



26 oktober

## Debatter m. m.

## Onsdagen den 26 oktober

Sid.

Interpellationer av:

herr Rimmerfors i anledning av nykterhetsvårdens otillräckliga resurser . . . . .	3
herr Ericsson i Näs ang. höjning av investeringsramen för det statliga vägbyggandet år 1956 m. m. . . . .	4
herr Löfgren ang. storflygplatsen vid Halmsjön . . . . .	5
herr Svensson i Stenkyrka ang. vidtagande av åtgärder för förhindrande av trafikolyckor . . . . .	7
herr Braconier ang. kontrollstyrelsens tillämpningsföreskrifter rörande måltidstväng . . . . .	8

## Samtliga avgjorda ärenden

## Onsdagen den 26 oktober

Val av en kanslideputerad . . . . .	3
-------------------------------------	---



## Onsdagen den 26 oktober

Kl. 14.00

### § 1

Justerades protokollen för den 18 och den 19 innevarande oktober.

### § 2

#### Ang. val av en kanslideputerad

I enlighet med kammarens därom den 18 innevarande oktober fattade beslut skulle nu val företagas av en kanslideputerad; och lämnades därvid på begäran ordet till

Herr **FÖRSTE VICE TALMANNEN**, som yttrade:

Herr talman! För detta val ber jag att få avlämna en »gemensam lista», som upptar namnet Andersson i Mölndal. Denna lista har godkänts av de av kammaren utsedda ledamöterna i talmanskonferensen.

På förslag av herr talmannen blev listan av kammaren godkänd; och förklarades herr Andersson i Mölndal utsedd till kanslideputerad.

### § 3

Justerades protokollsutdrag angående det i nästföregående paragraf omförmälda valet.

### § 4

#### Interpellation i anledning av nykterhetsvårdens otillräckliga resurser

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Herr **RIMMERFORS** (fp), som anförde:

Herr talman! Den allmänna opinionen är sedan någon tid allvarligt oroad av uppgifterna om nykterhetsvårdens

beträngda läge. Även om ökningen av antalet vårdfall icke har något omedelbart samband med den nyss genomförda rusdrycksförsäljningsreformen, har nämnda reform säkerligen medverkat till att aktualisera uppsparandet av missbruk och omhändertagandet av missbrukarna.

Pressen har på sistone speciellt riktat uppmärksamheten på svårigheten att bereda anstaltsvård åt de alkoholskadade. Situationen är inte helt ny, eftersom antalet platser på våra vårdanstalter för alkoholmissbrukare länge varit otillräckligt. Läget har dock uppenbarligen förvärrats. Medan man tidigare ofta nödgades avvisa sådana, som frivilligt velat gå in på anstalt och som nykterhetsnämnderna sökte plats för, har man nu svårigheter att bereda plats även för alkoholister som är uppenbart farliga för sin omgivning. Exspektanttiderna blir onormalt långa, och det händer icke sällan att man nödgas förvara svårt alkoholsjuka människor i veckotal i vanliga polisarrester.

Detta läge skulle även under vanliga förhållanden ha varit otillfredsställande. I dagens situation är det helt enkelt upprörande. En av de självklara förutsättningarna för rusdrycksförsäljningens liberalisering var just en effektivare nykterhetsvård, främst ett bättre ansvarstagande för de alkoholskadade. Här måste alla medverka till att de beslutade åtgärderna verkligen i full utsträckning genomföres. På sina håll har den öppna vården på ett föredömligt sätt upprustats, medan den på andra håll ännu kännetecknas av en beklaglig eftersläpning. Även den bästa öppna vård med alla de hjälpåtgärder

**Interpellation ang. höjning av investeringsramen för det statliga vägbygget under år 1956, m. m.**

som nykterhetsnämnderna kan vidtaga hänger emellertid i luften, om man saknar möjligheter att inom den slutna vården bereda plats för de svårast skadade. Här anmäler sig också, i linje med den moderna alkoholforskningens intentioner, behovet av ökad medicinsk hjälp.

Med stöd av vad ovan anförts anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för socialdepartementet få rikta följande fråga:

Är herr statsrådet villig att med anledning av de oroande uppgifterna om nykterhetsvårdens otillräckliga resurser redogöra för det aktuella läget inom berörda vårdområde samt för de åtgärder som planeras för att åstadkomma den upprustning som läget påkallar?

