

# RIKSDAGENS PROTOKOLL



Nr 15

FÖRSTA KAMMAREN

1968

28—29 mars

## Debatter m. m.

### Torsdagen den 28 mars

	Sid.
Svar på enkla frågor:	
av herr Tistad (fp) ang. formen för leverans av kontrollstämp- lar för tobaksvaror .....	4
av herr Hübinette (h) ang. sen avlämning av propositioner..	5
av herr Blom (fp) ang. ifrågasatt indragning av viss sovvagns- förbindelse mellan Stockholm och Uddevalla .....	8
Svar på interpellation av herr Strandberg (h) ang. beskattning av ramstyrda motorfordon, m. m. ....	10
Interpellation av herr Ahlmark (fp) ang. oljetransporter på Öster- sjön, m. m. ....	13

### Fredagen den 29 mars

Meddelande ang. enkla frågor:	
av herr Hilding (fp) om militär helikopterinsats vid trafik- olycka .....	16
av herr Åkerlund (h) ang. vidtagna åtgärder för att hindra olovliga demonstrationer vid det internationella valutamötet	16



## Torsdagen den 28 mars

Kammaren sammanträdde kl. 16.00.

Justerades protokollen för den 20 in-  
nevarande månad.

Upplästes följande till kammaren in-  
komna protokoll:

År 1968 den 28 mars sammanträdde  
de riksdagens valmän, som fått i upp-  
drag att utse fullmäktige i riksbanken  
och riksgäldskontoret för att jämlikt  
§ 4 i stadgarna för Stiftelsen Riksban-  
kens jubileumsfond förrätta val av sty-  
relse i denna fond; och befunnos efter  
valförrättningens slut ha blivit utsedda  
till

*ordförande*

för tiden 1 april 1968—den 31 mars 1971:  
herr Segerstedt, Torgny, professor, med  
29 röster;

*övriga styrelseledamöter*

för tiden den 1 april 1968—den 31 mars  
1971;

herr Ekman, Gösta, professor, med 29  
röster;

herr Engström, Arne, professor, med 29  
röster;

herr Svennilson, Ingvar, professor, med  
29 röster;

herr Åsbrink, Per, riksbankschef, med  
29 röster;

fröken Bergegren, Astrid, ledamot av  
andra kammaren, med 29 röster;

fru Sjövall, Elisabet, ledamot av andra  
kammaren, med 29 röster;

herr Dahln, Olle, ledamot av första  
kammaren, med 29 röster;

herr Martinsson, Bo, ledamot av andra  
kammaren, med 29 röster;

fröken Ljungberg, Blenda, ledamot av  
andra kammaren, med 29 röster;

herr Larsson, Nils Theodor, ledamot av  
första kammaren, med 29 röster;

*suppleant för herr Segerstedt, T.:*

herr Jansson, Sven, riksantikvarie, med  
29 röster;

*suppleant för herr Ekman, G.:*

herr Hjelm, Lennart, professor, med 29  
röster;

*suppleant för herr Engström, A.:*

herr Gustafsson, Bengt, professor, med  
29 röster;

*suppleant för herr Svennilson, I.:*

herr Holm, Lennart, docent, med 29  
röster;

*suppleant för herr Åsbrink, P.:*

herr Eklöf, Kurt, bankdirektör, med 29  
röster;

*suppleant för fröken Bergegren, A.:*

herr Hagnell, Hans, ledamot av andra  
kammaren, med 29 röster;

*suppleant för fru Sjövall, E.:*

herr Björk, Kaj, ledamot av första kam-  
maren, med 29 röster;

*suppleant för herr Dahln, O.:*

herr Hilding, Per, ledamot av första  
kammaren, med 29 röster;

*suppleant för herr Martinsson, B.:*

herr Johansson, Tage, ledamot av första  
kammaren, med 29 röster;

*suppleant för fröken Ljungberg, B.:*

herr Wallmark, Gunnar, ledamot av  
första kammaren, med 29 röster;

*suppleant för herr Larsson, N. Th.:*

herr Grebäck, Erik, ledamot av andra  
kammaren, med 29 röster.

