttryck för vad sådana här förhandlingar kallas så fördömer jag allt gängse tal om skoj i detta sammanhang och alla möjliga andra yttranden i den vägen. Vi har fått höra hur sådana förhandlingar som under förra året ägde rum vid sidan om de officiella utskottssammanträdena betecknats såsom mycket undermåliga. Vi som vet att man ibland måste samtala även utanför utskottslokalernas väggar för att uppnå ett praktiskt resultat bör givetvis ha rättighet att få fortsätta med detta även framdeles. Jag är helt övertygad om att sådant både har förekommit och kommer att hända även inom moderata samlingspartiet.

Herr SÖDERSTRÖM (m) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig bara slå fast att uttrycket jag använde var en enskild och hemlig förhandlingsomgång mellan centern, folkpartiet och socialdemokraterna. Jag anser fortfarande att det var en enskild förhandlingsomgång. Jag anser också att den var hemlig eftersom vi inte kände till den.

Herr AF UGGLAS (m):

Herr talman! Det är viktigt, när vi nu diskuterar de mycket tekniska frågor som är förenade med en lagstiftning om kreditpolitiska medel, att hålla i minnet vad frågan egentligen gäller. Den handlar ytterst om hur beslutsfattandet skall ske i ett produktionssystem baserat på näringsfrihet, i ett politiskt system där vi vill slå vakt om individens frihet. Lagstiftningen på detta område handlar inte i första hand om riksbankens möjligheter att styra bankerna och därmed kreditpolitiken. Det handlar ytterst om att styra konsumenterna, investeringarna och sysselsättningen.

Vill vi ha myndigheter med obegränsade och bekväma maktmedel att ta till för att i detalj kunna styra och reglera, eller vill vi ha ett decentraliserat beslutsfattande, ett decentraliserat samhälle, där olika intressen i samverkan tvingas ta hänsyn till varandra? Det är mot den bakgrunden som man i de flesta länder, där olika grader av marknadsökonomi förekommer, valt mer allmänt verkande medel för kreditpolitiken och så långt möjligt undvikit de direkta regleringarna och kontrollerna. Det finns alltså en politiskt principiell bakgrund till frågorna om utlåningsreglering, räntereglering, emissionskontroll, placeringsplikt och de andra extraordinära regleringsinstrumenten. Ur en synpunkt som jag skulle vilja kalla för grundläggande liberal är det utomordentligt angeläget att dessa regleringars användning såväl är uttryckligen undantagsföreteelser som att de står under riksdagens kontroll och regelbundna prövning. Detta framhölls icke endast i moderata samlingspartiets motion 2000 utan även i folkpartiets motion 1998, som närmast måste betecknas

Tisdagen den
10 december 1974

*Lagförslag om
kreditpolitiska
medel, m. m.*

som längre gående i detta avseende. Jag beklagar att endast de moderata ledmöterna i utskottet låtit det komma till uttryck i reservation.

För att upprätthålla den samhällsekonomiska balansen har vi främst tre instrument. Vi har finanspolitiken, valutapolitiken och kreditpolitiken. Finanspolitiken och kreditpolitiken är många gånger i praktiken inte bara beroende av varandra, stödjande varandra, utan kan även vara alternativ till varandra. Från oppositionens sida har under gångna år många gånger kritik riktats mot finansministern för att han alltför ensidigt brukat de kreditpolitiska styrmedlen, när en större finanspolitisk återhållsamhet hade varit önskvärd. Det är då också naturligt att känna tvekan inför en utbyggnad av de kreditpolitiska regleringsmöjligheterna. Om det blir enklare att sätta sådana regleringar i kraft kan det befaras att de kommer att tillgripas i stället för politiskt sett mer påfrestande men samhällsekonomiskt mindre skadliga metoder. Erfarenheterna – senast från åren 1969–1970 – visar med all tydlighet att sådana instrument som exempelvis utlåningsreglering på ett mycket drastiskt sätt kan påverka hela näringslivet i vårt land, liksom den ekonomiska situationen för stora grupper människor. Inte minst bland de mindre och medelstora företagen var effekten av det s. k. idiotstoppet mycket svåra att bära. Det är helt naturligt – med hänsyn till reserver, likviditet och sparmöjligheter – att de mindre företagen är särskilt känsliga för regleringsåtgärder av detta slag. Utskottet understryker också, så som framhållits inte bara i den moderata motionen utan även i motionerna 1996, 1998 och 1999, det angelägna i att hänsyn tas till dessa företags problem.

Utskottet föreslår, till skillnad från propositionen och med bifall till vår motion nr 2000 liksom även till motion nr 1999 på denna punkt, att lagens giltighet begränsas till tre år. På denna punkt är utskottet enigt, vilket är glädjande. Det är inte fråga om någon eftergift av betydelse från de socialdemokratiska ledamöternas sida. Riksdagen är självfallet fri att besluta om nya lagar när den så finner för gott. Det är fråga om en mer symbolisk och formell markering att detta lagstiftningskomplex regelbundet bör bli föremål för riksdagens övervägande och som sådan kanske inte helt utan värde.

Det är, herr talman, trots denna mindre eftergift mycket beklagligt att utskottet i så hög grad varit berett att avhända riksdagen, i förhållande till nuvarande lagstiftning, inflytande över detta viktiga område för myndighetsutövning. Propositionen 168 lämnar därtill i starkt ökad grad tillämpningen av lagstiftningen i riksbankens hand eftersom den föreslagna lagen har mycket mer allmän karaktär än den gällande. Det är, såsom framhölls av den borgerliga minoriteten i riksbanksfullmäktige i dess remissyttrande, högst tvivelaktigt om vår nyligen antagna regeringsform ger utrymme för det slags allmänt hållna delegation som lagen förutsätter.

Enligt vår mening bör regeringens förordnande om samtliga kreditpolitiska regleringsåtgärder enligt denna lag i tiden begränsas till ett år. Vidare borde självfallet förordnanden om utlåningsreglering, placeringsplikt, emissionskontroll och räntereglering inom viss tid underställas riks-

dagens prövning. För denna ståndpunkt talar också att hittills överenskommer mellan riksbanken och kreditmarknadens institutioner, eller rekommendationer från riksbanken, alltid varit tillräckliga. De extraordinära instrumenten i den nuvarande lagstiftningen har aldrig tillämpats. Det är mer än rimligt att anta att om regeringen i framtiden skulle finna påkallat att förordna om användande av extraordinära medel, situationen skulle vara så allvarlig att ett engagemang från riksdagens sida är motiverat. Obegränsade befogenheter ter sig alltid önskvärda från en myndighets sida, men detta är knappast skäl nog för långtgående undantagslagstiftning.

En rad remissinstanser har varit mycket kritiska eller direkt avvisande till förslaget om s. k. särskild placeringsplikt. Det har bl. a. framhållits att en banks styrelse inte kan fråntagas ansvaret för beviljande av krediter enligt banklagen. Sparbankernas bank och Sparbanksföreningen har framhållit – enligt min mening med rätta – att en placeringsplikt av denna innebörd måste medföra att det offentliga inte enbart tar ansvar för det aktuella projektet utan också för låntagarens tidigare engagemang. Detta leder i och för sig till orimliga konsekvenser. Över huvud taget har de kreditpolitiska medlens användning hittills i mycket stor utsträckning föranletts mindre av kreditpolitiska motiv i normal mening än av en strävan att prioritera bostadsfinansieringen.

Sedan något år har den hittillsvarande bostadspolitikens misslyckande blivit allmänt uppenbart, och en ganska kraftig nedgång av byggandet har inträffat. En ominriktning av bostadsbyggandet håller också på att tvinga sig fram. Motiven för regleringar, som särskilt har till syfte att styra kreditmedel till bostadssektorn, har i stor utsträckning bortfallit. Det är ur alla synpunkter önskvärt att bostadsfinansieringen steg för steg återföres till normala förhållanden. Enligt vår mening bör alltså förslaget om särskild placeringsplikt avslås. Beträffande den allmänna placeringsplikten anser vi det orimligt att denna skall kunna avse en viss andel av kreditinstituts totala placeringar. Att inom loppet av en begränsad tidsperiod genomföra förändringar av någon storleksordning i fördelningen av bankinstitutens redan gjorda placeringar är ogörligt utan mycket allvarliga följder för låntagare eller kreditmarknaden i dess helhet. I praktiken förfogar bankinstitutet i nämnvärd utsträckning endast över *ökningen* av de totala placeringarna och placeringsplikten bör endast kunna avse denna.

För moderata samlingspartiet är det självklart att myndigheters beslut skall kunna överklagas. Detta är en fråga om rättssäkerhet och bör också gälla riksbankens beslut och tolkningar inom en allmänt hållen lagstiftningsram. Utskottet har funnit det tillräckligt att hänvisa till den prövningensmöjlighet som föreligger i samband med att riksbanksfullmäktiges berättelse granskas av finansutskottet. Vi anser det angeläget att understryka att den prövningensmöjlighet som härvid formellt sett föreligger närmast är av principiell natur, avser principer snarare än enskilda fall, och kommer till stånd kanske lång tid efter det att riksbankens beslut

Tisdagen den
10 december 1974

*Lagförslag om
kreditpolitiska
medel, m. m.*

trätt i kraft. Det är knappast fråga om en överklaganderätt i egentlig mening.

Utskottet anför att klagorätt till Kungl. Maj:t över riksbankens beslut inte skulle vara förenlig med den ställning riksbanken intar som ett riksdagens verk. Enligt vår mening bör riksbankens beslut utan några statsrättsliga hinder kunna överklagas hos regeringen, eftersom riksbankens befogenheter i dessa stycken ju är en följd av Kungl. Maj:ts förordnande. Kungl. Maj:t kan när som helst återkalla eller begränsa ett sådant förordnande och bör därför också, efter besvär, kunna ingripa i dess tillämpning. Det är för oss en viktig principfråga att varje myndighets beslut skall kunna överklagas av den eller dem det berör. Det räcker inte med att kanske i en framtid i efterhand kunna få rätt i princip i ett riksdagsutskottsbetänkande över en verksamhetsberättelse.

Med detta, herr talman, vill jag yrka bifall till reservationen 1.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten 1

Propositioner gavs på bifall till 1:o) utskottets hemställan, 2:o) reservationen nr 1 av herrar Söderström och af Ugglas samt 3:o) reservationen nr 2 av herr Hermansson, och förklarades den förstnämnda propositionen vara med övertvägande ja besvarad. Då herr Söderström begärde votering upptogs för bestämmande av kontrapositionen ånyo de båda återstående propositionerna, av vilka den under 2:o) angivna förklarades ha flertalets mening för sig.

I enlighet härmed blev följande voteringsproposition uppläst och godkänd:

Den som vill att kammaran bifaller finansutskottets hemställan i betänkandet nr 39 punkten 1 röstar ja.

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaran bifallit reservationen nr 1 av herrar Söderström och af Ugglas.

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

Ja – 270
Nej – 43
Avstår – 2

Punkterna 2 och 3

Kammaran biföll vad utskottet i dessa punkter hemställt.

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

Finansutskottets betänkanden

Nr 40 med anledning av framställningen 1974:22 från fullmäktige i riksbanken med förslag om riksbankens organisation m. m.

Nr 41 med anledning av framställningen 1974:23 från fullmäktige i riksgäldskontoret med förslag till vissa ändringar i reglementet för riksgäldskontoret

Kammaren biföll vad utskottet i dessa betänkanden hemställt.

§ 13 Ändrade regler för räntor enligt uppbördsförordningen

Föredrogs skatteutskottets betänkande nr 57 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:159 med förslag om ändrade regler för räntor enligt uppbördsförordningen (1953:272), m. m. jämte motioner.

I propositionen 1974:159 hade Kungl. Maj:t (finansdepartementet) föreslagit riksdagen att anta vid propositionen fogade förslag till

1. lag om ändring i uppbördslagen (1953:272),
2. lag om ändring i förordningen (1908:128) angående bevillningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter,
3. lag om ändring i förordningen (1928:376) om särskild skatt å vissa lotterivinster,
4. lag om ändring i förordningen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt,
5. lag om ändring i lagen (1947:576) om statlig inkomstskatt,
6. lag om ändring i förordningen (1947:577) om statlig förmögenhetsskatt,
7. lag om ändring i förordningen (1951:763) angående beräkning av statlig inkomstskatt för ackumulerad inkomst,
8. lag om ändring i förordningen (1953:397) angående avgift för fettvaror som användas för framställning av fettemulsion m. m.,
9. lag om ändring i lagen (1958:295) om sjömansskatt,
10. lag om ändring i förordningen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning,
11. lag om ändring i stämpelskatteförordningen (1964:308),
12. lag om ändring i förordningen (1967:340) med vissa bestämmelser om prisreglering på jordbrukets område,
13. lag om ändring i lagen (1974:226) om prisreglering på fiskets område,
14. lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370),
15. lag om ändring i taxeringslagen (1956:623).

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

"I propositionen föreslås nya regler för räntor enligt uppbördsförordningen m. fl. författningar. Den nuvarande räntan på kvarstående skatt om 12 % föreslås ersatt med en fast avgift, som inte är avdragsgill vid inkomstbeskattningen. Avgiften skall vara 8 %, om den kvarstående skatten överstiger 5 000 kr., och eljest 6 % av den kvarstående skatten. Räntesatsen för ränta på överskjutande preliminär skatt m. fl. räntor skall bestämmas årligen i december och anknytas till inlåningsräntan i bank. På skatt som tillkommer på grund av höjd taxering skall enligt propositionen tas ut ränta för en tid av högst två år. Ränte- och avgiftsbelopp under 50 kr. skall varken påföras den skattskyldige eller tillgodoräknas honom. De föreslagna bestämmelserna skall börja tillämpas successivt, den 1 januari 1975 samt den 1 januari och den 1 april 1976.

Propositionen avser också ändring av grunderna för debitering av kommunalskatt vid eftertaxering och en bestämmelse som effektiviserar uppbörd av preliminärskatt för anställda med enskild firma. För fåmansbolag föreslås skyldighet att i deklarationen lämna uppgift om delägare. Dessa bestämmelser skall enligt propositionen träda i kraft den 1 januari 1975."

I detta sammanhang hade behandlats

dels den med anledning av propositionen väckta motionen 1974:1957 av herr Hovhammar m. fl. (m, c, fp) vari hemställts att riksdagen skulle avslå propositionen 1974:159 i vad gällde förslaget angående avgift på kvarstående skatt och att nuvarande regler fick gälla som hittills,

dels de vid riksdagens början väckta motionerna

1974:14 av herr Henmark (fp) vari hemställts att riksdagen beslutade att hemställa hos Kungl. Maj:t att tilläggsdirektiv utfärdades till 1969 års utredning angående företagens uppgifts- och uppbördsskyldighet i enlighet med motionens intentioner.

1974:150 av fru Troedsson (m).

1974:188 av herr Helén m. fl. (fp) vari under punkterna C och D hemställts

C. att förslag om förenklad uppgiftsskyldighet för företag förelades årets riksdag,

D. att utredningen om företagens uppgiftsplikt gavs i uppdrag att förutsättningslöst pröva frågan om ekonomisk kompensations till företag för uppgifts- och uppbördsskyldigheten,

1974:272 av herr Sjöholm (fp),

1974:582 av herr Sjönell (c), vilken motion remitterats till civilutskottet och sedermera överlämnats till skatteutskottet, och vari hemställts att riksdagen begärde förslag om undantag för de små företagen från uppgiftslämnande som ej var oundgängligen nödvändigt och om eljest för-

enklade rutiner i fråga om redovisning och uppgiftslämnning till myndigheter och institutioner samt om ersättning för uppgiftslämnandet.