Denna anhållan bordlades.

§ 5

**Interpellation ang. höjning av investeringsramen för det statliga vägbygget under år 1956, m. m.**

Ordet lämnades på begäran till

Herr ERICSSON i Näs (bf), som yttrade:

Herr talman! Vägvesendets utveckling är en angelägenhet, som berör oss alla. Ett fullföljande av det av riksdagen i princip godkända femårsprogrammet för vägarnas utbyggnad är därför ett önskemål, som har stark förankring i alla samhällsgrupper. Ehuru jag är medveten om att den av statsfinansiella och arbetsmarknadsmässiga hänsyn betingade investeringsbegränsningen varit nödvändig, finner jag dock de härigenom förorsakade stora reservationerna på vägbudgeten inge vissa farhågor för att det i slutet av femårsperioden kommer att bli svårt att utöka investeringsverksamheten i sådan takt, att medlen kan förbrukas.

Om femårsplanen skall kunna genomföras, synes därför för den statliga väg-

byggnadsverksamheten avsedda medel relativt snart böra ställas till förfogande. En sådan uppfattning finner jag även folkviljan ha givit uttryck åt vid folkomröstningen angående högertrafik. Ett av de betydelsefullaste argumenten synes nämligen härvid ha varit, att man funnit de för en omläggning till högertrafik erforderliga medlen i stället böra användas till en fortsatt upprustning av vägarna. Överskottsmedlen uppgår redan nu till betydande belopp. Sålunda finns för statliga väginvesteringar under år 1955 tillgängliga drygt 355 milj. kr., under det att investeringsramen nu fastställts till 275 milj. kr. Härtill kommer att automobilskattemedelfonden uppvisar en behållning på nära 54 milj. kr. den 1 juli 1955 och under budgetåret 1955/56 beräknas stiga med i runt tal ytterligare 100 milj. kr.

Redan nu torde det finnas visst utrymme för ytterligare investeringar, om man konsekvent utnyttjar de dolda reserver av arbetskraft, som finns i småbrukarområdena i landet. Det svaga skördeutfallet kommer troligen att medföra en ökning av denna dolda reserv. Vidare synes den omständigheten, att man även i Danmark erhållit en svag skörd i år, ge vid handen, att den danska arbetskraften på den internordiska arbetsmarknaden kommer att spela en större roll än vad hittills varit fallet. Utrymmet för ytterligare investeringar kan därför enligt min mening i dagens läge bedömas relativt optimistiskt.

Med anledning av ovannämnda tendenser till ökat behov av arbetstillfällen under senhösten och vintern synes en omprövning av investeringsbegränsningen böra ske under beaktande av den utomordentligt viktiga roll ett gott vägnät spelar i samhällsekonomin.

Med stöd av det anförda hemställer jag om kammarens tillstånd att fråga herr statsrådet Hjalmar Nilson:

**Interpellation ang. storflygplatsen vid Halmsjön**

Anser herr statsrådet att mera pengar kan ställas till förfogande för vägbyggandet?

Anser herr statsrådet, att det är lämpligt, att den dolda reserv av arbetskraft, som finns i våra småbrukarbygder, beredes sysselsättning inom vägväsendet i högre grad än vad hittills synes ha varit fallet?

Ämnar herr statsrådet medverka till att en höjning av investeringsramen för det statliga vägbyggandet kan komma till stånd för år 1956?

Denna anhållan bordlades.

**§ 6****Interpellation ang. storflygplatsen vid Halmsjön**

Herr LÖFGREN (fp) erhöi på begäran ordet och anförde:

Utvecklingen av flyget såsom kommunikationsmedel för såväl inrikes- som internationell trafik har sedan det senaste världskriget gått i starkt ökad takt. En allmän popularisering av flyget såsom transportmedel har kunnat konstateras. De bidragande orsakerna härtill är många. Ej minst den tekniska utvecklingen beträffande den flygande materielen med ökade flyghastigheter, större säkerhet och ökad komfort samt en väl genomförd rationalisering med sikte på större konkurrenskraft mellan ett mindre antal bärkraftiga trafikbolag har härvidlag spelat roll.

