



10 maj

Debatter m. m.

	Sid.
Fredagen den 10 maj	
Övergång till högertrafik	3
Trafikomläggningsskatt	46
Fackrepresentationen i skolstyrelserna	50
Om ändrade avskrivningsregler för byggnad som ingår i rörelse eller jordbruk	52
Vissa åtgärder i syfte att främja företagens kapitalförsörjning m. m.	56

Samtliga avgjorda ärenden

Fredagen den 10 maj	
Tredje lagutskottets utlåtande nr 23, ang. övergång till högertrafik	3
Bevillningsutskottets betänkande nr 34, ang. trafikomläggningsskatt	46
Statsutskottets utlåtande nr 92, ang. övergång till högertrafik	50
Konstitutionsutskottets utlåtande nr 10, ang. fackrepresentationen i skolstyrelserna	50
Statsutskottets utlåtande nr 93, ang. ytterligare utgifter å tilläggsstat II: kommunikationsdepartementet	52
Bevillningsutskottets betänkande nr 20, om ändrade avskrivningsregler för byggnad som ingår i rörelse eller jordbruk	52
— nr 25, ang. vissa åtgärder i syfte att främja företagens kapitalförsörjning m. m.	56

Fredagen den 10 maj

Kammaren sammanträdde kl. 11.00.

Justerades protokollet för den 3 innevarande månad.

Anmäldes och godkändes tredje lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 183, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändrad lydelse av 48 § folkbokföringsförordningen den 28 juni 1946 (nr 469), dels ock i ämnet väckta motioner; samt

nr 184, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående säkerhetsinspektion av motorfordon, m. m., i vad propositionen hänvisats till lagutskott, dels ock i ämnet väckta motioner.

Anmäldes och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 199, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående ändrad lydelse av 1 och 6 §§ förordningen den 27 maj 1960 (nr 253) om tillverkning och beskattning av malt- och läskedrycker, m. m.; samt

nr 200, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående rätt för Konungen att förordna om uttagande av antidumping- och utjämningsstullar, m. m.

Föredrogs och hänvisades till statsutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 158, angående vissa tjänster vid kommunikationsverken.

Föredrogs och hänvisades till behandling av lagutskott Kungl. Maj:ts proposition nr 166, med förslag till förordning om ändring i förordningen den 29 december 1949 angående handeln med skrot, lump och begagnat gods.

Ang. övergång till högertrafik

Föredrogs ånyo tredje lagutskottets utlåtande nr 23, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående övergång till högertrafik, dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 15 februari 1963 dagtecknad proposition, nr 58, hade Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, förslagit riksdagen

1. att för sin del besluta om övergång till högertrafik i enlighet med vad föredragande departementschefen förordat i propositionen och bemyndiga Kungl. Maj:t att bestämma tidpunkten för övergången;

2. att bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med de huvudsakliga riktlinjer, som departementschefen förordat i propositionen, fastställa de grunder, enligt vilka ersättning av statsmedel skulle utgå för kostnader i anledning av trafikomläggningen, och meddela de beslut i övrigt, som erfordrades för omläggningen; samt

3. att till Kostnader för övergång till högertrafik för budgetåret 1963/64 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 10 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Propositionen hade, utom såvitt avsåge medelsanvisning, hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet. Beträffande medelsanvisningen hade propositionen hänvisats till statsutskottet. Proposition nr 59, som innefattade förslag till den trafikomläggningsskatt, varmed kostnaderna för den föreslagna trafikreformen avsåges skola bestridas, hade hänvisats till bevillningsutskottet. Tredje lagutskottet hade med hänsyn härtill vid sin behandling ej upptagit vad som i propositionen nr 58

Ang. övergång till högertrafik

anförts angående trafikomläggningen under rubrikerna »Finansieringen». Utskottet hade dock tagit ställning till vad som under dessa rubriker uttalats om en statlig lånefond.

I de delar av propositionen, som utskottet enligt vad ovan anförts skulle behandla, hade föreslagits, att principbeslut skulle fattas om övergång till högertrafik i Sverige. Trafikomläggningen skulle avse väg- och gatutrafiken samt spårvägstrafiken men däremot icke järnvägs- och tunnelbanetrafiken. Omläggningen förutsattes bli genomförd under år 1967.

Kostnaderna för omläggningen beräknades till omkring 400 miljoner kronor. Ersättning skulle i princip utgå för sådana kostnader, som hade ett omedelbart samband med omläggningen.

Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle en särskild kommission inrättas för administrationen av trafikomläggningen och det utredningsarbete, som ytterligare erfordrades. Till kommissionen skulle knytas två rådgivande delegationer; den ena för huvudsakligen teknisk-ekonomiska frågor och den andra främst för trafiksäkerhets-, utbildnings- och upplysningsfrågor.

I samband med propositionen nr 58 hade utskottet behandlat följande i anledning av densamma väckta motioner, såvitt de hänvisats till lagutskott, nämligen

de likalydande motionerna I: 596, av herr *Jonasson m. fl.*, samt II: 730, av herrar *Johansson* i Dockered och *Björkänge*;

de likalydande motionerna I: 608, av herr *Edström*, och II: 756, av herr *von Friesen*;

de likalydande motionerna I: 609, av herrar *Edström* och *Lundström*, samt II: 759, av herr *Jönsson* i Ingemarsgården *m. fl.*;

de likalydande motionerna I: 610, av herr *Larsson, Thorsten, m. fl.*, och II: 758, av herr *Hansson* i Skegrie *m. fl.*;

de likalydande motionerna I: 611, av herr *Sörlin*, och II: 760, av fru *Lindekvist m. fl.*;

de likalydande motionerna I: 612, av herr *Åkesson*, samt II: 757, av herrar *Hamrin* i Jönköping och *Nelander*;

motionen I: 602, av herr *Svanström*;
motionen II: 732, av herr *Börjesson* i Falköping;

motionen II: 740, av herr *Persson* i Heden;

motionen II: 742, av herr *Hagberg m. fl.*;

motionen II: 743, av herr *Magnusson* i Nennesholm;

motionen II: 750, av fru *Gunne*; även-
som

motionen II: 755, av fru *Eriksson* i Stockholm *m. fl.*

I motionerna I: 596 och II: 730 samt II: 755 hade hemställts, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 58.

I motionerna I: 608 och II: 756 hade anhållits, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 måtte uttala, att i den föreslagna rådgivande delegationen för trafiksäkerhetsfrågor borde ingå en kirurg med praktisk erfarenhet av trafikskadors omfattning och form.

I motionerna I: 609 och II: 759 hade föreslagits, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 angående övergång till högertrafik skulle

1. uttala, att snäva kostnadssynpunkter icke finge hindra, att alla möjligheter att trygga medborgarnas säkerhet vid omläggningen till högertrafik tillvaratoges,

2. i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en snabbinventering av de vägsträckor, som för närvarande och vid övergången till högertrafik kunde sägas utgöra trafikfallor, i syfte att möjliggöra en snar upprustning av dessa, samt

3. i övrigt beakta vad i motionerna anförts om trafiksäkerheten i samband med trafikomläggningen.

Ang. övergång till högertrafik

I motionerna I: 610 och II: 758 hade hemställts, att riksdagen vid behandlingen av propositionen nr 58 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att den särskilda kommissionen för trafikomläggningen måtte få i uppdrag att skyndsamt överväga behovet av sådana vägförbättringar, som måste anses nödvändiga under förberedelsestiden för att en tillfredsställande trafiksäkerhet skulle kunna garanteras efter trafikomläggningen.

I motionen I: 602 hade anhållits, att riksdagen måtte besluta att avslå propositionen nr 58 om övergång till högertrafik samt att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om anordnandet av en ny folkomröstning i trafikomläggningsfrågan.

I motionen II: 732 hade hemställts, att riksdagen med avslag på propositionen nr 58 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att förslag måtte framläggas för riksdagen om ny rådgivande folkomröstning i högertrafikfrågan.

I motionen II: 742 hade föreslagits, att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 i skrivelse till regeringen skulle anhålla om förslag till folkomröstning hösten 1964 för eller mot regeringens förslag om införande av högertrafik.

I motionen II: 743 hade hemställts, att riksdagen med avslag på propositionen nr 58 i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att förslag måtte framläggas för riksdagen om ny rådgivande folkomröstning i högertrafikfrågan.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på anförda skäl hemställt,

A. att riksdagen måtte med avslag å följande motioner, nämligen

1. I: 596 och II: 730,
2. I: 602,
3. II: 732,
4. II: 740,
5. II: 742,
6. II: 743 samt
7. II: 755,

bifalla förevarande proposition, nr 58;

B. att motionerna

1. I: 608 och II: 756,
2. I: 609 och II: 759,
3. I: 610 och II: 758,
4. I: 611 och II: 760,
5. I: 612 och II: 757 samt
6. II: 750

i den mån de ej kunde anses besvarade genom vad utskottet i utlåtandet anfört icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservation hade avgivits, utom av annan, av herrar *Levin* och *Johansson* i Torp samt fru *Torbrink*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort i viss angiven del hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa,

A. att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 596 och II: 730 samt II: 755 avslå förevarande proposition, nr 58;

B. att motionerna I: 608 och II: 756, I: 609 och II: 759, I: 610 och II: 758, I: 611 och II: 760, I: 612 och II: 757, I: 602, II: 732, II: 740, II: 742, II: 743 och II: 750 i den mån de ej kunde anses besvarade genom vad reservanterna anfört icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Herr talmannen yttrade, att överläggningen vid nu förevarande utlåtande jämväl finge omfatta de frågor, som berördes i bevillningsutskottets betänkande nr 34 och statsutskottets utlåtande nr 92; eventuella yrkanden rörande sistnämnda betänkanden skulle dock framställas först efter det respektive ärende föredragits.

Herr JONASSON (cp):

Herr talman! Vi har här i dag att behandla Kungl. Maj:ts propositioner nr 58 och 59, som gäller ett principbeslut om övergång till högertrafik. Beslutet avser väg- och gatutrafiken, däremot inte järnvägs- och tunnelbanetrafiken. Omläggningen förutsättes bli genomförd 1967. Kostnaderna för denna del beräknas till 400 miljoner kronor och skall tas ut i

Ang. övergång till högertrafik

form av en trafikomläggningsskatt på bilismen.

Jag har här tillsammans med några andra från centerpartiet yrkat avslag på propositionen nr 58 om införande av högertrafik. Det har skett i motionerna 596 i denna kammare och 730 i andra kammaren. Från andra håll finns liknande avslagsyrkanden. Vi har även yrkat avslag på propositionen 59 med anledning av att vi inte vill ha högertrafiken införd i dagens läge. Den propositionen gäller ju den extra skatten på bilismen för reformens genomförande. Det är här fråga om motionerna 603 i denna kammare och 745 i andra kammaren.

Frågan om högertrafik här i Sverige är inte ny. Den har diskuterats i många år, och uppfattningarna har varit mycket delade.

1954 års kommitté för utredning om högertrafik föreslog i sitt betänkande en övergång till högertrafik. Någon proposition lämnades emellertid aldrig vid det tillfället. Däremot biföll riksdagen år 1955 en proposition nr 111 om rådgivande folkomröstning angående högertrafikfrågan. Frågan har ju aldrig tagits upp på det politiska planet i valrörelserna, och man ville gärna höra vad folket ansåg i en så viktig angelägenhet.

Folkomröstningen ägde rum den 16 oktober 1955. Det avgavs 2 581 687 röster, och det var 53 procent av de röstberättigade som deltog. Av dessa var det 400 061 som röstade ja och alltså ville ha högertrafik, och det motsvarade 15,5 procent av de röstande. Men det var 2 139 996 som röstade nej, och det motsvarade 82,9 procent. Det avlämnades 41 630 blanka röster, motsvarande 1,6 procent. Som alla förstår var det en förkrossande majoritet som sade nej till införande av högertrafik.

I ett demokratiskt samhälle och här i riksdagen brukar vi rätta oss efter majoritetens önskan och finna oss i majoritetsbeslut. Men utan att någon som helst ny utredning i principfrågan har gjorts och utan att någon ytterligare opinionsundersökning har skett har regeringen nu lagt fram en proposition om övergång till högertrafik. Jag för min del finner

detta i högsta grad odemokratiskt. Jag ville ha vänstertrafik år 1955. Även om det i framtiden eventuellt kan bli aktuellt med högertrafik, måste jag i det här fallet för min del klart och tydligt säga ifrån att jag, oavsett uppfattning i själva principfrågan, anser mig med hänsyn till denna folkomröstning inte ha fullmakt att rösta för införande av högertrafik. När 82,9 procent av de röstande så sent som för knappt åtta år sedan har uttalat sig för bibehållen vänstertrafik, då tycker jag inte att man har rättighet att gå med på ett förslag om övergång till högertrafik.

Nu säger visserligen regeringen och utskottsmajoriteten att det har skett en omsvängning. Men vad vet vi egentligen om detta? Det är väl mest gissningar. Har man haft en folkomröstning som givit det här nämnda resultatet, borde man naturligtvis först ha tagit reda på folkopinionen och undersökt om en omsvängning verkligen har ägt rum.

Det främsta motivet för omläggningen till högertrafik är ju behovet av enhetlig trafik inom det trafikområde dit Sverige räknas.

Mot det får man naturligtvis väga riskerna för en ökning av antalet trafikolyckor som reformen kommer att medföra, speciellt i början. Man vet naturligtvis inte så mycket om hur mycket olyckor som kommer att inträffa, men man får väl hålla sig till de utredningar som finns. Enligt 1939 års högertrafikutredning skulle olyckornas antal öka med 20 procent under första året, och det skulle medföra 12 000 fler olyckor första året. 1954 års utredning ansåg att denna siffra snarare var för låg än för hög. Vad det skulle betyda i fråga om mänskligt lidande, familjetragedier m. m. är en fråga som man knappast i detta sammanhang vill tänka på. I länder som har övergått till högertrafik kan man se hur olycksfrekvensen har ökat. Jag medger gärna att resultaten i det avseendet kan vara olika i olika länder, men om man t. ex. tar Buenos Aires visar det sig att intill 1957, eller 13 år efter omläggningen till högertrafik, var antalet dödade i trafikolyckor per 1 000 motorfordon fortfarande

de större än före omläggningen. Medeltalet dödade under 1943 och 1944, alltså före omläggningen, var 1,48 per 1 000 fordon och år och 1957 fortfarande så högt som 1,83.

Man kan här också peka på en hel rad andra länder som övergått till högertrafik och som utvisar samma nedslående resultat. Då frågar man sig: Skall vi i vetenskap om sådana förhållanden mot folkets vilja besluta i en så allvarlig sak?

Har högertrafikanhängarna egentligen satt sig in i vilket ansvar de tar på sig i ett sådant här sammanhang? Det är en fråga som jag gärna vill ställa. När högertrafikanhängarna för sin del gör gällande att ett enhetligt trafiksystem genom övergång till högertrafik skulle minska antalet olyckor — olyckor som grundar sig på att vi inte har samma trafiksystem som andra länder — så vill jag nämna några siffror vilka rör Sverige. Under 1960 inträffade här 58 605 polisrapporterade trafikolyckor. Av dessa var det endast 242 som angavs bero på »ovana vid vänstertrafik». Detta är en mycket liten siffra i förhållande till de beräknade 12 000 olyckor som skulle inträffa under första året, om vi inför högertrafik. Även i fortsättningen skulle merolyckorna säkert hålla i sig rätt länge. Dessutom visar ju officiell statistik att Sverige och England som bägge har vänstertrafik har det minsta antalet trafikolyckor i förhållande till antalet motorfordon. Det kan väl knappast vara någon tillfällighet utan det måste väl snarare bevisa att vänstertrafiken är säkrare eller, om man vill uttrycka sig mildt, är minst lika säker som högertrafik.

Om vi nu övergår till högertrafik kommer fortfarande många länder att bibehålla sin vänstertrafik, och då uppstår för bilförare från dessa länder ovana förhållanden när de kommer hit till oss, och motsvarande gäller när vi kommer över till dem.

De 242 fall som rapporterades för 1960 kommer till stor del att kvarstå under alla förhållanden. Man skulle i detta avseende ej vinna så mycket. Dessutom skulle övergången kosta rätt stora pengar. Förutom de rena kostnaderna

Ang. övergång till högertrafik

för övergången på det tekniska området, vilka behandlas i denna proposition, kommer ju också lasarets- och sjukvårdskostnader. Jag frågar mig: Kan våra redan nu hårt ansträngda sjukvårdsinrättningar klara detta utan allvarligare men för annan sjukvård? Till detta kommer givetvis de sönderslagna motorfordon som kan bli följderna av övergången. Detta kommer väl också att återverka på det sättet att bilförsäkringspremierna ytterligare kommer att stiga i höjden. Produktionen måste väl också bli berövad mycken arbetskraft, dels genom att många kommer bort ur produktionslivet helt eller delvis, dels genom att många personer måste sysselsättas just med det arbete som övergången kräver. Jag frågar i detta sammanhang: Har vi råd med detta i en högkonjunktur, när vi behöver resurser för att behålla framstegstakten och för att stärka konkurrensen med andra länder?

Ett annat skäl för avslag — och det är kanske det allra starkaste — är naturligtvis våra vägars alltför dåliga beskaffenhet. Vi är inte mogna för en övergång till högertrafik, eftersom vi inte har vägarna i ett sådant skick att de kan ta emot högertrafiken. De som haft makten i vårt land har varit alltför njugga med väganlagen. Detta är emellertid en fråga som vi inte skall diskutera i dag — det är bara att konstatera faktum. En kraftig upprustning av våra vägar — vi har smala vägar, farliga kurvor och svåra backkrön, och alla dessa olycksfallor måste bort — måste ha skett före övergången och gör övergången lättare.

Varför skall nu denna övergång genomföras så hastigt, dels mot folkets vilja och dels utan en närmare prövning? Det säges här att kostnaderna stiger om vi dröjer. Det är inte alldeles säkert att så blir fallet. Den som lever får se. Enligt den enmansutredning som verkstälts i kostnadsfrågan skulle övergången kosta 350 miljoner kronor, och regeringen beräknar för sin del kostnaderna till 400 miljoner kronor. För min del tror jag att övergången kommer att kosta betydligt mera i nuläget. Förutom dessa angivna kostnader har vi också utgifter för

Ang. övergång till högertrafik

sjukvård och dylikt samt för de fordons-skador som kan inträffa.

Först och främst vill jag konstatera att en utbyggnad av vårt lands vägnät, som innebär att man undan för undan tar bort trafikfällorna och gör vägarna rakare och bättre, måste medföra att kostnaderna blir mindre vid en eventuell övergång till högertrafik i framtiden. En spegelvändning av trafiken skulle bli betydligt enklare, om vägarna vore bättre. Ombyggnaden av spår-vagnar och dylikt — som utgör en stor utgiftspost i nuläget — skulle man mer och mer slippa ifrån, eftersom allt fler spårvägslinjer lägges ned och man framöver endast köper in bussar som är så konstruerade att de lätt kan byggas om. Detta är väl saker och ting som inte kan bestridas.

En annan omständighet i detta sammanhang är ju också att fler och fler människor övergår från kollektiva trafikmedel till egna bilar. Allt detta tyder på att kostnaderna bör bli mindre och mindre om vi väntar med en övergång, under förutsättning att högertrafik *skall* införas i Sverige. Vad vet vi för resten om framtiden? Flygets utveckling är ju enorm, och den tekniska utvecklingen inom andra områden är lavinartad. Vi har kanske så småningom ett folkflyg som minskar trafiken på vägarna — man kan väl ändå i detta sammanhang inte helt bortse ifrån dessa synpunkter — och mycket annat som kan hända. Är det lämpligt att driva igenom ett sådant här förslag om övergång till högertrafik, när så stora förändringar sker inom vårt allmänna trafikväsende? En lämpligare tidpunkt för övergången kan inträffa.

Även om kostnaderna på olika sätt blir höga, måste jag för min del säga att jag sätter tryggheten och säkerheten för människorna i första hand, och det är under nuvarande förhållanden ett starkt motiv för avslag på förslaget om införande av högertrafik.

Jag vill också i detta sammanhang ge uttryck åt mitt missnöje med den handläggning som denna fråga har undergått. Här har enligt min mening demokratien helt satts ur spel. Att folkmeningen satts

åt sidan genom uppgörelsen med övriga partiets majoriteter före en sedvanlig riksdagsbehandling förbättrar enligt min mening inte situationen. Jag har här berört själva principfrågan om en övergång till högertrafik i nuläget eller ej. Eftersom jag yrkat avslag på förslaget om högertrafikens införande skall jag inte här gå in på finansieringsfrågan — den är enligt min uppfattning av betydligt mindre vikt i detta sammanhang.

Sammanfattningsvis vill jag säga att så länge vårt vägväsende är behäftat med så allvarliga brister och uppvisar så många olika trafikfällor — det gäller alla dessa smala och krokiga vägar, dessa svåra backkrön och kurvor — är vi inte färdiga att ta emot högertrafiken. Dennas införande medför enligt min mening många olyckor i nuläget och drar stora kostnader. Man kan ha bättre användning för pengarna. Kostnaderna för övergången till högertrafiken torde snarare bli mindre i framtiden och olyckornas antal borde minska om vi först upprustar vägväsendet. I nuvarande brytningsskede på kommunikationsväsendets område är denna övergång enligt min mening inte lämplig.

Sist men inte minst anser jag mig inte ha fullmakt att på detta sätt nonchalera människornas åsikt som de framfört i folkomröstningen år 1955. Låt oss förbättra vägväsendet och ta bort de trafikfällor som finns och sedan få höra folkets mening! Visar det sig då att vi har en folkmajoritet för övergång till högertrafiken, skall jag inte bromsa.

Med detta, herr talman, yrkar jag således avslag på tredje lagutskottets utlåtande nr 23 om införande av högertrafik och yrkar bifall till den reservation som är fogad till detta utskottets utlåtande.

I detta anförande instämde herrar *Einar Eriksson* (s), *Lage Svedberg* (s), *Eric Carlsson* (cp), *Axel Emanuel Andersson* (cp) och *Olsén* (s).

Herr SVENINGSSON (h):

Herr talman! Herr Jonasson och jag har ju litet olika uppfattning i denna fråga. Jag hade faktiskt väntat mig att

Ang. övergång till högertrafik

herr Jonasson, som representerar ett län med gränser till ett land där man har högertrafik, skulle ha haft en något välvilligare inställning till en övergång till högertrafik. Det har ju talats ganska mycket om att det i gränsbygderna mer än på andra håll är bekymmersamt att det råder olika trafiksystem på olika sidor om gränserna. Det var dock intressant att höra att herr Jonasson kunde tänka sig att någon gång i framtiden vara med om en övergång till högertrafik.

Jag kommer väl att senare beröra den tidigare gjorda folkomröstningen, men eftersom herr Jonasson tog upp frågan vill jag från början ha sagt att vi måste vara på det klara med att vi endast har en rådgivande folkomröstning i vårt land och att denna rådgivande folkomröstning inte kan fungera som en beslutande folkomröstning.

Herr Jonasson flyttade sedan till Sydamerika för att hämta en del argument till denna debatt. Jag har inte hunnit gå igenom det material som vi har fått oss tillsänt i dag och som berör sådana förhållanden. Jag menar nog att det inte finns någon anledning att skaffa argument till denna debatt från en så avlägset liggande världsdal. Skall vi bedöma förhållandena i olika länder kan vi väl stanna innanför Europas gränser.

Att vi internationellt sett ligger väl till i statistiken, så till vida att vi inte har så många trafikolyckor i förhållande till antalet bilar i vårt land, talar enligt min mening för att en övergång till högertrafik kommer att gå mycket bra och att det därvid inte kommer att inträffa några stora olyckor. Jag kommer senare i mitt anförande att framhålla att jag för min del inte på något sätt tror att övergången till högertrafik blir en så bloddrypande händelse som herr Jonasson här försökt göra gällande.

Herr Jonassons förhoppningar om att en övergång längre fram skulle bli billigare än den nu blir är nog litet ljusblåa. Det finns sannerligen ingen erfarenhet eller någon utredning som talar härför.

Herr talman! Efter de många vedermodor och födslovåndor som har före-

gått detta förslag till principbeslut om övergång till högertrafik, ligger nu ärendet på riksdagens bord för avgörande. Vi som de senaste åren visat vårt intresse för denna fråga kan inte annat än uttrycka vår tillfredsställelse över att efter alla de överläggningar som förekommit detta ärende av allt att döma i dag kommer att leda till ett beslut om övergång till högertrafik, allt i överensstämmelse med tredje lagutskottets förslag.

Det är klart att vi som de senaste åren har interpellat, ställt frågor och motiverat i denna fråga var litet bekymrade förra året över om regeringen skulle framlägga något förslag eller inte. Det har inträffat tidigare att förslag om en övergång blivit lagt åt sidan, så att säga hamnat i diket vid sidan om vägen utan något resultat. Sedan förslag på nytt väckts och frågan efter folkomröstningen 1955 ånyo kom upp till behandling i riksdagen om en övergång till ett med andra länder enhetligt trafiksystem, har ärendet emellertid inte denna gång tagit så lång tid. När jag vid höstriksdagen 1960 i en interpellation frågade kommunikationsministern vad som skulle ske i högertrafikfrågan och i interpellationssvaret besked lämnades att en utredningsman på nytt skulle få i uppdrag att utreda kostnadsfrågan, kunde nog ingen med hänsyn till vad som tidigare förevarit på allvar tro att frågan inom en tid av två och ett halvt år skulle i riksdagen bli föremål för ett beslut av det slag som nu kommer att fattas.

Mot det beslut som nu skall fattas har funnits och finns alltså ganska många som står i opposition. Det vet vi. Vi har hört detta av herr Jonasson redan, och vi vet också att det finns en del ledamöter i riksdagen som vill ha kvar vänstertrafiken. Ute i landet bland allmänheten finns det också en hel del människor som menar att vi tills vidare eller kanske för all framtid borde hålla kvar vänstertrafiken. Denna uppfattning finns nu liksom tidigare hos representanter för alla partier. Vid voteringen i dag blir det säkert på samma sätt som vid tidigare tillfällen när voteringar skett om högertrafik. Då har man inte röstat

Ang. övergång till högertrafik

efter några partilinjer, utan ledamöterna har helt och fullt röstat efter sin egen personliga uppfattning.

Trots den kritik som förekommit sätter jag för min del värde på och känner tacksamhet för att regeringen har lyckats med att handlägga detta ärende så att ett avgörande nu kommer att ske utan att det blir ett avgörande efter partipolitiska riktlinjer. Regeringen har lyckats handlägga frågan så att den inte kan utnyttjas av något parti i partipolitiskt syfte, liksom den inte heller tidigare varit en partipolitisk fråga. Det finns anledning att uttala ett tack till regeringen för att denna fråga hela tiden har hållits höjd över partigränserna.

Jag tror att man kan säga att sällan eller aldrig har en fråga varit uppe till avgörande i riksdagen, i vilken enskilda personer på olika sätt — inte minst i tidningspressen på de spalter där allmänheten får säga sin mening — givit så mycket uttryck för sin oro och sina bekymmer och även gått till så orimliga överdrifter som just denna fråga. Det har av åtskilliga medborgare tyvärr uttalats att vad saken gäller är varken mer eller mindre än liv eller död för vårt svenska folk. Blod, har man sagt, kommer att flyta i strömmar ute på vägarna under övergångstiden. Faktiskt har det inte varit någon gräns för alla överdrifter i de uttalanden som har förekommit.

Så allvarligt kan det under inga förhållanden bli, och inte heller kan det vara möjligt att alla ytterst ovederhäftiga uttalanden som förekommit kan vara grundade på en personlig övertygelse. Om fyra år, när övergången skall ske, kommer säkert våra svenska medborgare på vanligt sätt att känna sitt ansvar och sina skyldigheter för det beslut som nu fattas, och de kommer att anpassa sin tillvaro efter de förhållanden som då kommer att gälla. Något extra blodbad kommer vi dess bättre inte att få uppleva ute på vägarna.

Vad många människor har reagerat emot är att det inte blir någon ny folkomröstning, då folkomröstningsresulta-

tet, som herr Jonasson här framhållit, gav en stark majoritet för bibehållen vänstertrafik.

Folkomröstningen 1955 vill jag beteckna som ett litet olycksfall i riksdagens arbete, t. o. m. som ett medvetet misstag och olycksfall. Varken regeringens eller riksdagens ledamöter är mer än människor, och vi bör kunna erkänna att det kan inträffa händelser som kan betecknas som olycksfall i arbetet.

Därmed vill jag dock ingalunda hävda den uppfattningen att det är fel med folkomröstning i allmänhet. Att man när en härför lämplig fråga skall avgöras använder folkomröstningsformen för att allmänheten skall få säga sin mening, det är inte fel. I allmänhet är inte folkomröstning något olycksfall i arbetet, långt därifrån. Men en fråga som denna, som inte gäller bara våra egna och vårt eget lands angelägenheter utan som gäller ett stort internationellt sammanhang, tror jag är föga lämpad för folkomröstning.

Vad som också bör sägas ut är att det inte är riksdagens ledamöter som tvingar på medborgarna ett ändrat trafiksystem, utan det är våra grannländer, det är den västliga delen av Europa, som genom den storleksordning det har blivit på trafiken över gränserna starkt påverkat oss att besluta om ett med dessa länder enhetligt trafiksystem.