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

Ändrade regler för räntor enligt uppbördsförord- ningen

1974:607 av herr Hörberg m. fl. (fp, s, c, m, vpk) vari hemställdes att riksdagen begärde förslag om sådan ändring av lagstiftningen att endast den del av ersättningen till fosterhem blev beskattad som enligt avtal med socialnämnd eller motsvarande utgjorde ersättning för fosterföräldrarnas arbetsinsats,

1974:939 av herr Bohman m. fl. (m) vari under punkten E hemställdes att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle anhålla om tilläggsdirektiv till utredningen om företagens uppgiftsplikt innebärande att utredningen även skulle framlägga förslag om ersättning till företagen för deras arbete vid fullgörandet av sin uppgiftsskyldighet,

1974:944 av herrar Hyltander (fp) och Karl Bengtsson i Varberg (fp),

1974:960 av herrar Svanström (c) och Johansson i Växjö (c) vari hemställdes att riksdagen begärde att åtgärder vidtogs i syfte att förenkla och rationalisera arbetsgivarnas uppgiftslämnande och avgiftsinbetalning,

1974:1203 av herr Andreasson i Östra Ljungby (c),

1974:1239 av herr Nordgren m. fl. (m, c, fp) vari hemställdes

1. att riksdagen begärde tilläggsdirektiv till utredningen om företagens uppgiftsplikt av innebörd att utredningen även skulle behandla frågan om ekonomisk ersättning för företagens uppgifts- och uppbördsarbete,

2. att riksdagen begärde ett vidgat dispensförfarande i fråga om företagens skatteuppbörd och statistikuppgifter under semestertid,

3. att riksdagen uttalade att företagen ej borde belastas med ytterligare uppgiftsskyldigheter i avvaktan på det förslag som väntades från utredningen om företagens uppgiftsplikt,

1974:1247 av herr Träff m. fl. (m) vari hemställdes att riksdagen begärde sådan ändring av direktiven för utredningen om företagens uppgiftsplikt, att utredningen blev oförhindrad att pröva frågan om ersättning till företagen för uppgiftslämnande till offentliga myndigheter samt för medverkan i uppbörd av skattemedel,

dels de av socialförsäkringsutskottet den 21 november 1974 med yttrande till skatteutskottet överlämnade motionerna

1974:996 av herr Hyltander (fp) och fru Swartz (fp),

1974:997 av herr Håkansson i Rönneberga m. fl. (c, m, fp) samt

1974:1293 av herrar Eriksson i Arvika (fp) och Jonsson i Mora (fp).

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

Utskottet hemställde

A. att riksdagen med avslag på motionen 1974:1957 och med anledning av propositionen 1974:159 samt motionen 1974:607 skulle anta de vid propositionen fogade förslagen till

1. lag om ändring i uppbördslagen med den ändringen att 27 § 3 mom., 69 § 1 mom. och ikraftträdandebestämmelserna skulle erhålla av utskottet föreslagen lydelse, innebärande bl. a. att samma beräkningsregler skulle tillämpas såväl vid bestämmandet av avgiftsprocenten som vid fastställandet av kvarskatteavgiftens storlek,

2. lag om ändring i förordningen (1908:128) angående bevillningsavgifter för särskilda förmåner och rättigheter,

3. lag om ändring i förordningen (1928:376) om särskild skatt å vissa lotterivinster,

4. lag om ändring i förordningen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt,

5. lag om ändring i lagen (1947:576) om statlig inkomstskatt,

6. lag om ändring i förordningen (1947:577) om statlig förmögenhets-skatt,

7. lag om ändring i förordningen (1951:763) angående beräkning av statlig inkomstskatt för ackumulerad inkomst,

8. lag om ändring i förordningen (1953:397) angående avgift för fettvaror som används för framställning av fettemulsion m. m.,

9. lag om ändring i lagen (1958:295) om sjömansskatt,

10. lag om ändring i förordningen (1959:92) om förfarandet vid viss konsumtionsbeskattning,

11. lag om ändring i stämpelskatteförordningen (1964:308),

12. lag om ändring i förordningen (1967:340) med vissa bestämmelser om prisreglering på jordbrukets område,

13. lag om ändring i lagen (1947:226) om prisreglering på fiskets område,

14. lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370),

15. lag om ändring i taxeringslagen (1956:623),

B. att riksdagen skulle avslå följande motioner

1. motionen 1974:14

2. motionen 1974:150

3. motionen 1974:188, punkterna C och D

4. motionen 1974:272

5. motionen 1974:582

6. motionen 1974:939, punkten E

7. motionen 1974:944

8. motionen 1974:960

9. motionen 1974:996

10. motionen 1974:997

11. motionen 1974:1203

12. motionen 1974:1239

13. motionen 1974:1247

14. motionen 1974:1293.

Reservationer hade avgivits

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

1. av herr Nilsson i Trobro (m) och fru Troedsson (m) som ansett att utskottet under A I bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1974:1957 och med anledning av propositionen 1974:159 samt motionen 1974:607 skulle anta det vid propositionen fogade förslaget till lag om ändring i uppbördsförordningen med den ändringen av vad utskottet föreslagit att till ingressen fogades en ny dels-sats och att detta tillägg samt 27 § 3 mom. och 69 § 1 mom. skulle erhålla av reservanterna föreslagen lydelse,

2. av herrar Nilsson i Trobro (m) och Hörberg (fp) samt fru Troedsson (m) som ansett att utskottet under B, punkterna 1, 3, 5, 6, 8, 12 och 13, bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1974:939, punkten E, och till motionen 1974:188, punkten D, i vad avsåg ekonomisk kompensation för uppgiftsskyldighet samt med anledning av motionerna 1974:14, 1974:582, 1974:960, 1974:1239 och 1974:1247, i vad de avsåg samma fråga, begärde att utredningen om företagens uppgiftsplikt meddelades tilläggsdirektiv att skyndsamt utreda frågan om ersättning till företagen för deras medverkan vid uppgiftslämnande.

Fru TROEDSSON (m):

Herr talman! I skatteutskottets betänkande nr 57 föreslås att den nuvarande 12-procentiga kvars-katteräntan skall ersättas med en fast avgift, som inte skulle vara avdragsgill vid inkomstbeskattningen. Om den kvarstående skatten överstiger 5 000 kronor, skall avgiften utgå med 8 procent och annars med 6 procent. På överskjutande skatt skulle däremot ränta alljämt utgå. Denna ränta föreslås motsvara inlåningsräntan i bank och beskattas i vanlig ordning. Utskottet har härvid följt förslagen i proposition 159.

Mot detta har herr Nilsson i Trobro och jag reserverat oss. Förslaget innebär nämligen, som vi ser det, en omotiverad höjning av räntan på kvarstående skatt. För en person som har en marginals-katt på 60 procent motsvarar en icke avdragsgill avgift på 6 procent en ränta på 15 procent. En avgift på 8 procent motsvarar en ränta på inte mindre än 20 procent. För personer som har högre marginals-katt kan avgiften på det här viset sägas motsvara en ränta på ända upp till 40 procent.

Förslaget innebär således att man skattemässigt behandlar inkomster och utgifter av samma slag på olika sätt, vilket vi finner vara principiellt mycket betänkligt. Många skattskyldiga har i dag stora svårigheter att någorlunda exakt beräkna den slutliga skatten och får vissa år överskjutande skatt, andra år kvars-katt. Låt mig som exempel ta en sådan skattskyldig, som har 60 procents marginals-katt. De år han får överskjutande skatt skall räntan beskattas i vanlig ordning. Är då räntan 7 procent, får han efter skatt behålla 2,8 procent. De år han får kvars-katt skall han betala en kvars-katteavgift som lägst är 6 procent. Det betyder att

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

den till sin effekt är mer än dubbelt så hög som räntan på den överskjutande skatten. Skulle kvarskatteavgiften vara 8 procent, kan kvarskatteeffekten bli ända upp till 7 gånger så hög som effekten efter skatt av räntan på överskjutande skatt. Det är väl uppenbart att detta måste te sig stötande för många och att det knappast kan uppfattas som en rättvis och likformig behandling från statsmakternas sida.

Jag vill också erinra om att förslaget i propositionen 159 varken bygger på det år 1973 framlagda betänkandet Ränta och restavgift på skatt m. m. eller stöds av någon majoritet av remissinstanser.

När den nuvarande räntesatsen för kvarskatteränta infördes 1969 var ränteläget ungefär detsamma som i dag. Om man räknar med ett års uppskovstid – och något annat kan man knappast göra eftersom man har möjlighet att göra fyllnadsinbetalningar ända till den 30 april under taxeringsåret – så motsvarar räntesatsen 12 procent mer än väl utlåningsräntan. Man kan därför fråga sig om den nu förordade omläggningen inom uppbördsväsendet verkligen är så angelägen att den inte kan anstå. Situationen kan nämligen mycket snabbt komma att förändras. Enligt vad som föreslagits av utredningen rörande rationalisering av skattesystemet skulle såväl preliminärskatteuppbörden som betalningen av kvarstående skatt ändras. Enligt förslaget skulle inbetalning av kvarstående skatt liksom också utbetalning av överskjutande skatt ske snabbare än nu. Det kan därför, herr talman, inte vara rimligt att nu gå över till en helt ny ordning som kanske bara blir bestående några år och som dessutom ter sig betänklig – jag vill upprepa det – ur principiell synpunkt.

Jag ber därför att få yrka bifall till reservationen 1.

Jag skall, herr talman, också ta upp en annan fråga som behandlas i betänkandet och som gäller företagens uppgiftsskyldighet. För många företagare går ju mycken dyrbar tid åt till att förse myndigheterna med statistik och uppgifter av olika slag. I flera motioner som i början av årets riksdag väcktes från de tre borgerliga partiernas sida förordas att utredningen om företagens uppgiftsplikt får tilläggsdirektiv att utreda frågan om ersättning till företagen för uppgiftslämnandet. Nu uttrycker sig utskottet förstående och anför att det kan finnas skäl för att där det är möjligt begränsa uppgifternas antal och att skapa en bättre samordning av myndigheternas uppgiftsinhämtande. Men efter dessa vänliga ord avstyrker utskottet yrkandena om tilläggsdirektiv. Mot detta har herr Nilsson i Trobro och herr Hörberg samt jag anfört reservation. Vi menar att till de metoder som bör övervägas av utredningen för att åstadkomma en samordning och begränsning av uppgiftslämnandet hör också ett system med kostnadsersättning till företagen för uppgiftslämnandet.

Jag ber att få yrka bifall till reservationen 2.

Jag skall, herr talman, ta upp en tredje fråga som också berörs i betänkandet. I motionen 150 föreslog jag vid årets början en ändring av uppbördsförordningen. Den gick ut på att överskjutande skatt inte skall tas i anspråk för kvarstående skatt när anstånd medgivits och det är

uppenbart att taxeringen skall undanröjas eller starkt nedsättas.

Bakgrunden till denna motion var att jag hade gjort uppmärksam på att kronofogdemyndigheten i åtskilliga fall hade lagt sig på den överskjutande skatten, även när taxeringsintendenten hade tillstyrkt att taxeringen skulle undanröjas eller starkt nedsättas. Det är uppenbart att detta har medfört stora olägenheter för de berörda, som kanske har räknat med skatteåterbäringen för att reparera en tilltrasslad ekonomi eller finansiera julens utgifter. Utskottet hänvisar härvidlag till en anvisning från 1959, som går ut på att ett sådant ianspråktagande av överskjutande skatt endast torde komma i fråga när anståndet grundar sig på arbetslöshet och den skattskyldiges ekonomiska förhållanden genom restitutionen undergår väsentlig förbättring.

Nu har det från en del håll hävdats att denna anvisning inte skulle överensstämma med stadgandet i uppbördsförordningens 51 §, och som jag sade känner jag till åtskilliga fall då den här anvisningen inte tillämpats.

Nu säger sig utskottet förutsätta att riksskatteverket informerar länsstyrelserna om den avsedda tillämpningen av bestämmelsen. Jag hoppas att så kommer att ske och vill här bara beklaga att informationen kommer för sent för att kunna tillämpas i år.

Herr talman! Med det anförda vill jag yrka bifall till reservationerna 1 och 2.

I detta anförande instämde herr Nilsson i Trobro (m).

Herr BOSTRÖM (s):

Herr talman! I skatteutskottets betänkande nr 57 behandlas propositionen 159. På s. 42 i betänkandet lämnas en sammanfattning av de viktigaste förslagen i propositionen.

Av skrivningen framgår således att propositionen föreslår nya regler för räntor inom den direkta beskattningens område och vissa konsekvensändringar i ett flertal andra skatteförfattningar, föranledda av dessa ändrade regler.

Propositionen innehåller också ett förslag om utvidgat räntesystem för arvs- och gåvoskatten och vidare ett förslag om regler som möjliggör uttag av A-skatt från skattskyldig som uppger sig driva rörelse, men vars verksamhet närmast motsvarar arbetsanställning.

I propositionen behandlas vidare – utöver uppbördsfrågor – spörsmål rörande grunderna för debitering av kommunalskatt vid eftertaxering, beskattningen av fosterbarnsersättning och viss utvidgad uppgiftsskyldighet för fåmansbolag.

En majoritet inom skatteutskottet har tillstyrkt propositionen med vissa förtydliganden och en omredigering vad gäller utformningen av författningsbestämmelserna till förslaget nytt system med kvarskatteavgift. Utskottets ändringsförslag har här syftat till att åstadkomma bättre överensstämmelse med motsvarande författningsförslag beträffande social-

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

försäkringsavgifterna.

Till utskottets betänkande har fogats två reservationer, som fru Troedsson här talat för. I reservationen I av herr Nilsson i Trobro och fru Troedsson framförs yrkande om att nuvarande regler för kvarskatteränta med bl. a. avdragsrätt även fortsättningsvis bör äga tillämpning. Reservanterna efterlyser inledningsvis utskottets motivering till varför just i detta hänseende en avgift föreslås införd.

Utskottsmajoriteten ansluter sig till departementschefens åsikt när han förordar kvarskatteavgift i stället för det av utredningen föreslagna kombinationssystemet med kvarskatteränta och kvarskatteavgift.

Kombinationssystemet medför onödiga komplikationer vid den administrativa behandlingen. Men den väsentliga fördelen med en icke avdragsgill kvarskatteavgift är att man dels motverkar räntevinst vid underlåten fyllnadsinbetalning, dels åstadkommer en påtryckning som stimulerar till fyllnadsinbetalning. Det nuvarande räntesystemet med avdragsrätt innebär – enligt utskottsmajoritetens uppfattning – en orättvisa därigenom att ju högre marginals katt den skattskyldige har, desto mindre förlorar han på att senarelägga sina skatteinbetalningar.

I reservationen I sägs vidare, att de flesta remissinstanserna uppenbarligen valt att betrakta nuvarande system som det mest rättvisa framför en renodlad avgiftstanke. Såvitt jag har kunnat finna är det väl främst utredningens förslag innehårande en kombination med kvarskatteränta och kvarskatteavgift, som blivit föremål för kritiska synpunkter från flertalet remissinstanser. Jag har en känsla av att man vid sin bedömning då i flertalet fall jämfört nuvarande system med kombinationssystemet ur administrativ synpunkt. Rättvisesympunkten i vad gäller de skattskyldiga kan rimligen inte ha fått någon framträdande plats vid bedömningen.

I betänkandet har redogjorts för de effekter nuvarande räntesystem har för skattskyldiga i olika marginals kattelägen. Reservanterna har därvid framhållit det missvisande i att vissa räntesatser redovisas med en kredittid om 20 månader.