Med tillfredsställelse kan det konstateras att betydande framgångar särskilt beträffande den internationella flygtrafiken för vårt lands vidkommande uppnåtts genom ett skandinaviskt samarbete.

På grund av flygets allt större betydelse vid krigföringen är det naturligt att de i det senaste världskriget deltagande länderna liksom de i krigshändelserna indragna länderna redan vid efterkrigstidens början hade ett betydande försprång beträffande flygplat-

ser jämfört med vårt land. I Skandinavien kom därför exempelvis Danmark att starkt hota Sverige såsom centrum för den internationella flygtrafiken, i all synnerhet som Kastrups flygfält utbyggt i rask takt.

Med stor tillfredsställelse konstateras emellertid det intresse som från de svenska statsmakternas sida visades för att åstadkomma en svensk storflygplats, vilket tog sig uttryck i beslutet att anlägga en tidsenlig storflygplats i närheten av Stockholm — jag syftar på beslutet av 1946 beträffande flygfältet vid Halmsjön. Att väsentliga förbättringar redan utförts vid andra flygfält har i viss mån stoppat eller mildrat eftersläpningen beträffande de eljest goda förutsättningarna för en starkare utveckling av den inhemska flygtrafiken, men angelägna uppgifter torde fortfarande få anses föreligga beträffande utbyggnaden av flygfält för inhemsk flygtrafik.

I huvudsak avser jag dock i detta sammanhang att fästa uppmärksamheten på förhållanden i samband med utbyggnaden av storflygplatsen vid Halmsjön.

Utbyggnaden av Halmsjöfältet har av olika orsaker dragit betydligt längre ut på tiden än som tidigare avsetts. Här om torde ej i detta sammanhang vara så mycket att säga, då det varit möjligt att bemästra problemet genom användande av en utbyggnad av Bromma flygplats, vilket även torde ha möjliggjorts genom en icke tidigare beräknad teknisk utveckling av den flygande materielen.

Det måste dock synas egendomligt att Halmsjöfältet, för vars utbyggnad hittills dock använts så betydande belopp som ca 23,5 miljoner kronor och där en landningsbana på mer än 2 000 meters längd varit färdigställd sedan mer än ett år tillbaka, ännu ej i någon mån utnyttjats. Att döma av de många uppgifter som funnits tillgängliga i pressen under senaste tid synes allvar-

**Interpellation ang. storflygplatsen vid Halmsjön**

liga erinringar beträffande Halmsjöfältet ha rests från sakkunnigt håll. Sålunda uppgives chefspiloten i SAS, kapten Georg Lindow, som äger en oomstridd erfarenhet och sakkunskap, ha riktat en mycket hård kritik mot Halmsjöfältet efter sin första landning på fältet, visserligen i hård byig sidvind. Han uppges ha förklarat, att han ej frivilligt önskar göra om en sådan landning och att påbyggnader eller förbättringar ej skulle vara av större värde. Enda lösningen skulle — enligt uppgift — vara att den redan befintliga, dyrbara banan skulle läggas ned och en ny bana byggas. Den nu färdiga banan är enligt förekommande uppgifter både sned och sluttande med omväxlande uppförs- och utförslut med en kraftig pucker. Även om vissa internationella anvisningar följts beträffande den nu färdiga banans utförande, så uppges dessa anvisningar ha följts på ett sådant sätt att man uppnått endast absoluta botten i fråga om minimikrav.

Enligt uppgifter i pressen under gårdagen avser luftfartsstyrelsen att till regeringen inom den närmaste tiden inkomma med särskild framställning rörande den fortsatta utbyggnaden av Halmsjöfältet. Redan nu bebådas en kommande framställning om byggandet av ytterligare en start- och landningsbana på mellan 2 700 och 3 000 meter, förutom stations- och hangarbyggnader.