Att denna fråga är mer intressant än många andra beror mycket på att, som jag redan har sagt, om det finns delade meningar så uppspaltas dessa inte efter rent politiska riktlinjer. De motståndare som förekommer är att finna inom samtliga partier. Med tillfredsställelse kan konstateras att de motståndare som finns i riksdagen till dagens viktiga beslut har allra mest sin plats i andra kammaren. När det gäller sakfrågan har samtliga reserveranter sin plats i medkammaren.

Redan 1945 fattade första kammaren beslut om övergång till högertrafik, men det blev ett beslut i rakt motsatt riktning i andra kammaren. Här kan uttalas den förhoppningen att omröstningsresultatet i dag inte blir detsamma som

Ang. övergång till högertrafik

det blev 1945 utan att många av de ledamöter som allttjämt är kvar i andra kammaren också har sig omvänt och bättrat.

Om att denna fråga inte är någon partipolitisk fråga vittnar även det förhållandet att till tredje lagutskottets utlåtande med förslag till principbeslut är fogad en reservation, där reservanterna är tre socialdemokratiska ledamöter. Att tre ledamöter av regeringspartiet ensamma reserverar sig för avslag på en kungl. proposition är säkert något som vi inte har upplevt tidigare.

Den stora tvistefrågan här i riksdagen har varit hur denna reform skall finansieras. Förslagen härom är många. Själv har jag lämnat en motion med förslag att en enhetlig avgift för finansieringen borde uttagas av bilismen, en avgift på 50 kronor för varje bil och 20 kronor för varje motorcykel. Enligt de uppgifter vi har fått behandlades ett sådant skatteförslag vid regeringsöverläggningarna i höstas.

Visst kan man diskutera om bilismen ensam skall bekosta denna omläggning av trafiken och säga att det är en orättvisa mot bilismen som år efter år betalat mer till vägtrafiken än trafiken har kostat. Sett mot internationell bakgrund är övergången en standardiseringsfråga, som berör hela samhället. Mest riktigt hade varit att hela kostnaden gått direkt över budgeten.

Vad som här föreslås i den kungl. propositionen och nu i bevillningsutskottets förslag är i stor utsträckning orsaken till den motvind som blåser ute i landet på sina håll mot denna reform. Enär partiledarna eller rättare sagt partigrupperna vid sina överläggningar blivit ense om att bilismen skulle svara för kostnaderna ställer jag mig solidarisk med överenskommelsen och känner mig förhindrad att stödja något annat förslag. Förslaget om en enhetlig avgift för bilarna på 50 kronor ligger inom ramen för den träffade överenskommelsen, men då ingen reservation finns till förmån för detta förslag utan majoriteten av högerens ledamöter i bevillningsutskottet biträder utskottets förslag så kommer

jag inte att framställa något annat yrkande än bifall till utskottets förslag.

Om en berättigad kritik skall kunna riktas mot någon, mot regering och riksdag, så skall det vara för att inte ett avgörande om högertrafiken har skett tidigare. Tänk om frågan hade avgjorts omedelbart efter andra världskriget då kostnaden blivit obetydlig, bara något tiotal miljoner kronor! Det är ett stort fel att vi har väntat så länge att kostnaderna har fått stiga från 27 till 400 miljoner kronor. Vilket slöseri med tid och pengar har det inte varit i detta fall! Jag har kanske för min del inte så stor rätt att tala om årtalet 1945, ty då hörde även jag till de föga framsynta ledamöter i andra kammaren som röstade för bibehållande av vänstertrafik.

Den kommission eller det provisoriska extra ämbetsverk som får uppgiften att svara för allt som rör övergångens organisation får en stor och ansvarsfull uppgift. Den kommission till vilken ansvaret för övergångens organisation skall överlåtas måste ta sin uppgift på fullt allvar. Ingen möda får sparas, den måste sätta till alla krafter för att övergången skall bli så väl planerad, så smidig och lyckad som möjligt. En viktig uppgift sedan kommissionen blivit utsedd och kommit i arbete blir att planera övergången på ett sådant sätt att motvinden mot reformen kommer att lägga sig till ro. Jag tror att detta är möjligt genom en väl planerad upplysning om hur nödvändigt det i verkligheten är med ett enhetligt trafiksystem.

I årets remissdebatt framförde jag ett förslag om att det bör möjliggöras för så många som möjligt att snarast övningsköra i högertrafik. Jag tror att detta starkt kan bidra till att skingra den oro och de bekymmer för övergången som tyvärr många trafikanter känner.

Om alla goda krafter hjälps åt kan säkert allt motstånd komma att vika under de fyra år som kommer innan övergången kan ske, så att alla vid den tidpunkten kan vara lika intresserade av ett nytt enhetligt trafiksystem och så att alla då känner sig beredda att efter bästa förmåga medverka till att alla

Ang. övergång till högertrafik

olycksbådande förutsägelser om den stora trafikdöden ute på vägarna inte på något sätt kommer att gå i uppfyllelse. Möjligheten finns säkert, som jag har sagt någon gång tidigare, att övergången organiseras så att det även under själva övergångstiden blir ett minskat antal olyckor. Reformen bör på längre sikt och skall på längre sikt bli en stor trafiksäkerhetsreform.

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

Häri instämde herr *Schött* (h).

Herr *JONASSON* (cp) kort genmäle:

Herr talman! Herr Sveningsson tyckte att jag som var från Värmland borde vara anhängare av högertrafiken. Jag vill då säga att värmlänningarna är anhängare av vänstertrafik i minst lika hög grad som genomsnittet för Sverige.

Herr Sveningsson påpekade vidare att vi hade rådgivande folkomröstning och inte beslutande. Det sade jag också, herr Sveningsson, men skall man för den skull inte ta någon hänsyn till folkomröstningen? Varför skall man då ställa till med en folkomröstning? Hade vi aldrig haft folkomröstningen i denna fråga hade jag känt mig betydligt mera obunden än jag gör i detta läge. Har man sagt det ena får man också säga det andra och ta konsekvenserna. Hittills kan jag för min del inte ändra uppfattning.

Vidare säger herr Sveningsson att han är tacksam för att jag inte helt bortser från möjligheterna till högertrafik i framtiden. Ja, det framgår av hela mitt yttrande att jag inte är främmande för en övergång i framtiden, men det finns så mycket som behöver göras först — speciellt för att vi skall få bättre vägar — att man kanske kunde välja en lämpligare tidpunkt. Det bör väl också göras en utredning som ger ett bättre underlag än vad propositionen nu ger.

Sedan sade herr Sveningsson att man inte bör göra jämförelser med avlägset liggande länder. Ja, jag råkade nämna Sydamerika, men man behöver inte gå så långt för att få liknande siffror.

Slutligen sade herr Sveningsson att det

inte finns något underlag för påståendet att en övergång skulle bli billigare i framtiden, men han gjorde inget som helst försök att sakligt bemöta de synpunkter jag förde fram i den frågan.

Herr *SVENINGSSON* (h) kort genmäle:

Herr talman! Herr Jonasson vidhåller att det finns stort intresse speciellt i Värmland för bibehållen vänstertrafik. Vi får väl se vid omröstningen om han har stöd av sina värmländska kolleger eller inte. Är det möjligen så att herr Jonasson tror att fler än han litar på att det där folkflyget, som herr Jonasson talade om i sitt första anförande, skall komma att sköta transportererna i de värmländska bygderna?

Herr Jonasson var i sin replik också inne på frågan om folkomröstningen. Jag vill på den punkten bara stryka under vad jag redan har sagt, att det i en fråga med så internationell anknytning som trafiksystemet nog inte är riktigt lyckat med en folkomröstning. Skulle man helt rätta sig efter en folkomröstnings resultat, skulle jag vilja ha det så i denna fråga att samtliga länder som är företrädde i Nordiska rådet, och kanske också några länder längre söderut än Danmark, skulle delta i folkomröstningen om detta vore möjligt. Då bleve det nog ett annat resultat än år 1955.

Detta är en stor internationell fråga.

Herr *JONASSON* (cp) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill säga till herr Sveningsson att jag inte sitter här i riksdagen för att ha samma uppfattning som mina kolleger i andra partier från Värmland. Jag sitter här för att framföra de synpunkter som mina väljare har, och jag skulle sköta mitt kall dåligt om jag inte gjorde det.

Herr Sveningsson säger att det inte är så lyckat med en folkomröstning i denna fråga. Det må så vara. Jag var inte med i riksdagen 1955, men troligen var herr Sveningsson här då — jag är inte riktigt säker på den saken. De som var med då bedömde denna fråga så att vi fick en

folkomröstning, och eftersom det varit en folkomröstning tycker jag att vi också bör ta hänsyn till dess resultat.

Herr SUNDIN (cp):

Herr talman! Bilismen sätter sin prägel på vårt samhälle. Trafiken har därmed också blivit internationell. Gränserna mellan länderna är inte längre något av stoppbommar. Framför oss ligger en utveckling till allt intensivare utbyte mellan länderna på trafikens område. Det är en självklarhet att länder som har en så att säga gemensam trafik också måste ha en enhetlig trafikriktning. I våra grannländer har man högertrafik. Naturligtvis kan vi då inte komma ifrån en övergång till högertrafik. Att uppskjuta det nödvändiga beslutet kan endast medföra ökade kostnader och större svårigheter i en framtid. Man kan beklaga att reformen inte genomfördes för länge sedan.

Herr talman, jag har i principfrågan ingenting mer att tillägga utan ber att få ansluta mig till tredje lagutskottets utlåtande.

Men när det gäller finansieringen av reformen är jag starkt kritisk mot det påbud som utgått från regeringen. Det är föreskrivet i partiöverenskommelsen från i höstas att bilismen ensam skall betala kostnaderna genom en särskild högertrafikomläggningsskatt. Det är enligt min mening en felaktig finansieringsmetod. Trafikomläggningen är en samhällsreform som angår alla. Då borde också alla solidariskt betala vad den kostar. Den stora huvudparten av kostnaderna gäller bussarna och spårvägarna, d. v. s. de kollektiva kommunikationsmedlen. Ingen kan väl påstå att den närmast till hands liggande lösningen är att låta de enskilda bilisterna betala den stora huvuddelen av kostnaderna för kollektiva kommunikationsmedel, som bilisterna givetvis utnyttjar väsentligt mindre än andra.

Jag har i bevillningsutskottet reserverat mig för att trafikomläggningen skall finansieras på vanligt sätt över den allmänna budgeten. Nu vet jag mycket väl,

Ang. övergång till högertrafik

herr talman, att det är meningslöst att uppmana kammaren att besluta i enlighet med reservationen. Det var ju ett direkt ultimatum från regeringen att bilisterna skulle betala. Partierna skall enligt partiöverenskommelsen i höstas var för sig garantera majoritet för regeringens finansieringsmetod, liksom över huvud taget för högertrafiken. Detta är naturligtvis bindande för partierna. Men, herr talman, gången, gången av händelseförloppet i trafikomlägningsfrågan föranleder mig att knyta några principiella kommentarer till det hela.

Vi har alltså fått vara med om att regeringen före riksdagsbehandlingen ställde direkt ultimatum till oppositionspartierna. Om partigrupperna inte ville svälja villkoren med hull och hår skulle det inte bli någon proposition. Det är en egendomlig situation i en parlamentarisk demokrati.

Kompromisser och överenskommelser mellan partierna är inte bara önskvärda utan även nödvändiga för att en demokrati som vår skall fungera på tillfredsställande sätt. Viljan till hänsyn och samarbete partierna emellan skall inte kritiseras. Det har träffats åtskilliga kompromisser och partiöverenskommelser i vårt land under åren. Det har skett mellan regeringen och oppositionen eller mellan regeringen och en viss del av oppositionen. Det har också skett internt inom oppositionen. Det har då gällt kompromisser mellan klara partipolitiska positioner. Vi har också haft försvarsöverenskommelserna, som kanske inte så mycket varit att betrakta som kompromisser utan mera som överenskommelser i syfte att lyfta en särskilt viktig fråga över de partipolitiska striderna. Sådana kompromisser eller överenskommelser har inneburit att partiorganisationerna engagerat sig för en viss lösning. Naturligtvis kan följderna i viss utsträckning ha blivit en intern påverkan på enskilda riksdagsledamöter, men riksdagsmännen har dock haft kvar sin rätt till självständigt avgörande. Några majoritetsgarantier har alltså inte lämnats av partierna på förhand i de frågorna.

Det var naturligtvis inte fel att rege-

Ang. övergång till högertrafik

ringen i höstas vände sig till oppositionspartierna för att sondera deras uppfattning i trafikfrågan. Höger- eller vänstertrafik är inte någon partipolitisk fråga. Just därför att denna fråga saknade partipolitiserings kunde det vara skäl för regeringen att efterhöra opinionsläget. Naturligtvis kunde man också passa på att fråga partierna i finansieringsfrågan, även om det här gällde en fråga av vanlig partipolitisk karaktär. Men felet i sammanhanget kom när regeringen ultimativt krävde att partierna skulle binda sina majoriteter för regeringens bud.

Det talas om att vi behöver en stark regering. Inte minst från regeringshåll brukar vi få höra det. Det är naturligtvis också alldeles riktigt. Vi behöver en stark regering. Men jag har svårt att kalla den regering stark som använder sådana metoder som nu i trafikfrågan just för att komma från parlamentarismen och det ansvar som denna lägger hos regeringen.

Nu skall jag villigt medgiva att inte heller oppositionens roll i sammanhanget är särskilt ärofull. Partierna har varit med på att lämna de här omtalade garantierna. Att de gjort det under press från regeringen för att möjliggöra att en proposition skulle komma till årets riksdag kan kanske dock vara en förmildrande omständighet.

Riksdagsmännen har ju grundlagsenlig motionsrätt. Visst har vi motionerat, men partierna garanterade att det inte blev något resultat av motionerna.

Som utskottsledamöter har vi vår grundlagsenliga rätt att reservera oss. Och visst har vi fått reservera oss — fast det var åtskilliga diskussioner om den saken. Man måste ju först skaffa förnyade garantier om att reservationerna inte skulle leda till något resultat.

Det kan väl sägas att det som hade hänt i trafikfrågan inte strider mot grundlagens bokstav, men det strider heltigenom mot grundlagens mening, ty det är förvisso inte meningen att motioner, utskottsbehandling och reservationer skall degraderas till en låtsaslek, vilket har skett i denna fråga.

Utskottsbehandlingen har ju i och för

sig varit ett särskilt kapitel. Formellt ligger utskottsbehandlingen utanför partiöverenskommelsen, eftersom ju majoritetsgarantierna givetvis avser omröstningen i de båda kamrarna. Den panik som plötsligt utbröt var dock anmärkningsvärd. Att tre socialdemokrater reserverade sig i tredje lagutskottet för vänstertrafik åstadkom ingen som helst oro i regeringslägret. Det hörde, herr talmän, kanske till ritningarna. Men när två centerpartister i bevillningsutskottet antydde att de eventuellt ämnade reservera sig för en annan finansiering blev det stora darren inom regeringspartiet.

En sak blev aldrig närmare belyst i detta sammanhang, nämligen huruvida det finns någon särskild princip hos socialdemokraterna som säger att oppositionen inte har samma rätt som ledamöter av regeringspartiet att vända sig mot regeringens förslag.

Det som hänt i trafikfrågan är att riksdagen helt satts ur funktion. Riksdagen har inte fått pröva frågan på det sätt som grundlagen föreskriver. Detta kan sägas vara särskilt allvarligt beträffande finansieringsfrågan eftersom regeringsformen så kraftigt understryker att beskattningsmakten skall ligga hos riksdagen allena.

Debatten här i kammaren och den omröstning som vi skall ha äger ju, herr talmän, bara en rent formell betydelse. Frågan är ju avgjord. Partierna har redan röstat genom majoritetsgarantierna. Det betyder också att den offentliga debatten i frågan förhindras. Allt detta, herr talmän, är enligt min mening allvarligt från demokratiens synpunkt. Nu har ju statsministern sagt att det i framtiden skall bli delegationer från riksdagsgrupperna för partiöveläggningar. Jag hoppas att syftet inte är att det skall bli partiöverenskommelser av den typ som förevarit i trafikfrågan, ty om det skulle bli på modet behöver vi i fortsättningen varken en eller två kamrar. Då räcker det med partierna — om man nu skulle tycka att detta räcker för demokratien. Jag kan endast se en positiv sak i proceduren i trafikfrågan, nämligen att den verkligen bör kunna bli ett avskräckande exempel

i den författningsdebatt som vi nu alla väntar.

I herr Sundins yttrande instämde herr *Carlsson, Georg*, (cp).

Herr **BENGTSON** (cp):

Herr talman! Införandet av högertrafik i vårt land är en nödvändig åtgärd som måste vidtagas för att Sverige helt skall kunna delta i det internationella samarbetet. Det är ett betydelsefullt beslut som kommer att fattas i dag och som inte bara berör vårt lands angelägenheter utan också kontakten med en rad andra länder. Jag önskar inte på något sätt ta bort den särprägel som finns i de olika länderna i fråga om kultur och andra saker, men detta är en rent praktisk åtgärd som vi kommer att genomföra och som jag anser är nödvändig.

Det har inte kunnat i något sammanhang påvisas att det finns några speciella anatomiska eller andra förutsättningar som gör att man skall köra på höger eller vänster sida av vägen, utan man kan förutsättningslöst bedöma om det bör bli höger eller vänster. Man kan inte uppleta några skäl för den ena eller andra riktningen, utan här föreligger en praktisk synpunkt: de länder som vi har de största kontakterna med har högertrafik, och samarbetet med dem kommer i olika avseenden att försvåras om vi har en annan ordning.

Det kan säkerligen inte påvisas någon undersökning som skulle vara vetenskapligt korrekt och som rör vad herr Jonasson anförde när han talade om att olycksfallen skulle vara färre i England och Sverige där man har vänstertrafik. Detta måste bero på en del andra omständigheter, och i varje fall fordras en mycket noggrann undersökning för att kunna påstå någonting därom.

Vi har till exempel hastighetens inverkan beträffande olycksfall, vägarnas och fordonens beskaffenhet och krav i olika avseenden. Det är tre saker jag nu nämnt. Det kan inte tänkas att man utan vidare hastigt kan hoppa till den slutsatsen att det skulle vara själva köran-

Ang. övergång till högertrafik

det på vänster sida som skulle medföra färre olycksfall i dessa båda länder.

Det är alltså endast i samordningens intresse vi bör genomföra en högertrafik. Sverige har ju en omfattande utrikeshandel som betyder mycket för vårt lands levnadsstandard. Vi har all anledning att ha goda kontakter med andra länder, och vi har också all anledning att intressera oss för att dessa länders affärsmän och övriga invånare besöker vårt land. Jag tycker att de när de reser genom Sverige helst också skulle se något av Sverige och inte ständigt behöva ha uppmärksamheten på att de skall köra på ett annat sätt än de gör i det egna landet. Det är på samma sätt när vi kommer till andra länder.

Vi har haft en samordning på ett annat område, nämligen beträffande sjöfarten som alltid haft högertrafik. På detta område har det inte ansetts att det skall ske förändringar.

I fråga om olycksfallen som kommer att hända vill jag understryka att allt som kan tänkas givetvis bör göras för undvikande av de olycksfall som kan uppkomma i samband med övergången. Jag vill emellertid särskilt understryka en sak, nämligen att de olycksfall som kommer att ske i vårt land och som är oundvikliga kommer att ske under en övergångstid, under det att om vi skulle behålla vänstertrafiken skulle olycksfallen som händer när vi kommer till andra länder fortsätta. Jag vill ännu en gång understryka att allt skall göras för att förhindra olyckor, men det är frågan om en övergångstid.

Förbindelserna blir ju allt livligare med andra länder. Ju mera produktionen stiger desto större möjligheter har den svenske medborgaren att resa till andra länder. Jag vill instämma med herr Jonasson när han antydde att det kommer att finnas ganska många privatflygplan i framtiden. Vi kommer nog att få fordon med luftkuddar också. Det blir i så fall också fråga om högertrafik.

Jag vill också framhålla en annan sak som ligger nära till hands beträffande flyget. Detta för oss i större utsträckning till andra länder som har högertra-

Ang. övergång till högertrafik

fik. Det sker redan nu, och det kommer att i ökad mån ske under en tid innan vi får de privatplan som jag, liksom herr Jonasson, tror kommer i allt större utsträckning. Vi kommer också att få kontakter på annat sätt. Att Öresundsbron blir verklighet är endast en tidsfråga. Genom den får vi mycket snabba och enkla förbindelser med ytterligare ett högertrafikland. Vårt land kommer också att i högre grad bli genomfartsled till grannländerna. Öresundsbron kommer att medföra att våra danska och norska vänner kommer att köra på den svenska västkusten, men om vi bibehåller vänstertrafiken kvarstår besvärligheterna. Då får de inte köra på samma sätt som i sitt eget land.

Vi diskuterade häromdagen mellanriksvägarna mellan Sverige och Norge, och vi har redan fattat beslut om vägen mellan Gradis och Sädvaluspen. Den vägen är en mellanriksväg och utgör just ett exempel på hur norrmännen kommer att använda genomfarten i Sverige, eftersom Saltfjället inte är farbart på vintern. Då räknar norrmännen med att köra över mellanriksvägen och komma tillbaka till sitt eget lands bygder på andra platser. Vi ansåg också att det var nödvändigt med denna väg mellan Gradis och Sädvaluspen för att Sverige skulle kunna nå en isfri hamn vid Bodö under hela året. På det sättet blir det ännu större svensk trafik inom detta område.

De internationella förbindelserna utgör således ett av skälen som mycket starkt talar för att en ändring bör vidtagas, men det finns också andra skäl. Den alltmera utpräglade serietillverkningen på olika områden, och givetvis på bilismens område, utgör ett annat skäl. Skall man specialtillverka någonting för vänstertrafik i stället för högertrafik måste det nödvändigt medföra en viss fördyring. Den saken kommer vi inte ifrån, om vi skall ha annan trafik än de länder vi har de största förbindelserna med.

Jag skulle också vilja säga några ord om folkomröstningen. Den gav ju ett klart utslag för vänstertrafik, och den åberopas ännu i dag, tycker jag, med

alltför litet hänsynstagande till vad som skett under tiden. Det görs av olika opinionsinstitut regelbundna undersökningar som jag inte vill tillmäta alltför stor betydelse, i synnerhet inte när man räknar ut tiondels procent av valmanskåren före ett val. Men när det gäller ett så pass stort utslag som här vet vi att man har gjort undersökningar som jag tror är mycket representativa och som visar att det har skett en mycket stark förskjutning från vänsteranhängare till högeranhängare. Enligt de senaste uppgifter jag har fått var ungefär hälften för högertrafik och hälften för vänstertrafik, och det är ju en mycket stark ändring av tendensen. Om den fortsätter dröjer det inte lång tid förrän vi har majoritet för högertrafik. Då kan man ifrågasätta, om vi skall ställa till med en så dyrbar apparat som en ny folkomröstning och därtill bara en rådgivande folkomröstning.

Jag vill understryka vad som sagts från olika håll här: En sak borde man kunna vara mera ense om, nämligen att vägupprustningen borde gå snabbare när vi nu skall gå över till högertrafik. Det är vid kritiska situationer, när omkörning skall ske, som det är tveksamt om hur man skall köra. Därför borde man driva vägupprustningen mycket hårdare än regeringen hittills gjort.

Även när det gäller finansieringen anser jag det angeläget att omläggningen sker nu. Herr Jonasson sade att han i dagens läge inte ansåg att reformen nu borde genomföras. Det tyder på att han menade att högertrafiken skulle bli genomförd någon gång men inte nu. Följden blir med all sannolikhet att kostnaderna blir allt större för varje år som vi väntar. Vi har obehagliga erfarenheter av hur kostnaderna stigit sedan vi diskuterade denna fråga första gången, och de kommer säkert att stiga ytterligare. Trafiken kommer också att öka väsentligt. Vi har nu en bil på var femte svensk. År 1975 kommer motsvarande siffra att vara 2,7. Antalet bilar kommer alltså vid den tiden att vara dubbelt så stort. Det talar ytterligare för att det är lämpligare att göra övergången nu innan

vi får en ännu större trafikintensitet. Vi kan räkna med att den kommer att öka mycket starkt för varje år som går.

Olika skäl talar för olika sätt att finansiera reformen. Bilismens organisationer har önskat att omläggningen skall genomföras, och ur den synpunkten kunde man säga att det är riktigt att bilismen får betala reformen. Utfallet blir väl något olika om man lägger kostnaderna på bilismen eller på budgeten. När det gäller budgeten får man räkna med att progressionen gör att de större inkomsttagarna får betala något mera. Får bilismen betala kommer kanske några att slippa något lindrigare undan. Flertalet svenskar — eller jag skall kanske nöja mig med att säga ett mycket stort antal — har på något sätt beröring med bilismen och de kommer ju också att få betala omläggningen för de kollektiva färdmedlen. Det finns inte flera inom den meningsriktning jag företräder som äger bil än inom andra meningsriktningar, och därför har inte vi mera intresse än andra av att bilismen inte skall betala kostnaderna. Jag har dock för min del ansett att vi bör gå den väg som Kungl. Maj:t föreslagit och vill starkt understryka att jag anser, att bilismen skall betala kostnaderna på det sätt Kungl. Maj:t och utskottet förordar.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till tredje lagutskottets utlåtande. Jag kommer också att ansluta mig till bifallsyrkandena när det gäller bevillningsutskottets och statsutskottets utlåtanden.

Herr ALEXANDERSON (fp):

Herr talman! Huvudfråga i det ärendet vi nu diskuterar är ju frågan om en övergång till högertrafik. Finansieringsfrågan är ju i detta avseende mera en bisak. Det har ju här framgått att huvudfrågan glädjande nog blivit lyft över partierna. Snarare kan man ju konstatera att meningsskiljaktigheterna går mera mellan första och andra kammaren än mellan partierna.

Denna fråga har ju varit uppe åtskilliga gånger och första gången i riksdagen

Ang. övergång till högertrafik

gen år 1945 med anledning av motioner. Det är väl en ganska allmän uppfattning, att det var olyckligt att övergången inte skedde vid den tidpunkten med den obetydliga trafik som då förekom och de tämligen begränsade kostnader som då beräknades. När man nu i dagens läge skall ta ståndpunkt till denna fråga ur sakliga synvinklar kan man till att börja med konstatera att det väl, om man ser till de resultat som på längre sikt åsyftas med reformen, nämligen att trafikriktningen här i landet skall komma att överensstämma med vad som gäller i grannländerna för undvikande av växling från höger till vänster och från vänster till höger vid gränspassering, lär i stort sett råda enighet om att reformen kommer att vara till fördel.

För min del vill jag inte påstå, vilket somliga vill göra gällande, att högertrafik i och för sig skulle vara bättre, men i varje fall är den inte sämre, och det viktiga är att man får liknande förhållanden på ömse sidor om gränserna. Fördelarna består dels i att det blir lättare för trafikanterna när de slipper att skifta trafikriktning vid gränspassering med den särskilda extra press som det innebär att speciellt tänka på att man skall köra på en annan sida än man är van, och dels i att man för all framtid skulle komma att undvika de olyckor som inträffar både här i landet med främmande förare, som inte är vana vid vår trafik, och med svenskar i utlandet. Betydelsen av dessa faktorer har efter hand ökat till följd av den explosiva utveckling av biltrafiken, som ägt rum och som säkert kommer att öka ytterligare i samma takt i framtiden. Beträffande den omständigheten vill jag bara peka på den projekterade Öresundsbron, som väl är att betrakta som en sannolik realitet inom en inte alltför avlägsen framtid.

Den tveksamhet man likväl kan hysa inför reformens genomförande gäller sålunda närmast om dessa fördelar är värda det pris som måste betalas, dels i form av direkta kostnader, vilka i propositionen beräknats till 400 miljoner kronor, och dels i form av en befarad ökning av olycksfallsrisken under tiden

Ang. övergång till högertrafik

närmast efter övergången. Vad kostnaden beträffar är 400 miljoner kronor givetvis ett stort belopp, men det måste dock sättas i relation till de sammanlagda trafik kostnaderna, som väl måste beräknas minst till någonting omkring 5 miljarder kronor per år. Då blir ju siffran 100 miljoner kronor om året under fyra år inte så avskräckande. I detta sammanhang kan man även göra den reflexionen, att om reformen hade genomförts 1945 till de lägre kostnader som då beräknades, skulle detta visserligen ur nationalekonomiska synpunkter ha varit fördelaktigare, men om man räknar med att kostnaderna skall betalas av bilisten, kan det ju vara av visst intresse att kostnaden per bil beräknat väl är lägre nu än 1945.