Vissa skattskyldiga har utan tvivel en kredittid på 20 månader. Departementschefen säger nämligen i propositionen – i fråga om skatteavgiftens storlek – att man särskilt bör beakta det olika läget för B-skattebetalare och A-skattebetalare. B-skattebetalaren erlägger preliminärskatt enligt särskild debitering medan A-skattebetalaren vidkänns preliminärskatteavdrag vid varje löneutbetalning. B-skattebetalaren erlägger som bekant sin preliminära B-skatt med lika belopp under sex uppbörds-terminer. Om kvarskatt uppkommer för en B-skattebetalare innebär det således att han normalt får en kredit om ca 20 månader.

Att skattskyldig som gör tillräcklig fyllnadsinbetalning före den 30 april efter inkomståret går fri från kvarskatteavgift får ses mot bakgrund av att det för vissa skattskyldiga föreligger svårigheter att under inkomståret beräkna den inkomst på vilken slutlig skatt skall utgå. Med de anvisningar som numera tillhandahålls av riksskatteverket bör det

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

emellertid vara fullt möjligt att efter deklarationens upprättande beräkna den slutliga skatten. Det bör då också observeras att kvarskatteavgift uttas endast om den uppgår till 50 kronor, vilket svarar mot en kvarskatt på närmare 900 kronor vid en avgift om 6 procent. Man har således en icke obetydlig marginal vid avstämningen av slutlig skatt mot erlagd preliminär skatt.

I reservationen 1 finner man det slutligen betecknande att någon befrielse från kvarskatteavgiften inte kan ges.

Utskottsmajoriteten ställer sig bakom departementschefens förslag, som innebär möjlighet till nedsättning av skatteavgiften att utgå med 3 procent i de fall där rimliga skäl att göra fyllnadsinbetalning saknats eller svårigheter att beräkna dess storlek har förelegat. Den föreslagna kvarskatteavgiften inkluderar nämligen räntesynpunkter, och det måste då anses rimligt att befrielse endast kan avse viss del av avgiften.

I reservationen 2 av herrar Nilsson i Trobro och Hörberg samt fru Troedsson har reservanterna med anledning av utskottets behandling av motioner rörande fråga om företagens uppgifts- och uppbördsskyldighet ansett att utskottets yttrande och hemställan bort ha sådan innebörd att utredningen om företagens uppgiftsskyldighet snarast möjligt får tilläggsdirektiv att skyndsamt utreda frågan om ersättning till företagen för deras medverkan vid uppgiftslämnande.

Utskottet säger i betänkandet att frågor rörande företagens uppgiftsskyldighet, och då i första hand skyldigheten att lämna uppgifter till statistiska centralbyrån, egentligen inte hör till skatteutskottets ämnesområde. Det förhållandet att man kopplat samman dessa spörsmål med frågor om uppbördsskyldigheten och deklarationsskyldigheten har dock föranlett utskottet att ta ställning till principerna för uppgiftsskyldigheten.

Utskottsmajoriteten anser att någon ersättning för skatteuppbörden utöver de räntevinster som företagen gör genom rätten att disponera löntagarnas skatt från avlöningstillfället fram till inbetalningsdagen inte bör utgå. När det gäller uppgiftslämnande som inte har med skatteuppbörden att göra förutsätter utskottet att UFU i sitt slutbetänkande, som väntas första halvåret 1975, skall ha prövat möjligheterna att begränsa uppgifternas antal, hitta former för en bättre samordning av myndigheternas uppgiftsinhämtande och få till stånd en planläggning som ger företagen tillfälle att förbereda sig för uppgiftslämnandet. Utskottsmajoriteten anser att om man kan begränsa uppgiftsskyldigheten på sätt som här skisserats faller skälen för ersättning delvis bort.

Vidare pekar utskottsmajoriteten på att infordrade uppgifter begärs för samhällets planering och således i lika hög grad tjänar företagen. Utskottsmajoriteten har därför kommit till den slutsatsen att den inte kan biträda kraven på tilläggsdirektiv till UFU.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till skatteutskottets hemställan.

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

Fru TROEDSSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill gärna först understryka att också vi från vårt håll anser att det är viktigt att försöka förmå inkomsttagarna att fullgöra sina skyldigheter att betala skatt inom avsedd tid. I betänkandet föreslås bl. a. regler som gör det möjligt att ta ut A-skatt av skattskyldig som uppger sig driva rörelse men vars verksamhet närmast motsvarar arbetsanställning.

Många gånger kan man emellertid inte före den 30 april, som är sista dagen för fyllnadsinbetalning, förutse den verkliga skatten. Taxeringsmyndigheterna kan ju frånga självdeklarationen därför att de bedömer yrkade avdrag på ett annat sätt än den skattskyldige. Då skulle man alltså omedelbart kunna drabbas av en avgift på 6-8 procent.

Nu säger herr Boström att om man skulle behålla en kvarskatteränta, skulle det gynna de högre inkomsttagarna. Men det är väl den konsekvens vi får ta av progressiviteten i vårt skattesystem. Om inkomster i ett visst läge skall beskattas efter en viss procent, är det väl ganska självklart att avdrag för utgifter i samma inkomstläge beräknas efter motsvarande procent. Det allvarliga är, tycker jag, om det inte blir balans mellan rättigheter och skyldigheter för den skattskyldige. Börjar vi rubba på den principen, kan man undra vart det kan ta vägen. Skall t. ex. i framtiden inkomster av fastighet beskattas på ett visst sätt men utgifter för samma fastighet kanske inte bli avdragsgilla på motsvarande sätt? Det är det som gör att vi tycker att det är principiellt mycket äventyrligt med den här konstruktionen.

Sedan kan jag inte, herr Boström, förstå hur man kan beräkna en kredittid på 20 månader. Ända till den 30 april har man ju möjlighet att göra fyllnadsinbetalningar, och då drabbas man inte av ett enda öre i kvarskatteavgift. Den kvarskatt som blir skall man sedan betala i mars och april året därpå. Det är såvitt jag kan se fråga om en kredittid på 12 månader.

Räntan på kvarskatten är i dag 12 procent. Nu sägs det att detta skulle innebära att man får en kredit till lågt pris. Men 12 procent är ju i dag ingen låg ränta, utan det är väl en ganska hög ränta för dem som lånar pengar.

Herr BOSTRÖM (s) kort genmäle:

Herr talman! Fru Troedsson säger att detta att en hög inkomsttagare vinner på det nuvarande räntesystemet är någonting som vi får finna oss i. I och för sig har vi avdragsregler när det gäller deklarationerna som medför just denna snedhet. Ju högre marginalsatt jag har, desto bättre kan jag tillgodogöra mig ett avdrag. Men det innebär rimligtvis inte att vi inte bör ta chansen att göra rättelse och skapa en bättre balans på de områden där det är möjligt.

Beträffande detta med 20 månaders kredittid skulle jag vilja säga att det är inget tvivel om, fru Troedsson, att när det gäller en B-skattebetalare, som har ett fast belopp att betala in vid dessa sex uppbördstillfällen

och får kvars katt, så utgör kredittiden 20 månader. Det är bara ett konstaterande. Det här exemplet som jag tar upp finns beskrivet i propositionen.

Men för utskottsmajoriteten har det som sagt varit det väsentliga att få fram regler som innebär att man undviker att skattskyldiga kan göra räntevinst vid försenad fyllnadsinbetalning. Det skall också vara ett påtryckningsmedel som får till följd att skattskyldiga gör sin fyllnadsinbetalning före den 30 april.

Fru TROEDSSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Men är herr Boström inte medveten om att alla ränteutgifter ger större effekt i de högre inkomstlägena? Det är detta jag oroar mig för. Skall man alltså bara ta den ena konsekvensen av att vi har mycket höga marginalskatter? I fråga om inkomster skall de gälla till 100 procent. När det är fråga om motsvarande avdragsrätt så skall man inte få tillämpa konsekvenserna av marginalskatterna. Det är då någonting är på tok.

Jag skall bara ta ett exempel. Kvars katten kan bero på att den skattskyldige i vederbörlig ordning hade tänkt göra fyllnadsinbetalning men av olika skäl inte får betalt för fordringar som han hade räknat med. Då kommer han så småningom att beskattas fullt ut för den ränta som han eventuellt kan tillgodogöra sig på dessa för sent inbetalda fordringar, samtidigt som den kvars katteavgift, som han i stället har åsamkats, inte till någon del är avdragsgill. I det här fallet är det inte balans mellan rättigheter och skyldigheter, och det är det jag tycker är äventyrligt.

Det föreligger ju ett aktuellt förslag som går ut på att dröjsmålsräntan skall sättas till 11 procent. När det gäller kvars katt är det för del av året fråga om ännu inte debiterade och därför inte heller till betalning förfallna skatter. De debiteras formellt inte förrän i december under taxeringsåret och skall alltså betalas under mars och april året därpå. Då finns det väl all anledning att snarare vara litet försiktig med kvars katteräntan och inte låta den ligga över dröjsmålsräntan.

Herr HOVHAMMAR (m):

Herr talman! I motionen 1957 har jag och representanter för centern och folkpartiet tagit upp den fråga som nu diskuteras, nämligen ränta och restavgifter på skatt.

De av utskottsmajoriteten föreslagna reglerna anser jag innebära en mycket omotiverad höjning av räntan på kvarstående skatt. Denna synpunkt har redan framförts här, men jag vill gärna upprepa den. Som exempel kan nämnas att en icke avdragsgill avgift på 6 procent motsvarar en ränta på 15 procent i dag. Enbart detta innebär ju en höjning med 3 procent i förhållande till dagens situation.

Med de nya skattetabeller som införs nästa år kommer en marginalskatt på 57 till 58 procent att uppstå redan vid en inkomst på 40 000 kronor under förutsättning att vi får en kommunalskatt på ungefär 25 kronor, och det är ju ganska troligt. Inte så få löntagare kommer upp i den

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

här summan. Redan vid 50 000 kronor är för övrigt marginals-katten uppe i 62 procent.

Vidare kommer en avgift på 8 procent att motsvara en ränta på 20 procent i motsvarande marginals-katteläge. Tar man ett mera extremt fall med 80-procentig marginals-katt blir räntan inte mindre än 40 procent.

Så orimliga blir alltså konsekvenserna av det förslag som finansministern framlagt.

I detta sammanhang vill jag gärna säga att jag uppskattar att utskottet finner vår motion 1957 intressant och värdefull när det gäller marginals-katterna. Men tyvärr måste jag också påstå att utskottet har dragit felaktiga slutsatser av det resonemang vi fört. Utskottet hävdar nämligen att en enkel ekonomisk kalkyl visar att det knappast är möjligt att låna pengar till en lägre kostnad än vad som blir fallet om man senarelägger skattebetalningen vid ett system med kvars-katteränta som får dras av vid inkomsttaxeringen. Utskottet räknar då med en faktisk kredit av 20 månader. Hur utskottet har kunnat nå upp till denna astronomiska siffra är för mig en gåta. Jag vill därvidlag ansluta mig till vad fru Troedsson nyss har sagt.

Kvars-katteräntan infördes ju som en påföljd av utnyttjad skatte-kredit under cirka ett års tid. Enligt uttalanden vid räntebestäm-melsernas till-komst är den här tidsbegränsningen gjord från utgångspunkten att räntan skall drabba endast den som inte gjort fyllnadsbetalning av preliminär skatt senast den 30 april året efter inkomståret. Som skäl för denna be-gränsning av den beräknade kredittiden anfördes de för många skatt-skyldiga föreliggande svårigheterna att under inkomståret beräkna den inkomst på vilken slutlig skatt skall utgå. Alla borde därför få möjlighet att göra fyllnadsbetalning senast den 30 april året efter inkomståret utan att behöva vidkännas ränta för tid dessförinnan.

Detta riksdagens ställningstagande tycker jag gör all diskussion om kredittidens längd överflödig. Riksdagen drog också konsekvenserna av att statsmakterna inte kunde erbjuda medborgarna ett fullständigt skatte- och uppbördssystem. Detta system kan inte heller i dag med bästa vilja anses fullständigt. Därför har även nu alla skattebetalare en kredittid t. o. m. den 30 april året efter inkomståret. Utskottet föreslår ju inte heller någon ändring på denna punkt. Då borde utskottet dra konsekvenserna av sitt eget handlande och anse att kredittiden är ett år.

Allt fler löntagare här i landet får högre inkomster, och samtidigt ham-nar de på grund av som jag tycker ett bristfälligt skattesystem i ett hårdare marginals-katteläge. I det sammanhanget betyder det, att den av finans-ministern föreslagna avgiften på kvarstående skatt kommer att innebära en mycket stark skärpning av kvars-katteräntan år från år för de människor som får kvars-katt – en skatt som inte alla gånger är så lätt att undgå på grund av en hel del brister i det nuvarande uppbördssystemet.

Med de föreslagna avgifterna skapar man i det närmaste en plikt för den skattskyldige att tillse att hans preliminära och slutliga skatt blir så nära överensstämmande som möjligt. Uppbördssystemet har vissa reg-

ler, och den skattskyldige skall givetvis iaktta dem. Därutöver bör han vara befriad från skyldigheten att av egen drift motverka de tekniska bristerna i uppbördssystemet.

För den enskilde skattebetalaren är det ett berättigat krav att han inte i förväg påförs preliminär skatt med större belopp än vad han är skyldig att erlägga i slutlig skatt. Även om han på ett eller annat sätt får kompensation i form av ränta för att alltför stor preliminär skatt har uttagits skall vi inte glömma att vederbörande ju fräntas möjligheterna att förfoga över skillnadsbeloppet på det sätt som han önskar. Samtidigt är det från rättvisesynpunkt angeläget att inte för låga belopp tas ut i preliminär skatt, vilket skulle omotiverat gynna dem som har särskilda möjligheter att själva i viss mån reglera storleken av preliminärskatteuttaget.

Den överskjutande skatten för år 1973 utgör enligt uppgifter som inhämtats från riksräkenskapsverket ca 4,5 miljarder kronor och åsamkar staten en ränta på ungefär 138 miljoner kronor, medan den kvarstående skatten för samma år uppgår till 2,67 miljarder kronor och ger staten en ränteintäkt på ca 176 miljoner kronor. Orsakerna härtill är självfallet flera. Vad gäller orsakerna till att åtskilliga skattskyldiga får kvarstående skatt torde det bl. a. vara att de har extrainkomster för vilka utbetalaren inte är skyldig att göra källskatteavdrag. Där finns det en del arvoden och liknande som kan spela in.

Anledningen till att så många skattskyldiga påförts större preliminär skatt än den slutliga skatten är kanske litet svårare att kartlägga. Huvudsakligen måste detta ha sin grund i att jämningsmöjligheterna måhända inte är tillräckligt stora.

Enligt min mening är det en felaktig metod att, som man nu vill göra, söka bota bristerna i det nuvarande uppbördssystemet genom att tillgripa sanktioner av typen avgifter för anställda och för B-skattebetalare. I stället borde en bättre uppföljning av B-skattebetalarnas inbetalningar ske. Dessutom bör administrativa och tekniska möjligheter skapas för att kostnadsfritt ge de skattskyldiga som så begär uppgift om vilket skatteuttag en taxering i enlighet med avgiven självdeklaration skulle föranleda, och detta på ett så tidigt stadium att den skattskyldige får möjlighet att anpassa eventuell fyllnadsinbetalning efter beskedet. Jag tror att alla är överens om att resurserna i dag inte räcker till för den servicen.

Herr talman! Jag vill avslutningsvis säga att propositionens förslag angående ränta på kvarstående respektive överskjutande skatt såvitt jag förstår är ganska ologiskt. Medan staten lånar pengar av svenska folket till en ränta motsvarande inlåningsräntan i bank får svenska folket betala en ränta på 15–20 procent för ett lån hos herr Sträng. Vidare borde i jämlikhetens namn räntan på kvarstående skatt vara avdragsgill, när räntan på överskjutande skatt som bekant är inkomstbeskattad. Lånet kan ju vara ofrivilligt för både medborgaren och staten.