Det måste utan tvekan vara en angelägen uppgift att i varje fall i god tid före införandet av nya reaktionsdrivna flygplanstyper för internationell trafik sörja för att ett användbart flygfält för sådan trafik finnes tillgängligt i närheten av Stockholm. Såvitt jag kan förstå torde Bromma flygfält ej kunna fylla de anspråk som härvid måste ställas, ty även om den tekniska utvecklingen skulle göra det möjligt att Bromma flygplats nöjaktigt skulle kunna användas torde väl det kraftigt tjutande ljudet av reaktionsdrivna flygplan med-

föra så stora olägenheter, att den framtida internationella flygtrafiken måste få tillgång till annat flygfält. Här kommer då givetvis Halmsjöfältet in i bilden, och alla hade väl hoppats att den redan färdigställda banan skulle vara användbar.

För Halmsjöfältet planerades ursprungligen fyra olika banor. En är nu färdig, ehuru tyvärr kraftigt kritiserad. Enligt uppgift kommer medel att begäras för en utbyggnad med ytterligare endast en bana. Härigenom skulle totalkostnaden för Halmsjöfältet även vid nuvarande lägre penningvärde kunna stanna vid högst det tidigare beräknade beloppet. Detta måste väl i så fall sammanhålla med nyare rön i fråga om flygplatsers byggande i samband med den tekniska utvecklingen av den flygande materielen. Enligt uppgift bygges numera alltflera flygplatser med endast en start- och landningsbana, som vid lämplig planering anses klara upp till 95 % av alla starter och landningar.

Om nu medel kommer att begäras för byggande av ytterligare en start- och landningsbana vid Halmsjön, så måste åtminstone jag och säkerligen många med mig ifrågasätta huruvida detta ej innebär att den redan färdigställda banan vid Halmsjön de facto betraktas såsom ett misstag — i så fall ett mycket dyrbart sådant.

Utän att göra anspråk på sakkunskap ifrågasätter jag om valet av Halmsjön för storflygplats ej i betydande grad påverkats av kravet på möjlighet att bygga start- och landningsbanor i fyra olika riktningar och att en annan plats närmare Stockholm hade kunnat väljas om man vid beslutets fattande år 1946 hade haft de erfarenheter beträffande kraven på en tillfredsställande lösning av start- och landningsbanor som nu föreligger.

Om så skulle vara fallet och om den redan utförda banan vid Halmsjön vid ingående granskning skulle visa sig

vara ett misstag, i varje fall i ljuset av senare rön på detta område, så synes det mig oklokt att utan ingående och förutsättningslösa nya undersökningar lägga nya goda pengar på dåliga. En ny grundlig undersökning skulle kunna ge svar på en alltmer påträngande fråga, om ej en annan lösning av storflyg-platsfrågan med placering närmare Stockholm skulle vara en för vårt lands intressen gynnsammare lösning.

Skulle en sådan ny lösning visa sig försvarbar ur den internationella flygtrafikens synpunkt, så skulle den samtidigt innebära så stora fördelar ur intorskandinavisk och inhemsk flygtrafiksynpunkt, att vi ej har råd att binda oss vid tidigare träffade avgöranden. Prestigesynpunkter får i varje fall ej vara avgörande.

Med hänvisning till vad jag sålunda anfört anhåller jag om kammarens tillstånd att till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framställa följande frågor:

1. Vill herr statsrådet lämna en redogörelse för användbarheten av den redan utbyggda start- och landningsbanan vid Halm sjön, särskilt med hänsyn till den kraftiga kritik som framförts från praktiskt sakkunnigt håll?

2. Anser herr statsrådet de nya erfarenheterna beträffande byggandet av start- och landningsbanor för flygtrafik vara orsaken till ett frångående av den tidigare planen på fyra landningsbanor, och kan i så fall den bebådade framställningen om byggande av en ny start- och landningsbana vid Halm sjön tänkas innebära ett konstaterande av att den redan utförda och starkt kritiserade banan helt eller till väsentlig del betraktas såsom ett misslyckande, som skall ersättas av den nya bebådade banan?

3. Vill herr statsrådet medverka till att snabbt utreda frågan om storflygplatsens förläggning närmare Stockholm innan ytterligare medel ställes till förfogande?

Denna anhållan bordlades.