Sedan är det den andra minusposten i räknestycket, nämligen risken för olyckor under övergångstiden. Beräkningarna av kostnaderna för reformens genomförande är osäkra, men de torde väl vara tillräckligt säkra för att utgöra underlag för det beslut som skall fattas. I fråga om risken för olycksfall till följd av övergången kan man i själva verket inte göra några hållbara kalkyler alls. Detta beror framför allt på att man inte på förhand kan bedöma effekten av de åtgärder som skall vidtas för att minska riskerna. Viss ledning kan hämtas från främmande länder, där övergång har skett utan påvisbar ökning av olyckorna. Förhållandena har dock säkert inte varit jämförbara med våra förhållanden och jämförelsen är därför inte på något sätt bärande. För egen del vill jag bedöma frågan på detta sätt: Säkerligen kommer under övergångstiden en del olyckor att inträffa, som beror på övergången, liksom nu i anledning av trafiken över gränserna en del olyckor inträffar, som beror på ovana vid trafikriktningen. Med en intensiv upplysningsverksamhet och skärpt övervakning av trafiken bör dock dessa olyckor kunna hållas inom ganska snäva gränser. De trafikanter som dagligen rör sig på vägar och gator kommer säkert att mycket snart vänja sig vid den nya ordningen. Detta visar erfarenheten från den nuva-

rande gränstrafiken. Problemet är väl snarare de trafikanter, kanske mest fotgängare, cyklister och mopedister, som bara sporadiskt rör sig i tätare trafik. Även de smalare vägarna i glesbygderna, där trafiken som regel framgår i mitten av vägbanan, kan innebära problem under en längre tid efter övergången.

Om man således inte kan undvika vissa av övergången föranledda olyckor, är det dock min övertygelse att de särskilda åtgärder i trafiksäkerhetsfrämjande syfte som kommer att vidtagas i samband med övergången kommer att verka till en minskning av de olyckor, som har annan anledning än denna övergång. Bland de viktigaste åtgärder som här kan ifrågakomma kan nämnas skärpt trafikövervakning, tillfällig hastighetsbegränsning — kanske till lägre kilometerantal än vi nu har haft vid helger och dylikt — och kanske en tillfällig skärpt trafiknykterhetslagstiftning. Det är min förhoppning, att dessa åtgärder skall ha verkningar tillräckligt stora för att uppväga övergångsolyckorna, men härom kan givetvis inga beräkningar göras. Det gynnsamma resultatet i främmande länder får väl tillskrivas en jämvikt av det här slaget. Det kan ju hända att vi på grund av en i förhållande till trafikens omfattning redan nu jämförelsevis god situation i trafiksäkerhetskänseende har mindre marginal att utnyttja än de länder som förut har övergått. Å andra sidan utgår jag ifrån att de trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder här kommer att genomföras med ännu större intensitet än som på andra håll har förekommit.

Det är, som sagt, på den här punkten mera fråga om tro än om kalkyler, och min förhoppning är att man har anledning att räkna med att någon ökning av den sammanlagda olycksfrekvensen inte skall komma att inträffa under den närmaste tiden efter övergången. Avvägningen ur ekonomisk synpunkt skulle därför komma att ske mellan den ekonomiska investeringen, beräknad till 400 miljoner kronor, och den säkra avkastningen i form av bortfall av trafikriktningsolyckor i framtiden. Icke heller här kan

några säkra kalkyler göras, men ett par synpunkter bör framhållas.

Olycksfall kan inte bara mätas efter sina ekonomiska konsekvenser. Det är också fråga om personliga tragedier i de enskilda fallen. Vidare synes det odiskutabelt att olyckor av det här slaget kommer att i framtiden kontinuerligt öka, om en övergång till högertrafik inte sker. Man kan peka på dels ökad trafik över gränserna över huvud taget, dels speciellt att det kommer att bli mer och mer täta passeringar fram och åter över gränserna, och jag tror att även den som får en viss vana vid en sådan övergång kan ha svårt att vid alla tidpunkter hålla i minnet vilka trafikregler han skall följa. Enligt tredje lagutskottets mening är dessa skäl, som också ligger till grund för propositionen, av den styrka att de utgör fulla skäl för reformens genomförande, även om hänsyn togs till kostnaderna.

Jag skall sedan säga ett par ord även i folkomröstningsfrågan. Jag vill inte bestrida att det är en ömtålig fråga med hänsyn till att vi haft en omröstning som lämnat stark övervikt — och också bland ett relativt inte så stort antal röstande — för bibehållande av vänstertrafik. Att jag ändå i enlighet med regeringens ståndpunktstagande i propositionen och den allmänna meningen inom riksdagspartierna ansett mig kunna stödja reformens genomförande utan ny omröstning beror på följande synpunkter: Först och främst föreligger, som jag tidigare påpekat, knappast meningsskiljaktigheter beträffande det resultat på längre sikt som åsyftas. Det är sålunda bara den temporära frågan om förhållandena i samband med själva övergången som är föremål för delade meningar. En sådan fråga är efter min mening inte så lämpad för folkomröstning som om det hade gällt en fråga som verkligen på längre sikt hade berört den stora allmänhetens förhållanden. Vidare talar åtskilligt för — vilket bl. a. herr Bengtson här har påpekat — att en betydande omsvängning har skett i den allmänna opinionen sedan omröstningen ägde rum. Jag kan bara nämna, att även inom utskottet deklarerades från flera håll att vederbörande under

Ang. övergång till högertrafik

den här tiden hade växlat ståndpunkt, närmast under inflytande av den mycket starka utveckling av biltrafiken som ägt rum under den tid som gått.

Med hänsyn till det här anförda vill jag, herr talman, yrka bifall till tredje lagutskottets hemställan.

Jag vill sedan bara i korthet säga några ord i finansieringsfrågan. För min del är jag av den uppfattningen, att det är tveksamt vilket som är det ur saklig synpunkt riktigaste sättet att fördela övergångskostnaderna. Jag tror, vilket flera talare här förut har gjort gällande, att fulla sakliga skäl inte kan anföras för att bilismen ensam skall betala dessa kostnader. En liten specialfråga i sammanhanget kan förtjäna att påpekas, nämligen den kollektiva trafikens del i kostnaderna. Förslaget leder ju till att omnibusstrafiken deltar i kostnaderna genom att den får erlagga trafikomläggnings-skatt men får ersättning för sina kostnader för ombyggnad av bussar m. m. Spårvägstrafiken däremot, som skall få full ersättning för sina kostnader, kommer inte att få lämna något bidrag till dessa kostnader. Jag anser att det i princip hade varit rimligt om spårvägsföretagen eller deras trafikanter hade fått lämna ett sådant bidrag. Kostnaderna borde rätteligen även i någon mån belasta fotgängare, cyklister och mopedister. Ur den synpunkten kunde jag vara beredd att förorda det förslag, som framlagts i motioner i anledning av propositionen om trafikomläggnings-skatt, att hälften av kostnaderna borde bäras av bilismen genom en särskild skatt och hälften tas över den allmänna budgeten. Enligt min mening är emellertid denna reform mycket angelägen. Det är också viktigt att man får största möjliga anslutning bland allmänheten för reformen. Dessutom har bilisternas organisationer starkt uttalat sig för reformens genomförande och såvitt jag förstår även accepterat att kostnaderna helt skall belastas bilismen. Jag kommer därför att vid omröstningen här biträda regeringens förslag, även om jag anser att en annan fördelning vore motiverad ur sakliga synpunkter.

Ang. övergång till högertrafik

Herr ERICSSON, JOHN, (s):

Herr talman! Vi kommer i dag att fatta ett betydelsefullt beslut. Det gäller ändring i körreglerna. Jag skall inte yttra mig i den frågan utan endast i frågan om finansieringen av de kostnader som denna reform medför.

De beräknade 400 miljonerna kanske inte är en exakt beräkning. Jag lutar närmast åt funderingar om att det kanske kommer att bli ännu kostsammare om man tänker sig fyra år framöver, men det finns ju ingen anledning att diskutera den saken, ty vi vet för litet. Inom bevillningsutskottet har det funnits en betryggande majoritet för ett bifall till regeringens proposition. Vi har gjort en liten justering i densamma, men i stort är det ju regeringens förslag som utskottet tillstyrker.

De reservationer som är fogade till bevillningsutskottets betänkande har till yrkande att man skulle tillgripa allmänna budgetmedel för att finansiera omläggningen. Dels har man sagt att dessa pengar borde tas ur automobilskattemedelsfonden, dels säger man i en reservation att man borde dela det hela mellan bilisterna och allmänna budgetmedel.

Jag hör till dem, herr talman, som menar att det är på tiden att reformera de anordningar som vi har när det gäller bilskattemedlen. Den speciella destination som automobilskattemedlen har, den kan föranleda och den föranleder massor med yrkanden med hänvisning till att pengarna finns tillgängliga. Det vore ändamålsenligt om finansministern ville fundera på en reform. Jag har till min stora glädje märkt, att man av tidsningsartiklar kan sluta sig till att denna tankegång omfattas av allt flera.

Innan jag hänvisar till utskottets yrkande skulle jag gärna vilja ha sagt — rent personligt och inte som utskottsordförande — att vi under efterkrigstiden gjort åtskilliga misstag när det gäller bilismen. Det har blivit en alltför expansiv utveckling. Många områden av vårt samhälle har fått kämpa hårt med brister, men det gäller inte alls bilismen och vad därmed sammanhänger. Våra grannländer i Norden har följt en an-

nan politik som jag tror är mera förnuftig. Vi har genomfört en liberalisering i fråga om utrikeshandeln även när det gäller bilarna och på det sättet bidragit till att bilarna blivit allt billigare. Nationalekonomiskt sett är det inget fel i och för sig. Vi har sällan rubbat beskattningsreglerna för bilismen, och det gör att när människorna är beredda att offra mycket för bilismen, har samhället intagit en sådan attityd att efterfrågan alltid kunnat tillgodosas.

Jag erinrar om att när vi hade det allra svårast på kapitalmarknaden, hände det aldrig att det område som har med bilismen att göra saknade möjligheter för sina finansieringar. Bakgrunden till detta fenomen måste vara att penninginstitut, affärsmännen, i eget välförstått intresse klarade upp den delen, men beträffande bostäderna, skolorna och sjukhusen var det bekymmersamt, och där kanske vi på nytt kommer in i bekymmer. Med detta vill jag ha sagt att det inte fanns några finansieringsbekymmer för bilismen på den tiden, men man har gett den prioritet, och det vill förmodligen människorna att den skall ha framför andra mycket angelägna samhällsätgärder.

Utvecklingen har ju varit explosionsartad. Om den finansieringsmetod som nu är föreslagen godkänns, blir det 1 750 000 enheter bland fordonen som får betala en tribut, och den siffran ökar väl under den tid som detta förslag skall gälla. Om takten i utvecklingen blir densamma som hittills, är det klart att vi får alldeles speciella problem. I jämförelse med de andra länderna i Europa ligger Sverige långt fram i fråga om biltäthet, om inte allra främst. I Förenta staterna har bilen en sådan dominans, att man blir minst sagt överraskad, och det vore en nåd att stilla bedja om att vi inte får samma utveckling här. När man nalkas ett mindre samhälle i Förenta staterna, kommer man först till en bilkyrkogård, sedan träffar man på bilverkstaden, därefter kommer bensinstationen, vidare kommer affärer för biltillbehör, så kommer baren och sedan hotellet, och naturligtvis finns det en del bostäder ock-

Ang. övergång till högertrafik

så. När man åkt igenom samhället och kommer ut på andra sidan är det sista man ser också en bilkyrkogård. När man vet sådant, är det klart att man vill anlägga litet allmänna synpunkter på denna utveckling av bilismen och allt vad den för med sig t. ex. i fråga om samhällsplanering, något som man också bör tänka på.

Bilismen borde inte själv helt betala denna reform, har ett par talare sagt, och liknande yrkanden har framställts av reservanter. Man har hänvisat till att det kostar pengar att lägga om spårvägarna och bussarna — det är fråga om dryga kostnader. I den mån det är av samhället ägda bussar har jag aldrig upptäckt att någon kommun har gjort framställning om övergång till högertrafik för att slippa vänsterregeln. Det är ju ett faktum att det är bilisterna själva som drivit fram denna reform, och därav följer att det är naturligt att se frågan som ett odelat helt. Vill man ha reformen, får man acceptera finansieringen via bilismen.

Nu sade herr Sundin, att finansieringen har varit ett förfärligt bekymmer och att vår s. k. starka regering fick stora skälvan, när centerpartisterna i bevillningsutskottet sade att de skulle reservera sig. Ja, herr Sundin gick ännu längre. Han undrade, om han över huvud taget hade rätt att reservera sig i utskottet med hänsyn till partiledaruppgörelsen. Det är mig inte bekant att herr Sundin eller hans partikamrat Fälldin eller någon annan inte skulle ha rätt att reservera sig. Från vårt håll och annat håll i utskottet framhölls, att det gällde en uppgörelse mellan partierna och att den borde hållas, men inte på det sättet att varje ledamot skulle vara absolut bunden. Det är inte så som herr Sundin sade, att riksdagen ställts åt sidan. Det är väl riksdagens partier som står bakom partiledningarna, och de har alltså inte varit utan inflytande. Den som inte vill ha en reform på de överenskomna villkoren, kan säga nej till reformen. Inte skall man klandra regeringen för att oppositionen haft svårt att samla sina trupper. Det får väl bli en uppgörelse

inom oppositionen. Regeringen har lagt fram förslaget och sagt: »Detta är villkoren. Vill ni vara med på dem?» Herr Sundin undrade, om vi över huvud taget skulle behöva en riksdag framöver, när det går till på detta sätt. Det är väl att gå litet för långt, herr Sundin!

Herr Sundin hänvisar till att det finns tre reservanter i tredje lagutskottet. Det är riktigt. Det är ingen som försökt tvinga vederbörande från att rösta emot sin övertygelse. Samma ordning råder väl inom centerpartiet. Det glädde mig ofantligt, att herr Sundins gruppledare i denna kammare tog avstånd från herr Sundins yrkande. Det kanske tyder på att det inom herr Sundins parti ändå finns en majoritet som är beredd att finansiera reformen så som bevillningsutskottet föreslagit. Förhåller det sig så, gläder det mig, om herr Sundin blir isolerad inom sitt parti — det är möjligt att han får någon med sig i medkammaren.

Om de andra två reservationerna behöver jag inte säga mera än att det ringa antalet reservanter inom utskottet avspeglar stämningen tämligen bra i utskottet och jag hoppas även i riksdagen. För min personliga del har det självfallet inte varit någon som helst tvekan om hur man skulle klara finansieringen. Men det är klart att andra ledamöter av utskottet kan ha en annan uppfattning.

Herr SUNDIN (cp) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill allra först tacka bevillningsutskottets ordförande för de vänliga ord, som han uttalade, när han hoppades att jag skulle bli isolerad i denna fråga. Nu är jag, herr Ericsson, inte alldeles övertygad om att jag blir så ensam, som bevillningsutskottets ordförande kanske tror.

Jag tror det var herr Alexanderson, som ansåg att finansieringsfrågan bara var en detaljfråga, som inte hade någon betydelse i sammanhanget. I principfrågan tillhör jag dem, som följer tredje lagutskottets hemställan, men jag är inte alldeles säker på att den tolkning, som herr Alexanderson här gjorde, nämligen

Ang. övergång till högertrafik

att finansieringsfrågan tillhörde detaljerna, är riktigt med sanningen överensstämmande. Har man suttit med i bevillningsutskottet och vet vad som där hände — vilket jag tidigare berört — nämligen att när två ledamöter bara antydde att de skulle reservera sig för en annan finansieringsform och att detta ledde till att man måste sammankalla partiledarna ännu en gång för att försäkra sig om de garantier, som jag personligen — vilket jag redan deklarerat — inte tycker om, då kanske denna fråga inte framstår som så detaljmässig som man försökt göra gällande.

Visst har vi, herr Ericsson, reservationsrätt. Det sade jag även i tidigare anförande, och jag skall be att få upprepa det. Vi har ju en grundlagsenlig rätt att reservera oss, men i detta sammanhang hade de enskilda utskottsledamöterna rätt att reservera sig bara under den försättningen att kommunikationsministern genom det ultimatum, som framlades vid partiöverläggningarna i denna fråga, kunde vara försäkrad om en majoritet. Som jag ser det när jag jämför med grundlagen är saken bara den att regeringen ställt ett ultimatum, att därest borgerligheten inte ville biträda propositionen, så skulle man inte heller lägga fram den. Detta har inneburit att man har berövat inte bara centerpartistiska riksdagsmän utan även de övriga partiernas enskilda ledamöter möjligheten att ha en egen inställning. Det är detta, herr talman, som jag reagerar mot.

Herr ERICSSON, JOHN, (s) kort genmäle:

Herr talman! Herr Sundin uppfattade väl att jag uttalade en förhoppning om att han skulle bli isolerad i denna fråga i sin grupp. Det är ett hopp som jag bibehåller.

När det sedan gäller den press, som herr Sundin ansåg ha lagts på riksdagens ledamöter, vidhåller jag att det förhållandet att partierna frivilligt har gått med på en uppgörelse om övergång till högertrafik inte innebär någon inskränk-

ning i riksdagens rätt att förkasta detta förslag. Det är en överenskommelse, som gäller om riksdagens ledamöter vill antaga den. Herr Sundin bör väl för övrigt kunna erkänna att det finns tillfällen, när gruppledare och grupper träffat uppgörelser, som inte ens herr Sundin klandrar.

Motivet för mitt och för andra ledamöters i kammaren yttranden är ju det att det bör bli en så stor och övervägande majoritet som möjligt med hänsyn till vad som förekommit i detta ärende. Det är vad det hela går ut på. Att fatta ett beslut om en reform av det slag det här gäller med knapp majoritet vore olyckligt för riksdagen och för landet.

Herr SUNDIN (cp) kort genmäle:

Herr talman! Skillnaden är ju den — jag upprepar det, herr Ericsson i Kinna — att om denna proposition skulle läggas fram, så fordrade man från regeringssidan att man antog ett ultimatum. Man skulle vara försäkrad om en majoritet, eljest skulle man inte lägga fram en proposition om högertrafik. Vill herr Ericsson i Kinna tolka detta på något annat sätt att riksdagens möjligheter att hävda en egen mening och vilja i denna fråga blivit satta ur spel?

Herr KARLSSON, GÖRAN, (s):

Herr talman! Frågan om övergång från vänster- till högertrafik har ju varit föremål för debatter under en följd av år. Argumenten är vid det här laget både kända och uttömda. Positionerna är intagna. Ingen räknar med att man i dag skall kunna övertyga någon av kammarens ledamöter att rösta på annat sätt än han från början tänkt. Debattinläggen får väl därför mera ses som personliga deklarationer.

För min del vill jag gärna nämna, att jag i det längsta tvekat mellan alternativen. Vid folkomröstningen 1955 stödde jag vänstertrafiken och skulle göra det nu också, om jag ansett att det funnits sakliga möjligheter därtill. Jag måste dock konstatera, att när jag slutligen

Ang. övergång till högertrafik

skulle taga ställning till trafikomläggningen och fick argumenten för och emot så övervägde de sakliga skälen för en trafikomläggning. Därför har jag biträtt tredje lagutskottets förslag om övergång till högertrafik.

Det är självklart, att om man kunde ha genomfört trafikreformen efter krigsslutet, hade detta i alla avseenden varit att föredraga. Det hade blivit både billigare och gått mycket enklare än när man nu skall genomföra en omläggning. Jag tillhör dock inte dem, som vill klandra dem som då satt i riksdagen för att de inte antog förslaget om en trafikreform. Förutsättningarna var helt andra då än vad de är nu. Ingen kunde då ana den väldiga expansionen för bilismen och den enorma ökningen av den internationella trafiken på de svenska vägarna eller den kraftiga ökningen av svenska trafikanter i utlandet. Inte heller vid folkomröstningen 1955 förelåg samma förhållanden som nu. Tillkomsten av en miljon nya bilägare i vårt land sedan dess och det ökade trafikutbytet mellan Sverige och utlandet gör att det i längden blir ohållbart att ha en trafikriktning i Sverige och en annan i våra grannländer och på den europeiska kontinenten. De planerade broarna över Bälten och Sundet aktualiserar ytterligare en övergång. Det innebär att vi i längden inte kan komma ifrån en trafikomläggning. Jag anser därför att det är lämpligt att detta sker nu. Ett ytterligare uppskov skulle både fördyra omläggningen och få svårare följder, såvitt man nu kan beräkna.

Herr Jonasson tog i sitt anförande upp ett resonemang om folkomröstningen 1955 och ansåg att man inte kunde genomföra ett beslut i riksdagen utan att först fråga folket på nytt. Jag medger gärna att detta är en besvärlig fråga som man inte utan vidare kan avfärda. Jag kan tillägga att jag inte har någon tro på folkomröstningar över huvud taget och anser att de inte hör hemma i ett land med representativt folkstyre som vi har. Folkomröstningen 1955 får väl ses mot bakgrunden av det läge som då rådde,

nämligen att man från oppositionspartierna — dit hörde inte då herr Jonassons parti — försökte med folkomröstningens hjälp att bringa regeringen och socialdemokratien på fall. Sedan dess har vi haft två folkomröstningar, och jag tror att med resultatet av dessa för ögonen är man i dag inte längre övertygad från något håll om folkomröstningens välsignelse. Beträffande 1955 års folkomröstning — som herr Jonasson återopade — är det många som anser att den var olycklig. Den låste fast positionerna i trafikfrågan, och om man vill komma ut ur det läge vari trafikomlägningsfrågan råkade, finns det ingen annan möjlighet än att riksdagen nu tar ställning.

1955 års folkomröstning gav en stor majoritet till förmån för vänstertrafik — det är riktigt. Den var rådgivande och innebär således inte, att man för alltid måste anse sig bunden av det råd som gavs. Sedan 1955 har det skett så ofantligt mycket på detta område, och opinionen har utan tvekan undergått en betydande förskjutning till förmån för högertrafik. Jag vill också tillägga att alla partier i dag är överens om att folkomröstningen inte är lämplig i en fråga av denna karaktär och att en ny folkomröstning inte är något alternativ till propositionen.

Herr Jonassons tal om att demokratiens satts ur spel, anser jag vara en agitatorisk överdrift. Sveriges riksdagsmän är vana att ta ställning i alla de frågor, som föreligger i vårt parlament och i detta ingår också den självklara rätten att ta ställning till denna fråga. Jag kan också tillägga att herr Jonassons funderingar om att det blir billigare att vänta med övergången till högertrafik till dess att vägarna blir bättre, saknar täckning i verkligheten.

Låt mig sedan ta upp några synpunkter på trafiksäkerhetsproblemet i samband med trafikomläggningen! Trafikolyckorna skördar årligen 1 000 människoliv i vårt land, 20 000 människor skadas, 4 000 blir invalidiserade och omkring 1 000 blir höggradigt invalidiserade. Allt som göras kan för att ned-

Ang. övergång till högertrafik

bringa antalet trafikolyckor måste också ske. Jag vill gärna ge mitt erkännande till kommunikationsministern för att han gjort så mycket för att åstadkomma en bättre trafiksäkerhet. Jag är både övertygad om och hoppas på att det skall komma värdefulla initiativ från det utrednings- och undersökningsarbete inom departementet som nu pågår.

Statsrådet Skoglund har understrukt att man i samband med trafikomläggningen måste igångsätta en intensiv upplysnings- och propagandakampanj för trafiksäkerheten. Det är inte tu tal om att sådana åtgärder är nödvändiga. Inga kostnader får enligt min mening skys när det gäller att åstadkomma så stor säkerhet som möjligt både vid övergången och därefter. Som förbundsordförande i den organisation för handikappade som får ta hand om trafikolycksfallens offer vill jag kraftigt understryka — och det gäller inte bara inför omläggningen utan rent allmänt — att allt vad som kan göras för att åstadkomma en säkrare trafik måste företas.

I den satsning som kommer att ske inför trafikomläggningen 1967 måste trafikfällorna bort så långt detta är möjligt. Att man inte kan eliminera alla trafikfällor i vårt vägrika land är helt naturligt. Jag tror att småvägarna kommer att bli de farligaste, och därför får inte kostnaderna för vägbyggen och vägförbättringar enbart inskränkas till de stora stråken utan måste i hög grad också läggas ned på att ta bort trafikfällor på de mindre vägarna. Herr Jonassons resonemang om att de maktavande försummat vägbyggandet är inte sakligt underbyggt. Här har skett mycket och sker mycket när det gäller upprustningen av våra vägar, och att vi hoppas att det skall fortsätta i minst samma takt, behöver jag väl inte understryka.

Ingen kan naturligtvis i dag bedöma, hur utfallet kommer att bli beträffande trafikolyckorna i samband med trafikomläggningen. Det är trossaker och ingenting annat. Många anser att olyckornas antal kommer att öka kraftigt,

och i argumentationen framhäves ofta risken särskilt för att gamla människor skall råka ut för ökade olycksfallsrisker. Jag vill inte bestrida att så kan bli fallet, men jag vill betona att om upplysnings- och propagandamöjligheterna tillvaratas och organiseras på sådant sätt att hänsyn tas speciellt till de grupper som man befarar skall bli drabbade av ett ökat antal olycksfall, tror jag att det inte behöver bli så många trafikoffer som många befarar. Med rätt skött upplysning, med insättande av en intensiv trafikövervakning och med skärpta hastighetsbestämmelser bör övergången kunna klaras hyggligt. Kanske man rent av kan uppleva att dessa propaganda- och upplysningsresurser medverkar till en minskning av trafikolycksfallen. Jag tror därför att övergångstiden blir mindre farlig och att de större riskerna kanske kommer längre fram.

I en av motionerna med anledning av trafikreformen föreslås att en kirurg med praktisk erfarenhet av trafikskador skall ingå i den delegation som skall handha trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet har ansett att någon självskrivenerhet för en kirurg att tillhöra delegationen inte är erforderlig. Jag tror att det är bättre att ha skickliga organisatörer och pressmän, som kan organisera verksamheten och skapa en opinion, än att sätta in en kirurg i delegationen. Hans uppgift måste i stället vara att som expert biträda delegationen.

Herr talman! Med detta ber jag att få yrka bifall till tredje lagutskottets förslag beträffande principerna för en omläggning. Jag kan instämma i herr Ericssons i Kinna förslag beträffande finansieringen av trafikomläggningen.

Herr statsrådet **SKOGLUND**:

Herr talman! Jag har närmast begärt ordet för att säga några ord i själva sakfrågan. Jag finner emellertid först anledning att ta upp de spörsmål, som herr Sundin har ägnat sig åt och vilka jag delvis avlyssnat. Den skildring av förspelet som herr Sundin har givit har

Ang. övergång till högertrafik

ingen realitet i sinnevärlden. Från regeringens sida ville man veta, huruvida det fanns en betryggande majoritet i den svenska riksdagen för en övergång till högertrafik.

Herr Ericsson i Kinna har sagt att man inte genomför en reform av denna typ med en smal majoritet, d. v. s. med bara en eller annan rösts övervikt, utan att det är nödvändigt att ha en betryggande majoritet. Av den anledningen tog regeringens representanter tillsammans med partiledarna och gruppledarna i första och andra kammaren upp denna fråga under december förra året.

Vid denna öveläggning hemställdes att gruppledarna ville undersöka, huruvida det fanns betryggande majoritet för ett beslut om trafikomläggning. Något ultimatum eller försök till påtryckning var det inte alls fråga om. Vi hade således bara en önskan nämligen att få veta huruvida det fanns en betryggande majoritet för att en reform av detta slag borde genomföras. Efter överläggning med sina grupper meddelade partiledarna att de ansåg sig kunna konstatera, att det fanns en sådan majoritet. Regeringen fick därigenom svar på den fråga man framställt.

Genom speciella omständigheter har reservationer kommit fram i tredje lagutskottet liksom diskussioner i bevillningsutskottet rörande denna fråga. Den togs då på nytt upp på partiledarplanet, där man ännu en gång kom överens om att situationen skulle på nytt kartläggas i respektive riksdagsgrupper. Efter överläggning med dessa gav partiledarna åter enhanda besked.

Vad är nu partiledarna och gruppledarna i riksdagens första och andra kammare för något? Jo, de är representanter för sina respektive grupper. De talar inte å sina egna vägnar utan å sina gruppers vägnar. Så har också skett beträffande denna fråga.

Det var därför något av fantasi och fri konstruktion i den skildring av förspelen som herr Sundin här för fram. Det finns inget fog för att beskylla vare sig regering eller parti- och gruppledare för att ha utövat påtryckning på sina

grupper. De har haft i uppdrag att överlägga med grupperna och därefter lämna besked. Detta och ingenting annat är vad som har skett. Det är tydligen detta som herr Sundin och delvis också — i en mycket mer modifierad form — herr Fäldin har uppfattat som ett försök till påtryckning.

Jag har funnit anledning att säga detta, ty jag tror, ärade kammarledamöter, att det rätta och riktiga händelseförloppet bör antecknas till protokollet och inte de konstruktioner som herr Sundin, som aldrig har deltagit i överläggningarna, har givit.

Jag skall härefter säga några ord i själva sakfrågan. Som alla är medvetna om pågår det ett mycket intensivt arbete för att åstadkomma ett enhetligt regelsystem för vägtrafiken i Västeuropa. Man har också kommit mycket långt i det samarbetet. Bakom det ligger självfallet en klar och medveten insikt om att biltrafikens allt starkare internationalisering gör behovet av enhetliga trafikregler alltmer trängande. Mot samma bakgrund bör man också se Europarådets resolution år 1961 rörande en enhetlig trafikriktning samt medlemsförslagen till Nordiska rådet år 1961 och 1963 om rekommendation till Sverige att övergå till högertrafik. När vi, ärade kammarledamöter, deltar i ett internationellt samarbete för att åstadkomma enhetliga trafikregler, skulle det väl ändå vara i hög grad inkonsekvent, om vi inte ville medverka till enhetlighet om den viktigaste och mest elementära av alla trafikregler, nämligen om på vilken sida av vägen vi skall köra.