Jag har tidigare i mitt anförande pekat på de orimliga konsekvenser som ett införande av ett avgiftssystem med 6 respektive 8 procents icke avdragsgill ränta får. Jag har också försökt att peka på några områden

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

där förbättringar av nu gällande system kan ske. Att på sätt som nu föreslås höja räntan på kvarstående skatt till en, som vi tycker, omotiverat hög nivå i stället för att förbättra skatte- och uppbördssystemet är att övervältra kostnaderna för ett dåligt system på medborgarna. Kostnaderna för dessa aktiviteter kommer i sista hand att få betalas av skattebetalarna.

Herr talman! Jag ber med det sagda få yrka bifall till reservationen 1 i skatteutskottets betänkande nr 57. Jag ansluter mig också till reservationen 2 i nämnda betänkande.

Herr SJÖHOLM (fp):

Herr talman! Efter att ha åhört debatten här tillåter jag mig att säga några ord. Jag kan nämligen inte förstå att talet om 20 månaders kredit kan vara riktigt. Låt mig ta ett exempel. Den som har B-skatt betalar in preliminärskatten för sista terminen 1974 i januari 1975. Så deklarerar han då 1975, och kvarskatten inbetalas i mars och maj 1976. Det kan inte bli några 20 månader – det kan bli 14 eller 16 månaders kredit. Den enskilde kan nämligen inte själv avgöra om han betalat in för mycket eller för litet förrän den sista terminen, den sjätte, har gått ut. Det tycker jag är alldeles klart.

Herr talman! Eftersom jag ändå har ordet vill jag säga några ord också om en motion som jag har väckt i detta ärende. Det ena yrkandet i motionen är att man skall dra preliminärskatt på alla arvoden, alla extrainkomster. Ett sådant förslag är tydligen på väg, och det är därför inte mycket mera att säga om det. Folk slipper då i större utsträckning att få kvarskatt, och det är bra. Hela klimatet i samhället blir bättre om folk får tillbaka skatt i stället för att få betala mera.

När det gäller behandlingen av det andra yrkandet i motionen är jag mindre nöjd. Sjukpenningen är ju numera att jämställa med en inkomst och beskattas. Det händer att människor som inte har någon inkomst alls eller har mycket små inkomster och är B-skattare preliminärt deklarerar sig för en inkomst på säg 80 000 kronor och sedan sjukskriver sig – tyvärr kan ju vem som helst sjukskriva sig när som helst. Sedan kan de hämta ut t. ex. 4 500 kronor i månaden skattefritt från försäkringskassan – det finns exempel på det. Så småningom debiteras de givetvis skatt på dessa belopp, men den kommer i många av dessa fall heller aldrig att betalas. Detta är ett oskick som man borde sätta stopp för.

I betänkandet säger man nu att de som är sjuka en längre tid skall betala A-skatt. Man skall alltså byta ut deras B-skattsedel mot en A-skattsedel. Det är ett besvärligt arrangemang, och det hjälper inte heller. Många av dessa människor kommer då att plötsligt friskskriva sig, och då skall de ha B-skattsedel igen. När de fått B-skattsedeln kan de återigen sjukskriva sig, osv. Och innan man hunnit ge dem A-skattsedel igen har de hunnit få ut sin sjukpenning skattefritt.

Med god vilja skulle man kunna ordna det här bättre än vad som föreslås i betänkandet, men vi får kanske tillfälle att återkomma till den debatten en annan gång.

Herr WÄRNBERG (s):

Herr talman! Det kanske är förmätet av mig att gå upp och tala efter det att en kronofogde haft ordet. Men jag vill börja med att säga att om kronofogden skötte sitt jobb så vore det fall som herr Sjöholm sist tog upp med sjukpenningavdraget inte det minsta lilla problem. Saken är nämligen den att en B-skattare som får sjukpenning betalar skatt även för sjukpenningen i sin B-skatt. B-skatten är beräknad på en total inkomst under året. Om en person med B-skatt inte har någon inkomst från sitt ordinarie jobb utan får sjukpenning i stället, gör det ingen skillnad. Sjukpenningen ersätter ju en inkomst som man redan räknat med vid beräkningen av B-skatten. Sedan är frågan om han betalar denna B-skatt eller inte, och det är där kronofogden kommer in i bilden. Om den skattskyldige inte betalar sin B-skatt så kommer han naturligtvis undan skatt på sjukpenningen. Men det är också många andra som inte betalar sin B-skatt. Reglerna är dock sådana att i B-skatten ingår även skatteplikt för sjukpenningen. I den mån man betalar sin B-skatt betalar man alltså också skatt på sjukpenningen.

Nu finns det visserligen de som inte gör det, men de allra flesta människor gör det. Herr Sjöholms förslag skulle betyda att de får en dubbelbeskattning: dels skall sjukförsäkringen dra skatt, dels är i B-skatten redan inräknad skatt på sjukpenningen. I det läget får man väl avstå från skatten från det fåtal människor som smiter undan för att det stora antalet skattskyldiga, som är lojala skattebetalare, inte skall bli dubbelbeskattade.

Det gör mig synnerligen förvånad att herr Sjöholm inte kan räkna ut det där med de 20 månaderna – det är självklart; det är nästan solklart! Det är nämligen så, att de som betalar B-skatt genom sex inbetalningar om året gör lika stora skatteinbetalningar varje gång. Dessa skatteinbetalningar skall motsvara den inkomst som vederbörande B-skattebetalare tjänar under hela året. Det betyder alltså att man inte skall räkna från den sista inbetalningen i december det ena året eller från den första inbetalningen i januari året därpå, utan man måste naturligtvis ta ett medeltal av skatten under de sex uppbördsterminerna för att kunna göra en jämförelse. Det är alltså det belopp som skulle ha inbetalats i juli månad 1974 – för att ta ett exempel – som kommer på slutskattsedeln i december månad 1975 och som skall inbetalas under uppbördsterminerna i mars och maj månader 1976. Blir inte det 20 månader, är det märkligt!

Visst kan man säga som herr Hovhammar, att vi skall förbättra vårt uppbördssystem, så att det här inte blir något problem. Men på vilket sätt skall vi förbättra det? Vi har försökt få fram ett B-skattesystem som skall överensstämma så nära som möjligt med den inkomst som vederbörande har, och alla skattskyldiga har rätt att själva, innan B-skattens storlek skall fastställas, tala om hur mycket de beräknar att tjäna. Det är så nära ett vettigt och rättvist system som man kan komma.

Dessutom har vi varit så generösa att om vederbörande när han de-

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

Tisdagen den
10 december 1974

*Ändrade regler för
räntor enligt
uppbördsförord-
ningen*

klarerar – i februari månad eller kanske senare – finner att den gjorda inbetalningen varit för liten, har han möjlighet att ända t. o. m. april månads utgång göra fyllnadsinbetalningar, varigenom han slipper betala någon som helst avgift eller ränta. Är det då så konstigt, om man vill ytterligare förbättra det nuvarande systemet, att man avskaffar räntan och kallar den för avgift, så att vederbörande skattskyldig när han deklarerar skall förmås räkna ut hur stor skatten kommer att bli och göra eventuellt erforderlig fyllnadsinbetalning? Jag tycker det är ett verkligt generöst skattesystem som vi har! Jag förstår inte hur vi skulle kunna ha det på något annat och bättre sätt. Det går alltså inte att jämföra med den ränta som de får som har gjort en överskjutande skatteinbetalning. I det ena fallet är det fråga om en ränta, men i det andra fallet är det fråga om en avgift, som var och en kan undkomma, om man bara gör sig besvär med att räkna ut vilken skatt man skall få. Med de anvisningar som i dag finns är det möjligt för alla att göra detta.

Jag kanske bör hjälpa herr Hovhammar genom att tala om för honom vad det beror på att den överskjutande skatten i dag är större än den kvarstående skatten. Det beror på att många människor inte vill göra någon jämkning. De skulle säkert få en jämkning, men de vill ha pengarna som en liten reserv för att undvika att få kvarsfatt. Underskottsavdraget för villor är en av anledningarna. En annan anledning är det reseavdrag som många i dag har rätt att göra men som inte finns intaget i tabellerna – man begär inte jämkning förrän man har en tusenlapp eller något mindre i resekostnader. Det skulle säkert inte vara några svårigheter att hos den lokala skattemyndigheten få en jämkning; jag tror inte man skulle nekas det. Men man bryr sig inte om att göra en sådan framställning, därför att man vill ha litet för mycket inbetalt i skatt för att vara på den säkra sidan.

Det går alltså, tror jag, att lokalisera orsakerna till mycket av den överskjutande skatten. Man är nöjd med den ränta man får om beloppet överstiger 900 eller 1 000 kronor för mycket inbetalt.

Herr SJÖHOLM (fp):

Herr talman! Jag skall inte säga mer om sjukpenningen än att det förvånar mig att herr Wärnberg ifrågasätter kronofogdarnas sätt att sköta sitt jobb. Finansministern har en gång från den här talarstolen – eller rättare sagt från sin bänk, eftersom han aldrig står i talarstolen – sagt att kronofogdarna gör ett gott jobb, och det tror jag att de flesta gör.

Det är bevisligen så att den som betalar B-skatt inte med bestämdhet kan avgöra om man har betalat in för mycket eller för litet i skatt förrän den sista termen har gått ut i januari månad. I juli, vet man inte om man har betalat för mycket eller för litet – det är fullständigt solklart, för att använda herr Wärnbergs uttryck. Detta beror på att en B-skattebetalares inkomst kan variera. Han kan ha stor inkomst i början och liten inkomst sedan eller tvärtom, men skatteinbetalningarna är lika stora vid alla sex terminerna.

Herr HOVHAMMAR (m):

Herr talman! Herr Wörnberg frågade mig hur en förbättring av uppbördssystemet skulle kunna åstadkommas. Jag sade i mitt anförande att man exempelvis borde kunna få en bättre uppföljning av B-skattebetalarnas inbetalningar. Genom att varje år infordra uppgifter skulle man kunna få en effektivare uppläggning. Vi kanske också har alltför många B-skattebetalare för närvarande.

Fyllnadsinbetalningar kan göras intill den 30 april. Om man redan efter den 15 februari, när man har avgivit sin deklaration, kunde ringa till myndigheterna och få besked skulle det vara bra, men resurserna räcker inte till för det. Jag tillät mig också påpeka det i mitt tidigare anförande.

Herr WÄRNBERG (s):

Herr talman! Herr Hovhammar efterlyser nu uppgiftsskyldighet – myndigheten skall infordra uppgifter från B-skattebetalarna för att följa upp uppbörden. Det står i bjärt kontrast till vad han tidigare har pläderat för, nämligen att vi skall minska uppgiftsskyldigheten för företagarna, som ju i dag är B-skattebetalare.

Vederbörande B-skattebetalare har alla möjligheter att själv tala om för uppbördsmyndigheten vilken inkomst han beräknar ha nästa år. Är det meningen att man varje år skall gå in och säga: "Den uppgift som Ni lämnade var fel, vi måste göra om den." Det skulle leda till ett enda virrvarr i uppbördssystemet. Då är det väl enklare att be någon räkna ut skatten när man har deklarerat, om man inte duger till det själv, så att man får veta om man bör göra en fyllnadsinbetalning, vilket blir för den B-skattebetalaren absolut fördelaktigaste metoden.

Herr HOVHAMMAR (m):

Herr talman! Det är i princip alldeles riktigt att det infordras alltför många uppgifter – det har vi tidigare diskuterat. Jag har därvid sagt att man skall koncentrera uppgiftsskyldigheten till *väsentliga* frågor och det gäller här enligt min uppfattning en sådan väsentlig fråga som är av största betydelse.

Överläggningen var härmed slutad.

Punkten A

Propositioner gavs på bifall till dels utskottets hemställan, dels utskottets hemställan med den ändring däri som föreslagits i reservationen nr 1 av herr Nilsson i Trobro och fru Troedsson, och förklarades den förra propositionen vara med övervägande ja besvarad. Sedan fru Troedsson begärt votering upplästes och godkändes följande voteringsproposition:

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

Ändrade regler för räntor enligt uppbördsförord- ningen

Den som vill att kammarken bifaller skatteutskottets hemställan i betänkandet nr 57 punkten A röstas ja,
den det ej vill röstas nej.

Vinner nej har kammarken bifallit utskottets hemställan med den ändring däri som föreslagits i reservationen nr 1 av herr Nilsson i Trobro och fru Troedsson.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarkens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då fru Troedsson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 265
Nej - 48
Avstår - 1

Punkterna B 1, 3, 5, 6, 8, 12 och 13

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

Den som vill att kammarken bifaller skatteutskottets hemställan i betänkandet nr 57 punkterna B 1, 3, 5, 6, 8, 12 och 13 röstas ja,
den det ej vill röstas nej.

Vinner nej har kammarken bifallit reservationen nr 2 av herr Nilsson i Trobro m. fl.

Vid omröstning genom uppresning förklarades flertalet av kammarkens ledamöter ha röstat för ja-propositionen. Då fru Troedsson begärde röst-räkning verkställdes votering med omröstningsapparat. Denna omröstning gav följande resultat:

Ja - 238
Nej - 75
Avstår - 1

Punkten B i övrigt

Utskottets hemställan bifölls.

§ 14 Föredrogs skatteutskottets betänkande nr 61 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:171 med förslag till lag om ändring i stämpel-skattelagen (1964:308), m. m.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 15 Polisverksamheten vid de större flygplatserna

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Polisverksamheten
vid de större
flygplatserna*

Föredrogs justitieutskottets betänkande nr 36 i anledning av motion angående polisverksamheten vid de större flygplatserna.

I detta betänkande behandlades motionen 1974:383 av fru Kristensson (m) vari hemställts att riksdagen skulle dels som sin mening ge Kungl. Maj:t till känna att samtliga tjänster som flygplatspolis vid de tre största flygplatserna i landet borde ingå i personalplanerna för Stockholms, Göteborgs och Malmö polisdistrikt (yrkande 1), dels hos Kungl. Maj:t hemställa att samtliga flygplatspoliser vid Arlanda flygplats lösgjordes från Märsta polisdistrikt och organisatoriskt uppfördes på personalplanen för Stockholms distrikt (yrkande 2).

Utskottet hemställde
att riksdagen skulle

1. ge Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anfört om översyn av polisverksamheten vid landets tre största flygplatser,
2. avslå motionen 1974:383 i den mån den inte omfattades av utskottets hemställan under 1.

Reservation hade avgivits av herrar Johansson i Växjö och Bengtsson i Göteborg samt fru Wiklund och fru André (samtliga c) som ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen skulle avslå motionen 1974:383.

Till betänkandet hade fogats särskilda yttranden

1. av fru Bergander (s) och herr Lundgren (s),
2. av herr Westberg i Ljusdal (fp).

Herr BENGTTSSON i Göteborg (c):

Herr talman! I justitieutskottets betänkande nr 36 behandlas motionen 1974:383 av fru Kristensson angående polisverksamheten vid de större flygplatserna. I motionen hemställs att riksdagen dels som sin mening ger Kungl. Maj:t till känna att samtliga tjänster som flygplatspolis vid de tre största flygplatserna i landet bör ingå i personalplanerna för Stockholms, Göteborgs och Malmö polisdistrikt, dels hos Kungl. Maj:t hemställer att samtliga flygplatspoliser vid Arlanda flygplats lösgörs från Märsta polisdistrikt och organisatoriskt uppförs på personalplanen för Stockholms distrikt.

Polisverksamheten vid bl. a. de här nämnda flygplatserna utgöres främst av allmän polisiär verksamhet. Uppgifterna åvilar den lokala polismyndigheten i det distrikt flygplatsen är belägen: Märsta vad gäller Arlanda, Göteborg vad gäller Torslanda och Malmö polisdistrikt i fråga om Sturup. Under 1977 kommer Torslanda att ersättas av en ny flygplats, Landvetter inom Mölndals polisdistrikt.