## § 7

### Interpellation ang. vidtagande av åtgärder för förhindrande av trafikolyckor

Herr talmannen lämnade på begäran ordet till

Herr SVENSSON i Stenkyrka (bf), som yttrade:

Under senare år har ett stort antal trafikolyckor inträffat därigenom att motorfordon parkeras på vägbanan. Enligt gällande bestämmelser skall fordonet vid parkeringen vara försett med tillfredsställande belysning baktill, såvida det inte parkeras på väg eller gata som är försedd med belysning. Under besvärliga väderleksförhållanden med regn, dimma eller dis kan det emellertid vara mycket svårt för en motorfordonsförare att se baklyset på ett på vägbanan parkerat fordon. Ofta upptäcker han inte det parkerade fordonet förrän han befinner sig några meter från detsamma, och då kan det vara för sent att undvika en kollision, även om farten är måttlig. Är det parkerade fordonet en stor och tung lastbil blir verkan av krocken i regel katastrofal, människoliv spills och fordonen blir illa åtgångna, personbilar förstöres totalt.

Trots de skärpta trafikbestämmelser, som i år trätt i kraft, har mörkerdöden även denna höst krävt många offer. Detta aktualiserar frågan om ytterligare åtgärder för att hindra kollisioner mellan parkerade fordon och andra, som färdas vägen fram. Bestämmelserna om belysning baktill på parkerade fordon torde vara tillfredsställande, men tyvärr kan belysningen som sagt vara mycket svår att upptäcka för en förare på ett annalkande fordon. Därtill kommer att vissa förare icke alltid iakttar de parkeringsförbud, som utfärdats för vissa vägar, särskilt riksvägar, eller gator eller, om parkering är tillåten, ställer fordonet på olämpliga platser, i kurvor, på backkrön eller dylikt. Överträdelse av sådant förbud kan endast be-

### Interpellation ang. kontrollstyrelsens tillämpningsföreskrifter rörande måltidstväng

ivras genom skärpt övervakning av trafiken från polisens sida. Det är fördenskull av synnerlig vikt att trafikpolisens resurser i fråga om trafikövervakning utbygges i snabb takt. Genom en sådan utbyggnad blir det också möjligt att kontrollera att gällande belysningsföreskrifter efterföljes.

Polisens trafikövervakning kan emellertid aldrig bli så effektiv att den kan förebygga alla olyckor eller olyckstillbud, förorsakade av olämpligt parkerade bilar under mörker. Skall dylika kunna undvikas, så långt detta står i mänsklig förmåga, måste det anläggas särskilda parkeringsplatser längs alla mera trafikerade vägar, framför allt riksvägar och länshuvudvägar. Utbyggnad av dylika parkeringsplatser sker på många håll, men detta arbete måste forceras, så att olycksrisken minskas. Även för trafiken under dagsljus på sådana vägar är det av synnerligen stor vikt att parkeringsplatser finns tillgängliga. Parkering på vägbanan kan även under dagsljus ge upphov till olyckor.

Med anledning av vad som sålunda anförts hemställes om kammarens tillstånd att till statsrådet Hjalmar Nilson få framställa följande fråga:

Är herr statsrådet villig att vidtaga åtgärder i syfte att eliminera här påtalade allvarliga risker för trafikolyckor?

Denna anhållan bordlades.

### § 8

### Interpellation ang. kontrollstyrelsens tillämpningsföreskrifter rörande måltidstväng

Ordet lämnades på begäran till

Herr BRACONIER (h), som anförde:  
Den av riksdagen år 1954 antagna rusdryckslagstiftningen har till motto »frihet under ansvar». Detta motto är ett uttryck för en förhoppning eller till och med en förvissning om att alkohol-

lagstiftningen bättre kommer att fylla sin nykterhetspolitiska uppgift, om den lämnar den enskilde individen ett större mått av frihet.

Det stora steget mot ökad frihet har tagits på utminuteringsens område genom slopandet av motbokssystemet. Även på utskänkningens område har genomförts ett antal reformer, ehuru ej av samma genomgripande karaktär som slopandet av motbokssystemet. Man har nämligen här ansett att det, oberoende av vilket utminuteringsystem som förekommer, måste finnas vissa restriktioner för utskänkning. Det har därvid förutsatts att dessa kontroller måste vara *klart motiverade och lätta att tillämpa*.