*Gustaf Svensson* *Hugo Bengtsson*

*G. Ivar Virgin* *Per Jacobsson*

På framställning av herr talmannen  
beslöts att det nu upplästa protokollet  
skulle läggas till handlingarna ävensom  
att riksdagens kanslideputerade genom  
utdrag av kammarens protokoll skulle

### Ang. formen för leverans av kontrollstämplar för tobaksvaror

underrättas om dessa val samt anmodas låta uppsätta och till kamrarna ingiva förslag dels till förordnanden för de valda, dels ock till skrivelse till Konungen med anmälan om de förrättade valen.

—————  
 Justerades ett protokollsutdrag.  
 —————

### Ang. formen för leverans av kontrollstämplar för tobaksvaror

Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet STRÄNG erhöll ordet för att besvara herr Tistads (fp) fråga angående formen för leverans av kontrollstämplar för tobaksvaror, vilken fråga intagits i kammarens protokoll för den 21 mars förmiddagen, och anförde:

Herr talman! Herr Tistad har frågat mig om jag anser det lämpligt att enskilda företag i tobaksbranschen som beställt kontrollstämplar hos kontrollstyrelsen hänvisas att avhämta dem hos Svenska tobaksaktiebolaget.

Skattskyldig till tobaksskatt har att tillse att cigarrettförpackning som skall säljas här i landet är försedd med särskild kontrollstämpel. Sådana stämplars tillhandahålls av kontrollstyrelsen på rekvisition av den skattskyldige. Av praktiska skäl har det ansetts lämpligt att Svenska tobaksaktiebolaget ombesörjer tryckning och lagerhållning av dessa kontrollstämplar. De skattskyldiga som så önskar har rätt att hämta sina stämplars direkt hos bolaget. Ingen hänvisas till bolaget för sina inköp av kontrollstämplars.

Herr TISTAD (fp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret på min fråga.

Denna skall ses mot bakgrunden av att vi numera inte har något tobaksmonopol här i landet utan fri konkurrens mellan olika företag i tobaksbranschen. Det statliga tobaksbolaget har inte längre någon särställning, rättsligt sett. Att Svenska tobaksaktiebolaget ombesörjer

tryckning och lagerhållning av kontrollstämplars för kontrollstyrelsens räkning är uppenbarligen en kvarleva från monopoltiden.

Tryckningen sker, enligt vad jag tror mig veta, hos Esselte enligt kontrakt med Svenska tobaksaktiebolaget. Ingenting hindrar såvitt jag förstår att kontrollstyrelsen övertar detta kontrakt eller gör upp ett nytt kontrakt med t. ex. postens tryckeri.

I de fall privata tobaksimportörer hämtar sina stämplars direkt hos Svenska tobaksaktiebolaget får bolaget därigenom direkt kännedom om hur stor försäljning den ifrågavarande importören har. Med tanke på konkurrenssituationen är detta naturligtvis inte bra.

Det är lugnande att höra att ingen hänvisas till tobaksbolaget för att hämta rekvirerade stämplars. Enligt vad som upplysts måste emellertid de firmor, som vill hämta stämplarna hos kontrollstyrelsen, betala kostnaderna för transporten från Svenska tobaksaktiebolaget. I åtminstone ett fall som har berättats för mig skickades en vaktmästare från kontrollstyrelsen till tobaksbolaget för att hämta stämplarna. Importfirman fick i detta fall betala taxikostnaden med 50 kronor. Detta måste betecknas som en mycket underlig ordning.

Jag tycker inte att förhållandena på detta område är tillfredsställande och anser att man bör överväga att låta kontrollstyrelsen helt ta hand om det här, utan att styrelsen på det sätt som skett överlåter någon del av sin myndighetsutövning på Svenska tobaksaktiebolaget.