Tisdagen den
10 december 1974

*Polisverksamheten
vid de större
flygplatserna*

I rikspolisstyrelsens förslag till omorganisation sägs bl. a. att flygplatspolisen bör ställas till förfogande för riksomfattande verksamhet och uppföras på personalplan för Stockholms, Göteborgs respektive Malmö polisdistrikt, alternativt läggas under dessa distrikt.

Denna rikspolisstyrelsens och motionärens uppfattning kan vi från reservanternas sida icke dela. De uppgifter som polisen har i detta sammanhang kan mycket väl ligga kvar inom de polisdistrikt som flygplatsen tillhör. Denna synpunkt har för övrigt kommit till uttryck vid tidigare riksdagsbehandling. I utskottets skrivning från föregående år står bl. a. att ledningen av den rutinmässiga polisverksamheten vid flygplatserna borde åvila den lokala polischefen. Utskottet ansåg att några särskilda anordningar i organisatoriskt hänseende icke behöver vidtagas. Bl. a. av dessa skäl avstyrkte utskottet motionen, och riksdagen följde utskottets förslag.

Fru Kristensson har i sin motion tagit upp rikspolisstyrelsens förslag till omorganisation, vilket jag tidigare redogjort för i mitt anförande. Vidare skriver motionären: "Det är i och för sig uppenbart att Märstapolisen vid ett terroristlarm från Arlanda skulle göra allt vad den kunde för att snabbast möjligt komma till platsen och sätta in alla tillgängliga resurser. Men det räcker inte. Allt talar för att Märstapolisen – om inte läget är onormalt tursamt – kommer att nå fram för sent vid en överrumpling."

Märstapolisen – det gäller även övriga polisdistrikt – säger fru Kristensson i sin motion, skulle göra allt vad den kunde för att komma till platsen. Det är självklart. Men, säger motionären, den kommer att nå fram för sent vid en överrumpling. Motionären fortsätter: "Om flygplatspolisen vid Arlanda hänfördes till Stockholms polisdistrikt ökades möjligheterna till en effektivare organisation, som kunde förstärka skyddet mot överrumpling på flygplatsen – –."

För mig är det resonemang som fru Kristensson för fullständigt obegripligt. Märsta ligger ca 5 km från Arlanda, Stockholm ca 40–45 km. Mölndal ligger ca 10 km från Landvetter, Göteborg 20 km.

Hur kan motionären komma fram till att Märstapolisen skulle komma för sent till en överrumpling på Arlanda, medan Stockholmspolisen skulle hinna fram i tid? Jag skulle vilja be fru Kristensson tala om hur detta skall gå till om något skulle inträffa på Arlanda.

Jag anser också att motionen är ytterst begränsad. Varför har inte fru Kristensson tagit upp säkerhetstjänsten i hela dess vidd? På våra flygplatser kan olyckor av skilda slag inträffa. Vid sådana tillfällen krävs också omedelbara insatser bl. a. från polisens sida.

Slutsatsen av såväl utskottets skrivning som motionen blir att om dessa utomordentligt väsentliga uppgifter centraliseras till de större polisdistrikten skulle skyddet mot eventuella överrumplingar från terrorister ökas.

I den centerreservation som är fogad till detta betänkande anser vi reservanter, liksom utskottet gjorde föregående år, att effektivitets- och

samordningsfrågorna vid våra större flygplatser bör ägnas ökad uppmärksamhet. Vidare anser vi att ledningen av den rutinmässiga verksamheten bör åvila den lokale polischefen. Tillfälliga trafiktoppar och andra oväntade händelser får mötas på vanligt sätt genom medverkan av den regionale polischefen och rikspolisstyrelsen. Några särskilda anordningar i organisatoriskt hänseende vid våra flygplatser synes inte erforderliga.

Denna reservanternas uppfattning har kommit till uttryck vid flera tillfällen, bl. a. säger departementschefen i statsverkspropositionen 1973: "Jag kan icke dela rikspolisstyrelsens uppfattning att en särskild flygplatspolis under styrelsens centrala ledning bör inrättas. Inte heller anser jag att flygplatspolisen såsom styrelsen alternativt föreslår bör läggas under de tre storstadsdistrikten. Tjänsterna bör ingå i personalplanen för respektive polisdistrikt och alltså vara underställda den lokale polischefen. Tillfälliga trafiktoppar och andra oväntade händelser får mötas på vanligt sätt genom medverkan av den regionale polischefen och rikspolisstyrelsen."

Både vi reservanter och två socialdemokratiska utskottsledamöter, fru Bergander och herr Lundgren, samt herr Westberg i Ljusdal från folkpartiet vilka till utskottsbetänkandet fogat ett särskilt yttrande anser inte heller att någon omorganisation till de större polisdistrikten föreligger.

Herr talman! Jag yrkar bifall till den reservation som har fogats till justitieutskottets betänkande nr 36.

Herr LUNDGREN (s):

Herr talman! Tillsammans med fru Bergander har jag till utskottets betänkande fogat ett särskilt yttrande. I detta hänvisas i all korthet till lokala och regionala instansers uttalanden. Det är därför väsentligt att i kammarens protokoll mer utförligt redovisa några av de synpunkter som framförts av de instanser som har ansvaret för polisbevakningen vid Arlanda flygplats.

Följande tre instanser kommer jag att citera: Den lokala företagsnämnden inom Märsta polisdistrikt, Märsta polisstyrelse och länspolischefen i Stockholms län.

Vid sammanträde med den lokala företagsnämnden inom Märsta polisdistrikt den 26 februari i år behandlades den aktuella motionen, 1974:383, av fru Kristensson. Enligt protokollet från sammanträdet uttalade företagsnämnden enhälligt "att verksamheten vid Arlanda arbetsgrupp f. n. löper friktionsfritt, och att anmärkningar eller klagomål icke framförts under längre tid. Däremot har verksamheten rönt erkännanden från skilda håll – från Riksbanken, olika expeditiönsfirmor m. fl. – för det sätt på vilket verksamheten bedrivs. Departementschefen har vid tidigare tillfällen icke funnit skäl ändra nuvarande organisation."

Vid sammanträde med Märsta polisstyrelse den 28 februari i år beslöt man, också med anledning av motionen 383 av fru Kristensson, att enhälligt "uttala sin bestämda förkastelse av densamma". Polisstyrelsens politiska sammansättning är följande: tre socialdemokrater och tre bor-

Tisdagen den
10 december 1974

*Polisverksamheten
vid de större
flygplatserna*

gerliga – en centerpartist, en folkpartist och en moderat. Polisstyrelsen var som sagt enhällig. I motiveringarna framhåller polisstyrelsen bl. a.: "Polisstyrelsen kan inte till någon del biträda påståendet att polisverksamheten på Arlanda skulle bli bättre och mera effektiv genom ett överförande till Stockholms polisdistrikt. Om en väsentlig effektivisering av polisverksamheten på Arlanda bedöms som nödvändig, löses ej detta problem genom ett överförande till Stockholm. Naturligare är väl att personellt och materiellt upprusta det polisdistrikt inom vilket Arlanda ligger. För Stockholms vidkommande måste, vad polisstyrelsen kan förstå, en omgående personalutökning ske, om Arlanda skulle hänföras dit. Men detta vore att bokstavligen gå över ån efter vatten."

Polisstyrelsen framhåller vidare: "Polisstyrelsen, som noga följer verksamheten inte minst vid Arlanda, anser att polisverksamheten där, i dess olika grenar, löper friktionsfritt och att möjligheten till snabbt insättande av personal vid någon hastigt påkommande händelse numera är god. Motiveringarna till motionen är sådana att de för envar om förhållandena underkunnig framstår som skrivna av en uppenbart oinitierad. Ej minst påståendet att man i något hastigt påkommet allvarligt läge från Stockholm skulle kunna ha förstärkningspersonal på plats snabbare än om den uttrycker från Märsta ger belägg därför."

I promemoria den 11 mars 1974 rörande motion 383 från länspolischefen i Stockholms län framhålls bl. a. följande: "Arlanda flygplats ligger omkring 45 km från Stockholm. Avståndet till Märsta är ca 5 km. Motiveringen för överföringen till Stockholms polisdistrikt, nämligen uttalandet att 'Märstapolisen – om inte läget är onormalt tursamt – kommer att nå fram för sent vid en överrumpling' är därför inte begriplig. Sanningen är väl dessutom den att såväl Stockholms- som Märstapolisen når fram för sent 'vid en överrumpling'."

"En konsekvens av detta resonemang", fortsätter länspolischefen, "är att länsstyrelsen alltsedan flygplanskapningen på Bulltofta flygplats hösten 1972 fortlöpande tillser att en polisstyrka om från början 18 och numera 21 polismän med erforderligt befäl ur bl. a. nu aktuell synpunkt finns disponibel för tjänstgöring på flygplatsen. Denna polisstyrka utgöres av polismän från 11 av de 12 polisdistrikten inom länspolischefens verksamhetsområde (Lidingö polisdistrikt undantaget). Erforderlig vapen- och skyddsutrustning har upplagts i flygplatsbyggnaden. Utbildad personal för hanteringen av utrustningen finns tillgänglig. Denna anordning torde med hänsyn till tidsfaktorn få anses vara mera verksam än t. o. m. en kasererad polisstyrka i Stockholms polisdistrikt, därest organiserandet av en sådan till äventyrs föresvävat motionären."

Länspolischefen anför också följande: "Arlanda flygplats får inte ur polisiär synpunkt betraktas som en isolerad punkt i Märsta polisdistrikt. Säkerhetsfrågorna sträcker sig vida kring flygplatsen. Här må endast antydas den tillsyn som måste ske inom stora områden i flygplanens start- och landningsriktningar. De anställda bor i stor utsträckning i Märsta, Sigtuna, Upplands Väsby och andra samhällen i närheten av flygplatsen.

Spaningsverksamheten rörande brott på flygplatsen kan därför inte anses som ett isolerat flygplatsproblem. Polismyndighetsfunktionen, särskilt vad gäller tillämpningen av utlänningslagstiftningen, tarvar dagliga formella och praktiska beslut. Det är svårt att inse hur detta skulle kunna lösas på ett tillfredsställande sätt vid ett bifall till motionen."

Herr talman! Dessa nu citerade synpunkter från de lokala och regionala instanserna finner jag betydelsefulla. Dessa instanser har den nödvändiga praktiska erfarenhet som fordras för att bäst kunna bedöma om och när eventuella organisatoriska förändringar är motiverade. Med stöd av dessa instansers synpunkter konstaterar fru Bergander och jag i det särskilda yttrandet att det inte finns någon anledning att forcera fram organisatoriska förändringar.

Så, till sist, herr talman, är jag tacksam om fru Kristensson ville förtydliga sin motion i varje fall på en punkt: Varför, fru Kristensson, har inte personalfrågan ur personalutökningssynpunkt berörts i Er motion?

I detta anförande instämde fru Bergander (s).

Fru KRISTENSSON (m):

Herr talman! Jag får först uttrycka en uppskattning över den reklam som min motion fått såväl av herr Bengtsson i Göteborg som av herr Lundgren. Ni har läst upp valda delar ur motionen, och det är inte alltid man vederfars en sådan ära.

Jag vill emellertid i sakfrågan säga att problemet hur flygplatspolisen vid de stora flygplatserna skall vara organiserad inte är nytt. Jag vill erinra om att kommissionen för förebyggande av politiska våldsdåd var enig om att man borde se över organisationen av flygplatspolisen för att få en verksamhet som fungerade så effektivt som möjligt och där behövliga insatser kunde samordnas på bästa sätt.

Jag vill också erinra om att justitieutskottet i anledning av motioner under tidigare år har behandlat den här frågan. Det var också herr Bengtsson inne på, men jag vill citera det som herr Bengtsson underlät att nämna, nämligen att utskottets majoritet också menade att "utvecklingen kunde komma att leda till att organisatoriska förändringar i framtiden visade sig nödvändiga".

Det kanske också finns anledning att erinra om att man i de övriga nordiska länderna – i varje fall Danmark och Finland – just har gått in för en sådan organisationsmodell som jag hade vågat föreslå i min motion, nämligen att polisen vid storflygplatserna organisatoriskt hänförs till storstädernas polisdistrikt. Det är alltså inte ett särskilt originellt förslag som jag har lagt fram. Det som är viktigt är ju att den polispersonal som måste finnas för att man skall upprätthålla säkerheten på flygplatserna är väl förtrogen med de speciella arbetsuppgifter den har att svara för – och helst särskilt avdelad för dessa.

När justitieutskottet var ute på sin resa i Europa tidigare i år studerade vi också den här frågan. Även om jag inte vill jämföra Arlanda med

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Polisverksamheten
vid de större
flygplatserna*

Tisdagen den
10 december 1974

*Polisverksamheten
vid de större
flygplatserna*

Orly eller Schiphol kan jag säga att vi fick ett intryck av att man också i de länderna hade den bestämda uppfattningen att det var viktigt att genomföra en speciell organisation för att kunna möta terroristverksamhet så effektivt som möjligt och låta polisen fullgöra den särskilda flygplatskontrollen på ett så effektivt sätt som möjligt.

Både herr Bengtsson och herr Lundgren frågade hur jag tänkt mig att det hela i praktiken skulle gå till. Märsta ligger, som ni säger, närmare Arlanda än Stockholm gör. Jag har inte tagit ställning till hur den här särskilt avdelade polisen skulle organisatoriskt inlemmas i verksamheten. Jag bara tycker mig förstå att det måste vara lättare för ett stort polisdistrikt som Stockholm att kunna avdela personal för den här verksamheten och ge de personerna den nödvändiga utbildningen. Det måste fungera mer effektivt än om polisen inlemmas i ett litet polisdistrikt, som Märsta trots allt är.

Jag utgår från att en grupp polismän kan komma att stationeras vid exempelvis Arlanda, eller att det i varje fall organisatoriskt ses till att den kommer att finnas inom räckhåll med kort varsel om det blir nödvändigt. För övrigt skall poliserna ägna sig åt passkontroll, spanings- och utredningsarbete, trafikövervakning och frågor om den särskilda flygplatskontrollen.

När det sedan gäller hur personalen har reagerat tycker jag kanske att jag ändå för herr Lundgren skulle vilja nämna att företagsnämnden har sett vissa positiva effekter av en sådan tanke som jag fört fram i min motion. Företagsnämnden uttalar nämligen att personalen på Arlanda inte har något emot att överföras till Stockholms polisdistrikt därför att det, som man säger, är ostridigt att det över lag skulle kunna medföra vissa löneförbättringar för personalen. Jag skall medge att det inte är med den synpunkten som jag har motiverat min motion, men personalen har upplevt det som en positiv faktor.

Vidare säger man att år 1976, då den nya internationella terminalen kan beräknas stå färdig att tas i bruk, kan ånyo problematiken om överförandet av passkontrollen till Stockholms polisdistrikt tas upp till behandling. Jag vill bara nämna detta för att visa att man på personalhåll inte har varit så kolossalt negativ som man kunde tro av herr Lundgrens inlägg.

Jag vill till slut, herr talman, ändå säga att – något som de uppmärksamma riksdagsledamöterna naturligtvis har konstaterat – inte heller motionären har yrkat bifall till motionen i obeskuret skick. Personligen tycker jag att vi kan lämna därhän hur denna omorganisation skall komma att se ut. Jag tycker att det räcker att uttala att vi önskar en översyn av dessa frågor. Vi vill få till stånd största möjliga effektivitet, men hur det organisatoriskt skall lösas tycker jag trots allt bör kunna vara en fråga i första hand för departementet att mera förutsättningslöst bedöma. Därför tycker jag att den slutsats som utskottets majoritet kommit fram till, att dessa organisationsfrågor skall övervägas med utgångspunkt från den allt allvarligare internationella brottsligheten utan att man därför

binder sig för hur lösningen skall se ut, är någonting som jag helhjärtat kan ställa mig bakom, trots att jag är motionär.