Sammanfattningsvis vill jag säga, att den fortsatta mycket snabba ökningen av bilbeståndet och utbyggnaden av vägkommunikationerna måste leda till en kraftigt accelererande ökning av den internationella biltrafiken till och från vårt land under de närmaste båda årtiondena. Vårt land, våra nordiska grannländer och länderna på den västeuropeiska kontinenten kommer på så sätt vad det gäller biltrafiken att integreras till en trafikalenhet.

Den bild av den internationella trafi-

Ang. övergång till högertrafik

kens framtida utveckling som vi upplever är ingalunda visionär utan i hög grad realistisk. Den bygger bl. a. på att vårt land omkring 1975, Västeuropa något senare, uppnår samma biltäthet som Amerikas förenta stater har i dag. Hittillsvarande prognoser för bilbeståndets ökning i Västeuropa har också klart överträffats under åren. Ställningstagandet till om en trafikomläggning skall ske måste följaktligen grundas på en långsiktig bedömning och baseras på trafikutvecklingen under de närmaste två till tre årtiondena. Det är också mot den bakgrunden som regeringen föreslår övergång till högertrafik.

Övergången bör genomföras så snart som möjligt, huvudsakligen av två skäl. Det ena skälet är att de olycksrisker som är förenade med en omläggning tilltar för varje år på grund av den snabbt fortgående trafikökningen. Det andra skälet är att de kostnader, som föranleds av en omläggning, också ökar år från år. Kostnaderna för en omläggning har sålunda, om man gör en jämförelse mellan den beräkning som gjordes vid mitten av 1950-talet och den som utfördes för ett par år sedan, vid oförändrad prisnivå stigit med i avrundat tal 100 miljoner kronor.

En ytterligare synpunkt som talar för att beslut fattas snarast möjligt är, att ett uppskov med ställningstagandet konserverar ett osäkerhetstillstånd, vilket kommer att medföra betydande olägenheter i skilda hänseenden på kommunikationsväsendets område, exempelvis beträffande konstruktion av planskilda väg- och gatukorsningar och investeringar i bussar och spårvagnar. Jag föreställer mig att kommunalmännen och inte minst de för trafikplaneringen närmast ansvariga i våra städer och samhällen har ett starkt behov av att få ett klart besked på den punkten.

Man har velat göra gällande, att kostnaderna för en övergång till högertrafik skulle minska därest man dröjde med reformens genomförande. Mot detta talar emellertid redan den omständigheten att kostnaderna för en omläggning sedan 1946 ökat från 27 miljoner till 400 miljo-

ner i dag. Hur kostnaderna stiger med åren framgår av vad jag nyss sade, nämligen genom en jämförelse mellan de beräkningar som gjordes 1954 och 1961, där ökningen med oförändrad prisnivå uppskattades till i runt tal 100 miljoner kronor.

Från departementets sida har vi ganska nyligen givit överdirektör Hall i uppdrag att undersöka påståendet om att kostnaderna skulle bli lägre om man dröjde med omläggningen. Han lämnade för en tid sedan resultatet av sin undersökning. Hans undersökning beträffande bussarna ger vid handen — och nu vill jag gärna ordagrant citera — »att det synes ostridligt att kostnaderna för buss trafikens omläggning kommer att successivt stegras ju längre man uppskjuter tiden för trafikomläggningen».

I fråga om kostnaden för vägar och gator säger överdirektör Hall, att »varje uppskov med högertrafikens införande medför betydande kostnadsstegringar».

Får jag också, herr talman, innan jag lämnar denna plats, säga några ord om olycksriskerna vid och efter en övergång till högertrafik. Diskussionen i den frågan har ju varit ganska omfattande. På grund av problemets natur är det utomordentligt svårt att ange omfattningen av denna olycksrisk. Problemet natur är emellertid också sådant, att risken inom rätt vida gränser kan motverkas genom åtgärder av skilda slag från samhällets sida. Med det vill jag säga, att den faktiska olycksfrekvensen under omläggningsskedet i mycket stor utsträckning kommer att sammanhålla med den grad av förutseende och omsorg, varmed omläggningen planeras och organiseras, och den omfattning vari samhällets resurser på olika områden sätts in för att hålla olyckstalet nere. Självfallet får ingen möda sparas för att åstadkomma en rationell och effektiv planering och organisation av omläggningens genomförande. En ingående inventering måste göras av alla de potentiella resurser som kan finnas inom den offentliga och den privata sektorn i samhället och som med fördel kan utnyttjas för att motverka olycksriskerna. En omfattande utbild-

nings- och upplysningsverksamhet, en intensiv trafikövervakning och tillämpning av temporär hastighetsbegränsning är ofrånkomliga åtgärder. Genom intensiv utbildnings- och upplysningsverksamhet bör goda resultat kunna uppnås med stöd av aktiv medverkan från skolmyndigheterna, NTF, motororganisationerna, tidningspressen, radion och televisionen. De båda sistnämnda torde för övrigt ha speciella möjligheter att på ett verkningfullt och kanske också lättfattligt sätt sprida information om vad som från trafiksäkerhetssynpunkt bör iaktas i samband med en trafikomläggning. Sveriges radio och television har för övrigt förklarat sig beredd att genom särskilda programinslag i radion och televisionen medverka till genomförande av en trafikreform, varom statsmakterna kan komma att besluta.

När jag nyss talade om olycksriskerna, främst i övergångsskedet, bortsåg jag emellertid inte från de risker som en ändring av trafikriktningen kan komma att medföra även under en längre tidsperiod efter det att reformen har genomförts, och därför förutsätter jag att de organ som skall svara för administrationen av omläggningen särskilt överväger de speciella åtgärder, vilka lämpligen bör vidtas för att verksamt minska de olycksrisker som kan komma att föreligga under en längre tidsperiod.

Herr SUNDIN (cp) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig allra först säga, att min aktning för statsrådet gör att jag inte anser mig ha någon som helst anledning att kommentera hans yttrande i vad det rörde min fantasi och mina egna konstruktioner.

Låt mig sedan komma över till det händelseförlopp som statsrådet påstår att jag inte har fattat på rätt sätt. Jag tror att jag har fattat det på rätt sätt, så som jag tidigare har tolkat i mitt inledningsanförande i denna debatt, statsrådet Skoglund! Vid sammanträffandet krävde regeringen att flertalet inom partierna skulle stödja den här reformen, om jag får kalla den så, men inte flertalet inom riksdagen, utan flertalet inom

Ang. övergång till högertrafik

varje riksdagsgrupp. Denna uppfattning beriktigas av det som hände vid bevillningsutskottets behandling av den här frågan när det blev förnyade partiledaröverenskommelser — då nämndes också att det gällde flertalet inom varje parti.

Nå, herr talman, varför kallar jag detta för ett ultimatum från statsrådet Skoglund? Jo, det måste vara ett ultimatum, om man ser saken rent logiskt. Jag tror att flertalet i den här kammaren och i medkammaren är för en omläggning till högertrafik, men det har talats om för mig — inte bara av dem som var med från mitt eget parti vid de här överläggningarna, utan även av sådana som var med från andra partier — att det, samtidigt som detta krav framställdes, sades att om icke flertalet inom varje parti gick med på en omläggning, skulle ingen proposition läggas fram. Mot den bakgrunden, herr statsråd, är det inget som helst utslag av fantasi, när jag påstår att det var fråga om ett ultimatum och ingenting annat. Men nog om detta, herr talman!

En sak som jag väntade att statsrådet skulle säga några ord om när han stod här i talarstolen för en stund sedan är finansieringen. När han inte gjorde det, vill jag ställa några frågor till statsrådet.

I propositionen sägs det att 50 procent av kostnaderna gäller ombyggnad av omnibussar och att 15 procent går åt för att bygga om spårvagnar i Stockholm, Göteborg och Malmö. Det gör tillsammans 65 procent. Är det riktigt att kostnaderna för en reform som angår hela svenska folket — och som jag anser vara riktig — skall läggas på bilägarna, som inom parentes sagt redan nu är hårt beskattade?

Jag vill sluta, herr talman, med att ställa den frågan till statsrådet, om han inte anser att beskattningen skulle bli rättvisare, om man i enlighet med den reservation som jag har avlämnat tillsammans med herr Fälldin hade finansierat omläggningen med budgetmedel.

Herr JONASSON (cp) kort genmäle:

Herr talman! Det har varit en ganska otrevlig diskussion i denna fråga fram-

Ang. övergång till högertrafik

för allt på grund av att utgången är så totalt given på förhand. I den situation, vari jag befinner mig, är det rätt meningslöst med en ytterligare argumentation, då man ju faktiskt redan på förhand är slagen.

Jag har sagt förut att vi inte bör införa högertrafik nu. Vi är helt enkelt inte beredda härför. Det har nu också medgivits att olyckor kommer att inträffa, men det är svårt att på förhand säga hur många det blir. Det beror ju i hög grad på vilka åtgärder man vidtar för att minska olycksrisken. Om vi som varit kritiska mot övergången till högertrafik och som genom motioner och annat åstadkommit en viss skrämselfpropaganda därigenom i någon mån kunnat bidra till att förebygga olyckor, är vår kamp i denna fråga inte helt förgäves.

I anledning av vad kommunikationsministern sade i fråga om riskerna för olycksfall vid övergången till högertrafik vill jag bara konstatera, att storleken av dessa risker ytterst kommer att bli beroende av den inställning och grad av välvilja som man i framtiden kommer att visa när det gäller att förbättra vägnätet i landet. Då kommunikationsministern nu är här i kammaren, vill jag passa på tillfället att understryka att en av våra allra angelägnaste frågor under den tid som återstår före övergången till högertrafik just är att söka få till stånd en förbättring av vägarna. Jag hoppas att man gör allt vad man kan för att förbättra speciellt vägnätet.

Herr statsrådet **SKOGLUND**:

Herr talman! Jag vill till herr Sundin på nytt upprepa, att vad man från regeringens sida önskade veta var, om det fanns en betryggande majoritet i den svenska riksdagen för övergång till högertrafik. En reform av detta slag, och som blivit så omdiskuterad, bör inte genomföras med någon eller några få rösters övervikt. Det här är ju ingen politisk fråga utan ett rent praktiskt spörsmål, som man följaktligen bör kunna lösa efter diskussioner partierna emellan. Det var väl därför rätt naturligt, att re-

geringen sade sig, att alldenstund det föreligger ett starkt intresse i riksdagen och även utanför densamma för övergång till högertrafik tidpunkten vore inne för att resonera om handläggningen av denna fråga. Därför tog vi alltså kontakt med de övriga grupperna för att få vetskap om läget och intresset för en positiv lösning av frågan.

Herr Sundin säger att det inte skulle ha blivit någon proposition, om vi inte hade fått den betryggande majoriteten. Ja, det ligger ju i den omständigheten, att man från regeringens sida inte ville ha ett beslut med en smal marginal. Jag vågar inte tala för de andra partierna, men jag har ändå från överläggningarna en känsla av att alla var intresserade av att få till stånd en betryggande majoritet i den svenska riksdagen. Herr Hagberg, som deltog i överläggningarna, kan kanske vitsorda min uppfattning, att vi hade samma inställning i fråga om en betryggande majoritet. Ett ytterligare skäl för detta var den folkomröstning som vi hade 1958.

När sedan beskedet kom från de olika partigrupperna efter det att de hade haft överläggningar — somliga partigrupper hade till och med flera överläggningar, vilket väl måste betyda att man där diskuterade frågan särskilt ingående — träffades överenskommelsen och en kommuniké släpptes ut för publicering, någon gång i december månad, med uppgift om att vi var överens om att framlägga en proposition vid 1963 års riksdag. Att sedan frågan på nytt togs upp på partiledarplanet och i diskussioner med både partiledarna och gruppledarna sammanhängande med den situation som uppstod i tredje lagutskottet och bevillningsutskottet. Vad som skedde där skall jag inte kommentera, utan nöjer mig med att säga att det för- anledde nya resonemang. Det var då som man var särskilt angelägen att få detta besked, om den önskade majoriteten fanns eller inte.

Herr Sundin hade väntat att jag skulle uttala mig i finansieringsfrågan. Det ligger väl också nära till hands att jag skulle ha gjort det, då jag hade ordet.

Ang. övergång till högertrafik

Arbetsfördelningen har emellertid blivit sådan, att jag har att svara för sakproblemen och finansministern för finansieringen. Men jag skall inte därför säga att herr Sundin bör på nytt ställa frågan till finansministern, utan jag kan säga, att vi från regeringens sida hävdade att bilisten skulle betala kostnaderna för övergången och att dessa kostnader alltså inte skulle tas ut på budgeten eller genom en höjd extra bensin- eller brännolja-skatt. Det var vår linje, och det blev också den gemensamma linjen. Hur vi sedan skulle så att säga fördela dessa belopp var en fråga som var och en skulle få ta ställning till inom sitt parti. Det var ingen villkorlig sak i sammanhanget. Bevillningsutskottet har ju ändrat på den av regeringen föreslagna fördelningen, som — förutom 20 kronor vad beträffar motorcyklar — upptog 3 avgiftsklasser för bilarna, nämligen 40, 75 och 100 kronor, och föreslår i stället två avgiftsklasser, nämligen 40 kronor för personbil med högsta tjänstevikt av 1 100 kg samt 75 kronor för bilar över denna vikt samt bussar och lastbilar.

Jag har för min del ingenting att invända häremot. Huruvida det kommer att ge lika mycket är jag emellertid inte säker på. Jag tror det kommer att innebära, att den av bevillningsutskottet föreslagna lösningen under en fyraårsperiod kommer att ge 20 à 25 miljoner kronor mindre än vad regeringens förslag skulle ha givit, d. v. s. 5,5 miljoner kronor mindre per år. Här kan dock ingen ge exakta siffror. Det beror på ökningen av antalet bilar och på andra omständigheter, men om man går ut ifrån det nuvarande bilbeståndet och räknar med den ökningstakt, som vi hittills har haft, skulle alltså det förslag som bevillningsutskottet nu går fram med ge 20 miljoner kronor mindre på de 5 åren.

Detta är emellertid ingen sak att tvista om i detta sammanhang — det är ändå fråga om en liten detalj.

Herr LUNDSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag kan instämma i det som sagts här förut, nämligen att debat-

ten om högertrafiken pågått så länge här i landet att ingen i kammaren torde finna något nytt i de argument som framförs. Vad som här sker är alltså en repetition, en sammanfattning av de synpunkter för och emot, som under årens lopp kommit till uttryck. Det kanske har sitt värde för framtida forskare. Något annat värde tror jag inte att protokollförandet har.

I varje fall tror jag inte att det kan åberopas, när man i framtiden skall tala om »hur det gick» efter genomförandet. Jag tror nämligen, att när högertrafiken en gång väl har införts så kommer den att ganska snart accepteras och gå in i det allmänna medvetandet. Det blir väl här som i andra länder, som har gått över till högertrafik, att det inte finns någon som vill återgå till vänstertrafiken.

I själva sakfrågan — om vi skall ha högertrafik eller vänstertrafik — har kommunikationsministern och andra talare utvecklat argumenten så utförligt, att jag inte skall uppehålla mig vid den saken. Jag kan kort och gott instämma i vad som sagts, nämligen att den väldiga utvecklingen av motortrafiken och kommunikationerna — och därmed även ökningen av antalet personer som inte åker bil men som i stor utsträckning ändå besöker andra länder — gör att vi helt enkelt inte kan ha ett annat trafiksystem än andra europeiska länder. Jag betraktar för min del propositionen och riksdagsbehandlingen som en fullkomligt naturlig utveckling.

Jag skulle vilja säga ett par ord med anledning av den debatt som nyss förekom mellan herr Skoglund och herr Sundin. Båda har nu gått ut för att vila sig, men jag vill ändå passa på att understryka, att vad som överenskommit i denna fråga ju icke är några partiledaröverenskommelser utan överenskommelser mellan partierna. Jag tycker det är viktigt att den saken fastslås, eftersom det i radio och i andra sammanhang felaktigt sagts, att det skulle vara partiledaröverenskommelser.

För min del deltog jag inte i decemberöverläggningarna, som var de grund-

Ang. övergång till högertrafik

läggande, men jag deltog dock i förtroenderådets överläggningar och i gruppmötena inom folkpartiet, och jag har den uppfattningen, att herr Sundin på ett riktigt sätt redogjort för den frågeställning som förelåg vid förhandlingarna med regeringen. Man begärde från regeringens sida klara besked, om partierna ville vara med om en högertrafikomläggning utan folkomröstning och om man ville gå med på att kostnaden skulle fördelas på bilisterna. Det sades ifrån, att om partierna inte gick med på detta, skulle det inte bli någon proposition.

Jag har tidigare i remissdebatten brännmärkt detta sätt att föra förhandlingar, och jag har ingen anledning att nu underlåta att instämma i den delen av vad herr Sundin sagt.

För övrigt beklagar jag att högertrafikfrågan än i det sista går fram på knaggliga vägar. När bevillningsutskottets ordförande talade om oppositionens svårigheter att inbördes komma överens, är jag liksom herr Sundin angelägen att understryka, att om herr John Ericssons partivänner hade meddelat de andra partierna, med vilka överenskommelse i denna fråga hade träffats, att de själva ämnade göra en stor reservation i tredje lagutskottet, så hade aldrig den situation som nu råder behövt uppstå. Denna reservation kom som en stor överraskning för alla, och detta har varit grunden till det krångel som sedan uppstått bl. a. i bevillningsutskottet.

Kostnaderna har kanske tidigare utgjort huvudskälet för att man inte velat företa en övergång till högertrafik. När 1934 års vägtrafikutredning förordade en omedelbar övergång till högertrafik, vilket då skulle kosta 8 å 10 miljoner kronor, utgjorde dessa kostnader ett av skälen varför man inte ville vara med om en omläggning. Visserligen tror jag att också olycksriskerna spelade sin roll, eftersom år 1938 en delegation skickades till Wien för att undersöka hur övergången där skulle gå. År 1945 var det emellertid alldeles klart, att kost-

nadsfrågan till väsentlig del var avgörande.

I likhet med herr Sveningsson skulle jag vilja säga att när man i dag konstaterar, att kostnaderna stigit från 27 till 400 miljoner kronor, så betraktar jag det som en heder för den förkättrade första kammaren att det var den som år 1945 var den mera framsynta i denna fråga. Om första kammarens mening hade biträtts av andra kammaren år 1945, hade vi inte bara sparat en enorm massa pengar utan säkerligen också sluppit många av de olycksrisker som vi nu får finna oss i, när trafiken har ökat på sätt som skett.

Här har debatterats hur reformen skall betalas. Att jag och de flesta av mina partivänner har ansett oss kunna godtaga förslaget, att kostnaderna bör belasta motorismen, beror av flera skäl. Ännu vid folkomröstningen var ju kostnadsfrågan väsentlig. Det råder så vitt jag förstår ingen tvekan om att den stora mängden medborgare, pensionärer och andra som kanske mera sällan åker bil utan kanske för det mesta går till fots eller använder kollektiva kommunikationsmedel, ansåg det vara orimligt att de skulle betala för övergången till högertrafik, vilken inte skulle beröra dem positivt utan bara negativt. Man kan inte bortse från att många ur sådana synpunkter ansåg kostnaderna för reformen innebära en mycket orättvis pålaga.

Nu är det ändå alldeles klart, såsom här har sagts, att det är en väldig ansvällning av biltrafiken, som har föranlett denna omläggning. Om bilismen därför kunde stå för kostnaderna, skulle det väsentligaste argumentet vid 1955 års folkomröstning mot en omläggning förfalla.

Jag skall i övrigt inte närmare gå in på folkomröstningen utan hänvisar till vad herr Alexanderson sade. Jag delar hans mening.

Ett annat skäl för att vi kunnat biträda förslaget om en trafikomläggningskatt är det ytterligt angelägna i att skatten skall få bestå endast så länge det är

Ang. övergång till högertrafik

nödvändigt för att få kostnaderna betalda. Vi vet alla att en vanlig skattehöjning, även om den tillkommit av speciella skäl, praktiskt taget aldrig försvinner, och detta gäller även andra tillfälliga skatter som inte är klart avgränsade.

Den skatteutformning, som här har valts, har den bestämda fördelen att dess uppgift är klart avgränsad och därför måste bringas att upphöra när omläggningskostnaderna är betalda. Vi har biträtt denna form för betalning av kostnaderna med det klara och öppna kravet, att skatten skall försvinna i samma ögonblick som den fyllt sin uppgift. Vi kommer att försöka bevaka att denna förutsättning infrias.

De kostnader som drabbar bilisterna är i och för sig rätt måttliga i förhållande till de totala kostnaderna för driften av en bil, men de är naturligtvis ändå kännbara. Jag vill dock påpeka att med den oerhörda omfattning som bilismen i dag har — vi har för närvarande 1 550 000 bilar och något hundratusental motorcyklar — betyder det att belastningen faller på ett ganska stort antal skattebetalare. Bilägarna är varken barn eller personer i mycket hög ålder, och om kostnaderna skulle slås ut på alla skattebetalare, som några reservanter påyrkar, skulle det innebära att bilisterna visserligen fick en viss sänkning, men att däremot deras familjemedlemmar, som är skattedragare i stället, skulle komma att belastas.

Jag vill i detta sammanhang också uttala min tillfredsställelse över att bevillningsutskottet genom den justering, som skett av regeringsförslaget, sett till att den väsentliga del av nyttotrafiken som lastbils- och busstrafiken utgör inte kommer i någon särställning och får betala en speciellt hög avgift. Den sänkning som här föreslagits för större bilar, bussar och lastbilar, från 100 till 75 kronor om året i avgift, och som förordats från folkpartiets sida, anser vi vara ett betydelsefullt hänsynstagande just till denna viktiga del av trafiken.

Emellertid har ju bilisterna under se-

nare år drabbats av betydande kostnadsökningar. Jag har i flera andra sammanhang påpekat hur bilförsäkringarna har höjts, i följd med 20 procent och i år med 20—30 procent ytterligare. För ett par dagar sedan beslöt vi att införa obligatorisk säkerhetsinspektion. Det betyder ytterligare 40 eller 50 kronor om året plus andra kostnader för att uppvakta inspektionen de dagar när inspektion skall ske. I dag kommer alltså beslut att fattas om ytterligare en avgift på 40—75 kronor för alla bilar.

Mot bakgrunden av dessa ständigt ökade pålagor, vilka dock alla — det är jag angelägen att betona — är direkt förorsakade av trafikolyckornas stegring, frågar man sig om inte någon av de statliga pålagorna på bilisterna också skulle kunna lättas.

En av de enligt min mening helt obegripliga avgifter som staten tar av bilisterna är licenskostnaderna för bilradio. Visserligen håller sig inte alla bilar med bilradio, men det är i alla fall några hundra tusen. Nu får ju en person i vanliga fall för en och samma licens ha praktiskt taget hur många radioapparater som helst i hemmet och på sommarstället, på stranden o. s. v., men har man radion fast monterad i bilen kostar det en licens extra. Har man däremot en lös transistorapparat i bilen kostar det ingenting. Den märkliga billicensen kostar nu 30 kronor. Ryktesvis har förspotts att den om ett eller två år kommer att höjas till 40 kronor, d. v. s. lika mycket som flertalet bilister skall betala i trafikomläggnings-skatt.

Om kommunikationsministern just nu hade varit inne, skulle jag ha velat rikta en direkt fråga till honom, men det kan ju hända att han läser protokollet eller eventuellt lyssnar i någon högtalare. Jag skulle vilja fråga honom, om han inte kunde ge det löftet att lyfta bort denna helt abberitiska kostnad för bilisterna utan dröjsmål. Dels är den ju helt obegriplig enligt vanliga regler för radiolicens, dels skulle en sådan åtgärd visa att statsmakterna har förmå-

Ang. övergång till högertrafik

ga att inte bara öka, utan också någon gång lätta den statliga belastning som bilisterna är utsatta för.

Den viktigaste frågan när det gäller övergång till högertrafik är naturligtvis frågan om olycksriskerna, och den saken har diskuterats ganska mycket. Jag skall inte gå närmare in på den utan endast konstatera, att den statistik som finns från de länder som har gått över till högertrafik under de senaste 20—30 åren är ytterligt otillförlitlig och otillfredsställande. Det finns inga verkligt officiella redogörelser annat än i vissa enstaka, lokalt avgränsade fall.

Nu har emellertid vänstertrafikanhängarna här presenterat en statistik, som har åberopats i dagens debatt av herr Jonasson — en statistik, vars material för övergångstiden jag inte känner till men som jag är mycket skeptisk emot. Direkt häpnadsväckande tycker jag de slutsatser är, som dras inte bara i fråga om övergångsperioden utan även om åren därefter. Det finns en känd bok, »Hur man ljuger med statistik», som ger många intressanta exempel på hur statistiken kan utnyttjas. Under åtskilligt sysslande med trafikundersökningar har jag lärt mig att råa siffror säger förfärligt litet. Siffror om trafiken ger en rättvisande bild först om de ställs i förhållande till en mängd andra saker, trafikintensitet, vägarnas beskaffenhet, trafikförhållanden i övrigt, farten, propagandan o. s. v. Jag tror också att trafikförhållandena såväl i Argentina som i Österrike, Ungern och i andra länder har ändrats högst väsentligt sedan trafikomläggningarna där skedde. Man har fått flera bilar, tätare trafik, högre farter och därmed större risker.

Att därför bara jämföra de råa siffrorna, så som här har skett, tror jag är helt omöjligt. De ger inget fast begrepp om hur det ligger till i verkligheten, och de ger inget underlag för framtida prognoser rörande förhållandena här i Sverige. Att Sverige och England för närvarande har jämförelsevis få olyckor beror säkerligen inte på att man har vänstertrafik utan på trafiklagstift-

ningen i övrigt, som ju även vad Sverige beträffar är ytterligt väl utvecklad.

Om däremot de uppgifter som finns från de länder som har lagt om sin trafik visar någonting, så är det att propaganda före och under övergångstiden — där man verkligen haft någon propaganda — har varit av stor betydelse. Därför vill jag understryka vikten av vad som här har sagts och som motionärer också har framhållit, nämligen att förberedelserna för och propagandan kring omläggningen måste bli ytterligt omfattande.

Jag har personligen den största förståelse för de människor som känner oro och skräck inför övergången. Jag tycker inte det är svårt att under normala förhållanden i utlandet köra bil på höger sida, men jag är alltid orolig när jag till fots skall gå över en väg eller en gata i utlandet. Jag är så van att titta på ett visst sätt, när jag går över en gata här hemma, att jag har svårt komma ihåg att jag måste se mig för på ett annat sätt utomlands. Jag tror därför att den här farosituationen är inte minst en fotgängarnas sak och att det därför är mycket betydelsefullt att propagandan bedrivs inte bara bland bilister, utan också bland fotgängare.

I propositionen har nu föreslagits en organisation, som innebär att man skall ha dels en särskild kommission och dels två delegationer, vilka tillsammans skall arbeta med propagandafrågorna och de tekniska förberedelserna inför omläggningen. Jag tror det är bra att vi på det sättet får ett speciellt organ för dessa uppgifter.

I det här sammanhanget skulle jag vilja föra en fråga på tal, som jag har tänkt på. Vägtrafiken har ju tilltagit i sådan enorm omfattning, att jag undrar om det inte vore på tiden att vi finge ett särskilt organ för vägtrafiken, alltså fristående från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som redan har mycket stora uppgifter när det gäller att bygga och underhålla vägar och broar. Jag undrar om det inte är fel att en sär-

Ang. övergång till högertrafik

skild byrå såsom blott en detalj i denna styrelses verksamhet skall svara för den enorma ansvällningen av trafiken och de många därmed sammanhängande frågor som förekommer.

Antalet motorfordon i Sverige, som nu är bortåt 1,6 miljon, kommer kanske att fördubblas på tio år, och det uppkommer en mängd problem som sammanhänger med detta. Jag undrar därför om man inte så småningom får inrätta någonting, som jag skulle vilja kalla kungl. vägtrafikstyrelsen, i vilken väg- och vattenbyggnadsstyrelsens trafikbyrå kan bilda grundvalen, för att ta hand om alla de frågor som hör ihop med vägtrafiken. Det finns ju redan ett speciellt ämbetsverk för sjöfarten, ett för järnvägstrafiken o. s. v. Vägtrafiken är ju en minst lika stor och i vissa fall större sak än vad de här nämnda ämbetsverken har att syssla med.

Jag har medverkat i en motion, som tredje lagutskottet har skrivit välvilligt om, i vilken understrykes betydelsen av att man under den tid som återstår fram till 1967 verkligen koncentrerar sig på att komma till rätta med trafikfällorna, med de svåra kurvorna på vägarna, med feldoseringen, och allt detta som kommer att ha stor betydelse vid en trafikomläggning. Jag är angelägen att här få understryka, att ekonomiska hinder enligt min mening inte får finnas för vare sig dessa förberedelser eller för andra som kan bli nödvändiga.

Vi som röstar för högertrafik har ett särskilt ansvar. Det åligger oss att tillse att både upplysningsverksamheten och de säkerhetsförberedelser, som skall göras, får den bredd och den intensitet som den säregna situationen kräver. I förhoppning om att detta skall bli fallet ber jag, herr talman, att få yrka bifall till tredje lagutskottets förslag.