De tidigare existerande utskänkingsrestriktionerna var i huvudsak två, nämligen dels kvantitetsbegränsningen, dels måltidstväng. Av dessa båda avskaffades kvantitetsbegränsningen helt medan däremot måltidstväng bibehölls. Emellertid skedde detta icke helt reservationslöst. Av förarbetena framgår att måltidstväng icke kunde anses vare sig klart motiverat eller lätt att tillämpa.

Departementschefen, till vilkens mening riksdagen anslöt sig, yttrade beträffande måltidstväng huvudsakligen följande:

»En konsekventare linje skulle vara att slopa också denna restriktion. En eventuell avveckling av måltidstväng kunde emellertid icke ske annat än steg för steg. Av denna anledning borde måltidstväng tills vidare bibehållas i princip. Att bestämmelserna om måltidstväng vore svåra att upprätthålla effektivt hade länge varit känt. Då nu måltidstväng tills vidare skulle kvarstå var det angeläget tillse att det efterlevdes bättre. Det kunde därvid bl. a. ifrågakomma att ge bestämmelserna sådan ändrad utformning att de bleve lättare att efterleva.»

I förarbetena till alkohollagstiftningen har således tydligt påvisats, att inga



**Interpellation ang. kontrollstyrelsens tillämpningsföreskrifter rörande måltidstväng**

starkare motiv egentligen föreligger för ett bibehållande av måltidstväng. Riksdagen beslöt även att en försöksverksamhet skulle ordnas med syfte att utvärdera verkningarna av ett fullständigt slopande av denna restriktion.

Vidare har framhållits att måltidstväng inte är lätt att upprätthålla. För att bättre söka anpassa måltidstväng till konsumenternas vanor och på så sätt göra det lättare att följa företogs även vissa ändringar i föreskrifterna om vad måltiden skulle bestå av. Sålunda slopades den tidigare bestämmelsen om att måltiden skulle bestå av lagad mat. I stället skall restauratörerna numera verka för att kombinationerna av dryck och måltid överensstämmer med god bordskultur. Häri kan icke ligga annat än en anvisning om att det till vissa drycker, d. v. s. närmast drinkar o. d., kan vara lämpligt med en måltid av mindre solid beskaffenhet, medan det till vissa andra drycker, såsom t. ex. brännvin, ter sig mer naturligt med en lagad måltid. En dylik ordning skulle i alla händelser innebära en bättre anpassning till gästernas vanor.

Den stora svårigheten med tillämpningen av måltidstväng ligger emellertid däri, att folk tvingas till en utgift för något man egentligen ej vill ha. Har man nu velat göra måltidstväng lättare att tillämpa genom att införa ökade variationsmöjligheter i fråga om måltidens art, borde den myndighet, som har att utfärda föreskrifter angående minimipriser, ha beaktat nödvändigheten av att variationer i måltidens art motsvaras av variationer i dess pris. Det framgår ju klart av förarbetena, att restaurangerna skall tillämpa sina eljest gängse priser för de måltider som **serveras**.

Det är nu snart en månad sedan den nya rusdrycksförsäljningsförordningen m. fl. författningar trädde i kraft. Utan att vilja dra för långtgående slutsatser av den första tidens erfarenheter kan man dock konstatera, att de dagar ut-

minuteringsbutikerna varit öppna har fyllerifrekvensen på vissa orter ökat. De dagar, nämligen lördagen och söndagen den 1 och 2 oktober samt följande söndagar, som rusdrycksförsäljningen skett endast i form av utskänkning, har fyllerifrekvensen varit ovanligt låg.

Med utgångspunkt i nämnda förhållande frågar man sig, huruvida den understundom framförda uppfattningen om utskänkningen såsom en särskilt farlig försäljningsform egentligen äger något berättigande. Om den någonsin ägt det, vilket kvarstår att visa, tycks den i varje fall — och detta måste anses som en god sak — ha förlorat detta berättigande i och med den nya ordningens införande. Talet från restauranghåll om utskänkningen såsom en kontrollerad och därför mindre riskabel form av försäljning och konsumtion måste sägas ha fullt fog för sig. Att förneka detta vore att förneka värdet av att, såsom ju skett, ålägga restauratörerna ett skärpt ansvar för utskänkningens handhavande. Det vore att även förneka nyttan och effektiviteten hos hela den nya kontrollapparaten, vars huvuduppgift är att på ett effektivare sätt än tidigare övervaka att utskänkningen omhändertas på ett sätt som överensstämmer med lagens innehåll och mening.