Jag vill därför yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr LUNDGREN (s) kort genmäle:

Herr talman! Fru Kristensson började med att tacka för den reklam som hennes motion hade fått. Det finns emellertid både god och mindre god reklam.

Fru Kristensson säger att hon inte i och för sig tagit ställning till hur omorganisationen skall genomföras. Nej, det märks på formuleringarna i motionen.

Vidare säger fru Kristensson att företagsnämnden visst inte är så klossalt negativ som mina citat möjligen kunde ge intryck av. Jag är medveten om det, men låt mig då också få tillägga att det citat som fru Kristensson anförde härrör från enbart en av ledamöterna, nämligen polisinspektören Lindström.

Inte heller jag själv är så oerhört negativ. Jag har bara konstaterat att det för närvarande inte är motiverat att forcera fram en organisatorisk förändring. För övrigt saknar jag svar på den fråga jag ställde till fru Kristensson: Varför har inte frågan om personalutökningen tagits upp i motionen? Jag hoppas att fru Kristensson återkommer för att besvara den frågan.

Herr BENGTTSSON i Göteborg (c) kort genmäle:

Herr talman! Vi är säkerligen överens om att polisens och säkerhetstjänstens väsentligaste uppgift vid sådana tillfällen som vi nu talar om är att rädda människoliv. Jag vill fråga fru Kristensson hur hon vill ha det ordnat när det gäller personalen på flygplatserna. Skall vi ha stora polisstyrkor liggande på Arlanda, på Landvetter och på andra flygplatser? Det finns redan för närvarande viss personal som arbetar där, såvitt jag vet även vaktpersonal. Men fru Kristensson har inte besvarat min fråga hur snabbt Stockholmspolisen respektive Göteborgspolisen skall kunna komma före polisen i Märsta respektive Mölndals polisdistrikt till flygplatserna i händelse av ett larm. Denna del av motionen verkar ganska egendomlig. Jag tycker att fru Kristensson skall förklara hur de båda storstadspolisdistrikten skall kunna klara uppgiften vid snabba utryckningar och vara före den lokala polisen vid respektive flygplats. Det tycker jag vore ganska intressant att veta; det står i alla fall en hel del skrivet om det i motionen.

En annan viktig sak i sammanhanget är – och det kan vi vara överens om – att den lokala polisen inom det polisdistrikt där flygplatsen ligger självfallet har den inre lokalkännedomen. Den känner flygplatsen, den känner de yttre förhållandena i stort. Personalen vet exakt, skulle jag tro, hur man på ögonblicket skall organisera sig för att ta itu med de uppgifter som kan komma i fråga.

Detta anser jag vara väldigt väsentligt, för det gäller ändå att snabbt

organisera polisen och andra säkerhetsorgan i den händelse något inträffar. Därför är det väl utomordentligt betydelsefullt, fru Kristensson, att de lokala polisdistrikten får som huvuduppgift att svara för denna verksamhet. Något annat kan jag inte tänka mig, och jag förstår inte vad fru Kristensson menar med sitt resonemang.

Sedan tycker jag inte att vi behöver tala om Frankrike och andra länder. Det är i Sverige vi diskuterar den här frågan, och jämförelser med de stora flygplatserna ute i världen finns det knappast anledning att göra.

Fru KRISTENSSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Man får väl stå ut med att både herr Lundgren och herr Bengtsson i Göteborg ironiserar över att en motionär inte kan presentera ett hundraprocentigt genomtänkt förslag, för det är det naturligtvis inte avsett att vara. För att vara vänlig – det skall man ju vara – vill jag ändå understryka att vi väl samtliga har ett intresse av att flygplatspolisen organiseras på ett så effektivt sätt som möjligt; det har i varje fall justitieutskottet tidigare i enighet ansett. Vi har också ansett att utvecklingen kan leda därtill att den motiverar en översyn av organisationen. Jag har konstaterat att den s. k. terroristkommissionen var inne på samma linje, och jag konstaterar också, herr Bengtsson, att man i de andra nordiska länderna har genomfört en sådan här organisation. Vi behöver inte nödvändigtvis, det kan jag hålla med om, gå till Orly eller Schiphol för att få paralleller, men vi kan åtminstone anstränga oss att i Norden ha en gemensam policy – så mycket mer som vi har passfrihet inom det nordiska området och det borde ställa större krav på gemensamma åtgärder och gemensamma synpunkter när det gäller hur vi skall kunna nå fram till den största möjliga effektiviteten.

Herr Bengtsson i Göteborg återkommer med viss envishet till frågan om hur det kan vara möjligt att Stockholm skulle hinna före Märsta – men jag kan inte se för min inre syn att det skulle röra sig om något slags kapplöpning. Jag säger återigen att jag inte själv har presenterat ett förslag till hur organisationen skulle kunna fungera i praktiken. Jag menar bara att en omorganisation naturligtvis måste syfta till att polisen kan träda i funktion med så kort varsel som möjligt, och jag tror inte att Märstapolisen kan det. En utredning skulle nog kunna finna alternativ som skulle göra det möjligt för ett stort polisdistrikt att avdela personal, som kunde finnas inom räckhåll och komma med kort varsel. Någon längre förvarningstid kan man ju inte tro att det blir fråga om vid exempelvis ett terroristlarm.

Jag måste till slut bekänna att jag inte riktigt förstod herr Lundgrens fråga om personalutökningen. Skulle den gälla hur många fler poliser jag tror att det skulle gå åt för att få en effektiv organisation? I så fall kan jag svara att jag inte har något begrepp om huruvida det över huvud taget kommer att krävas fler poliser och ännu mindre om hur många det skulle vara. Det får väl utredningen visa; jag kan tyvärr inte ge herr Lundgren något svar. Möjligen kan man tänka sig att det behövs en

viss utökning, men det har flygplatspolisen redan fått genom terroristkommissionens förslag om jag inte minns fel.

Herr LUNDGREN (s) kort genmäle:

Herr talman! Angående personalfrågan har Märsta polisstyrelse uttalat att en omgående personalutökning måste ske, om den här verksamheten skulle föras över till Stockholms polisdistrikt. Framför allt har polischefen i Stockholm kraftigt understrukit att en omorganisation måste medföra en betydande personalutökning. Jag har bara velat notera att detta blir en av följderna.

Till sist, herr talman, vill jag citera ytterligare ett kort avsnitt ur länspolischefens i Stockholm promemoria. Han avslutar sitt yttrande så här: "Inte någon av RPS olika framställningar i saken har föregåtts av överläggningar med vare sig länsstyrelsen eller polisstyrelsen i Märsta polisdistrikt. Att motionären fru Kristensson — — — inte heller för undvikande av ett antal fallgropar ansett sig böra rådgöra med de regionala eller lokala polismyndigheterna är även anmärkningsvärt."

Det är alltså min förhoppning, herr talman, att vid en framtida eventuell organisationsförändring — och en sådan utesluter ju inte utskottet — samråd skall ske med de lokala och regionala instanserna. Det är onödigt, fru Kristensson, att ramlar i fallgropar när det kan undvikas.

Detta är en kommentar från min sida till fru Kristenssons inlägg, när hon tyckte att jag ironiserade över hennes brist på synpunkter på hur det hela organisatoriskt skulle kunna fungera. Ett samråd, fru Kristensson, med de lokala och regionala instanserna innan man går vidare, det är verkligen att rekommendera. Annars kanske fru Kristensson på nytt ramlar i ett antal fallgropar.

Herr BENGTTSSON i Göteborg (c) kort genmäle:

Herr talman! Fru Kristensson säger att det inte är meningen att det skall bli någon kapplöpning. Det hoppas jag verkligen att det inte är fråga om. Det är ett mycket allvarligt ärende vi diskuterar i det här sammanhanget, men det kan jag inte finna när jag läser motionen. Jag skall inte en gång till läsa de valda delar som fru Kristensson nämnde att jag har läst. Det är riktigt att jag har läst motionen.

När det gäller organisationen, fru Kristensson, tycker jag — att motionen inte i några delar är genomtänkt, i varje fall inte det avsnitt som jag ägnat min uppmärksamhet och som behandlar frågan hur snabbt man kan nå ut till respektive flygplats om något skulle inträffa. Det är ju utomordentligt väsentligt att man har en organisation som snabbt kan vara på platsen och ta itu med de uppgifter som väntar om något händer. Det är en omöjlig uppgift för Stockholmspolisen respektive Göteborgspolisen att hinna ut på den korta tid det gäller; de har åtskilliga mil att åka. Den lokala polisen känner till förhållandena på platsen, som jag tidigare sade. Jag tycker fortfarande, fru Kristensson, att den här motionen är dåligt genomtänkt.

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Polisverksamheten
vid de större
flygplatserna*

Tisdagen den
10 december 1974

*Polisverksamheten
vid de större
flygplatserna*

Fru KRISTENSSON (m) kort genmäle:

Herr talman! Jag skall stå ut även med detta inlägg från herr Bengtsson i Göteborg, och jag skall försöka att i fortsättningen skriva mera genomtänkta motioner. Jag kan bara konstatera att den tanke som ligger bakom motionen har utskottet, bortsett från centerpartisterna, ansett att man kan ansluta sig till. Utskottet anser också att en översyn bör göras av polisverksamheten vid våra tre stora flygplatser.

Slutligen skall jag väl inte behöva upprepa ännu en gång vad jag har menat med att Stockholms polisdistrikt kan fungera mera effektivt än distriktet i Märsta, nämligen att det inte är så otänkbart att man avdelar en grupp poliser som befinner sig på Arlanda och på nolltid kan ingripa ifall det händer några katastrofer. Det är en organisatorisk sak som jag som motionär inte har någon skyldighet att tänka igenom så i detalj. Det får bli en sak för utredningen.

Detsamma skulle jag vilja säga till herr Lundgren. Jag tycker att det är mycket roligt att få skriva en motion, och man försöker lägga ned så mycket arbete man kan på att förbereda motionen så sakligt som möjligt. Ifall en sådan här utredning kommer till stånd inom justitiedepartementet, vilket jag hoppas, så är det väl naturligt och självklart att departementet då har erforderligt samråd med rikspolisstyrelsen, med berörda polisdistrikt, med personalens organisationer och med alla andra som kan vara berörda för att få ett förslag som har förankring. Det är klart att det kunde vara önskvärt om vi enskilda motionärer hade sådana kontakter, men jag tycker att det kanske vore att överdriva betydelsen av en själv som enskild motionär ifall man skulle besvära olika instanser för att få synpunkter.

Innan man väcker en motion försöker man självfallet skaffa sig så gediget underlag som möjligt. Och jag påstår faktiskt, herr talman, trots det betyg som motionen har fått, att den – som jag uppfattar det – är väl underbyggd.

Herr NYGREN (s):

Herr talman! Här har redan redovisats de flesta skäl som kan anföras när det gäller utskottets behandling av motionen 383 av fru Kristensson. Jag skall därför inskränka mig till några små påpekanden.

Av den reservation och de särskilda yttranden som fogats till utskottets betänkande nr 36 kan man kanske förledas tro att utskottet i år intagit en annan ståndpunkt i frågan än 1973. Så är det nu inte.

Jag skall närmare kommentera detta. Men låt mig dessförinnan påpeka att motionären i år har ett annat yrkande i fråga om flygplatspolisens organisation än det yrkande som hon, i sällskap med sin partikamrat herr Adolfsson, framförde vid fjolårets riksdag. I fjol krävde motionärerna att den särskilda polisstyrkan på Arlanda skulle lyda under rikspolisstyrelsen och att man på sikt också borde förlägga all den personal som arbetar på våra tre största flygplatser under rikspolisstyrelsen. Det kravet finns inte med i årets motion i denna fråga.

I år har fru Kristensson återkommit, nu utan herr Adolfsson som medmotionär, och föreslagit att flygplatspolisen vid våra tre största flygplatser bör ingå i personalplanerna vid Stockholms, Göteborgs och Malmö polisdistrikt. Som en direkt åtgärd vill fru Kristensson att samtliga flygplatspoliser vid Arlanda flygplats skall lösas från Märsta polisdistrikt och organisatoriskt uppföras på personalplanen för Stockholms polisdistrikt.

Det kan vara värt, herr talman, att notera denna ändring i motionskravet.

Låt mig så, med anledning av det föreliggande majoritetsförslaget från utskottet, få erinra om att redan i fjolårets yttrande påpekade justitieutskottet att utvecklingen av den internationella flygverksamheten kunde komma att leda till att organisatoriska förändringar av polisverksamheten blev nödvändiga. Utskottet menade 1973 att effektivitets- och samordningsfrågorna när det gällde polisverksamheten vid de internationella flygplatserna borde ägnas särskild uppmärksamhet. Men utskottet gick inte då så långt att man ansåg att det fanns anledning att förorda någon särskild åtgärd.

Nu har nästan ett och ett halvt år förflutit sedan det ställningstagandet gjordes. Utbyggnad pågår på Arlanda flygplats – flygtrafiken där kommer att öka. En omorganisation är aktuell av flygtrafiken i Göteborgsområdet. Frågan om tidpunkten för en översyn, som justitieutskottet tidigare förvarnat om och förklarat troligen vara behövlig, har alltså mognat.

Mot denna bakgrund har utskottet i årets betänkande noterat att såväl organisations- som effektivitets- och samordningsfrågorna rörande polisverksamheten vid våra större internationella flygplatser bör ses över. Problemen är också, påpekar utskottet, redan föremål för överväganden inom Kungl. Maj:ts kansli.

Utskottet har klart sagt att någon särskild åtgärd med anledning av motionen 383 inte är påkallad. Det har också motionären själv, fru Kristensson, skrivit under på. Detta kan vara värt att understryka med anledning av de tidigare inläggen här av herr Bengtsson i Göteborg och herr Lundgren, som jag tycker har polemiserat mera mot en av utskottsmajoriteten avstyrkt motion än mot utskottsmajoritetens ställningstagande.

Utskottsmajoriteten har beslutat föreslå riksdagen att ge Kungl. Maj:t till känna att den verksamhet det här gäller nu kan vara mogen att ses över. Men utskottsmajoriteten har inte, det vill jag särskilt understryka, velat binda Kungl. Maj:t vid några speciella anvisningar inför en eventuell översyn.

Herr talman! Med det anförda ber jag att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen var härmed slutad.

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

Den som vill att kammarén bifaller justitieutskottets hemställan i betänkandet nr 36 röstar ja,
den det ej vill röstar nej.
Vinner nej har kammarén bifallit reservationen av herr Johansson i Växjö m. fl.

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

Ja – 223
Nej – 85
Avstår – 4

§ 16 Föredrogs justitieutskottets betänkande nr 39 i anledning av propositionen 1974:170 angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1974/75 i vad avser vissa anslag inom justitiedepartementets verksamhetsområde.

Kammarén biföll vad utskottet i detta betänkande hemställt.

§ 17 Vissa domartjänster

Föredrogs justitieutskottets betänkande nr 40 i anledning av propositionen 1974:172 angående vissa domartjänster jämte motion.

Fru KRISTENSSON (m):

Herr talman! Under de år som gått sedan riksdagen år 1969 antog riktlinjer för landets indelning i domsagor har – det är ju inte obekant – en allt större opinion ställt sig tveksam till värdet av fortsatta sammanslagningar och stora tingsrätter. Denna ökade tveksamhet har också återspeglats i riksdagsmännens inställning till dessa frågor och ledde i våras till att vi i samband med frågor om anslag till byggnadsverksamheten för domstolsväsendet hade en annan mening än departementschefen när det gällde en speciell tingsrätt. Riksdagsmajoriteten delade vidare, som vi alla vet, majoritetens uppfattning i justitieutskottet och uttalade att det nu var angeläget att vi fick en plan över hur departementet tänkte sig den återstående indelningen i domsagor.