Herr statsrådet STRÄNG:

Herr talman! Jag betraktar närmast den här ordningen som betingad av praktiska skäl — 94 å 95 procent av alla cigarretter och andra tobaksvaror som säljs här i landet säljs via Svenska tobaksaktiebolaget. Under sådana förhållanden är det ett praktiskt arrangemang att bolaget har hand om lager-

hållningen av stämplarna. Om sedan en privatimportör av vissa skäl inte önskar exponera sig hos tobaksbolaget för att få sina stämplor, har han möjlighet att gå till det neutrala statliga ämbetsverket, kontrollstyrelsen, och hämta sina stämplor. Ingen nekar honom det.

Den speciella taxiräkningen tror jag att han skulle ha kunnat vägra betala. Förmodligen skulle han ha fått rätt, om han besvärat sig i Kungl. Maj:ts kansli angående denna speciella transportkostnad.

Herr TISTAD (fp):

Herr talman! Jag hör med tillfredsställelse att finansministern betecknar åtgärden att ta ut ersättning för taxikostnaden av den här importören såsom en oriktig åtgärd.

Den ordning som tillämpas må vara hur praktisk som helst, men jag tycker nog ändå att när Svenska tobaksaktiebolaget har ställning som skattskyldig hos kontrollstyrelsen bör bolaget behandlas på precis samma sätt som andra skattskyldiga. Den omständigheten att Svenska tobaksaktiebolaget svarar för 94 å 95 procent av omsättningen på tobaksmarknaden är kanske en alldeles särskild anledning att vara försiktig när det gäller att värna om den fria konkurrensen på denna marknad.

Överläggningen ansågs härmed slutad.

#### Ang. sen avlämning av propositioner

Herr statsrådet GEIJER erhöll ordet för att besvara herr *Hübinettes* (h) fråga till hans excellens herr statsministern angående sen avlämning av propositioner, vilken fråga intagits i kammarens protokoll för den 22 mars, och yttrade:

Herr talman! Herr *Hübinette* har frågat statsministern om han anser det tillfredsställande med hänsyn till riks-

Ang. sen avlämning av propositioner dagens arbetsförhållanden att det framläggs så många och så stora propositioner på en gång på de för budgetpropositionerna sista avlämningsdagarna.

Frågan har överlämnats till mig för besvarande i min egenskap av regeringens kontaktman med riksdagen.

I år liksom under de närmast föregående åren har det varit en strävan att så långt möjligt inarbeta regeringens förslag i statsverkspropositionen. Därigenom har en stor del av riksdagens samlade arbetsmaterial kommit riksdagen till handa redan vid vårsessionens början. Emellertid har också i år flera viktiga och omfattande anslags- eller organisationsfrågor av olika skäl måst lämnas utanför statsverkspropositionen. Anledningen till detta har i vissa fall varit att utredningsbetänkanden förelegat först sent under hösten, att remissbehandling av lämnade förslag inte kunnat avslutas i tillräckligt god tid, att föreliggande utredningsförslag måst grundligt omarbetas eller att förhandlingar med av förslagen berörda intressenter inte kunnat slutföras. Eftersom en stor del av den tillgängliga personalen varit engagerad i arbetet på statsverkspropositionen fram till början av januari, har det egentliga propositionsarbetet med de frågor som sålunda inte kunde tas med i statsverkspropositionen i många fall inte kunnat påbörjas förrän tidigast i mitten av januari.

Totalt har under tiden från riksdagens början fram t. o. m. den 21 mars, utöver statsverkspropositionen, 76 propositioner avlämnats till riksdagen. Av dessa lämnades 13 under januari, 16 under februari och 47 under mars. Eftersom flera av de sistnämnda propositionerna varit mycket arbetskrävande eller föregåtts av långdragna förhandlingar, har tyvärr ett förhållandevis stort antal propositioner kommit att lämnas först under någon av de tre sista dagarna för avlämnande av anslagspropositioner. Visserligen är det nu angivna förhållandet beklagligt men regeringen har inte velat välja det al-

### Ang. sen avlämning av propositioner

ternativ till det sena propositionsavlämnandet som funnits, nämligen att skjuta avgörandet i flera viktiga frågor på framtiden.

Herr HÜBINETTE (h):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Geijer för svaret.