Det anförda ger anledning till den slutsatsen, att om man i frihetens och ansvars känslans namn vågat det radikala steget att släppa utminuteringen helt fri, borde man tveklöst kunna slopa en restriktion av så diskutabelt nykterhetspolitiskt värde som måltidstväng. Då emellertid riksdagen beslutat att detta tills vidare skall kvarstå borde i alla händelser tillses, att bestämmelserna härom i enlighet med vad riksdagen avsett icke går längre i fråga om detaljmässig reglering och svårtillämpbarhet än som kan anses nykterhetspolitiskt befogat.

Tidigare var minimipriset på måltid

**Interpellation ang. kontrollstyrelsens tillämpningsföreskrifter rörande måltidstvång**

som berättigade till spritservering kronor 2: 50 (1: 50 på folkrestaurang). Detta minimipris var avpassat med hänsyn till lagens krav på en måltid bestående av lagad mat. Då detta krav ej längre föreligger och då restaurangerna för de lättare måltider som får serveras skall tillämpa sina eljest gängse priser, borde i logikens namn minimipriset för måltid som berättigar till utskänkning sänkas.

Enligt kungl. kontrollstyrelsens nya tillämpningsföreskrifter skall emellertid minimipriset för måltid som berättigar till utskänkning av spritdryck vara, på folkrestauranger 1: 75 och på övriga restauranger 2: 75. Vid utskänkning av starköl skall minimipriset vara på folkrestauranger och vinrestauranger 1: — och på övriga restauranger 1: 50.

Det kan ifrågasättas om dessa föreskrifter står i överensstämmelse med önskemålet om att tillskapa bestämmelser som är lättare att efterleva. Kunde kontrollstyrelsen fram till år 1952 inom den gamla förordningens ram föreskriva att viss mindre kvantitet spritdrycker fick serveras till en måltid som kostade lägst en krona, borde ju den nya förordningen ge ännu större möjligheter att utforma smidiga tillämpningsföreskrifter. Vad man syftar till är ju att successivt söka avveckla måltidstvånget. De intentioner lagen och dess förarbeten i detta hänseende ger uttryck för borde väl på något sätt avspeglade sig i tillämpningsföreskrifterna. Med hänsyn till vad som uttalats angående önskvärdheten av att folkrestaurangernas klasstämpel försvunne respektive angående frågan om det framtida behovet av särskilda folkrestauranger ter det sig även egendomligt, att kontrollstyrelsen, som nyligen avskaffat klassindelningen när det gäller spritpriserna, bibehåller denna indelning när det gäller måltidstvånget.

Under åberopande av vad ovan anförts hemställer jag om kammarens till-

stånd att till herr statsrådet och chefen för finansdepartementet få rikta följande fråga:

Anser herr statsrådet att de av kungl. kontrollstyrelsen utfärdade tillämpningsföreskrifterna rörande måltidstvång står i överensstämmelse med riksdagens beslut år 1954 om att tvånget, i avvaktan på en eventuell fullständig avveckling därav, bör utformas på sådant sätt att det blir lättare att efterleva än tidigare?

Denna anhållan bordlades.

## § 9

Anmäldes, att följande Kungl. Maj:ts propositioner tillställts kammaren, nämligen

nr 204, angående bestridande av ytterligare kostnader för det svenska deltagandet i stilleståndsövervakningen i Korea, och

nr 206, angående anslag för tillverkning av polioympämne m. m.

Dessa propositioner bordlades.

## § 10

Anmäldes, att till herr talmannen under sammanträdet avlämnats följande motioner:

nr 692, av herr *Hæggblom m. fl.*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 203, angående utlämnande av stödlån till jordbrukare m. m., samt

nr 693, av herr *Larsson* i Hedenäset *m. fl.*, likaledes i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 203.

Dessa motioner bordlades.

## § 11

Herr TALMANNEN yttrade:

Nästa plenum äger rum tisdagen den 1 november kl. 16.

Kammarens ledamöter åtskildes här efter kl. 14.13.

In fidem  
*Gunnar Britth*