Jag vet inte om någon av oss hade vågat hoppas att den redovisningen

skulle komma så snabbt. Det är emellertid den som nu behandlas i betänkande nr 40 från justitieutskottet. Jag vill med detta, herr talman, egentligen bara uttrycka utskottets tillfredsställelse över den snabba handläggningen i departementet och det sätt på vilket denna plan i praktiken har effektuerats. Den enda kvarstående frågan gäller ju en indelningsändring beträffande kansliorten för Uppsala läns norra domsaga, men den frågan är föremål för en särskild utredning, och jag hoppas att den inte kommer att vålla några problem. Om jag bortser från den detaljen anser jag därför att hela ärendet om landets indelning i domsagor i och med detta är avslutat.

Det finns anledning att framföra ett tack till herr justitieministern för den snabbhet med vilken denna fråga nu slutligen lösts och det sätt på vilket den har lösts.

Överläggningen var härmed slutad.

Utskottets hemställan bifölles.

§ 18 Föredrogs

Justitieutskottets betänkande

Nr 41 i anledning av propositionen 1974:155 med förslag till lagändringar för att möjliggöra domstolsprövning av vissa frihetsberövanden

Jordbruksutskottets betänkanden

Nr 46 i anledning av propositionen 1974:161 med förslag till lag om ändring i förordningen (1967:139) om obligatorisk statsplombering av utsädesvara och om växtförädlingsavgift

Nr 47 i anledning av propositionen 1974:175 angående godkännande av överenskommelse mellan Sverige och Danmark för att skydda Öresund mot föroreningar jämte motion

Nr 51 i anledning av propositionen 1974:165 med förslag till lag om utbetalning av pristillägg för kött.

Kammaren biföll vad utskotten i dessa betänkanden hemställt.

§ 19 Anslag till framtidsstudier på energiområdet, m. m.

Föredrogs näringsutskottets betänkande nr 55 i anledning av propositionen 1974:170 angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1974/75 i vad avser kommittéer m. m. inom justitiedepartementets verksamhetsområde jämte motion.

Kungl. Maj:t hade i propositionen 1974:170 bilaga 1 punkt 1 (s. 3 f.) föreslagit riksdagen att till Kommittéer m. m. på tilläggsstat I till riks-

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

Anslag till framtidsstudier på energiområdet, m. m.

Tisdagen den
10 december 1974

*Anslag till framtids-
studier på ener-
giområdet, m. m.*

staten för budgetåret 1974/75 under andra huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 4 000 000 kr.

Propositionen i denna del hade hänvisats till justitieutskottet, som sedermera med eget yttrande överlämnat den till näringsutskottet.

I detta sammanhang hade behandlats den i anledning av propositionen i denna del väckta motionen 1974:1973 av herr Molin (fp) och fru Anér (fp) vari hemställts att riksdagen under förevarande punkt ställde 600 000 kr. till samarbetskommitténs för långsiktigmotiverad forskning förfogande för att efter ansökan fördelas bland organisationer, tvärvetenskapliga grupper, politiska partier etc. för energistudier.

Utskottet hemställde

att riksdagen med bifall till propositionen 1974:170 bilaga 1 punkten 1 och med avslag på motionen 1974:1973 till Kommittéer m. m. på tilläggsstat 1 till riksstaten för budgetåret 1974/75 under andra huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 4 000 000 kr.

Reservation hade avgivits av herrar Börjesson i Glömminge (c), Gustafsson i Byske (c), Andersson i Örebro (fp) och Sjönell (c) samt fru Hambræus (c) som ansett att utskottet bort hemställa.

att riksdagen i anledning av propositionen 1974:170 bilaga 1 punkten 1 och med bifall till motionen 1974:1973 till Kommittéer m. m. på tilläggsstat 1 till riksstaten för budgetåret 1974/75 under andra huvudtiteln anvisade ett reservationsanslag av 4 600 000 kr.

Herr ANDERSSON i Örebro (fp):

Herr talman! Om några månader kommer riksdagen att ta ställning till en av de viktigare framtidsfrågorna, nämligen hur vi skall klara vår energiförsörjning på såväl kort som lång sikt. Underlaget för det beslutet måste vara brett och allsidigt. Olika tänkbara alternativ för energiförsörjning och energiförbrukning måste tas fram och undersökas till sina olika konsekvenser.

Mycket av vår energiplanering har hittills utgått från en stigande energiförbrukning. Det är mindre än ett och ett halvt år sedan som Gunnar Helén – i valrörelsen 1973 – lade fram ett förslag om sparsamhet med energi. Det bemöttes då med spott och spe. Sedan dess har en viss förskjutning i opinionen ägt rum; det skall villigt erkännas. Oljekrisen förra vintern väckte många till insikt om allvaret i situationen. Vi kan inte utgå från en fortsatt ohämmad tillväxt i energiförbrukningen. Det är nödvändigt med sparsamhet och på sikt kanske också strukturella förändringar som gör oss mindre beroende av energi.

I underlaget för riksdagsbeslutet nästa år borde ha funnits ett ordentligt genomlyst s. k. lågenergialternativ. Den lösa skiss på ett sådant som energiprognosutredningen presenterat duger emellertid knappast. Det behövs ett mera fylligt och genomtänkt sådant. Därför är det bra att regeringen

nu vill att sekretariatet för framtidsstudier skall utföra en lågenergistudie. Den kommer visserligen inte att bli klar i sådan tid att den kan tjäna som underlag för nästa års riksdagsbeslut om energiförsörjningen, men det är ju bättre att man gör något sent än aldrig.

Vi reservanter är alltså inte motståndare till att det begärda anslaget på 600 000 kronor ställs till förfogande för en studie inom sekretariatet för framtidsstudier. Däremot har vi opponerat oss mot att en grupp med så nära anknytning till statsrådsberedningen och därmed regeringens arbete blir ensam om att få ekonomiska möjligheter att ta fram ett lågenergialternativ. Det gäller ju att se till att få fram ett material som bygger på även andra utgångspunkter än dem som företräds i regeringskretsen. Från motionärernas och reservanternas sida vill vi därför att ett belopp av motsvarande storlek skall ställas till förfogande för att fördelas bland t. ex. tvärvetenskapliga grupper, politiska partier och olika organisationer, för genomförande av motsvarande studier. Sådana pengar skall naturligtvis inte fördelas på vinst och förlust; det måste finnas en genomtänkt plan för hur studierna skall gå till, och man bör också kunna visa att man har tillgång till personer med nödvändiga kunskaper för att genomföra studierna. För att garantera detta har vi föreslagit att det extra anslaget skall fördelas av samarbetskommittén för långsiktsoptererad forskning.

Herr talman! Ett extraanslag enligt vad som yrkas i reservationen till näringsutskottets betänkande nr 55 skulle ha gett riksdagen ett bättre underlag för att ta ställning i den viktiga frågan om vår energiförsörjning och energiförbrukning. Jag yrkar därför bifall till den reservation av herr Börjesson i Glömminge m. fl. som är fogad till näringsutskottets betänkande.

Fru HAMBRAEUS (c):

Herr talman! Världen befinner sig i en energikris.

Det industriella samhället är uppbyggt på den felaktiga förutsättningen att billig olja skall stå till förfogande. Alla tycks nu vara överens om att detta inte håller för framtiden utan att vi måste arbeta på att göra oss fria från oljeberoendet och söka alternativ. Men uppfattningarna går starkt isär om vilken väg som är bäst och möjlig att välja för att trygga energiförsörjningen på kort och lång sikt.

En energiförsörjning baserad på fossila bränslen och kärnenergi innebär att man tömmer ändligen lager. Vi tär på naturkapitalet. Den innebär också att man frigör mer värme på jorden än den kontinuerliga solinstrålningen ger och medför därför att jordens värmebalans rubbas med oöverblickbara följder. Varken fissionskraft eller fusionskraft är alltså något långsiktigt möjligt alternativ.

Bara om vi lär oss att allt skickligare utnyttja de kontinuerliga energiflödena, de som drivs av solen, kan vi trygga vår energiförsörjning för framtiden. Hur mycket energi vi kan få beror på hur skickliga vi är att lära oss utnyttja de energiflödena. I den andra rapporten till Rom-

Tisdagen den
10 december 1974

*Anslag till framtids-
studier på ener-
giområdet, m. m.*

klubben poängteras nödvändigheten av att man lägger ett långsiktigt perspektiv på de åtgärder man vidtar i nuet för att lösa världens energikris.

Den typ av näringsliv, bebyggelse, transportsystem etc. vi får har som en viktig förutsättning den typ av energiförsörjningssystem vi bygger upp. Ett samhälle som inriktas på att få sin energiförsörjning huvudsakligen från centralt utvunnen energi låter sig inte i en handvändning omställas till en energiförsörjning baserad på en mångfald, utspridda, var för sig små energikällor.

Det beslut riksdagen skall fatta våren 1975 i energifrågan bestämmer om vi skall använda olja och pengar till att fortsätta på den inslagna vägen med en centraliserad, kärnkraftsbaserad energiförsörjning eller om vi skall satsa på besparingar och på de kontinuerliga energiflödena, dvs. solvärme, solkraftverkssamarbete med varma länder, vind, vatten och energi från organiskt material. Eller annorlunda uttryckt om vi skall leva på kapitalet eller nöja oss med räntan. Vad jag förstår måste vi välja. De olika vägarna innebär två olika system, och vi kan inte bygga upp båda samtidigt. Kärnkraftssystemet innebär att vi tar stora risker för människan och naturen nu och för framtiden. De kontinuerliga energikällorna ger oss den energi vi kan använda inom de gränser som naturlagarna sätter.

Det beslutsunderlag som hittills tagits fram av samhällets "legitimerade experter" i utredningar och myndigheter uppmärksammar mycket litet denna väsentliga frågeställning. Man bygger till övervägande del på förutsättningen att det är det kärnkraftsbaserade systemet vi skall fortsätta med. Det är oerhört väsentligt att samhället ställer resurser till förfogande för ett verkligt alternativsökande.

Det är bra att regeringen utför sådana studier utifrån sina politiska värderingar. Men det borde vara självklart i en demokrati att också andra grupper får tillräckligt mycket pengar för att kunna komma med utarbetade förslag. Större resurser till samarbetskommittén för långsikt-motiverad forskning borde öka möjligheterna till detta.

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen med hemställan om bifall till motionen 1973 av herr Molin och fru Anér.

Fru ANÉR (fp):

Herr talman! Jag vill bara säga några ord om den sortens projekt som vi som skrivit motionen 1973 och reservanterna anser att man skulle kunna använda pengarna till – alltså framtidsstudier i små ideologiska grupper som är villiga att inte bara teoretiskt forska i men också praktiskt arbeta fram nya alternativa livsstilar. Ett sådant projekt finns som redan har kommit ganska långt på förslagsstadiet, nämligen det s. k. Välsvi-kenprojektet i Karlstad. Där har några forskare från olika ämnesområden – arkitektur, fysik, kemi, sociologi – slagit sig ihop om ett förslag till ett litet men arbetsdugligt lokalsamhälle, som skulle byggas upp så att det förenade god livskvalitet med måttlig resursförbrukning och ekologiskt hänsynstagande. Givetvis är en förutsättning för projektet att de

som frivilligt flyttar dit är beredda på att ta både fördelarna och nackdelarna och satsa mycket intresse och arbete på det. Projektet är avsett att genomföras etappvis och skall hela tiden redovisas offentligen i dialog med en så bred allmänhet som möjligt.

Det här är alltså ett exempel på planer som redan finns och skulle kunna sättas i gång ganska omedelbart. De som står bakom Välsvikens projektet säger att det bör vara möjligt att genomföra det på relativt kort tid, eftersom det inte i så hög grad är fråga om ett krävande grundforskningsarbete utan mera om att ge redan tidigare vunnen kunskap en ny struktur och att anpassa den för det valda området.

Denna grupp är inte den enda som lägger fram förslag till praktisk prövning av redan vunna erfarenheter. Jag kan citera arkitekt Hans Nordenström som i år skriver i *Byggforum* att "vi kan demonstrera budskapet och bygga upp centra för alternativ teknologi. Det kan ges många argument för sådana centra eller forskningskommuner. Kunskapen är inte begränsad till en elit av specialister. Den måste sammanställas ur flera källor, vetenskap och forskning, praktiskt hantverkskunnande, traderade erfarenheter och lokala kulturella livsformer. — Syftet är att möjliggöra levnadsmönster med långsiktig ekologisk stabilitet och med en decentraliserad teknologi som grund. Sällan har det funnits så stora och viktiga arbetsuppgifter inom arkitektur och samhällsplanering."

Andra förslag i samma riktning kommer från teknikerna. Bertil Sjögren skriver att som beredskapsåtgärd mot fortsatta oljekriser måste vi utveckla alternativa tekniker för de mest utsatta områdena, och Ingenjörsvetenskapsakademien förklarar i ett remissutlåtande i november i år att det bl. a. behövs utredningar om vilka samhällsproblem, utöver de rent tekniska, som uppkommer när man inför nya energiförsörjningssystem, och om olika tillväxtalternativ.

Det är uppenbart att vi har långt kvar till ett tillfredsställande utredningsmaterial när det gäller beslut om energipolitiken.

Den här rätten för många idéer att få göra sig hörda, i öppen tävlan och under allmän insyn, är en typiskt liberal tanke.

Det finns två vanliga reaktioner på den sortens utopier som jag antytt. Den ena är: Man vet vad man har men inte vad man får. Den andra är: Pappa vet bäst, och nu har jag bestämt hur ni skall trivas. Men jag tror för min del att man hellre bör vädja till det i människan som längtar efter både en ny livsstil och en ny frihet. Marianne Frankenhaeuser påpekar i sin tyvärr otryckta studie till utredningen Att välja framtid: "Det är viktigt att i all planering göra klart för de enskilda individerna att de själva har stora möjligheter att påverka framtiden. Medinflytande i planeringen är en av förutsättningarna för ett reellt framtidsengagemang." Det medinflytandet måste, såvitt jag kan se, inte minst kanaliseras genom olika ideellt engagerade grupper. Här för behöver de ekonomisk hjälp; annars blir skillnaden för stor mellan statens väldiga resurser och informationsövertag och den isolerade enskildes små möjligheter.

Det är därför, herr talman, som reservationen av herr Börjesson i Glömminge m. fl. förtjänar kammarens bifall.

Tisdagen den
10 december 1974

Anslag till framtidsstudier på energiområdet, m. m.

Herr SVANBERG (s):

Herr talman! Vad denna fråga gäller är kommittéanslaget på tilläggsstat under justitiedepartementets verksamhetsområde. Av de föreslagna 4 miljoner kronorna kommer 600 000 kronor att användas för vissa studier om energipolitiken, särskilt i vad det gäller frågan om ett lågenergialternativ. Denna framtidsstudie skall utföras av energipolitiska delegationen i samarbete med sekretariatet för framtidsstudier. Tanken är emellertid inte att en grupp skall göra hela detta arbete, utan man lägger ut beställningar hos olika forskare, som är inne på olika vägar för att lösa dessa problem.

Hittills har detta arbete resulterat i två förstudier, och en tredje torde komma att framläggas ungefär vid årsskiftet. En av dessa förstudier har utförts av Centrum för tvärvetenskap i Göteborg.