Jag skall genast göra den kommentaren att det var ett positivt svar denna gång, positivt så till vida att statsrådet här erkänner att det inte är bra som det är. Det är också ärligt i det avseendet att det inte på något sätt ger några löften om framtiden. Jag har dess värre läst i protokollen för de senaste fem åren vad som sagts i detta ärende. Jag kan inom parentes säga att jag blev förfärad när jag märkte hur många gånger bara under dessa fem åren som detta missförhållande har påtalats i båda kamrarna, utan att det har blivit någon som helst förbättring.

Svaret i dag är som sagt positivt därför att statsrådet Geijer inte ger några löften. Granskar man protokollen finner man, att statsministern i svar efter svar har sagt att »det här är oeffektivt» och »vi skall ta itu med det». Jag kan direkt citera ett par uttalanden t. ex. att »alla åtgärder skall vidtas för att få förbättring till stånd», »personalläget i kanslihuset är en av orsakerna» osv.

Dagens svar tycker jag om, där man ärligt erkänner, att det här är galet, men inte lovar någonting för framtiden. Jag förstår nämligen, att så länge regeringen sitter kvar blir det ingen förbättring, ty annars skulle en sådan förbättring ha inträtt för länge sedan.

Det som irriterar mig är emellertid, att landets statsminister år efter år ställer sig i talarstolarna i de båda kamrarna och lovar förbättring, men sedan blir det ingen förbättring utan snarare en försämring. Det är högst betänkligt.

Jag skall inte upprepa vad alla har sagt i dessa diskussioner om att det

blir hopplösa arbetsförhållanden för oss om man som i år under de sista dagarna av propositionstiden får 30—40 propositioner, varav de flesta är tunga. Det går inte att arbeta effektivt för den enskilde riksdagsmannen, inte heller för partikanslierna. Ungdomar som har besökt riksdagshuset har ifrågasatt om man inte kunde ta tidsstudier på riksdagsmännen för att se vad dessa verkligen presterar. Jag skulle gratulera den tidsstudieman, som lyckas hänga med en riksdagsman när denne skall läsa igenom 32 propositioner på några få dagar och verkligen sätta sig in i ärendena och få någonting ut av det.

Nej, det måste faktiskt bli en förbättring! Det tycker jag att man skulle kunna kräva från riksdagsledamöternas sida — efter alla de löften som har givits av landets statsminister.

Herr statsrådet GEIJER:

Herr talman! När jag beklagar att förhållandena har blivit som de är, så ligger i det samtidigt att jag är fullt medveten om att omständigheterna är sådana att det är svårt att åstadkomma någon förbättring. Jag vill dock, när herr Hübinette talar om att den enskilde riksdagsmannen blir så hårt belastad, påstå att *alla* riksdagsmän inte läser *alla* propositioner från första sidan till den sista. Jag erkänner gärna från mina år som riksdagsman, att jag bara läste noggrant propositioner på det område där jag själv var engagerad eller intresserad. Andra propositioner får man naturligtvis läsa översiktligt.

Men jag skall ändå tillåta mig att på ett par punkter ge en liten motivering till det förhållandet att överlämnandet av en proposition kan komma att dröja. Jag tar några exempel.

Försvarsutredningens betänkande förelåg först den 21 februari. Därefter vidtog en mycket begränsad remissbehandling, som var avslutad den 29 i

samma månad. Trots detta kunde försvarsdepartementets »tunga» propositioner avlämnas till riksdagen under tiden 12—20 mars.

Beträffande socialhuvudtiteln kan nämnas att familjepolitiska kommitténs förslag rörande ökat stöd till barnfamiljer, som avlämnades i oktober förra året och därefter remissbehandlades, måste undergå en grundlig omarbetning. Vidare kan jag beträffande denna huvudtitel nämna, att under arbetet på propositionen angående hjälpmedel för handikappade har nya förhandlingar måst föras om inrättande av ett handikappinstitut. Dessa propositioner sattes därför upp sent på propositionslistan. De avlämnades i det ena fallet på den beräknade dagen och i det andra fallet en dag före den beräknade dagen.