Herr SVANSTRÖM (cp):

Herr talman! I den historiska inledning som finns i tredje lagutskottets utlåtande hänvisar man som ett kuriosum till det förhållandet, att det en gång i

världen har varit högertrafik här i vårt land. Det skrivs nämligen i 49 § i en 1718 utkommen stadga: »Mötets Extra Posterne, wika de för hwar annan utur vägen till höger; Men på smala vägar Broar och dylikt, hafwer den förträdet som först blåser i Hornet.»

Herr talman! Jag inbillar mig att det på den smala väg, som leder fram till talarstolen, gäller helt andra beyekelsegrunder än vem som först blåser i hornet! När jag nu äntligen har kommit över denna smala väg, skall jag inte falla för frestelsen att säga att jag, eftersom det är fredag och alla ledamöter vill åka hem, skall underlåta att framföra vad jag har på hjärtat, ty då får jag ovetit i tidningarna som menar att vi riksdagsmän bör göra skäl för vår lön. Jag vågar inte heller av andra orsaker säga, att jag är en liten och obetydlig man i denna församling och att det inte betyder särskilt mycket vad jag menar och vill, ty då får jag ovetit av många av mina kamrater. Därför, herr talman, skall jag i stället säga att jag anser, att när jag här i denna församling företräder några tiotusental väljare, så är det min skyldighet och rättighet att i görligaste mån försöka företräda deras intressen, framföra deras synpunkter och leda utvecklingen i den riktning de önskar.

Visserligen har vi en fullmaktsdemokrati och visserligen kan mina personliga synpunkter på saker och ting få ha ett avgörande inflytande — jag får liksom andra riksdagsmän ta ansvaret för det vid nästa valtillfälle. Jag anser dock, att när denna fråga har varit föremål för en folkomröstning kan inte jag med utnyttjande av fullmaktsdemokratien med berått mod gå emot den vid det tillfället så klart uttalade folkviljan. Det är också detta som har gjort att jag i dag liksom många andra ledamöter i riksdagen känner en betydande olust för att gå tillbaka till en annan gammal sanning som skrevs en annan gång efter färdvägar som ansågs brådsakande: »I Herredagsmän, resen icke så fort, vad göras skall är allaredan gjort.»

Ang. övergång till högertrafik

Det har sagts tidigare från denna plats vid många tillfällen i dag, att det egentligen inte är stor mening med att ytterligare diskutera och argumentera i denna fråga. Saken är klar i förväg. Jag delar emellertid de synpunkter, som här framförts av bl. a. herr Sundin om det något egendomliga sätt på vilket denna fråga har behandlats. Jag ifrågasätter varför vår starka regering i detta sammanhang ansett det nödvändigt att i förväg binda de olika partierna på det sätt, som här har skett, och varför inte parlamentarismen i denna fråga liksom i andra frågor kunde få verka så som den är avsedd att verka. Enligt min uppfattning har vi en demokrati som vi måste vara mycket rädda om. Jag kan förstå dem som menar att det var olyckligt att skicka ut just denna fråga på folkomröstning år 1955, men när den redan varit föremål för en folkomröstning har människorna fortfarande den uppfattningen, att folket skall avgöra denna fråga. Jag har stött på många enskilda människor som säger: »Men ni tänker väl ändå inte i riksdagen avgöra detta? Vi har ju röstat om det.»

Man skiljer inte så noga — som någon uttryckte det här — mellan bara rådgivande folkomröstning och beslutande sådan.

Jag tror att genom det beslut, som riksdagen i dag kommer att fatta, har vi också satt definitiv punkt för varje form av rådgivande folkomröstning. Jag är personligen ledsen för att bland dem, som i dag så varmt talat för att vi inte skall riskera en ny folkomröstning, återfinna företrädare för partier vilka tidigare frenetiskt arbetat för att utvidga folkomröstningsinstitutet.

Beträffande finansieringen har många den uppfattningen, att det vore lämpligt med en fördelning av kostnaderna mellan bilismen och finansiering över den allmänna budgeten. För min del tror jag det är riktigast att finansieringen sker över den allmänna budgeten. Jag kommer vid den efterföljande voteringen att i finansieringsfrågan följa den reservation som är avlämnad av herrar Sundin och Fälldin.

Aterkommande till principfrågan, herr

talman, skall jag med dessa korta synpunkter endast be att få yrka bifall till motionerna I: 602, II: 732 och II: 743, innebärande dels avslag på den föreliggande propositionen, dels också anordnande av en ny folkomröstning.

Herr HAGBERG (h):

Herr talman! Jag skall till att börja med be att få säga några ord om en angelägenhet, som av tämligen begripliga skäl kommit att spela en icke obetydlig roll under den del av debatten som redan har ägt rum, nämligen förspelet till det avgörande som riksdagen i dag skall gå att träffa.

Jag måste tyvärr säga, att här har uppkommit en företeelse som jag skulle vilja karakterisera som en mytbildning kring de händelser som ju alla känner till. Man har etiketterat dem som en partiledaröverenskommelse. Men, ärade kammarledamöter, detta är fullständigt oriktigt. Partiernas företrädare — partiernas ordförande och i vissa fall även gruppledarna i kamrarna — har självfallet endast uppträtt som representanter för sina respektive grupper. Vad vår meningsriktning beträffar har vårt agerande skett i intim kontakt med förtroenderåd och partigrupper, och först sedan klarsignal från dessa partiinstanser erhållits har besked lämnats till vederbörande. Såvitt jag är riktigt underrättad har precis samma tillvägagångssätt ägt rum inom de andra meningsriktningarna.

Jag har bara velat säga detta för att understryka, att den etikett som i så stor utsträckning kommit till användning och som har inskriptionen »partiledaröverenskommelse» är oriktig. Det är en partiöverenskommelse och icke en partiledaröverenskommelse, som ligger bakom.

I övrigt kan jag instämma med några talare — jag tror det var bl. a. herr Göran Karlsson — som för ett par timmar sedan framhävde att det är omöjligt att komma med några nya argument i denna debatt. Det vill jag gärna hålla med om. I all synnerhet för den som i åtskilliga decennier varit mer eller mindre enga-

gerad i denna angelägenhet är det omöjligt att komma med några nya argument, ty man känner med ett leende igen alltsammans. Det som sagts i dag har sagts för tio, femton, tjugo, kanske tjugofem år sedan. Det är egentligen bara siffrorna som ändrats.

Jag skall inte fördjupa mig i det förångna, men jag tror jag kan våga karakterisera statsmakternas politik i denna fråga såsom en de försuttna tillfällenas politik. Vi har flera gånger haft chanser att lösa denna fråga, men av olika anledningar som jag här inte skall gå in på har vi kastat bort dem, och i dag står vi i en situation då kostnaderna för denna angelägenhet har stigit till ett belopp av 400 miljoner kronor — om det nu räcker; jag är inte alldeles säker på det.

Jag kan inte hjälpa att när jag går tillbaka i tiden dröjer mitt minne — det kanske kan intressera ledamöterna speciellt i denna kammare att höra denna lilla erinring från gångna tider — vid lördagen den 16 juni 1945. Då hade andra lagutskottet haft till behandling ett antal motioner, som förordade ett principbeslut om övergång till högertrafik. Utskottets majoritet hade avstyrkt motionerna. En ganska manstark grupp reservanter hade tillstyrkt motionerna. Frågan kom upp till behandling i kammarna nämnda dag. Resultatet blev, som redan tidigare har antytts, att riksdagens första kammare med en betydande majoritet uttalade sig för ett principbeslut om högertrafikens införande. I andra kammaren gick däremot röstningen i den andra riktningen. Där blev det majoritet för utskottet, alltså för avslag på motionerna.

Det kanske kan intressera kammarens ledamöter i dag att höra hur man röstade den gången — saken kan åtminstone ha kuriositetsintresse. Den 16 juni 1945 avgavs i första kammaren 39 jaröster för utskottet, alltså för avslag på motionerna, och 58 nej röster för tillstyrkande av motionerna, alltså till förmån för högertrafik. Det var alltså en mycket betydande majoritet i första kammaren den gången. I andra kammaren avgavs 88 jaröster,

Ang. övergång till högertrafik

alltså för avslag på motionerna, och 59 nej röster, alltså för bifall till motionerna. Så kommer det intressanta. Om man slår ihop dessa siffror, får man 127 ja och 117 nej, d. v. s. den gången förspillde vi i den svenska riksdagen chansen med 10 röster!

Då hade reformen kostat 27 miljoner kronor, nu kostar den minst 400. Den gången var det praktiskt taget ingen motorfordonstrafik i landet. Kriget var då på upphällningen, och möjligheterna att genomföra reformen var idealiska ur säkerhetssynpunkt. Man ville inte lyssna på det örat den gången, och så gick det som det gick. Nu får vi betala de kostnader som följer av att man inte grep chansen vid det tillfället.

Sedan har jag gjort en reflexion under debatten, som jag kanske skulle våga delge kammarens ledamöter. Såvitt jag har kunnat följa debatten har hittills ingen här i kammaren stått upp och förklarat, att vi aldrig kommer att införa högertrafik i detta land. Vad blir den logiska följderna av detta ståndpunktstagande? Jo, det måste naturligtvis bli, att vi förr eller senare kommer att införa högertrafik. Det kommer då att bli dyrare och dyrare för varje år, precis som det blivit decennium efter decennium.

Den förste talaren, herr Jonasson, var inne på denna sak. Kammarens ledamöter observerade säkert, att han aldrig förklarade, att vi inte någon gång kommer att införa högertrafik här i landet. Han menade bara att vi inte skall göra det nu. Det är precis det argument som framhållits i 30 år: Vi kanske gör det senare, men vi skall inte göra det nu!

Herr Jonasson anförde, att det blir billigare sedan. Jag tittade då på kammarens ledamöter, och jag tyckte nog att ett soligt leende drog över kammaren. Det är nämligen få ledamöter som gjort den erfarenheten i våra dagar att någonting blir billigare ju längre man väntar.

Därefter lämnade kommunikationsministern från denna plats ett par uppgifter, som väl inte kom överraskande för kammaren men som tidigare inte har publicerats, såvitt jag vet. Det var det alldeles färskta resultatet av direktör Halls

Ang. övergång till högertrafik

utredning. Han har närmare utrett frågan, om det möjligen skulle kunna tänkas att det blir billigare ifall man väntar, och han har punkt för punkt visat att det inte finns någonting, som tyder på detta — tvärtom blir allting dyrare ju längre man väntar. Det är någonting för mig alldeles självklart, men det kan vara intressant att vi nu fått papper på det av direktör Hall, som gjort utredningen på uppdrag av kommunikationsdepartementet.

Sedan är det ännu en erfarenhet, som jag har gjort under debatten. Kammarens ledamöter har säkert flera gånger reflekterat över det förhållandet att den svenska riksdagen, och särskilt första kammaren, under senare år har blivit mer och mer internationellt inställd. De internationella aspekterna på de problem vi har att behandla är alltmer markerade. Detta är en mycket intressant förändring i kamrarnas attityd. Det var inte alls så förr i världen. Då såg vi allting ur svensk synpunkt, vilket vi naturligtvis skall göra men vi var många gånger helt avskärmade från skeendet utanför våra gränser. I dag strävar vi tvärtom från alla håll, alldeles oavsett partitillhörighet, att anlägga internationella aspekter på ting som vi har att rådgöra om och att besluta. Detta anser jag för min del vara alldeles riktigt. Enligt min mening är det en glädjande utveckling inom den svenska riksdagen, att man har fått till stånd denna attitydförändring i riktning mot det internationella medvetande, som nu är så starkt framträdande i den svenska riksdagen.

Men, ärade kammarledamöter, är det då inte ganska märkligt, att man mot bakgrunden av ett sådant konstaterande kan finna att kanske inte så många, men i alla fall en hel del aktade ledamöter av denna kammare, i denna speciella fråga anlägger ett rent isolationistiskt betraktelsesätt, precis som om vi här inte behövde tänka på några internationella aspekter? Är vi oss själva nog? Man beslutar oavsett vad man fått för rekommendation från Nordiska rådet och oavsett vilka andra erfarenheter man har.

Jag tycker att det är ett ganska motsäggelsefullt ståndpunktstagande.

Så ett enda ord om finansieringen. Jag kan ansluta mig till vad herr John Ericsson anförde rörande bevilningsutskottets handläggning av denna angelägenhet. I denna del har jag ingen anledning till erinringar.

Herr John Ericsson gjorde ett påpekande, som han direkt adresserade till finansministern, som var närvarande i kammaren vid tillfället. Det gällde en sak som ligger något vid sidan av det problem vi här diskuterat men som är mycket betydelsefull, nämligen det förhållandet att vi har en automobilskattebudget, en specialbudget. Detta arrangemang innefattar ju, som kammarens ledamöter väl känner till, en specialdestination. De medel, som anvisas på denna budget, är avsedda för vissa starkt avgränsade ändamål.

Jag har från denna talarstol flera gånger vänt mig mot detta system, som jag anser vara ett felaktigt budgetsystem. I och med att man på detta sätt avgränsar användningen av medel på en viss fond för visst angivet ändamål, betager man varje finansminister — oavsett var han hör hemma — möjligheten att i en beträdd situation använda medel ur denna fond. Vi kan t. ex. få mycket dåliga tider medan man har mycket stora behållningar i låt oss säga automobilskattefonden. Formellt sett är det emellertid omöjligt för finansministern att finansiera nödvändiga åtgärder genom ianspråktagande av de medel, som finns i eller som inflyter till fonden, såvida inte åtgärderna faller inom ramen för de med fonden närmare angivna syftena.

Det är ett olyckligt budgetsystem, och jag vill erinra om att man inom den stora besparingsutredningen för några år sedan var helt ense om att rekommendera, att vi i framtiden inte skulle ha ett system med specialdestinerade fonder, som i en modern samhällsekonomi är ytterligt ohanterliga och opraktiska.

Jag har, herr talman, inte något ytterligare att tillägga. Jag vill bara hoppas, att de beslut, som nu fattas, skall fat-

Ang. övergång till högertrafik

tas i enlighet med hemställandena i de tre utskottsutlåtanden, som vi har framfört oss.

Härtill skulle jag bara vilja knyta en bestämd förhoppning. Man kanske inte borde vara alltför optimistisk i detta hänseende, men icke desto mindre skulle jag uppriktigt vilja hoppas, att det beslut, som här fattas, icke måtte från något håll komma till någon partipolitisk användning i fortsättningen. Detta är ju, mina damer och herrar, icke en fråga, som gäller partitillhörighet. Det är ingen fråga med ideologiska aspekter. Det gäller en rent praktisk angelägenhet. Jag tycker att vi alla borde kunna vara ense härom. Jag har en viss förhoppning om att så skall bli fallet, då jag har kunnat konstatera att mina kolleger gruppledarna inom de andra borgerliga meningsriktningarna ju båda i väl avvägda och väl framförda anföranden har givit till känna sin uppslutning kring det som här föreslås. Jag kan alltså här ansluta mig till vad herr Torsten Bengtson och herr Lundström därutinnan anført, i förhoppning om att denna fråga för framtiden skall befrias från varje partipolitiskt inslag.

Jag hemställer alltså, herr talman, om bifall till utskottets yrkande.

Herr CARLSSON, ERIC, (cp):

Herr talman! Fältet börjar nu bli ganska avbetat, och jag skall därför endast göra ett par påpekanden och kommentarer till vad som här har anförts.

Jag hade för avsikt att säga något om frågans behandling innan den kom på riksdagens bord. Det har ju tidigare påpekats, att riksdagen befinner sig i underläge gentemot regeringen. Jag har gjort det uttalandet i ett par remissdebatter, där jag har framhållit att vi har femton dagars motionstid när riksdagen samlas och tar emot statsverkspropositionen samt att vi har tio dagars motionstid i anslutning till Kungl. Maj:ts propositioner eller femton dagar när det gäller stora propositioner.

I det här ärendet fick vi emellertid vara med om att i höstas ta ställning till av regeringen framlagda frågor utan

att det förelåg någon proposition och utan att vi hade några motionsmöjligheter. Den första frågan gällde om vi var beredda från partiernas sida att i princip acceptera en omläggning till högertrafik. Om vi svarade ja på denna fråga, var nästa fråga om vi var beredda att gå med härpå utan en folkomröstning. För det tredje frågades, om vi kunde godkänna en finansiering av reformen genom en särbeskattning av bilismen.

Det sades då, att man ville ha betryggande majoritet inom varje partigrupp, innan man kunde lägga fram ett förslag i riksdagen.

I dag har vi fått en generösare tolkning av vad som då begärdes. Kommunikationsministern har nämligen sagt här, att vad man önskade var en betryggande majoritet i riksdagen. Detta innebär att man i dag inte håller lika hårt på att binda upp varje parti, som man gjorde både i december, när frågan var upppe till diskussion första gången, och när den sedermera behandlades i utskottet.

Jag tillhörde dem, som inte kunde godkänna sättet för handläggningen av detta ärende, detta mot bakgrunden av vad jag har sagt tidigare i riksdagen och med hänsyn till att vi på så kort tid som tre eller fyra dagar skulle ta ställning till dessa principer utan att ha möjlighet att ta del av någon kunglig proposition i ärendet. Jag instämmer i den av herr Sundin framförda, befogade kritiken mot att riksdagen ej har getts möjlighet att grundlagsenligt pröva dessa frågor. I dag är beslutet också klart på förhand.

Får jag i detta sammanhang säga, att jag måste uttala min förvåning över att herr Sveningsson här uttryckte sin tillfredsställelse över regeringens sätt att handlägga detta ärende. Herr Sveningsson skall ju som ledamot av konstitutionsutskottet vårda riksdagens grundlagsenliga rätt att pröva av regeringen framlagda förslag. Herr Sveningsson har i dag inför kammaren vittnat om sin omvändelse i högertrafikfrågan. Om inte denna omvändelse gripit herr Sveningsson, hur hade då herr Sveningsson bedömt denna fråga ur konstitutionell synpunkt?

Ang. övergång till högertrafik

Utöver de konstitutionella övervägandena kommer också in i bilden den folkomröstning som vi hade 1955, där 82,9 procent röstade för vänstertrafik. Nu har det här sagts att denna folkomröstning var »ett olycksfall i arbetet». Om resultatet blivit ett annat i folkomröstningen och det hade blivit majoritet för högertrafik, hade man då inte gärna velat återopa folkomröstningen?

Det har här i dag sagts att det har skett en omsvängning i den allmänna opinionen till förmån för högertrafiken. Jag är inte så säker på detta. Min uppfattning grundar sig bland annat på samtal jag haft med olika grupper av yrkeschaufförer. Vad som slagit mig är hur mångstämmigt de uttalar sig för — inte högertrafik, utan vänstertrafik. Vad som kanske mest slog mig var när en danskfödd taxichaufför här i Stockholm — som hade kört bil i sitt danska hemland i flera år — sakligt starkt argumenterade för vänstertrafiken, och när han blev tillfrågad om trafikomläggningen — ett par av kammarens ledamöter var med och hörde detta — blev svaret att det vore riktigare att man i Danmark gick in för en omläggning till vänstertrafik, ty detta vore ur trafiksäkerhetssynpunkt fördelaktigare och bättre.

Det har här i dag sagts att det vore olyckligt, om vi inte fick tillräckligt stora majoriteter här i riksdagen för ett beslut för högertrafikens införande. Nu har vi ju en representativ demokrati. Det innebär att vi som ledamöter av riksdagen har att ta ett ansvar på denna punkt. Det är klart att detta ansvar väger tungt mot bakgrunden av 1955 års folkomröstning. Men jag vill också säga — som här tidigare anförts — att det här inte gäller någon politisk fråga i den bemärkelse man lägger in i ordet »politisk». Då bör det också finnas utrymme för att ge till känna en personlig mening. Jag skulle därför vilja ansluta mig till den synpunkten, att man först bör låta rusta upp vägarna så att dessa blir i bättre skick. Om det är nödvändigt — bör man sedan eventuellt pröva denna fråga genom en folkomröstning!

Herr Hagberg hade vänligheten att

också harangera herr Jonasson angående kostnadsutvecklingen på detta område. Herr Hagberg sade att utvecklingen lärt oss att allt det, som vi skjuter på, bara blir dyrare. Jag undrar emellertid om detta i dag är riktigt. På bilismens område har ju den utvecklingen ägt rum, att bilarnas antal ökat kraftigt, och man räknar med det dubbla antalet fram till år 1975. Detta för med sig att de kollektiva trafikmedlen minskar i antal. I dag vet vi att de stora kostnaderna för denna reforms genomförande skall gå till ombyggnad av bussar och spårvagnar o. s. v. Allteftersom dessa trafikmedel minskar, så lär väl också kostnaderna för dem minska. Detta gör att det finns fog för herr Jonassons funderingar på denna punkt.

Herr talman! Jag har tidigare i övrigt instämt i herr Jonassons synpunkter på denna fråga, och jag ansluter mig också till det yrkande han framställde.

Herr SVENINGSSON (h) kort genmäle:

Herr talman! Jag hade inte tänkt att vidare delta i denna debatt, men då herr Eric Carlsson ställde en direkt fråga till mig, vill jag svara på den frågan. Herr Eric Carlsson uttryckte sin förvåning över att jag var tillfredsställd med regeringens handlande när det gäller de överläggningar som ägde rum i denna fråga och ville veta hur jag såsom ledamot av konstitutionsutskottet såg på detta ur grundlagssynpunkt. Jag måste säga att jag inte har några erinringar att göra ur grundlagssynpunkt mot detta handlingsätt. Det var ju faktiskt en händelse som inträffade under det granskningsår vi nu har bakom oss, och det har inte förts fram någon dechargeanmärkning mot det sätt varpå regeringen här handlat.

Jag vill också säga att om det varit på det sättet att jag vidhållit den uppfattningen, att vi borde ha vänstertrafik, hade jag haft precis samma uppfattning ur grundlagssynpunkt. Det kan inte vara på något sätt grundlagsstridigt att en ledamot av kammaren omvänder sig och ändrar sig till det bättre, vill jag också ha sagt till herr Carlsson.

Herr ELOFSSON, GUSTAF, (cp):

Herr talman! När vi förra gången behandlade detta ärende i riksdagen, hörde jag till dem, som ansåg att vi inte borde gå över till högertrafik utan behålla vänstertrafiken i vårt land. Jag har inte helt övergivit den tanken, men när man följer med i utvecklingen på trafikens område och ser att det bara finns — om jag är rätt underrättad — tre länder kvar, som har vänstertrafik, föreligger det med tanke på den allmänna samfärdseln de olika länderna emellan kanske skäl för att gå över till högertrafik.

Jag kan inte underlåta, herr talman, att rikta en del kritik mot det sätt på vilket detta ärende har behandlats. Jag skall inte gå in på detaljerna, ty de har berörts av alla föregående talare. Om regeringen ansett det nödvändigt att höra de olika partiernas åsikter i dessa frågor, innan de läggs fram för riksdagen, vill jag påpeka, att vi tidigare har behandlat många frågor av större räckvidd, utan att de olika partiernas synpunkter har inhämtats, innan propositionen utformats. Varför skall då detta beaktas beträffande denna fråga?

Vi tycks ha kommit in i ett läge, där det inte finns någon återvändsgränd och vi får väl därför »följa med i lunken» och föra över vårt parti till höger sida. Samtidigt måste vi utgå från att många trafikolyckor kommer att inträffa, innan det svenska folket blir något så när inkört i det nya systemet. Jag skall inte vidare beröra frågan, huruvida vi skall gå över till högertrafik nu eller om vi skall vänta, som någon talare tidigare sagt. Om vi ändå skall övergå till högertrafik, är det lika bra att ta steget fullt ut på en gång. Jag kommer därför att i dag skänka min röst åt en övergång till högertrafik.

Däremot kommer jag inte, herr talman, att rösta för förslaget om att kostnaderna för reformen skall finansieras på det sätt som regeringen har föreslagit. Detta är inte enbart en bilismens angelägenhet, utan frågan huruvida trafiken skall överföras på höger

Ang. övergång till högertrafik
sida av våra vägar rör hela det svenska folket. Regeringens förslag anser jag inte vara riktigt, utan hela det svenska folket bör dra sitt strå till stacken när det hela skall betalas.

Jag kan inte heller underlåta att påpeka, att det fanns en fond av bilskattemedel, som under krigsåren lades på lager för att sedan — ty det var meningen — användas till vägförbättringar och dylikt. Om jag inte minns fel, uppgick den till något över 900 miljoner kronor. Finansministern passade emellertid på att efter några år överföra denna fond till den allmänna budgeten. Jag anser det därför inte vara något fel att nu så att säga ta av denna fond för att finansiera en övergång till högertrafik.

Av denna anledning kan jag inte gå med på att man lägger hela betalningsbördan på bilismen. Jag anser man skall ta utav de pengar som bilismen har samlat till förbättrande av vägar och till förbättrade förhållanden över huvudet taget för trafiken. Det måste också anses vara det lämpligaste sättet att använda dessa pengar.

Det har talats om en ny folkomröstning i denna fråga. Jag tror vi kan vara överens om att vi skulle få samma resultat av en sådan som år 1955 — möjligtvis med ett något högre procenttal än då för en övergång till högertrafik. Då vi emellertid aldrig blir av med frågan om högertrafiken — den kommer ju upp i riksdagen varje år — tror jag, att ju längre vi väntar med dess avgörande, desto dyrare kommer omläggningen till högertrafik att bli. Det är nog därför klokt av riksdagen att nu ta steget fullt ut, då frågan kommit så långt.

Herr PETERSSON, ERIK FILIP, (fp):

Herr talman! Från flera talare i denna debatt har framhållits, att hänsyn måste tagas till den folkomröstning vi hade år 1955. Det är ur vissa synpunkter riktigt. Men man måste väl ändå beakta, att utslaget av en folkomröstning inte kan vara aktuell hur många

Ang. övergång till högertrafik

är som helst. Den är beroende av de förhållanden som var rådande vid röstningstillfället.

Vi har efter år 1955 fått en sådan utökning av den internationella trafiken, som många röstande säkerligen inte anade eller hade möjlighet att då bedöma. Jag finner det därför vara motiverat, att frågan nu tas upp till förnyad prövning. Anledningen till att jag begärde ordet var närmast att jag ville säga några ord om finansieringsfrågan, eftersom jag på den punkten har avgivit en reservation till utskottets betänkande.

Vid bedömandet av vem som skall betala kostnaderna för en omläggning till högertrafik har såväl Kungl. Maj:t som utskottsmajoriteten ansett det vara självklart att bilismen skall stå för dem, och detta utan närmare utredning eller utan att ha motiverat det. Det har tydligen varit minsta motståndets lag, som dikterat detta ställningstagande, och det är ju en mycket enkel metod att begagna sig av.

I de tidigare utredningarna har inte detta ansetts lika självklart som nu. 1954 års kommitté ansåg en delning av kostnaderna på vissa punkter kunna ske mellan bilismen och den allmänna budgeten.

I propositionen nr 111 till 1955 års riksdag säger statsrådet: »Härom kan sägas, att — bortsett från att man, med hänsyn till trolig övervältring av större eller mindre del av kostnaderna på allmänheten, ej med säkerhet vet, hur kostnaderna för reformen slutligen kommer att fördela sig på olika befolkningsgrupper — högertrafikfrågan icke uteslutande är av ekonomisk natur och att även andra trafikanter än de, som betalar bilskatt, i hög grad berörs av en trafikomläggning.»

Från bilägarhåll har man egentligen inte begärt denna trafikomläggning i större omfattning än vad allmänheten gjort, och det kan väl inte påvisas, att bilägarna kommer att skörda några större vinster av reformen än vad andra gör. Trafikfrågorna rör oss alla. De är en allmän angelägenhet, och skall

man döma av det intresse denna fråga tilldragit sig hos den stora allmänheten — det gäller både vänster- och högeranhängare — så har man stöd för detta påstående. Man talar om bättre trafiksäkerhet — när vi väl gjort omläggningen — bättre och förbilligad internationell trafik, flera turister och över huvud taget att reformen är nödvändig för den framtida gemenskapen i Europa. Detta är frågor som berör oss alla oberoende av om vi äger bil eller inte.

Jag vill inte förneka, att även bilägarna på längre sikt kan få vissa fördelar, men de får också vissa kostnader för reformen utöver den extra skatten. I samband med omläggningen får man givetvis räkna med ganska betydande och kanske långvariga hastighetsbegränsningar. Detta kommer att kosta pengar för nyttotrafiken genom minskning av trafikkapaciteten.

Denna fråga har ett stort antal gånger varit upp till behandling av regering och riksdag under de senaste fyrtio åren. Ja, ända sedan 1718 synes den ha varit ett problem mer eller mindre på dagordningen. Varje gång under detta sekel den varit uppe till behandling i ett eller annat sammanhang, har man tydligen betraktat den som en obehaglig sak, som man inte velat ta ställning till och skjutit på framtiden. Och för varje gång har det blivit dyrare. Omkring 1940 talar man om en kostnad av cirka 40 miljoner kronor. 1954 års utredning kom fram till omkring 200 miljoner och nu är vi uppe i 400 miljoner. Jag menar, att statsmakterna med detta uppskov har tagit på sitt ansvar de ökade kostnaderna. Att nu vältra över dem på bilismen kan jag inte anse riktigt.

En liten parentes, men kanske värt att observera i dessa dagar, är att denna kammare 1945 beslöt övergång till högertrafik, under det att andra kammaren yrkade avslag. Det var ett tillfälle då denna kammare var mer framsynt och modern än medkammaren.