Det väsentliga är att detta inte är en kommitté som ensam arbetar med dessa problem, utan man lämnar ut forskningsuppdrag åt olika håll. Utskottet finner för sin del att detta är en mycket bra ordning, allra helst som utskottet i ett tidigare betänkande hemställt om en utredning angående ett nollalternativ, i vilket sammanhang naturligtvis även lågenergialternativet kommer med.

I en motion i anslutning till propositionen begärs att riksdagen skall anslå ytterligare 600 000 kronor, som efter ansökan fördelas till organisationer, tvärvetenskapliga grupper, politiska partier etc. för att utföra eller låta utföra egna energistudier. Motionärerna vänder sig mot att dessa studier skall utföras av energipolitiska delegationen i nära samarbete med sekretariatet för framtidsforskning. Det har här i debatten sagts att man på det sättet bara skulle få fram tankar som ligger regeringen nära. Jag tror att detta är en felsyn. Man försöker i detta arbete på allt sätt att få fram olika synpunkter och tankar. Jag vill bara föredra vad sekretariatet för framtidsstudier självt anger att det skall syssla med. Jag vill gärna framhålla att till det sekretariatet finns knuten en parlamentarisk nämnd, i vilken bl. a. fru Anér ingår. Sekretariatet säger att "uppgiften med en framtidsstudie är att kartlägga begränsningar och alternativ för handlandet i ett längre perspektiv, 'forska om möjligheter'. Resultatet – en diskussion om tänkbara framtider och vägar att förverkliga dessa – riktar sig såväl till beslutsfattarna som till medborgarna. Denna demokratiska grundsyn förutsätter att ett långsiktigt och konkret utformat beslutsunderlag tas fram och att flera alternativ förs fram i den offentliga debatten."

Det är detta som det handlar om. Jag tror inte alls att det är fråga om att man bara skall presentera regeringens tankar, även om regeringen naturligtvis har stor nytta av det här arbetet.

Man säger också i motionen att på det här sättet kommer inte forskningsresultaten att kunna redovisas i sådan tid att de kan ligga till grund för besluten 1975 om en ny energipolitik. Det är möjligt att man inte är färdig då, men jag förstår inte att man vid den tidpunkten skulle kunna vara väsentligt mycket mera färdig med studier som initieras från

annat håll, eftersom man föreslår pengarna nu. Det kan väl då vara ungefär hugget som stukket.

Motionärerna säger också att om man lade ut forskningen i frihet till de här grupperna skulle det vara en garanti för att man fick kanske inte främst större objektivitet men många olika synpunkter. Jag betvivlar det. Jag tror inte alls att vi måste bygga upp två institut parallella med varandra. Vi har ett som regeringen driver och som skall försöka få fram ett allsidigt beslutsunderlag. Nej, det kan vi inte lita på, säger riksdagen, vi måste ha ett alldeles eget. Det skulle förutsätta att eftersom man misstror regeringens organ och anser att det är partiskt åt ett håll, så är det man själv föreslår partiskt åt ett annat håll. En sådan partisk forskning tycker inte utskottet att det finns någon anledning att ägna sig åt.

Dessutom kommer vi till våren att fatta ett stort beslut om energipolitiken, som så långt jag och många andra kan förstå kommer att omfatta beslut om kraftigt stöd till energipolitisk forskning på många olika områden. Vi kan väl lämna litet av den ideologiska diskussionen till dess.

Jag vill inte nu gå in på någon värdering av lågenergialternativ eller göra jämförelser, utan det är bara själva sättet att få fram underlag som jag finner egendomligt. Man menar att om en annan grupp ger anslag till de här forskarna blir det en mera objektiv forskning än om sekretariatet för framtidsforskning och energipolitiska kommittéen sköter om det. Jag betvivlar detta och yrkar bifall till utskottets förslag.

Fru ANÉR (fp):

Herr talman! Det finns inte någon värderingsfri forskning. Det är inte någon som helst anmärkning mot sekretariatet för framtidsstudier att säga att det, när det skall välja de olika projekten, naturligtvis måste gå efter vissa riktlinjer och att det finns andra riktlinjer i det här landet som borde få komma fram.

Den parlamentariska nämnd som är knuten till sekretariatet för framtidsforskning är ett utomordentligt exempel på meningslöst skeninflytande. Nämnden har inte något som helst att säga till om utan får bara höra vad som görs. Jag tycker inte att vi skall dra in den parlamentariska nämnden i detta sammanhang.

Överläggningen var härmed slutad.

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

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

Anslag till framtidsstudier på energiområdet, m. m.

Tisdagen den
10 december 1974

*Sammansättningen
av styrelsen för
Stockholms
fondbörs*

Den som vill att kammarken bifaller näringsutskottets hemställan i betänkandet nr 55 röstas ja,
den det ej vill röstas nej.
Vinner nej har kammarken bifallit reservationen av herr Börjesson i Glömminge m. fl.

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

Ja - 186
Nej - 126
Avstår - 2

§ 20 Sammansättningen av styrelsen för Stockholms fondbörs

Föredrogs näringsutskottets betänkande nr 58 i anledning av propositionen 1974:178 med förslag till lag om ändring i lagen (1919:240) om fondkommissionsrörelse och fondbörsverksamhet jämte motioner.

I propositionen 1974:178 hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att anta inom finansdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i lagen (1919:240) om fondkommissionsrörelse och fondbörsverksamhet.

Beträffande propositionens huvudsakliga innehåll anfördes följande:

”I propositionen föreslås ändrade bestämmelser om sammansättningen av styrelsen för Stockholms fondbörs. Antalet styrelseledamöter skall liksom för närvarande vara nio. Ordförande, vice ordförande och ytterligare två ledamöter utses av regeringen. Det förutsätts att bland de av regeringen utsedda ledamöterna en skall representera den aktiesparande allmänheten. Av styrelsen i övrigt utser fullmäktige i riksbanken och fullmäktige i riksgäldskontoret gemensamt en, Svenska handelskammarförbundet och Sveriges industriförbund vardera en samt medlemmarna av fondbörsen två ledamöter. Suppleanter utses till samma antal och i samma ordning som ledamöterna.”

I detta sammanhang hade behandlats de i anledning av propositionen väckta motionerna

1974:1986 av herrar Söderström (m) och af Ugglas (m) vari hemställts att riksdagen med avslag på propositionen 1974:178 i förevarande hänseende beslutade om ändring i sammansättningen av styrelsen för Stockholms fondbörs i enlighet med vad som anförts i motionen, innebärande att börsmedlemmarna tillsammans skulle få välja tre ledamöter och att de institutionella placerarna borde bli företrädare genom att Svenska försäkringsbolags riksförbund fick utse en ledamot, varvid antalet av re-

geringen utsedda ledamöter skulle reduceras till tre och representationen för riksbanken och riksgäldskontoret slopas samt
1974:2001 av herr Wijkman (m).

Utskottet hemställde

att riksdagen med avslag på motionerna 1974:1986 och 1974:2001 skulle anta det i propositionen 1974:178 framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1919:240) om fondkommissionsrörelse och fondbörsverksamhet.

Reservation hade avgivits av herrar Regnéll (m) och Hovhammar (m) som ansett att utskottet bort hemställa,

att riksdagen med bifall till motionen 1974:1986 och med avslag på motionen 1974:2001 skulle anta det i propositionen 1974:178 framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1919:240) om fondkommissionsrörelse och fondbörsverksamhet med ändrad lydelse av 31 § i enlighet med vad som av reservanterna framlagts som alternativt förslag.

Herr REGNÉLL (m):

Herr talman! Nämner man Börsen i dag, Nobeldagen, går svenska folkets associationer till den artonhövdade församling som om någon timme har sin sammankomst för överlämnande av priser. Här i kammaren har vi emellertid att syssla med en annan grupp med anknytning till Börsen, dess niohövdade styrelse.

Lika väl som åsikterna brukar gå isär beträffande rekryteringen till Svenska akademien finns det olika uppfattningar om hur man skall rekrytera de nio i Börsens styrelse. Propositionen går ut på att fyra ledamöter skall utses av regeringen och att en ledamot skall utses gemensamt av fullmäktige i riksbanken och i riksgälden, alltså organ som normalt är regeringsinflyttade. Kvar blir fyra ledamöter som väljes på annat sätt.

Reservanter i fondbörsutredningen och motionärerna i motionen 1986 vill minska de direkt regeringsutsedda till tre och anser den fullmäktigevalde onödig. På så sätt får man inom ramen av nio ledamöter plats för ytterligare representanter, en för försäkringsbolagen och ytterligare en för fondbörsmedlemmarna.

En minoritet har framfört detta som sin åsikt i reservationens form i det delbetänkande som fondbörsutredningen avlämnade i fjol, och motionärer från moderat håll har tagit upp idén i motionen 1986.

Herr Hovhammar och jag har reserverat oss till förmån för dessa tankegångar, och jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Herr BENGTTSSON i Landskrona (s):

Herr talman! Den nuvarande ordningen för utseende av styrelse i Stockholms fondbörs har varit oförändrad i över 50 år. När därför nu den utredning som sett över dessa bestämmelser kommit med förslag till vissa ändringar, så har detta i stort hälsats med tillfredsställelse. Att

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Sammansättningen
av styrelsen för
Stockholms
fondbörs*

Tisdagen den
10 december 1974

*Sammansättningen
av styrelsen för
Stockholms
fondbörs*

ändringar behövs tycks alla vara överens om, men då det gällt fördelningen av styrelseplatserna har meningarna kommit att gå isär. Så har, som vi hört, fallet också blivit i näringsutskottet.

Från utskottsmajoritetens sida är vi överens med finansministern om att fondbörsstyrelsen bör ha en mera allsidig sammansättning och att det allmännas representation behöver förstärkas. Vi anser därför att den avvägning vid fördelningen av de nio platserna i styrelsen som finansministern föreslagit i propositionen väl svarar mot de krav man kan ställa.

Förslaget innebär att regeringen tillsätter ordförande och vice ordförande jämte ytterligare två ledamöter. En av dessa av regeringen utsedda ledamöterna skall tillvarata den aktiesparande allmänhetens intresse. Fullmäktige i riksbanken och fullmäktige i riksgäldskontoret utser gemensamt en ledamot. Svenska handelskammarförbundet och Sveriges industriförbund utser vardera en representant som företrädare för näringslivet. Slutligen utser medlemmarna av fondbörsen två ledamöter. Därmed tillförsäkras dessa ett rimligt inflytande. Från utskottsmajoriteten tycker vi därmed att man nått en rimlig avvägning mellan olika intressen.

Men som vi hört av herr Regnéll är man från reservanterna inte tillfreds. Man vill, som vi hört, något nagga det allmännas inflytande i kanten, ja, kanske rent av mer än nagga i kanten. Vad man föreslår är som vi hört och som också framgår av reservationen, att regeringen skall utse en representant mindre och att banko- och riksgäldsfullmäktige inte skall utse någon representant i styrelsen. I stället önskar man att börsmedlemmarna skall få utse ytterligare en representant och att Svenska försäkringsbolags riksförbund skall få utse ett ombud. Denna uppfattning sammanfaller, som herr Regnéll mycket riktigt påpekade, med den som företrädades av en minoritet i utredningen. Jag tycker att börsmedlemmarna bör vara nöjda med två styrelseplatser. Antalet börsmedlemmar är för närvarande, som bekant, 18 stycken – elva banker och sju fondkommissionärsbolag. Det är klart att förslaget i förhållande till nuläget innebär en reduktion till hälften, eftersom bankerna i dag väljer två och fondkommissionärerna två styrelseledamöter. Men nog tycker jag att denna deras ställning har varit alltför dominerande.

Jag har svårt att se någon anledning till att Svenska försäkringsbolags riksförbund skulle erhålla en styrelseplats. Jag har ställt mig frågan: Vem skulle i så fall denne representant bli? Jag tror väl knappast att det kommit att bli någon av försäkringstagarna; snarare hade det blivit någon direktör i ett av de större försäkringsbolagen. Jag ser ingen anledning att medverka till en sådan utveckling.

Skulle reservanternas förslag bifallas fick inte banko- och riksgäldsfullmäktige insyn genom en styrelserepresentant. Börsomsättningen av premielån har som bekant ökat betydligt under senare år, och jag anser därför att de institutioner som har ansvaret för obligationsmarknaden bör vara företrädare.

Detta leder mig, herr talman, fram till ståndpunkten att propositionens

och utskottsmajoritetens förslag är väl avvägt, varför jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Överläggningen var härmed slutad.

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

Den som vill att kammaren bifaller näringsutskottets hemställan i betänkandet nr 58 röstar ja,

den det ej vill röstar nej.

Vinner nej har kammaren bifallit reservationen av herrar Regnéll och Hovhammar.

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

Ja - 268

Nej - 43

§ 21 Föredrogs näringsutskottets betänkande nr 60 i anledning av propositionen 1974:183 om ökning av garantin för exportkredit.

Utskottets hemställan bifölls.

§ 22 Herr andre vice talmannen meddelade att på morgondagens föredragningslista skulle civilutskottets betänkanden nr 36 och 37 uppföras främst bland två gånger bordlagda ärenden samt utrikesutskottets betänkande nr 17 sättas sist.

§ 23 Anmälades och bordlades

Konstitutionsutskottets betänkande

Nr 65 med förslag till ändring i riksdagsordningen m. m. med anledning av riksdagens förvaltningsstyrelses framställning 1974:24 och en inom utskottet verkställd översyn av gällande riksdagsförfattningar

Skatteutskottets betänkanden

Nr 59 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:164 med förslag till lag om ändring i vägtrafikskatteförordningen (1973:601), m. m. jämte motioner

Nr 62 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:169 med förslag till lag om ändring i förordningen (1968:430) om mervärdeskatt jämte motioner

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

*Sammansättningen
av styrelsen för
Stockholms
fondbörs*

Nr 139

Tisdagen den
10 december 1974

Nr 63 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:180 med förslag till lag om ändring i tullagen (1973:670), m. m. jämte motion

Nr 64 i anledning av Kungl. Maj:ts proposition 1974:181 med förslag om skatteregler för aktiefonder, m. m. jämte motion

Försvarsutskottets betänkanden

Nr 31 med anledning av propositionen 1974:170 angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1974/75 inom försvarsdepartementets verksamhetsområde

Nr 32 med anledning av propositionen 1974:170 angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1974/75 inom handelsdepartementets verksamhetsområde såvitt gäller ekonomiskt försvar

Nr 33 med anledning av motion angående värnpliktsutbildningen inom Göteborgsregionen

Nr 34 med anledning av propositionen 1974:135 angående vissa organisationsfrågor m. m. rörande försvaret jämte motioner

Kulturutskottets betänkanden

Nr 22 med anledning av propositionen 1974:170 i vad avser anslag på tilläggsstat I för budgetåret 1974/75 till kulturändamål

Nr 23 med anledning av propositionen 1974:137 angående ändrat huvudmannaskap för stifts- och landsbiblioteken i Linköping, Skara, Västerås och Växjö jämte motion

Nr 24 med anledning av motioner om underlättande för vissa handikappade att ta del av Sveriges Radios programutbud

Jordbruksutskottets betänkande

Nr 50 i anledning av propositionen 1974:163 med förslag till lag om ändring i kommunala renhållningslagen (1970:892) jämte motioner

Näringsutskottets betänkanden

Nr 56 i anledning av propositionen 1974:170 angående utgifter på tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1974/75 i vad avser industridepartementets verksamhetsområde jämte motioner

Nr 57 i anledning av propositionen 1974:128 med förslag till aktiefondslag, m. m. jämte motion

Nr 59 i anledning av propositionen 1974:146 med förslag till lag om vissa mineralfyndigheter, m. m. jämte motioner

§ 24 Kammaren åtskildes kl. 17.57.

In fidem

SUNE K. JOHANSSON

/Solveig Gemert