I den reservation jag avlämnat i bevillningsutskottet och som jag kom-

mer att yrka bifall till har de motionärer som står bakom stannat för en avvägning av kostnaderna så att bilismen och allmänna skattemedlen betalar hälften vardera. Detta bör vara en rättvis fördelning. Man bör inte vid behandling av denna fråga bortse från vilka stora värden motortrafiken på olika sätt tillför vårt samhälle.

Jag kommer, herr talman, senare att att yrka bifall till reservationen.

Herr EDSTRÖM (fp):

Herr talman! Högertrafikreformen, som nu ligger på riksdagens bord, måste främst betraktas som ett led, därtill ett viktigt led, i samhällets strävan att rädda människoliv och skydda mot skador och invaliditet. Det är så, som vi hört upprepade gånger i riksdagen, att trafikolycksfallen varje år i Sverige dödar cirka 1 000 människor, därav många barn, samt är orsak till omkring 3 000 fall av svårartad invaliditet. Hur många lindrigare skador som där uppkommer har vi inte säker statistik på, men man brukar räkna med 18 000 till 20 000. Antalet sådana olycksfall, som direkt och säkert beror på att vi i vårt land har ett mot hela övriga Europas fastland motsatt trafiksystem, utgör visserligen inte så hög procent, men förhållandet är här analogt med rattfylleriet — allt talar för att antalet fall, där faktorn mer eller mindre medverkat, är betydligt större än man kan få fram i den kalla statistiken. Därtill kommer ju alla de olycksfall som svenska såväl fotgängare som bilister råkar ut för i utlandet på grund av det för dem främmande trafiksystemet.

Så som trafiken ökar över våra gränser, ökas riskerna år efter år. Biltätheten ökar också. Dagligen får vi lära oss hur vi alltmer inlemmas i den europeiska gemenskapen — vare sig vi vill eller ej — och det gäller i alla samhällets funktioner. *En gemensam trafikregel för hela Europas fastland måste vara ett starkt önskemål för alla européer.* Inte minst måste det vara ett stort önskemål

Ang. övergång till högertrafik

för våra nordiska grannar, norrmännen och finnarna, att de ej skall behöva byta trafikregler tvenne gånger var gång de skall ut till det övriga Europa. Tänk om vi hade motsatta trafikregler i något mellansvenskt län, t. ex. Östergötland, som måste passeras för resa mellan Nord- och Sydsverige.

Som jag ser saken, är reformens viktigaste mål att nedbringa trafikolycksfallen, trafikdöden och trafikinvaliderna. Jag har önskat, att detta mer kommit till uttryck inte bara i propositionen utan även i utskottets skrivning. Det är detta som jag i mina tvenne motioner till propositionen även ville ha sagt och med dessa ord understryka.

Om man vill effektivt förebygga en sjukdom eller en skada, måste man först grundligt sätta sig in i hur sjukdomen eller skadan uppkommer, hur den utbreder sig och vilka former den får. Vem känner till detta bättre då det gäller dessa trafikskador än de som får ta hand om de skadade på sjukhusen och lappa ihop dem? Det är därför jag yrkat att en kirurg med praktisk erfarenhet av trafikskador måtte ingå i den planerade delegationen för trafiksäkerhetsfrågorna. Till det har utskottet svarat, att en kirurg mycket väl kan ingå som expert, men det är inte riktigt detsamma.

Den andra motionen understryker vikten av att ett rationellt trafiksäkerhetsarbete åstadkommes för att förebygga en ökning av antalet olyckor i samband med övergången. Så kunde man ju göra 1945 i Argentina, och även om man där liksom i andra länder fått ett ökat antal olycksfall under senare år i samband med att biltätheten ökats, är det fullkomligt felaktigt att av statistiken därför dra slutsatsen att antalet olyckor skulle ha ökat på grund av trafikreformen.

Må vi även i vårt land samfällt hjälpa till, så att det vid omläggningen till högertrafik inte blir någon som helst ökning av trafikolycksfallen utan i stället en oavbruten sänkning. Det är mycket väsentligt.

Ett uppskov med reformen trots den alltmer ökade trafiken över gränserna

Ang. övergång till högertrafik

skulle ur trafiksäkerhetssynpunkt vara synnerligen olyckligt.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr LAGER (k):

Herr talman! Jag skall inte ta kammarens tid i anspråk många minuter, eftersom det som kan sägas i den här debatten väl i huvudsak redan är sagt. Jag tycker emellertid — och det vill jag ge uttryck åt — att frågan om vi skall köra till höger eller till vänster på våra vägar och gator har tillmätts alltför stor betydelse. Jag tror inte att den har det omfång, den räckvidd och det djup som man gärna vill tillskriva den. Enligt min mening minskar man inte olycksfallens antal väsentligt genom att gå över till högertrafik. De siffror som har presenterats och de utredningar som har gjorts är, såsom redan har omvittnats, inte så tillförlitliga. En bättre trafikforskning behövs för att vi skall komma till rätta med den s. k. trafikdöden, och den saken tycker jag att man borde ägna den större uppmärksamheten åt.

Jag tvivlar emellertid inte ett ögonblick på att vårt land kommer att presas till att införa högertrafik så småningom. Med de utvidgade kommunikationerna och de förbättrade förbindelserna länderna emellan och då så gott som alla andra länder i Europa har högertrafik ökar naturligtvis för varje år trycket på den som är annorlunda att foga sig efter de allmänna reglerna. Jag tror alltså det är att spjarna mot udden att hålla fast vid vänstertrafiken.

Det var någon här i debatten som sade att allt som kan göras bör göras för att minska och om möjligt helt avskaffa trafikolyckorna. Jag är så överens med honom, men sker det med en omläggning av trafiken från höger till vänster vilken kostar 400—500 miljoner kronor, kanske mer? Är detta det vettigaste sättet att använda pengarna? Om man vill dra ner olycksfallsfrekvensen på våra vägar och gator finns det kanske en del andra saker som är mer nödvändiga och trängande. Tänk t. ex. på det som redan

är sagt om bättre vägar, eller en sådan sak som bättre belysning! Framför allt i våra större städer och i vissa av våra andra tätorter är belysningen undermålig — den är så utformad att den inte ger bilisten möjlighet att köra på parkeringsljus men skapar svårigheter att köra på halvljus.

Jag vill också dra en lans för hastighetsbegränsning. Jag anser att 90 kilometer i timmen är fullt tillräckligt för bilisterna. De gånger då vi har haft hastighetsbegränsning har jag för min del tyckt mig kunna göra den erfarenheten att trafiken flutit både lättare, snabbare och säkrare.

Så ett par ord om själva behandlingsgången! Jag tycker man bör respektera folkomröstningen 1955. Jag tyckte inte det var någon särskild vits att lägga ut denna fråga till folkomröstning, men har man sagt A så måste man säga B — man kan inte bara avskryva omröstningsresultatet från dagordningen och sedan gå vidare.

Någon här i kammaren — jag tror det var herr John Ericsson — sade att det vore olustigt om riksdagen skulle fatta ett beslut i den här trafikfrågan med en knapp majoritet. Ja, det är klart att den som försvarar en sak vill ha största möjliga majoritet för sin ståndpunkt, och ju mer enhällig riksdagen är, desto starkare auktoritet sätts naturligtvis bakom beslutet. Men om det nu är olyckligt och olustigt att få en knapp majoritet här i kammaren för en trafikomläggning, är det då inte lika olustigt att sätta sig över en så massiv majoritet som kom fram i omröstningen 1955? Jag tvivlar inte på att opinionen till viss del har förändrats i den här frågan sedan 1955, men varför inte, när tid i alla fall finns, låta detta komma till uttryck i en ny folkomröstning? I så fall har man åtminstone den tendens som visar sig mellan 1955 och exempelvis 1964 att stödja sig på när man lägger fram ett förslag och fattar ett beslut.

Till slut, herr talman, bara ett par ord om finansieringen! Jag skall inte argumentera mycket, och jag instämmer i det mesta av vad de har anfört som me-

nar att man inte bör ta ut kostnaderna för en omläggning genom en extra bilskatt. Jag tycker kostnaden bör tas av allmänna medel och inte av en extra beskattning av bilismen. Riksdagen beslutade för några dagar sedan om en obligatorisk bilbesiktning, som ålägger bilisterna en viss utgift, och jag är rädd för att man lägger på dem alltför många bördor.

Jag vill, herr talman, med de här orden bara yrka bifall till motionen II: 742.

Herr NILSSON, FERDINAND, (cp):

Herr talman! Det är bara två reflexioner i kanten av detta problem som jag nu i debattens sista ögonblick vill göra för att de inte skall lämnas alldeles out-sagda.

Här har man dragit stor uppmärksamhet till vad man kallar för partiledaröverenskommelsen. Men det är inte den som skapat problemen. Det är inte där som anledningen ligger till vad som hänt, utan den orsaken är att söka hos vår som man säger starka regering. Det är läget inom regeringspartiet som gjort det nödvändigt att gå den ovanliga väg som man här använt. Regeringen har nämligen måst gå till oppositionspartierna och söka röster. Ni vill, har regeringen sagt till oppositionspartierna, ha högertrafik. Men ni måste garantera att det inte blir något trassel, ty vi vågar inte lita på våra egna. Även beträffande finansieringen måste ni, har regeringen sagt till oppositionen, överta en viss garanti. Det är, herr talman, detta som är det intressanta i situationen.

För att finna exempel på något liknande måste jag gå tillbaka ända till den andra Staaffska regeringen och den s. k. sockerparlamentarismen. Med den parlamentarism som man nu talar så mycket om och även tänker skriva in som ett statsrättsligt begrepp i vår nya regeringsform menade man den gången att regeringen inte hade mer än majoritet i sitt eget regeringsparti och med hjälp av röster från oppositionspartier-na drev sin sak igenom. Det var vad som

Ang. övergång till högertrafik

hände den Staaffska regeringen beträffande sockerparlamentarismen, och det är ett liknande problem som vi nu står inför här i dag.

Man skall alltså inte fästa huvudvikten vid förhållandena inom oppositionspartierna, de förhandlingar som där drevits och de beslut som där fattats. Grunden för det hela är att man inte känner läget inom regeringspartiet. Jag tycker att den saken bör understrykas innan debatten avslutas.

Sedan är jag, herr John Ericsson, litet ledsen på bevillningsutskottet. Jag förstår visserligen att herrarna inte kan syssla med alla obetydligheter. Men jag och några centerpartister hade en gång väckt en motion, enligt vilken vi ville ersätta en höjning av automobilskatten med en ökning av spritskatten. Den siffran som det i vår motion gällde, 140 miljoner, bättre bevillningsutskottet i sitt utlåtande nr 79 år 1961 sid. 53 på till 1 940 miljoner. Sedan skrev bevillningsutskottet att det var en fråga av nykterhetspolitisk räckvidd som därför inte borde behandlas i det sammanhanget.

Något liknande hände när vi häromdagen tog upp frågan om omsättningskatten på livsmedel och vad den ekonomiskt betydde — 20 eller 30 procent. Och när centerpartiet sade, att det ville ha en specialdestination för de 140 miljoner kronorna till vägarna i samband med skattepaketet, underströks det mycket hårt av bevillningsutskottet, för vilket ju, herr talman, herr John Ericsson är ordförande, att alla dessa medel var vägmedel. Det är därför, sade man, onödigt att ha en specialdestination inom specialdestinationen. Men när man sedan häromdagen ville använda pengarna till vägar visade det sig att man var litet glömsk av sig. Då sade kommunikationsministern, att de där pengarna använder vi ju för att bygga skolhus, upprusta polisväsendet o. s. v. Jag har aldrig begripit de obotfärdigas förhinder när det gäller bilskattemedel. Jag sitter med i förvaltningsutskottet i vårt landsting. Det har ibland hänt, särskilt när man varit stygg mot oss och utfärdat restriktioner mot lån, att vi måst låna

Ang. övergång till högertrafik

ur våra egna fonder. Vi har då råkat i samma situation och måst använda pengarna för något som de egentligen inte från början varit avsedda för. Så fort vi fått möjlighet att uppbringa pengarna har vi emellertid betalat tillbaka dem. Vi kan därför inte förstå att man gnällt så mycket över att man måst låna för att lösgöra automobilskattefonden, ty vi har ju själva måst låna för att frigöra våra egna fonder. Vi betalade tillbaka pengarna, men så ligger det inte riktigt till här.

I motion nr 600 i anledning av den föreliggande propositionen har jag och mina medmotionärer varit så vårdslösa att vi stött oss på vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skrivit om automobilskattemedelsfonden, vilket återges i den kungl. statsverkspropositionen. Den uppgiften var väl så bra att den kunde citeras för inte länge sedan i en debatt här i kammaren. När man granskade uppgifterna närmare och vände sig till riksräkenskapsverket för att få siffrorna verifierade visade det sig emellertid att det kanske inte låg riktigt så till.

Här föreligger nu ett förslag, enligt vilket man vill klara utgifterna för övergången till högertrafik med en extra skatt på 90 milj. kr. under fyra år. Jag förstår naturligtvis en finansminister som vill ha en extra skatt då och då när det blir fråga om nya utgifter. Jag vågar emellertid ändå sätta ett litet frågetecken för om det verkligen är nödvändigt att ta ut denna extra skatt. Enligt de uppgifter jag har fått blir det under året ett extra överskott på 105,7 miljoner av automobilskattemedel. Även om man inte kan få ut några pengar från fonden sedan de en gång åkt dit, bör det väl i alla fall finnas möjlighet att disponera pengarna innan de tillförs fonden. Där finns således pengar som bör räcka det första året för genomförandet av denna reform, såvitt jag förstår.

Sedan har riksräkenskapsverket räknat med att inkomstökningen för det följande året — d. v. s. 1963/64 — om man bortser från extraskatten för trafikomläggningen, skulle det ändå bli ca 146,8 miljoner kronor över. Jag vet inte var-

för man räknar med ca 146,8 miljoner kronor. Har man menat att det också kan bli 146,7 eller 146,9? Kanske menar man att det kan bli 140 à 150 miljoner kronor? Men extraskatten skulle inte heller då vara nödvändig.

Jag söker här sak med bevillningsutskottet en smula, vilket jag anser mig ha anledning till, när jag ser vad bevillningsutskottet skriver i sitt betänkande nr 16 i år. Utskottet refererar där till en början alldeles korrekt den motion som vi har talat om. Där anges klart att om riksdagen beslutar bifalla förslaget om en omläggning till högertrafik — det gäller alltså proposition nr 58 — och ifall kostnaderna skall betalas av bilmedel så skall medlen för varje år anvisas av automobilskattemedel. Detta refereras av utskottet i dess nu förevarande utlåtande där det sägs: »I motionen I:600 yrkas däremot att trafikomläggningen helt skall finansieras genom ordinarie automobilskattemedel.» Som kammarens ledamöter hörde står det inte alls så i motionen, utan där står att om trafikreformen beslutas och om kostnaderna skall läggas på bilismen, räcker i alla fall den beskattning som finns. Detta var innehållet. Att samma formulering, troligen genom förbiseende, råkat slinka in i herrar Sundins och Fälldins reservation får väl anses vara olycksfall i arbetet, ungefär av samma slag som hände med jordbruksministerns proposition häromdagen, då vi fick en liten rättelse. Vad jag konstaterar är bara att det redan finns tillräckligt med medel. Under sådana förhållanden begriper jag inte varför man skall, om man nu vill ha reformen och om man vill att den skall betalas av bilismen, kräva ut den extra skatten, när man redan har tillräckligt med medel.

Tills vidare nöjer jag mig med att finna det motiverat att avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 58 angående extraskatten.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att därunder yrkats 1:o) att utskottets hemställan skulle bifallas; 2:o), av herr Jonasson, att det förslag skulle antagas,

Ang. övergång till högertrafik

som innefattades i den av herr Levin m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen; 3:o), av herr *Svanström*, att kammaren skulle bifalla motionerna I: 602, II: 732 och II: 743; samt 4:o), av herr *Lager*, att motionen II: 742 skulle bifallas.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner enligt berörda yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Svanström* begärde votering, i anledning varav herr talmannen upptog vart och ett av de återstående yrkandena med hemställan, huruvida kammaren ville antaga detsamma till kontraposition i den förestående omröstningen; och förklarade herr talmannen sig finna de härå avgivna svaren hava utfallit med övervägande ja för deras mening, som ville till kontraposition antaga bifall till herr Jonassons yrkande.

Herr *Svanström* äskade emellertid votering jämväl om kontrapositionens innehåll, i anledning varav herr talmannen upptog vardera av de under 3:o) och 4:o) här ovan angivna yrkandena med hemställan, huruvida kammaren ville antaga detsamma till kontraposition i den sålunda begärda, närmast före huvudvoteringen infallande omröstningen (första förvoteringen); och förklarade herr talmannen sig anse de härå avgivna svaren hava utfallit med övervägande ja för deras åsikt, som ville till kontraposition antaga bifall till herr *Svanströms* yrkande.

Herr *Lager* begärde likväl votering jämväl om innehållet i denna kontraposition, på grund varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes för den andra förvoteringen en så lydande omröstningsproposition:

Den, som till kontraposition i voteringen om kontraposition i huvudvoteringen angående tredje lagutskottets utlåtande nr 23 antager bifall till motionerna I: 602, II: 732 och II: 743, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har till kontraposition i förstnämnda votering antagits bifall till motionen II: 742.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästs, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för nej-propositionen.

Då emellertid herr *Svanström* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 18;

Nej — 24.

Därjämte hade 97 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Härefter uppsattes, upplästes och godkändes för den första förvoteringen en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som till kontraposition i huvudvoteringen angående tredje lagutskottets utlåtande nr 23 antager godkännande av det förslag, som innefattas i den av herr Levin m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har till kontraposition i nämnda votering antagits bifall till motionen II: 742.

Sedan denna voteringsproposition ånyo upplästs, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Lager* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 37;

Nej — 12.

Ang. trafikomläggningsskatt

Därjämte hade 90 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Herr *Akerlund* anmälde, att han vid den nu företagna voteringen avsett att avstå från att rösta men av misstag röstat för nej-propositionen.

Slutligen uppsattes, upplästes och godkändes för huvudvoteringen en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad tredje lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 23, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr *Levin m. fl.* vid utlåtandet avgivna reservationen.

Sedan denna voteringsproposition ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Jonasson* begärde rösträkning, verkställdes nu votering med delst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 119;

Nej — 16.

Därjämte hade 4 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Ang. trafikomläggningsskatt

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 34, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om trafikomläggningsskatt jämte i ämnet väckta motioner.

I en den 15 februari 1963 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 59, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över finansärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till förordning om trafikomläggningsskatt.

I anslutning till propositionen om övergång till högertrafik hade framlagts förslag till förordning om den trafikomläggningsskatt, varmed kostnaderna för den föreslagna trafikreformen skulle bestridas.

Trafikomläggningsskatten hade föreslagits utgå under vart och ett av budgetåren 1963/64—1966/67. Skatten skulle enligt förslaget erläggas för registrerade motorfordon, däremot icke för mopeder eller traktorer. De årliga skattebeloppen hade föreslagits bliva 20 kronor för motorcykel, 40 kronor för mindre personbil, 75 kronor för medelstor personbil samt 100 kronor för större personbil, lastbil och buss. Uppbörd av skatten avsågs ske i samband med den ordinarie bilskatteuppbörden.

Trafikomläggningsskatten beräknades sammanlagt giva omkring 400 miljoner kronor, varav omkring 90 miljoner kronor under budgetåret 1963/64.

Till utskottet hade hänvisats följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

I) de likalydande motionerna I: 603, av herr *Jonasson m. fl.*, samt II: 745, av herrar *Johansson* i Dockered och *Björkänge*,

II) de likalydande motionerna I: 604, av herr *Ernst Olsson m. fl.*, och II: 747, av herr *Svensson* i Vä *m. fl.*,

III) de likalydande motionerna I: 613, av herr *Per Petersson*, och II: 763, av fru *Boman*,

IV) de likalydande motionerna I: 614, av herr *Sveningsson m. fl.*, och II: 762, av herr *Bohman m. fl.*,

V) de likalydande motionerna I: 615, av herr *Åkesson m. fl.*, och II: 765, av herr *Hamrin* i Jönköping *m. fl.*,

VI) motionen I: 600, av herr *Ferdinand Nilsson m. fl.*,

VII) motionen II: 731, av herrar *Braconier* och *Palm*,

VIII) motionen II: 733, av herrar *Braconier* och *Palm*,

IX) motionen II: 734, av herr *Börjesson* i Falköping,

Ang. trafikomläggningsskatt

X) motionen II: 741, av herr *Persson* i Heden,

XI) motionen II: 744, av herr *Hagberg m. fl.*,

XII) motionen II: 746, av herr *Magnusson* i Nennesholm,

XIII) motionen II: 761, av herrar *Asp* och *Sundelin*,

XIV) motionen II: 764, av fru *Eriks-son* i Stockholm *m. fl.* samt

XV) motionen II: 766, av herrar *Magnusson* i Borås och *Nilsson* i Göingegården.

Den under VI upptagna motionen I: 600 hade hänvisats till bevillningsutskottet i vad densamma avsåge trafikomläggningsskatt och i övrigt till statsutskottet.

I motionerna I: 603 och II: 745 hade hemställts, att riksdagen måtte avslå propositionen nr 59 angående trafikomläggningsskatt på motorfordon.

I motionerna I: 604 och II: 747 hade anhållits, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förslag om särskild trafikomläggningsskatt på motorfordon.

I motionerna I: 614 och II: 762 hade föreslagits, att riksdagen skulle antaga det vid propositionen nr 59 fogade förslaget till förordning om trafikomläggningsskatt med den ändringen, att 5 § erhöles i motionerna angiven lydelse, vilket förslag avsåg, att trafikomläggningsskatten skulle utgå med 20 kronor för motorcykel och 50 kronor för annat motorfordon.

I motionerna I: 615 och II: 765 hade hemställts, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 59 måtte

1) avslå propositionen,

2) i skrivelse till Kungl. Maj:t begära nytt förslag om finansiering av omläggningen till högertrafik, innefattande att 200 miljoner kronor skulle uttagas som allmänna skattemedel åren 1964—1965 och att 200 miljoner kronor skulle uttagas genom fordonsskatt åren 1966—1967, samt

3) uttala, att de extra skatter som beslutades för finansieringen av trafikomläggningen icke borde bliva bestående utöver den för finansieringen avsedda och nödvändiga tiden.

I motionen I: 600 hade anhållits,

1) att riksdagen måtte avslå i propositionerna nr 58 och nr 59 framlagda förslag om extrabeskattning av bilar, motorcyklar, lastbilar och bussar;

2) att, för den händelse riksdagen skulle besluta bifalla förslaget om övergång till s. k. högertrafik (propositionen nr 58) och att detta skulle betalas av bilmedel, medlen härför liksom för i samband härmed ökat behov av förbättrat vägväsende måtte av riksdagen för varje år anvisas av automobilskattemedel; samt

3) att utöver årligen inflytande bilskattemedel automobilskattefondens per den 30 juni 1963 till cirka 953 miljoner kronor beräknade medel därvid måtte i erforderlig utsträckning tagas i anspråk.

I motionen II: 731 hade föreslagits, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 skulle besluta att övergången till högertrafik skulle finansieras genom ianspråktagande av överskottet på automobilskattemedlens specialbudget och att således någon särskild trafikomläggningsskatt icke skulle uttagas.

I motionen II: 766 hade hemställts, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 59.

Utskottet hade i det nu föredragna betänkandet på återopade grunder hemställt,

A) att riksdagen, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 58 och med förklarande att Kungl. Maj:ts proposition nr 59 icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas samt med avslag å följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 603, av herr *Jonasson m. fl.*, samt II: 745, av herrar *Johansson* i Dockered och *Björkänge*,

Ang. trafikomläggningsskatt

2) de likalydande motionerna I: 604, av herr Ernst Olsson m. fl., och II: 747, av herr Svensson i Vä m. fl.,

3) de likalydande motionerna I: 613, av herr Per Petersson, och II: 763, av fru Boman,

4) de likalydande motionerna I: 614, av herr Sveningsson m. fl., och II: 762, av herr Bohman m. fl.,

5) de likalydande motionerna I: 615, av herr Åkesson m. fl., och II: 765, av herr Hamrin i Jönköping m. fl.,

6) motionen I: 600, av herr Ferdinand Nilsson m. fl., såvitt motionen hänvisats till bevillningsutskottet,

7) motionen II: 731, av herrar Braconnier och Palm,

8) motionen II: 733, av herrar Braconnier och Palm,

9) motionen II: 734, av herr Börjesson i Falköping,

10) motionen II: 741, av herr Persson i Heden,

11) motionen II: 744, av herr Hagberg m. fl.,

12) motionen II: 746, av herr Magnusson i Nennesholm,

13) motionen II: 761, av herrar Asp och Sundelin,

14) motionen II: 764, av fru Eriksson i Stockholm m. fl., ävensom

15) motionen II: 766, av herrar Magnusson i Borås och Nilsson i Göingegården,

måtte antaga det vid propositionen nr 59 fogade förslaget till förordning om trafikomläggningsskatt med den ändringen, att 5 § erhöles i betänkandet angiven lydelse, vilket förslag innebar, att skattesatsen för de tyngsta motorfordonen skulle sänkas från 100 kronor till 75 kronor;

B) att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 603, av herr Jonasson m. fl., samt II: 745, av herrar Johansson i Dockered och Björkänge,

2) de likalydande motionerna I: 604, av herr Ernst Olsson m. fl., och II: 747, av herr Svensson i Vä m. fl.,

3) de likalydande motionerna I: 613, av herr Per Petersson, och II: 763, av fru Boman,

4) de likalydande motionerna I: 614, av herr Sveningsson m. fl., och II: 762, av herr Bohman m. fl.,

5) de likalydande motionerna I: 615, av herr Åkesson m. fl., och II: 765, av herr Hamrin i Jönköping m. fl.,

6) motionen I: 600, av herr Ferdinand Nilsson m. fl., såvitt motionen hänvisats till bevillningsutskottet,

7) motionen II: 731, av herrar Braconnier och Palm,

8) motionen II: 733, av herrar Braconnier och Palm,

9) motionen II: 734, av herr Börjesson i Falköping,

10) motionen II: 741, av herr Persson i Heden,

11) motionen II: 744, av herr Hagberg m. fl.,

12) motionen II: 746, av herr Magnusson i Nennesholm,

13) motionen II: 761, av herrar Asp och Sundelin,

14) motionen II: 764, av fru Eriksson i Stockholm m. fl., ävensom

15) motionen II: 766, av herrar Magnusson i Borås och Nilsson i Göingegården,

måtte, i den mån de icke kunde anses besvarade genom vad utskottet i betänkandet anfört och hemställt, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Reservationer hade avgivits

I) av herrar *Sundin* och *Fälldin*, vilka ansett, att utskottets yttrande bort i viss del hava den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen, med avslag på Kungl. Maj:ts proposition nr 58, såvitt gällde finansieringen, och Kungl. Maj:ts proposition nr 59 samt med bifall till de likalydande motionerna I: 604, av herr Ernst Olsson m. fl., och II: 747, av herr Svensson i Vä m. fl., måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad reservanterna anfört;

II) av herr *Erik Filip Petersson*, som ansett, att utskottets yttrande bort i viss

angiven del erhålla den lydelse, som reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen, med bifall till motionerna I: 615 och II: 765, såvitt nu vore i fråga, samt med avslag på propositionen nr 59, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära nytt förslag från Kungl. Maj:t om finansiering av omläggningen till högertrafik, innebärande att 200 miljoner kronor skulle uttagas som allmänna skattemedel åren 1964—1965 och att 200 miljoner kronor skulle uttagas genom fordonsskatt åren 1966—1967; ävensom

III) av herr *Magnusson* i Borås, vilken, under återopande av innehållet i motionen II: 731 samt i motionen II: 766, ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte med avslag å Kungl. Maj:ts proposition nr 59 uttala, att en övergång till högertrafik borde finansieras genom ianspråktagande av över-skottet å automobilskattemedlens specialbudget.

Herr **ERICSSON, JOHN**, (s):

Herr talman! Jag hemställer om bifall till utskottets förslag.

Herr **SUNDIN** (cp):

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservation nr I.

Herr **PETERSSON, ERIK FILIP**, (fp):

Herr talman! Jag hemställer om bifall till reservation nr II.

Herr **WALLMARK** (h):

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till reservation nr III.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr talmannen, att där- under yrkats 1:o) att utskottets hemstäl- lan skulle bifallas; 2:o), av herr *Sundin*, att det förslag skulle antagas, som inne- fattades i den av honom och herr *Fälldin* vid betänkandet avgivna reservatio- nen; 3:o), av herr *Petersson, Erik Filip*, att kammaren skulle godkänna det för- slag, som innehölls i den av honom vid betänkandet anförda reservationen; samt 4:o), av herr *Wallmark*, att det förslag

skulle antagas, som innefattades i herr *Magnussons* i Borås vid betänkandet av- givna reservation.

Därefter gjorde herr talmannen pro- positioner i enlighet med berörda yrkan- den och förklarade sig finna proposition- en på bifall till utskottets hemstäl- lan vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Petersson, Erik Filip*, begärde votering, i anledning varav herr talman- nen upptog vart och ett av de återståen- de yrkandena med hemstäl- lan, huruvida kammaren ville antaga detsamma till kontraproposition i den förestående om- röstningen; och förklarade herr talman- nen sig anse de härå avgivna svaren ha- va utfallit med övervägande ja för de- ras mening, som ville till kontraproposi- tion antaga bifall till herr *Sundins* yr- kande.

Herr *Petersson, Erik Filip*, äskade emellertid votering jämväl om kontra- propositionens innehåll, i anledning var- av och sedan till kontraproposition där- vid antagits bifall till det av honom framställda yrkandet, uppsattes samt ef- ter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som till kontraproposition i hu- vudvoteringen angående bevillningsut- skottets betänkande nr 34 antager god- kännande av det förslag, som innefattas i den av herrar *Sundin* och *Fälldin* vid betänkandet avgivna reservationen, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har till kontraproposition i nämnda votering antagits godkännan- de av det förslag, som innefattas i den av herr *Erik Filip Petersson* avgivna re- servationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringsproposi- tionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja- propositionen.

Då emellertid herr *Petersson, Erik Filip*, begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 21;
Nej — 22.

Därjämte hade 95 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

I följd därav uppsattes, upplästes och godkändes för huvudvoteringen en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande nr 34, röstar

Ja;
Den, det ej vill, röstar
Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Erik Filip *Petersson* vid betänkandet avgivna reservationen.

Sedan denna voteringsproposition ånyo upplästes, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Petersson, Erik Filip*, begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 119;
Nej — 13.

Därjämte hade 7 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Föredrogs ånyo statsutskottets utlåtande nr 92, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående övergång till högertrafik jämte i ämnet väckta motioner, såvitt nämnda proposition och motioner avser medelsanvisning.

Vad utskottet i detta utlåtande hemställt bifölls.

Ang. fackrepresentationen i skolstyrelserna

Föredrogs ånyo konstitutionsutskottets utlåtande nr 10, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående fackrepresentationen i skolstyrelserna jämte i ämnet väckta motioner.

Till konstitutionsutskottet hade båda kamrarna den 2 april 1963 hänvisat en av Kungl. Maj:t till riksdagen avläten proposition, nr 119, vari Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över ecklesiastikärenden den 22 mars 1963, föreslagit riksdagen att godkänna av föredragande departementschefen förordade ändrade grunder för fackrepresentationen i skolstyrelserna.

Kungl. Maj:t hade föreslagit sådan ändring beträffande fackrepresentationen i skolstyrelserna, att rätt att närvara och yttra sig vid skolstyrelsens eller dess avdelningars sammanträden skulle för det fall att två eller flera fackrepresentanter funnes för skolledarna och lärarna tillkomma i stället för samtliga fackrepresentanter endast en sådan representant för vardera gruppen. Vidare hade föreslagits slopad den nuvarande rätten för fackrepresentanternas suppleanter att även om de icke inträdde i stället för representanterna närvara vid sammanträden.

I samband med propositionen hade utskottet till behandling förehåft följande i anledning av propositionen väckta, till utskottet hänvisade motioner, nämligen inom första kammaren nr 719, av herr *Kaijser* och fröken *Stenberg*, samt nr 720, av herr *Widén*, och i andra kammaren nr 874, av herr *Wennerfors m. fl.*, samt nr 875, av herr *Westberg m. fl.*

Följande yrkanden hade i motionerna framställts, nämligen i de likalydande motionerna I: 719 och II: 874, att riksdagen måtte godkänna Kungl. Maj:ts förslag i propositionen nr 119 angående fackrepresentationen i skolstyrelserna med den ändringen, att jämväl två suppleanter medgäves närvarorätt,

Ang. fackrepresentationen i skolstyrelserna

samt i de likalydande motionerna I: 720 och II: 875, att riksdagen måtte vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 119 uttala, att fackrepresentationen i skolstyrelserna borde i fråga om de ordinarie fackrepresentanterna bibehållas vid nuvarande utformning men att den generella närvarorätten för suppleant till fackrepresentant i skolstyrelsen borde slopas.

Utskottet hade i det nu ifrågavarande utlåtandet av angivna orsaker hemställt, att riksdagen med avslag å motionerna I: 719 och I: 720 samt II: 874 och II: 875 måtte godkänna av Kungl. Maj:t i propositionen nr 119 föreslagna ändrade grunder för fackrepresentationen i skolstyrelserna.

Herr **KAIJSER** (h):

Herr talman! Konstitutionsutskottets utlåtande nr 10 innebär ett reservationslöst bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 119. Detta betyder att det yrkande vi har framfört om en ökning av fackrepresentationen i skolstyrelserna utöver propositionens förslag så till vida att även två suppleanter måtte få närvara vid sammanträden, liksom även det yrkande som framförts från folkpartihåll om ett bibehållande av det nuvarande antalet representanter, dock utan rätt för suppleanter att närvara, inte har blivit tillgodosedda.

Jag vill inte yrka på någon ändring i vare sig utskottets motivering eller i dess hemställan. Detta gäller ett område där kontroversiella uppfattningar i hög grad har gjort sig gällande, och jag förstår, herr talman, att utskottets skrivning har tillkommit som en kompromiss mellan stridiga viljor. Jag kan med tillfredsställelse konstatera att utskottet vill uppskjuta frågan om en ytterligare ändring av representationen till dess grundskolan har genomförts. Utskottet liksom propositionen och den riksdagsskrivelse som utgör bakgrunden till propositionen understryker betydelsen av att ett förtroendefullt samarbete äger rum mellan skolstyrelsen och skolans befattningshavare. Detta är av särskild betydelse vid den brytnings- och omdaningstid på

skolområdet som är för handen och som kommer att vara det för ganska lång tid framåt. Det gäller ju inte bara grundskolan. Gymnasiereformen och införandet av den nya skolform som fackskolorna utgör kommer att i ökad utsträckning ställa krav på god samverkan mellan de olika kategorier som har ansvaret på det lokala planet.

Departementschefen erinrar i sitt uttalande i propositionen om att det är skolans eget bästa som skall bilda utgångspunkten vid bedömningen av hur man skall lösa denna fråga på kortare eller längre sikt. Jag vill understryka det uttalandet.

Det är bara en sak som jag skulle vilja tillfoga. Man kan inte bestrida att önskan om att reducera eller till och med helt bortta fackrepresentationen i skolstyrelserna på lärarhåll understundom uppfattats som ett uttryck för misstroende, som ett uttryck för att man har velat misstänkliggöra lärarnas goda vilja och omdöme. Detta utskottsutlåtande ger genom att man till grundskolans genomförande skjuter upp frågan om ytterligare förändring i fackrepresentationen inom skolstyrelserna inte något stöd för den misstanken. Även om jag beklagar att representationen reduceras i så hög grad som sker vill jag med tillfredsställelse konstatera detta förhållande.

Herr **ANDERSSON, TORSTEN**, (cp):

Herr talman! Herr Kaijser har inte ställt något yrkande, och det finns därför kanske inte anledning att ta upp detta resonemang till debatt. Jag vill dock starkt understryka vad han sagt att den skrivning som utskottet här presenterat faktiskt är en kompromiss mellan de olika uppfattningar som framförts i propositionen och i motioner som väckts med anledning av denna.

I korthet är ju förspelet att när utskottet behandlade propositionen om grundskolan uppstod ett rätt markerat meningsutbyte beträffande den fackliga representationen. Jag vill personligen erkänna, herr talman, att jag i någon mån var besviken över den propo-

Om ändrade avskrivningsregler för byggnad som ingår i rörelse eller jordbruk

sition som presenterades, då jag från mina utgångspunkter menade att den inte tagit vederbörlig hänsyn till den kritik mot fackrepresentationens omfattning och roll som framförts vid behandlingen av grundskolepropositionen.

Den skrivning som här föreligger är ett resultat av en hel del resonemang, där parterna tagit tillbaka sina ståndpunkter. Jag vill gärna säga att det i utskottet från början yrkades bifall till motionerna liksom det också framfördes meningar som gick ut på att man borde skärpa propositionens skrivning.

Jag är glad över att herr Kaijser inte anfört någon avvikande mening. Jag menar, herr talman, att kammarens ärade ledamöter tryggt kan bifalla detta förslag och att man därmed tar ett steg på vägen. Det heter i utskottets utlåtande att förslaget tar hänsyn såväl till den framförda kritiken som till det förhållandet att det successiva utbyggandet av grundskolan kräver ett fortsatt förtroendefullt samarbete mellan skolstyrelsen och skolans befattningshavare. Jag anser det är alldeles nödvändigt att åstadkomma det goda resultat som vi alla ändå syftar till.

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

Herr KÄLLQVIST (fp):

Herr talman! Jag vill understryka vad utskottets ärade vice ordförande sagt, men jag vill tillägga att när utskottet skriver på detta sätt avser man att vinna erfarenhet under den tid som grundskolan byggs upp. Man har alltså inte i yttrandet från utskottets sida sagt ifrån att man skall gå vidare på samma väg, utan man skall bygga på erfarenheterna. Därför står alla möjligheter öppna. Från lärarnas sida skall man finna att denna lösning varit god, och med förståndig tillämpning av beslutet tror jag att man skall få det goda samarbete mellan lärarna och skolstyrelserna som man ytterst syftar till.

Herr talman! Jag ber att med dessa ord få yrka bifall till utskottets hemställan.

Efter härmed slutad överläggning bifölls vad utskottet i förevarande utlåtande hemställt.

Vid förnyad, punktvis skedd föredragning av statsutskottets utlåtande nr 93, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1962/63, i vad propositionen avser kommunikationsdepartementets verksamhetsområde, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Om ändrade avskrivningsregler för byggnad som ingår i rörelse eller jordbruk

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 20, i anledning av väckta motioner om ändrade avskrivningsregler för byggnad som ingår i rörelse eller jordbruk.

Till bevillningsutskottet hade hänvisats följande inom riksdagen väckta, av utskottet till behandling i ett sammanhang upptagna motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 158, av herr *Thorsten Larsson m. fl.*, samt II: 183, av herrar *Hansson* i Skegrie och *Larsson* i Borrby, vari hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt utredning av frågan om värdeminskningssavdrag för byggnad, som inginge i rörelse, och att förslag till nya regler härför och för värdeminskningssavdrag för driftbyggnader i jordbruket snarast måtte framläggas i enlighet med vad i motionerna anförts;

2) de likalydande motionerna I: 437, av herr *Hagberg m. fl.*, och II: 527 av herr *Heckscher m. fl.*, vari föreslagits, att riksdagen skulle i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att särskilda sakkunniga måtte utses för teknisk utredning om sådan reformering av avskrivningsreglerna för byggnad, som inginge i rörelse eller jordbruk, att en ökad avskrivning kunde medgivas under byggnadens första tid; ävensom

Om ändrade avskrivningsregler för byggnad som ingår i rörelse eller jordbruk

3) de likalydande motionerna I: 520, av herr *Lundström m. fl.*, och II: 632, av herr *Ohlin m. fl.*, vari bland annat anhallits, att riksdagen måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t i avvaktan på en vidare översyn av avskrivningsreglerna avseende byggnader inom rörelse (industribyggnader och liknande) till innevarande års höstriksdag måtte framlägga förslag om rätt till avskrivning intill tio procent av byggnadens värde under första året.

Utskottet hade i det nu föreliggande betänkandet på anförda skäl hemställt, att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 158, av herr Thorsten Larsson m. fl., samt II: 183, av herrar Hansson i Skegrie och Larsson i Borrby angående värdeminskningsskavdraget för byggnad, som inginge i rörelse eller jordbruk,

2) de likalydande motionerna I: 437, av herr Hagberg m. fl., och II: 527, av herr Heckscher m. fl., om ändrade avskrivningsregler för byggnad, som inginge i rörelse eller jordbruk, ävensom

3) de likalydande motionerna I: 520, av herr Lundström m. fl., och II: 632, av herr Ohlin m. fl., i vad de avsåge yrkande om ändrade avskrivningsregler för byggnader i rörelse,

icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservation hade avgivits av herrar *Hagberg, Stefanson, Lundström, Gösta Jacobsson, Sundin, Gustafson* i Göteborg, *Nilsson* i Svalöv, *Vigelsbo, Christenson* i Malmö och *Magnusson* i Borås, vilka ansett, att utskottets yttrande bort erhålla den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen i anledning av motionerna I: 158, av herr Thorsten Larsson m. fl., samt II: 183, av herrar Hansson i Skegrie och Larsson i Borrby, motionerna I: 437, av herr Hagberg m. fl., och II: 527, av herr Heckscher m. fl., samt motionerna I: 520, av herr Lundström m. fl., och II: 632, av herr Ohlin m. fl., de senare såvitt avsåge förevarande fråga,

Herr HAGBERG (h):

Herr talman! Jag tror inte det är angeläget att ägna många ord åt detta ärendet. Kammarens ledamöter känner ju väl till det från tidigare behandlingar. Frågan avser kort och gott att ge liberaliserade avskrivningsregler för byggnad som ingår i rörelse eller jordbruk.

Vad angår spørsmålet om avskrivning å byggnad som ingår i rörelse har, som kammarens ledamöter funnit i de reservationer som här angivits, anförts att värdeminskningsskavdragen borde bättre anpassas till den faktiska värdeminskningen. En sådan anpassning är bl. a. betingad av den tekniska utvecklingen. I motionerna erinras också om att avskrivningsreglerna i många länder utformats med utgångspunkt från att en byggnad i rörelse anses undergå en förhållandevis större värdeminskning under de första åren. Detta gäller bl. a. i lagstiftningen i Danmark som är upplagd efter dessa linjer. En större del av de totala avskrivningarna borde därför förskjutas till byggnadens första tid — menar motionärerna och reservationerna som ju stöder motionärerna — genom en högre avskrivningsprocent då. I samtliga våra nordiska grannländer tillämpar man som jag sade en rationellare avskrivningsprincip, och detta gäller framför allt i Danmark.

Utskottsmajoriteten — i detta fall halva utskottet, reservationerna representerar den andra hälften — har i stort sett endast hänvisat till 1962 års bevillningutskotts ståndpunktstagande, som ju väsentligen innebär en hänvisning till att frågan om värdeminskningsskavdrag på byggnader i rörelse också skall tas upp av allmänna skatteberedningen i dess pågående utredningsarbete. Att så är fallet vill jag ingalunda bestrida. Men såsom alla känner till omfattar beredning-

Om ändrade avskrivningsregler för byggnad som ingår i rörelse eller jordbruk

ens arbete hela skattesystemet. Det är en väldig materia som beredningen har att syssla med, och all sannolikhet talar för att det kommer att dröja ännu många år innan uppdraget är slutfört. För att möjliggöra en skyndsammare översyn av de regler som här gäller menar reservanterna liksom motionärerna att det skulle vara till fördel om särskilda sakkunniga tillsattes för en teknisk utredning av frågan.

Samma resonemang kan naturligtvis enligt min och reservanternas mening föras beträffande byggnader som användes för jordbruksdrift. Även den frågan bör, menar vi, överses i detta sammanhang. Klämman i reservationen innebär alltså en hemställan om skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan att särskilda sakkunniga måtte utses för teknisk utredning om sådan reformering av avskrivningsreglerna för byggnad som ingår i rörelse eller jordbruk att en ökad avskrivning kan, såsom tidigare har antytts, medges under byggnadens första tid.

Herr talman! Med dessa få ord hemställer jag om bifall till reservationen.

Herr STEFANSON (fp):

Herr talman! Jag vill bara helt kort understryka vad herr Hagberg har sagt. Jag kan instämma i hela hans anförande. Jag vill emellertid tillägga att det enligt min åsikt är angeläget att avskrivningarna på byggnader för rörelse och jordbruk anpassas till byggnadernas ekonomiska livslängd, vilket nu inte är fallet. Inte ens efter den liberalisering av bestämmelserna för dessa avskrivningar som beslutades av 1955 års riksdag medges i praktiken ett värdeminskningssavdrag som är anpassat efter den faktiska värdeminskningen. Med den mycket snabba tekniska utvecklingen inom näringslivet, med kraven på anpassning till strukturomvandlingen i näringslivet och med de krav på anpassning och omställning av produktionen som den ökade europeiska integrationen har medfört är det också nödvändigt att näringslivet har större flexibilitet när det

gäller möjligheterna att anpassa sina byggnader till utvecklingen.

Det var en punkt i utskottets utlåtande som jag skulle vilja säga några ord om. Utskottet uttalar att den möjlighet att avsätta investeringsfonder som infördes vid 1955 års riksdag och utvidgades vid 1959 års riksdag utgör ett betydelsefullt komplement till bl. a. avskrivningsreglerna i fråga om byggnader. Låt mig framhålla, herr talman, att metoden med investeringsfonder för finansiering av verkstäder inte finns för ett mycket stort antal företag. Investeringsfonder kan som bekant användas endast för aktiebolag och ekonomiska föreningar. Alla de företag som drivs som enskild firma har alltså inte denna finansieringsmöjlighet för sina verkstadsbyggnader, och många av dem finns i industri, hantverk, jordbruk och handel.

Dessutom är investeringsfonderna ett konjunkturpolitiskt instrument, under det att avskrivningsreglerna är generella och kan användas inte bara under speciella konjunkturer utan så snart ett företag kan tillämpa dem.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservationen.

Häri instämde herr *Carlsson, Harry*, (fp).

Herr ERIKSSON, EINAR, (s):

Herr talman! Man skulle ur teknisk-rationella synpunkter mycket väl kunna behandla det här betänkandet tillsammans med följande betänkande från bevillningsutskottet, eftersom båda betänkandena avser frågor som rör företagsbeskattningen. Jag tror att reservanterna delar min uppfattning på den punkten att de spörsmål som här tas upp var för sig ändå utgör integrerande delar av vårt företagsbeskattningssystem och att det därför är olämpligt att särskilja dem.

Herr Hagberg framhöll att utskottet i år nöjer sig med att i stort sett hänvisa till vad 1962 års riksdag beslutade, nämligen att hänvisa till att allmänna skatteberedningen handlägger dessa frågor,

Om ändrade avskrivningsregler för byggnad som ingår i rörelse eller jordbruk och att det följaktligen inte fanns någon anledning för utskottet att gå in i en sakbehandling av själva frågorna. Jag skall gärna, herr Hagberg, medge att det kanske finns stor anledning att överväga de synpunkter som motionärerna tidigare och nu har framfört, nämligen att man när det gäller avskrivningsreglerna för byggnad som ingår i rörelse skall övergå till en annan form av avskrivningar som anpassas till byggnadens tekniska värde. Men detta är nu en så stor fråga att det finns anledning att pröva den i samband med de regler som kommer att gälla för företagsbeskattningen över huvud taget.

När det gäller den andra delen av vad detta utlåtande behandlar, nämligen värdepappersavdrag för byggnad ingående i jordbruk, är det väl i dag att slå in öppna dörrar om man yrkar på att denna fråga skall ytterligare utredas, eftersom det för närvarande föreligger ett ganska stort betänkande som nyligen avgivits av skattelagssakkunniga, vilka enligt vad jag kan förstå har ägnat mycken tanke-möda åt just detta speciella problem.

Jag kan följaktligen, herr talman, med hänvisning till vad utskottet här anfört bara yrka bifall till utskottets hemställan och framhålla att frågan om byggnad ingående i rörelse ligger — jag höll på att säga — i trygga händer hos allmänna skatteberedningen.

Herr HAGBERG (h):

Herr talman! Bara ett enda ord till herr Einar Eriksson med anledning av ett uttalande som han gjorde. Han understök angelägenheten av att denna betydelsefulla fråga blir tillbörligt beaktad. Jag konstaterar att meningsskiljaktigheterna mellan oss inte är så stora. De ligger däri att vi föreslår att särskilda utredningsmän skall tillkallas, under det att herr Eriksson i Uppsala vill att frågan skall utredas genom allmänna skatteberedningen. Vi skriver emellertid uttryckligen i motiveringen i vår reservation, samtidigt som vi motiverar en utredning genom särskilda utredningsmän, att dessa borde självfallet i sitt arbete i

erforderlig omfattning ha kontakt med skatteberedningen. Jag tror inte att skillaktigheterna är större än att bevillningsutskottet hade kunnat gå med på vårt utredningsyrkande.

Herr ERIKSSON, EINAR, (s):

Herr talman! Jag har väl uppmärksammat den skrivning som reservanterna här har gjort att om särskilda utredningsmän tillsättes bör dessa ha kontakt med allmänna skatteberedningen, eftersom frågans natur är sådan att den inte kan utredas fristående från de spörsmål som allmänna skatteberedningen skall pröva. Men herr Hagberg har säkert mångårig erfarenhet av hur det går till när parallellutredningar skall ha kontakt med varandra. Det går ofta till på det sättet att en av utredningarna verkligen analyserar spörsmålet, och när den är färdig med sitt arbete skickar den över sitt förslag till den andra utredningen och begär att denna skall yttra sig över det. Den andra utredningen har då inte haft tillfälle att tränga in i det spörsmål det verkligen gäller, och i regel blir remissen ungefär som »goddag-yxskaft». Man skickar alltså ärendet tillbaka, och det blir inte mycket med det hela. Enligt mitt sätt att se är detta därför ingen rekommendabel väg att gå när det gäller att lösa problem som så kausalt sammanhänger med andra näraliggande spörsmål. Jag tror därför, herr talman, att det vore praktiskt olämpligt att bedriva utredningsarbetet på det sätt reservanterna har föreslagit.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden gjorde propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu föredragna betänkandet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid betänkandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att ha upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Ang. vissa åtgärder i syfte att främja företagens kapitalförsörjning m. m.

Herr *Hagberg* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande nr 20, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den vid betänkandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Hagberg* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna ha va utfallit sålunda:

Ja — 72;

Nej — 64.

Därjämte hade 1 ledamot tillkännagivit, att han avstode från att rösta.

Ang. vissa åtgärder i syfte att främja företagens kapitalförsörjning m. m.

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 25, i anledning av väckta motioner angående vissa åtgärder i syfte att främja företagens kapitalförsörjning m. m.

Till bevillningsutskottet hade hänvisats följande inom riksdagen väckta, av utskottet till behandling i ett sammanhang upptagna motioner, nämligen

I) de likalydande motionerna I: 431, av herr *Hagberg m. fl.*, och II: 526, av herr *Heckscher m. fl.*, vari hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t genom vidgade direktiv till allmänna skattebe-

redningen måtte giva denna i uppdrag att utreda frågan om en successiv avveckling av dubbelbeskattningen å aktiebolag och ekonomiska föreningar;

II) de likalydande motionerna I: 436, av herr *Hagberg m. fl.*, och II: 529, av herr *Heckscher m. fl.*, vari anhållits, att riksdagen måtte antaga i motionerna infört förslag till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370), vilket förslag bland annat avsåg, att varulager vid inkomstbeskattningen skulle kunna nedskrivs till 30 procent i stället för lägst 40 procent av anskaffningsvärdet;

III) de likalydande motionerna I: 520, av herr *Lundström m. fl.*, och II: 632, av herr *Ohlin m. fl.*, vari föreslagits, att riksdagen skulle besluta,

1. att beskattningsreglerna avseende värdering av varulager skulle ändras så, att nedskrivning tillätes till 30 procent av lagrets värde, att gälla från och med 1964 års taxering;

2. i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t i avvaktan på en vidare översyn av avskrivningsreglerna avseende byggnader inom rörelse (industribyggnader och liknande) måtte till innevarande års höstriksdag framlägga förslag om rätt till avskrivning intill tio procent av byggnadens värde under första året; samt

3. i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om tillsättande av särskild beredning för att utarbeta förslag till sådana reformer av skattelagstiftning och annan lagstiftning, som vore ägnade att öka företagssparandet och därigenom skapa större finansiellt utrymme för en snabbare utbyggnad, rationalisering och modernisering av industriens och övriga företags tekniska, maskinella och andra resurser.

Utskottet hade i det nu ifrågavarande betänkandet på åberopade grunder hemställt,

A. *beträffande avveckling av dubbelbeskattningen av aktiebolag och ekonomiska föreningar*

Ang. vissa åtgärder i syfte att främja företagens kapitalförsörjning m. m.

att de likalydande motionerna I: 431, av herr Hagberg m. fl., och II: 526, av herr Heckscher m. fl., icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd;

B. beträffande varulagervärderingen vid inkomstbeskattningen

att följande motioner, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 436, av herr Hagberg m. fl., och II: 529, av herr Heckscher m. fl., samt

2) de likalydande motionerna I: 520, av herr Lundström m. fl., och II: 632, av herr Ohlin m. fl.,

samtliga motioner i vad avsåge förevarande fråga, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; ävensom

C. beträffande särskild beredning i syfte att främja företagens kapitalförsörjning

att de likalydande motionerna I: 520, av herr Lundström m. fl., och II: 632, av herr Ohlin m. fl., i vad avsåge förevarande fråga, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservationer hade anförts

Beträffande avveckling av dubbelbeskattningen av aktiebolag och ekonomiska föreningar

I) av herrar *Hagberg, Gösta Jacobsson, Magnusson* i Borås och *Björkman*, vilka, under åberopande av innehållet i de likalydande motionerna I: 431 och II: 526, ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen med bifall till förenämnda motioner måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t genom vidgade direktiv till allmänna skatteberedningen måtte giva denna i uppdrag att utreda frågan om en successiv avveckling av dubbelbeskattningen å aktiebolag och ekonomiska föreningar;

II) av herrar *Lundström, Billman, Gustafson* i Göteborg och *Christenson* i Malmö, vilka likväl ej antytt sin åsikt;

Beträffande varulagervärderingen vid inkomstbeskattningen

III) av herrar *Hagberg, Lundström, Gösta Jacobsson, Billman, Gustafson* i

Göteborg, *Christenson* i Malmö, *Magnusson* i Borås och *Björkman* vilka, under åberopande av innehållet i de likalydande motionerna I: 436 och II: 529 samt de likalydande motionerna I: 520 och II: 632 ansett, att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte med bifall till förenämnda motioner, i vad avsåge förevarande fråga, antaga det vid motionerna I: 436 och II: 529 fogade förslaget till lag om ändring i kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370); ävensom

Beträffande särskild beredning i syfte att främja företagens kapitalförsörjning

IV) av herrar *Lundström, Billman, Gustafson* i Göteborg och *Christenson* i Malmö, vilka ansett, att utskottets yttrande i förevarande del bort erhålla den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort under C hemställa, att riksdagen med bifall till de likalydande motionerna I: 520, av herr Lundström m. fl., och II: 632, av herr Ohlin m. fl., i vad de avsåge förevarande fråga, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhänga om tillsättande av särskild beredning för att utarbeta förslag till sådana reformer av skattelagstiftning och annan lagstiftning, som vore ägnade att öka företagssparandet och därigenom skapa större finansiellt utrymme för en snabbare utbyggnad, rationalisering och modernisering av industriens och övriga företags tekniska, maskinella och andra resurser.

Vid betänkandet fanns därjämte fogat ett särskilt yttrande beträffande särskild beredning i syfte att främja företagens kapitalförsörjning, av herrar *Hagberg, Gösta Jacobsson, Magnusson* i Borås och *Björkman*.

Herr JACOBSSON, GÖSTA, (h):

Herr talman! Bevillningsutskottets betänkande nr 25 gäller frågan om företagens kapitalförsörjning. Utgångspunkten för de resonemang som förs i de i betänkandet behandlade motionerna är att den snabba ekonomiska tillväxt som vårt land hade under 1950-talet väsentligen möjliggjordes av de gynnsamma självfi-

Ang. vissa åtgärder i syfte att främja företagens kapitalförsörjning m. m.

nansieringsmöjligheter som skattelagstiftningen då erbjöd företagsamheten. Dessa möjligheter är numera betydligt sämre än tidigare. Att så är fallet sammanhänger dels med att den fria avskrivningen på maskiner och inventarier slopats och att lagervärderingsreglerna ändrats, dels med att möjligheten att avsätta till pensionsstiftelser numera är uttömd.

Jag såg nyligen ett exempel på hur de restriktiva reglerna verkar i praktiken. En mycket progressiv industri som under 1950-talet kunde självfinansiera hela sitt investeringsprogram till 85 procent har nu kommit i det läget att självfinansieringsgraden inskränker sig till 50 procent och är i fortsatt sjunkande. Att det ambitiösa investeringsprogrammet det oaktat i huvudsak kunnat fullföljas beror på det aktuella, lättare kreditläget. Företaget har kunnat upptaga ett obligationslån. Hur länge detta läge på kreditmarknaden räcker vet man emellertid ingenting om. Det finns en del andra företag som måst väsentligt revidera sitt investeringsprogram, därför att de inte velat rucka på det tidigare förhållandet mellan eget och lånat kapital genom att upptaga nya krediter. De flesta företag drar sig för att i alltför stor utsträckning basera sin utbyggnad på bankkrediter och krediter över huvud taget. En rörelse fordrar vidare ej blott ökade investeringsmedel utan även ökat rörelsekapital, som måste lånas upp i bankerna.

Mot motionärernas yrkanden om ändrade regler invänder utskottets majoritet att vi har så förmånliga avskrivningsregler och lagervärderingsregler i vårt land — förmånliga även vid en internationell jämförelse — att det inte finns anledning till ökade förmåner, i varje fall inte för normala förhållanden. Särskilt pekar man på lagervärderingsreglerna. Jag medger gärna att våra regler på vissa punkter står sig gott vid en internationell jämförelse samt att detta gäller för lagervärderingsreglerna som en isolerad faktor. Ser vi emellertid på de olika självfinansieringsvägarna som en totalitet blir bilden inte fullt så ljus. Då är läget betydligt sämre för vårt näringsliv vid en internationell jämförelse. När

det gäller fastigheter t. ex. är våra avskrivningsregler ganska dåliga. De är inte avpassade efter den förslitning och försämring som fastigheter inom industrien och handeln successivt undergår. Avskrivningarna på maskiner och inventarier, d. v. s. på anläggningstillgångar, är inte heller så gynnsamma, eftersom rätt till avskrivning på återanskaffningsvärdet saknas, trots att avskrivning på detta senare värde är det företagsekonomiskt riktiga. Avskrivningsreglerna ter sig liberala vid ett konstant penningvärde, men i ett inflationsamhälle, vilket vårt utvecklar sig till att bli, är förhållandet ett annat. Anskaffningsvärdet på maskiner är i konstant stigande. Det går inte heller att komma ifrån att dubbelbeskattningen på aktiebolag utgör ett hinder för företagens kapitalförsörjning. Även här har dock en begränsad, tillfällig lättnad skapats genom de s. k. Annulleringsreglerna, d. v. s. rätt till avdrag för utdelning från nyemissioner, som inbetalats under tiden den 1 januari 1961—31 december 1966. Till följd av den höga beskattningen är avsättningen av beskattade vinstmedel i synliga reserver en mycket dyrbar finansieringsmetod. Den är så dyr, att detta ofta håller företagen tillbaka.

Skall vårt näringsliv kunna expandera i ungefär samma tak som under 1950-talet och skall en stagnation av produktionsutvecklingen kunna undvikas, fordras i fortsättningen allt större tillgång till riskvilligt kapital. Härför fordras i sin tur att vi tänker om i fråga om beskattningsreglerna. Motionärerna har här angivit vissa riktlinjer. En återgång till 30-procentsregeln för lagervärderingar är den enklaste framkomliga vägen.

Det invändes emellanåt att det endast är storindustrin som har nytta av liberalare avskrivnings- och lagervärderingsregler. Hantverket och handeln däremot, menar man, har ingen nytta därav på den grund att vinstutvecklingen här är så pass dålig, att man inte kan utnyttja de avdragsmöjligheter som redan finns. Kanske det emellanåt ligger någonting i detta. Även för den större industriens vidkommande har i en del fall till följd

Ang. vissa åtgärder i syfte att främja företagens kapitalförsörjning m. m. av kostnadsutvecklingen och försämrade utförsäljningspriser vinstmarginalerna krympt på ett sådant sätt, att man inte kan utnyttja de förefintliga avdragsmöjligheterna. Men det ligger mycket olika till i olika branscher och för olika företag på denna punkt. För detaljhandeln del har jag hos representativ skatteexpertis förhört mig om i vad mån där utnyttjar nuvarande lagervärderingsregler och därvid fått beskedet, att man inom detaljhandeln i allmänhet har lagren värderade ned till 40 procent av anskaffningsvärdet. Det är i allmänhet den enda väg till självfinansiering som står detaljhandeln till buds. Härvid har man dock gjort reservation för de allra minsta affärstyperna, som inte kunnat företaga så långt gående nedskrivning av lagren.

Jag tror att det för företagsamheten över hela linjen skulle bli till stor nytta om en återgång skedde till 30-procentsregeln.

Herr talman, jag yrkar bifall till reservation I av herr Hagberg m. fl. om dubbelbeskattningen samt till reservation III likaledes av herr Hagberg, om varulagervärderingen.

Herr SUNDIN (cp):

Herr talman! Jag har redan nära nog lovat herr talmannen att inte mer ställa mig i denna talarstol, och det gör väl att jag mycket snabbt måste lämna den. Av den anledningen vill jag mycket koncentrerat säga, att punkten A är en fråga, som på sitt typiska sätt behandlas av allmänna skatteberedningen.

Att vi inte finns med i reservationen beträffande frågan C beror på att centerpartiet på annat sätt fört fram förslag om dessa frågor, som senare kommer att behandlas i kammaren och som vi tror ger en effektivare metod att klara kapitalförsörjningen.

Låt mig sedan, herr talman, komma till punkten B, som rör frågan om varulagervärderingen. Den saken har varit uppe till diskussion åtskilliga gånger. I dagens läge säger man med visst fog, att de gamla reglerna hade

konjunkturmässig bakgrund men att man i nuläget den här vägen skall skaffa kapital till företagen. Jag erkänner gärna att det är en riktig väg, men jag är fullt på det klara med — och detta är anledningen till att jag inte är med på reservationen — att det bara är de redan mycket kapitalstarka företagen som kan utnyttja dessa nedskrivningar. För att få en viss klarhet i den frågan bad jag upplysningstjänsten försöka utreda den, och jag skall bara läsa sista delen av den skrivelse jag fått därifrån. Det heter: »Vid förfrågningar hos företagorganisationer har inget missnöje med nuvarande lagervärderingsregler förspotts. Tvärtom har en representant för en av dessa stora organisationer, ombudsman Jensen-Urstad i Svenska företagares riksförbund, efter samråd med några till förbundet knutna revisorer ansett sig kunna uttala, att de mindre företagen för närvarande icke skulle kunna utnyttja mera generösa nedskrivningsregler.»

Detta gör, herr talman, att jag vid detta tillfälle har samma uppfattning som föregående år i denna fråga, varför jag på denna punkt ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr BILLMAN (fp):

Herr talman! Till bevillningsutskottets utlåtande nr 25 har vi från folkpartihåll fogat en blank och två motiverade reservationer. Beträffande den första vill jag säga att vi redan tidigare har visat, att vi ställer oss synnerligen kritiska till dubbelbeskattningen av aktiebolag och ekonomiska föreningar. Eftersom frågan för närvarande behandlas av skatteberedningen har vi denna gång nöjt oss med att genom en blank reservation markera vårt kontinuerliga intresse för en lösning av detta problem i enlighet med våra tankesätt.

När det gäller reservation III av herr Hagberg m. fl. vill jag bara med några få ord säga, att vi ju redan tidigare har varit inne på denna begäran om att företagen skall få möjlighet att skriva

Ang. vissa åtgärder i syfte att främja företagens kapitalförsörjning m. m.

ned sina varulager till 30 procent av anskaffningsvärdet. Jag vill inte ytterligare gå in i detalj på denna fråga. Den har ju behandlats så ingående tidigare, att jag nöjer mig med att yrka bifall till reservation III.

Slutligen vill jag säga några få ord också om reservation nr IV av herr Lundström m. fl., som innehåller en begäran om tillsättande av en särskild beredning, som skulle utarbeta förslag till sådana reformer av skattelagstiftning och annan lagstiftning som är ägnade att öka företagssparandet. Vi har där syftat till större finansiellt utrymme för en snabbare utbyggnad, rationalisering och modernisering av industriens och övriga företags resurser. Vi har ansett att denna beredning borde arbeta fristående från den allmänna skatteberedningen men givetvis i kontakt med denna. Vi hade tänkt att den skulle vara oförhindrad att framlägga delförslag till reformer, som kan utarbetas utan längre tidsutdräkt för att så på ett senare stadium framlägga sådana reformförslag som kan anses kräva ett mera omfattande utredningsarbete.

Herr talman! Jag ber alltså att få yrka bifall till denna reservation.

Herr JACOBSSON, GÖSTA, (h) kort genmäle:

Herr talman! I anledning av det yttre och herr Sundin nyss gjorde vill jag påpeka att de uppgifter som jag lämnade om användandet av lagervärderingsreglerna hade jag från Sveriges köpmannaförbunds skatteavdelning. Uppgifterna är baserade på bokföringsmaterial som stått till förfogande. Man menade att flertalet företag hade en nedskrivning till 40 procent, alltså till den nuvarande bottennivån. Jag tror att mina uppgifter är mera representativa för handeln än de uppgifter, som utredningsbyrån här fått från Svenska företagares riksförbund, som jag inte tror disponerar över bokföringsmaterial på samma sätt som Köpmannaförbundets skatteavdelning.

Herr SUNDIN (cp) kort genmäle:

Herr talman! Jag vill för min personliga del bara återropa den sakkunskap som jag på detta område har använt och som jag hoppas att även herr Jacobsson i viss mån är bekant med. Denna sakkunskap har även sökt kontakt med de revisorer som arbetar med dessa problem, och detta gör att jag för min del inte har någon anledning att betvivla sanningshalten i de uttalanden som jag har fått.

Herr ERIKSSON, EINAR, (s):

Herr talman! Som jag redan vid behandlingen av föregående ärende antydde innehåller detta betänkande integrerande delar av vår företagsbeskattning, och jag har väldigt svårt att tänka mig att man skulle kunna särbehandla dessa frågor. Här föreslår man nu att det antingen skall göras en särskild beredning av dessa frågor, eller också skall direktiven till allmänna skatteberedningen omarbetas eller förstärkas. Avsikten därvid framgår möjligen av vad herr Billman anförde, då han utgick ifrån att allmänna skatteberedningen liksom andra utredningar skulle kunna lägga fram delförslag i frågor som är synnerligen angelägna. Jag ställer då den frågan till herr Billman: Anser reservanterna att just dessa frågor är av den angelägenhetsgraden när det gäller företagsbeskattningen att de skall behandlas med prioritet? Jag är själv inte övertygad om det. Det finns alldeles säkert andra delar av företagsbeskattningen som kanske är både angelägnare och mera brådskande än vad dessa är. Jag tror därför att man som utskottet har sagt kan låta allmänna skatteberedningen verkligen syna företagsbeskattningen ifrån alla aspekter.

Herr Jacobsson säger att självfinansieringen för svenska företag i betydande grad har försämrats, inte minst om man gör internationella jämförelser. Det är väl, herr Jacobsson, litet vågat uttryckt. Det är oerhört svårt att kunna göra internationella jämförelser när det gäller skattesystem, vare sig det gäller fysiska

Ang. vissa åtgärder i syfte att främja företagens kapitalförsörjning m. m. personer eller juridiska. Jag är inte alldeles övertygad om att man kan uttrycka sig så kategoriskt som herr Jacobsson gjorde, att självfinansieringsmöjligheterna för svensk företagsamhet är betydligt sämre än jämförliga internationella.

Det är många utländska studiebesökare som har varit i det här landet och som vid avresan härifrån har kunnat konstatera att vi har ett i många avseenden föredömligt skattesystem när det gäller företag. Det måste såvitt jag förstår innebära att man gjort jämförelser med det egna landet och sett att man har sämre utgångspunkter i det egna landet. Jag tror att man bör avskilja de där internationella jämförelserna och försöka bedöma frågan utifrån de synpunkter som vi har att göra med här hemma. Gör vi det, tror jag vi finner att självfinansieringsmöjligheterna för svensk företagsamhet inte är alamerande.

Utskottet redogör på s. 16 i sitt betänkande för åtskilliga av ingredienserna i vårt företagsbeskattningsystem, och jag tror att den som vill begrunda detta skall komma till den uppfattningen, att företagen inte är misshandlade i fråga om beskattningen. Jag tror därför, herr talman, att man lugnt kan invänta de synpunkter som allmänna skatteberedningen kan komma att lägga på denna fråga, och jag ber att med hänvisning till detta få yrka bifall till utskottets hemställan på samtliga punkter.

Herr LUNDSTRÖM (fp):

Herr talman! Herr Sundin hade fått den upplysningen, att endast mycket kapitalstarka företag skulle kunna utnyttja den av reservanternas föreslagna avskrivningen. Jag tror det är fel. Det är inte bara fråga om de mest kapitalstarka företagen, om därmed menas de som har det största kapitalet, utan det är fråga om väl konsoliderade företag. Ett väl konsoliderat företag kan utnyttja den utvidgade avskrivningsrätten, och väl konsoliderade är minsann inte bara de stora och kapitalstarka företagen, utan

också relativt små företag, som reservanternas alltså vill ge en utökad avskrivningsmöjlighet.

Herr Eriksson i Uppsala har rätt i att den förra frågan som vi diskuterade hör ihop med den här. Det hade varit lämpligt att behandla dem i ett sammanhang, så hade debatten blivit kortare.

Nu anser herr Eriksson att en speciell utredning, sådan som folkpartiet har föreslagit i sin reservation, är onödig, och han frågar om reservanternas menar att de spörsmål som avhandlas i reservationen är viktigare än andra och därför bör behandlas med förtur. Ja, vi har nog den uppfattningen att det är ytterligt viktigt att företagen får möjlighet att säkra sin kapitalförsörjning på det sätt som det här har givits en mängd exempel på. Enligt de planer som har uppgjorts bl. a. av långtidsutredningen och OECD skall industriproduktionen öka starkt under 1960-talet, och det kräver betydande ökningar av investeringarna. Enligt 1959 års långtidsutredning skall en höjning av produktionen ske från 3,3 procent för 1950-talet till 5 procent för 1960-talets första hälft. Den första hälften av 1960-talet har redan gått till hälften. Genomsnittet för hela 1960-talet skulle enligt OECD:s målsättning vara 4,5 procent.

En förutsättning för att man skall kunna nå dessa mål är naturligtvis att kapitaltillgången kan tryggas. Därmed menar jag inte bara möjlighet till utbyggnader, anskaffande av fler maskiner o. s. v. Det är också fråga om att kunna genomföra vissa nya initiativ, som inte helt kan finansieras med upplånat kapital utan som i viss grad måste finansieras med eget kapital. Ofta kan nämligen nya initiativ vara så riskfyllda, att det är omöjligt att genomföra planerna om man inte har tillgång till eget kapital.

Det är alltså kravet på stora investeringar och en intensiv utbyggnad av företagsamheten under detta årtionde som gör att vi vill ha möjligheter till en snabbare utredning än den allmänna skatteberedningen kan ge. Beredningen har ju så oerhört många uppgifter att syssla med, att det är fullt naturligt om

Ang. vissa åtgärder i syfte att främja företagens kapitalförsörjning m. m.

man i det här fallet försöker få till stånd en särskild utredning. Men jag vill understryka vad som har sagts tidigare i den här debatten, att det är önskvärt, för att inte säga nödvändigt, att den särskilda utredningen arbetar i nära samförstånd med den allmänna skatteberedningen.

Herr **ERIKSSON, EINAR**, (s):

Herr talman! Herr Lundström svarade synbarligen på min fråga, om reservanternas verkligen anser att den fråga som vi nu behandlar skall ha en sådan prioritet i företagsbeskattningssystemet att den bör behandlas i särskild ordning. Det är möjligt att herr Lundström har den värderingen, men jag har det inte. Om folkpartiet har det, tycker jag att det borde vara lättare för folkpartiet att mobilisera de ledamöter, som folkpartiet har i allmänna skatteberedningen, och att försöka genom dem få beredningen att ta upp frågan om denna förtursbedömning. Såvitt jag känner till har folkpartiet i allmänna skatteberedningen satt in personer, som verkligen kan bedöma vilka grenar av beskattningen som bör ha prioritet före andra. Vi här i kammaren har kanske sämre möjligheter att göra denna bedömning.

Sedan tror jag att det är oriktigt att påstå, att investeringsverksamheten här i landet skulle ha hämmats eller bromsats på grund av dålig kapitalförsörjning. Jag ber därvidlag att få hänvisa till åtskilliga av de ekonomiska berättelser som har avlämnats av ledande industrier här i landet under de senare åren. Av dessa berättelser kan man med glädje konstatera att företagens möjligheter till självfinansiering av deras investeringar har varit sällsynt goda.

Bevillningutskottet hade för något år sedan förmånen att bli inbjudet att besöka några av våra lands verkligt expansiva basindustrier. Vi blev därvid alla glatt överraskade över i vilken stor utsträckning företagen hade kunnat klara sina betydande investeringar med eget kapital. Det ansåg alla vara glädjande, inte minst den socialdemokratiska delen av studiedelegationen.

Vi är alltså inte ointresserade av hur kapitalförsörjningen kan ske för svensk företagsamhet. Vad vi däremot inte är särskilt angelägna att befrämja är att vid sidan av redan sittande utredningar behandla sådana här frågor, som hör så intimt samman med den totala beskattningen av företagen.

Herr **JACOBSSON, GÖSTA**, (h):

Herr talman! Herr Einar Eriksson behagade karikera min framställning i någon mån. Han påstod att jag hade sagt att det rädde ett alarmerande tillstånd och att skattelagstiftningen misshandlade företagen. Jag har på intet sätt påstått det, herr Einar Eriksson! Jag har endast sagt, att om vi skall kunna upprätthålla en tillfredsställande tillväxttakt inom näringslivet i fortsättningen, bör vi sörja för att vi får en tillfredsställande kapitalförsörjning, och det bör ske genom att självfinansieringsmöjligheterna för företagen tryggas och förbättras skattevägen.

Herr **LUNDSTRÖM** (fp):

Herr talman! Kravet på en särskild utredning beror ju på att motionärerna och reservanternas anser, att allmänna skatteberedningen redan har så många uppgifter sig förelagda, att det kan befaras att det dröjer för länge innan beredningen kan ta upp en sådan här fråga. Man kan inte utföra alla viktiga uppdrag på en gång. Därför har vi ansett det naturligt att tillämpa den vanliga principen att dela litet på uppgifterna. I och med kravet att utredningarna i viss mån skall samarbeta bortser vi ju inte heller på något sätt från nödvändigheten av den samordning som herr Eriksson talade om.

Det är alltså, vill jag ha sagt, inte fråga om att ge våra representanter i allmänna skatteberedningen i uppdrag att försöka få allmänna skatteberedningen att skjuta andra saker åt sidan. Andra saker är också viktiga. Vad vi önskar är i stället att man skulle kunna arbeta med olika saker samtidigt. Därför förordar vi en specialutredning.

Ang. vissa åtgärder i syfte att främja företagens kapitalförsörjning m. m.

Till slut må understrykas att det inte bara är fråga om kapitaltillgången som sådan. Jag betonade uttryckligen i mitt förra anförande, att särskilt nya aktiviteter från företagens sida måste grunda sig på tillgången till eget kapital och således på möjligheterna till egenfinansiering. Det är bland annat av det skälet som jag tror att den av oss begärda utredningen skulle ha en del att ge.

Herr ERIKSSON, EINAR, (s):

Herr talman! Jag har ingenting emot att herr Jacobsson ville korrigera sig själv något. Han yttrade i sitt första anförande, att självfinansieringsmöjligheterna har i betydande grad försämrats och att totalt sett möjligheterna är sämre här i landet vid en internationell jämförelse. Det ansåg jag vara ett alldeles felaktigt omdöme om verkliga förhållandet.

Jag delar herr Lundströms uppfattning att allmänna skatteberedningen har verkligt många och betydande arbetsuppgifter. Däröfver råder ingen tvekan. Den har fått särskilja beskattningen av fysiska personer från beskattningen av juridiska personer. Om man nu skulle gå den väg som herr Lundström rekommenderar för att hjälpa allmänna skatteberedningen, nämligen att tillsätta nya specialutredningar i de frågor som den har att handlägga, mister vi ju vad som har varit avsikten med tillsättandet av allmänna skatteberedningen. Som finansministern särskilt understrukit, har ju avsikten med denna beredning varit att en gång få till stånd en allmän och total översyn av vårt beskattningssystem. Vi har nämligen råkat i den situationen, vilket vi kunnat konstatera under många år, att vi tacklat beskattningsfrågorna då och då genom att vi det ena året tagit upp en sak och ett annat år något annat. Därigenom har vi fått en skattelagstiftning som innehåller en hel rad inadvartenser. Nu ville man försöka rätta till det genom att verkligen ta ett stort grepp och lägga alla de här frågorna i en pott. Detta är det stora värdet med den allmänna skatteberedning-

en, och det ämnar tydligen herr Lundström med sitt parti skjuta sönder, men vi tänker inte ge oss, utan vidhåller, att detta är den stora och samlande uppgiften som skatteberedningen har.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner komme att framställas särskilt beträffande varje punkt av utskottets i förevarande betänkande gjorda hemställan.

I fråga om punkten A, fortsatte herr talmannen, hade yrkats dels att utskottets hemställan skulle bifallas, dels ock att det förslag skulle antagas, som inefattades i den av herr Hagberg m. fl. vid betänkandet avgivna, med I betecknade reservationen.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner enligt dessa båda yrkanden och förklarade sig anse propositionen på bifall till utskottets hemställan vara med öfvervägande ja besvarad.

Herr *Jacobsson, Gösta*, begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande nr 25 punkten A, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som inefattas i den av herr Hagberg m. fl. vid betänkandet avgivna, med I betecknade reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Jacobsson, Gösta*, begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och

Ang. vissa åtgärder i syfte att främja företagens kapitalförsörjning m. m.

befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 94;
Nej — 24.

Därjämte hade 16 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Vidare gjorde herr talmannen enligt de avseende punkten B framkomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Hagberg m. fl. vid betänkandet avgivna, med III betecknade reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Jacobsson, Gösta*, begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande nr 25 punkten B, röstar

Ja;
Den, det ej vill, röstar
Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Hagberg m. fl. vid betänkandet avgivna, med III betecknade reservationen.

Sedan denna voteringsproposition ånyo upplästs, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Jacobsson, Gösta*, begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 86;
Nej — 46.

Därjämte hade 2 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta

Herr *Hansson, Nils*, anmälde, att han vid den nu företagna voteringen avsett att rösta nej men av misstag nedtryckt båda voteringsknapparna.

Därefter gjorde herr talmannen i enlighet med de rörande punkten C förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den av herr Lundström m. fl. vid betänkandet avgivna, med IV betecknade reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Billman* begärde votering, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som bifaller vad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande nr 25 punkten C, röstar

Ja;
Den, det ej vill, röstar
Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den av herr Lundström m. fl. vid betänkandet avgivna, med IV betecknade reservationen.

Sedan denna voteringsproposition ånyo upplästs, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr talmannen förklarade, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

Då emellertid herr *Lundström* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 88;
Nej — 23.

Därjämte hade 23 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

På framställning av herr talmannen beslöts att handläggningen av återstående ärenden på föredragningslistan skulle

uppskjutas till kammarens sammanträde onsdagen den 15 i denna månad.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 8, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar rörande utgifterna för budgetåret 1963/64 inom ecklesiastikdepartementets verksamhetsområde jämte i ämnet väckta motioner;

nr 185, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1962/63, i vad propositionen avser utrikesdepartementets verksamhetsområde;

nr 186, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ytterligare utgifter å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1962/63, i vad propositionen avser socialdepartementets verksamhetsområde;

nr 187, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1963/64 till verkstäder för handikappade;

nr 188, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag till stat för riksgäldsfonden för budgetåret 1963/64;

nr 189, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående omorganisation av fortifikationsförvaltningen m. m.;

nr 190, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ökat stöd till föreläsning- och studiecirkelverksamhet m. m.;

nr 191, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1963/64 till bidrag till byggnadsarbeten m. m. inom skolväsendet jämte i ämnet väckta motioner;

nr 192, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående utbyggnad av utbildnings- och forskningsorganisationen i Umeå;

nr 193, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1963/64 till byggnadsarbeten vid vissa universitet och högskolor m. m.;

nr 194, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag för

budgetåret 1963/64 till statens järnvägar m. m.;

nr 195, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående överlåtelse av kronan tillhörig mark m. m.;

nr 196, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående organisationen av den automatiska databehandlingen inom statsförvaltningen m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 197, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående nya grunder för den statliga personalpensioneringen av vissa icke statliga grupper m. m.; och

nr 198, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående säkerhetsinspektion av motorfordon m. m., såvitt nämnda proposition hänvisats till statsutskottet.

Anmäldes och godkändes andra lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 201, i anledning av väckt motion angående preskriptionstiden för återbetalning av socialhjälp;

nr 202, i anledning av väckta motioner om lagstiftningen om åldringsvård;

nr 203, i anledning av väckta motioner om statens övertagande av kostnaderna för förvaring och underhåll av viss civilförsvarsmateriel;

nr 204, i anledning av väckta motioner om vidgad rätt till reseersättning och sjukpenning för personer med rörelseinvaliditet; samt

nr 205, i anledning av väckt motion angående rätt att passera riksgränsen annorstädes än vid passkontrollställe.

Anmäldes och bordlades följande till kammaren överlämnade kungl. propositioner:

nr 168, med förslag till förordning om rätt att vid taxering för inkomst njuta avdrag för belopp, som tillförts Stiftelsen Petroleumbranschens Beredskapsfond; samt

nr 170, angående statlig lönereglering för skolledare och lärare vid yrkesskolor, m. m.

Anmäldes och bordlades konstitutionsutskottets memorial och utlåtanden:

nr 9, angående granskning av de i statsrådet förda protokoll;

nr 11, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om allmänt kriminalregister m. m., i vad propositionen hänvisats till konstitutionsutskottet; samt

nr 12, i anledning av väckta motioner om vidgning av kommunernas bestämmelser över hamntaxorna;

statsutskottets utlåtanden:

nr 85, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående den försvarsmedicinska forskningens organisation m. m., i vad propositionen avser eklestastikdepartementets verksamhetsområde;

nr 86, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående den försvarsmedicinska forskningens organisation m. m., i vad propositionen avser försvarsdepartementets verksamhetsområde, jämte i ämnet väckta motioner;

nr 87, i anledning av väckta motioner om upprättande av en särskild exportmarknadsberedning;

nr 88, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående stöd till barnstugor m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 89, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag för budgetåret 1963/64 till universitetssjukhusen m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 90, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående försäljning av viss allmänna arvsfonden tillfallen fast egendom;

nr 91, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående upphävande av förordningen den 21 december 1945 (nr 823) om nöjesskatt, m. m., såvitt propositionen hänvisats till statsutskottet, jämte i ämnet väckta motioner;

nr 95, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa frågor rörande fackskolor m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 96, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1963/64 till markförvärv för övningsfält m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

nr 97, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1963/64 till åtgärder mot silikos, luftföroreningar och tobaksrökning jämte i ämnet väckta motioner;

nr 98, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag för budgetåret 1963/64 till hälsovårdsupplysning jämte i ämnet väckta motioner;

nr 99, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag för budgetåret 1963/64 till förvaring och underhåll av civilförsvarsmateriel m. m. jämte i ämnet väckta motioner; samt

nr 100, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag till civilförsvaret m. m. jämte i ämnet väckta motioner;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 35, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående upphävande av förordningen den 21 december 1945 (nr 823) om nöjesskatt, m. m., såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet, jämte i ämnet väckta motioner;

nr 40, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av punkt 1 av anvisningarna till 20 § kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370), m. m., jämte i ämnet väckta motioner; samt

nr 41, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i rusdrycksförsäljningsförordningen den 26 maj 1954 (nr 521), m. m., jämte i ämnet väckta motioner;

bankoutskottets utlåtanden:

nr 17, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ersättning till ledamot av allmänt kyrkomöte; samt

nr 18, i anledning av fullmäktiges i riksgäldskontoret framställning om vissa engångsunderstöd;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 22, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om samarbete med Danmark, Finland, Island och Norge angående verkställighet av straff m. m.;

nr 23, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 2 § 17:o) lagen den 26 maj 1909 (nr 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt;

nr 24, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om allmänt kriminalregister m. m.;

nr 25, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 30 april 1948 (nr 218) om sambruksföreningar, m. m.;

nr 26, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 15 kap. 29 § giftermålsbalken, m. m.; samt

nr 27, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i rättegångsbalken m. m.;

andra lagutskottets utlåtanden:

nr 52, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till grunder för krigssjukvårdsutbildning av läkare och lag om ändring i lagen den 27 november 1953 (nr 688) om hälso- och sjukvård vid krig och andra utomordentliga förhållanden (krigssjukvårdslag), dels ock i ämnet väckta motioner;

nr 53, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i arbetarskyddslagen den 3 januari 1949 (nr 1), m. m., dels ock i ämnet väckta motioner;

nr 54, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om behörighet att utöva tandläkaryrket m. m.;

nr 55, i anledning av väckta motioner om viss översyn av lagen om vapenfria värnpliktiga samt om behandlingen av samvetsömma värnpliktiga; samt

nr 56, i anledning av väckta motioner om makes samtycke till utträde ur den allmänna tilläggs pensionsförsäkringen;

tredje lagutskottets utlåtanden:

nr 24, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om igångsättningstillstånd för byggnadsarbete, dels ock i ämnet väckta motioner;

nr 25, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition angående vissa anslag ur kyrkofonden m. m., dels i ämnet väckta motioner, dels ock motioner om anslag till avlönande av en finskspråkig präst i Sundsvall; samt

nr 27, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om gravrätt m. m.; ävensom

allmänna beredningsutskottets utlåtanden:

nr 24, i anledning av väckt motion om utredning rörande den oförtjänta markvärdestegrings problem;

nr 25, i anledning av väckta motioner om vidgad rätt till fria resor för värnpliktiga;

nr 26, i anledning av väckta motioner om utvidgning av statens järnvägars rabatter för folkpensionärer och del av motioner angående pensionärsbostadsbidragen m. m.;

nr 27, i anledning av väckt motion om utvidgning av statens järnvägars reserabatter för studerande;

nr 28, i anledning av väckta motioner om rabatter för studerande, militärer och folkpensionärer vid resor på statens järnvägars busslinjer;

nr 29, i anledning av väckta motioner om främjande av konsumtionen av alkoholfria drycker; samt

nr 30, i anledning av väckt motion om åtgärder mot markvärdestegring m. m.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 16.50.

In fidem

K.-G. Lindelöw