I fråga om propositionerna rörande teknisk forskning och industriellt utvecklingsarbete samt om anslag för 1968/69 till atomenergiverksamhet m. m., båda från finansdepartementet, kan nämnas att de viktigaste utredningarna i dessa ämnen förelåg först i november 1967 och att en i samband med remissbehandlingen av statskontoret begärd utredning rörande vissa organisatoriska frågor kunde läggas fram först i början av innevarande månad.

Beträffande de propositioner som utgått från utbildningsdepartementet kan jag slutligen nämna att förhandlingar eller överläggningar måste föras med berörda organisationer eller parter i flera fall. Sålunda kunde preliminär uppgörelse träffas först mycket sent i de förhandlingar som föregått förslaget till läromedelsförslag. Här kan för övrigt inskjutas att dessa förhandlingar också hade samband med förslaget rörande organisationen av den statliga publiceringsverksamheten. I fråga om propositionen rörande sjuksköterskeutbildningen kan nämnas att samförstånd inte kunde nås med berörda huvudmän förrän på ett sent stadium. Propositionen rörande klass- och ämneslärarytbildningen har föregåtts av förhandling-

#### Ang. sen avlämning av propositioner

ar med berörda kommuner, och även förslaget rörande bidrag till Skansen har föregåtts av förhandlingar. I fråga om skolans arbetstider, slutligen, har överläggningar med personalorganisationer föregått propositionen.

Jag har med detta bara velat ge några exempel och vill försäkra herr HübINETTE att det är en allvarlig strävan från regeringens sida att göra vad som är möjligt för att inte riksdagsarbetet skall fördröjas.

Herr HÜBINETTE (h):

Herr talman! Ja, skam den som inte kan ge någon förklaring till misskötseln av dessa saker!

Men jag måste ju säga att det hela tycks bottna i dålig arbetsplanering — det kan inte vara någonting annat än att kanslihuset behövde något organ där statsråden fick lov att underordna sig litet och verkligen inränga sig i en ordentlig planering, så att det blev en tidsrytm i propositionsavlämnandet. Statsrådet Geijer säger att det ena ärendet blivit förskjutet genom remissbehandling och det andra på grund av utredningsförhållanden, o. s. v. Ja, det måste vara dålig planering. Och riksdagen skall väl inte behöva bli lidande för att de utredningar, som regeringen dirigerar, inte sköter sina arbetsuppgifter.

Jag kan inte förstå att det går att få propositionerna färdiga just till den 21 mars! Detta är väl ganska egendomligt — man skulle ju kunna tänka sig en cykel där det liksom flöt hela tiden; om arbetet vore ordentligt planerat skulle propositionerna kunna droppa ner under riksdagens arbetsår på ett helt annat sätt. Nu klumpar de ihop sig till sista stund, och jag tycker att den omständigheten visar, att sätter ni klutarna till så går det, för då är ni tvungna. Men jag tycker att ni skulle sätta till klutarna litet tidigare — då kunde det som sagt bli en bättre och jämnare fördelning.

Ang. ifrågasatt indragning av viss sovvagnsförbindelse mellan Stockholm och Uddevalla

Herr statsrådet GEIJER:

Herr talman! Jag vill inte gå närmare in i några detaljer på olika punkter — det kan räcka med att säga, herr Hübnette, att tyngdpunkten väl ändå ligger på att vi i statsverkspropositionen får med så mycket som är administrativt och tekniskt möjligt. Därvidlag kan man planera och göra en hel del, och detta har även skett. Men vissa ärenden går det faktiskt inte att få fram redan i statsverkspropositionen, och då hjälper det inte hur regeringen än planerar — man är bunden av omständigheter som man inte råder över.

Då blir det som jag nämnde: Vi har att välja mellan att framlägga förslag sent eller att skjuta på frågan till ett kommande år, och det är ju naturligtvis någonting som man överväger ibland. Det är dock inte önskvärt att tvingas gå den vägen. Då får man ta den konsekvensen att man får sätta till alla klutar även här i riksdagsarbetet.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

Ang. ifrågasatt indragning av viss sovvagnsförbindelse mellan Stockholm och Uddevalla

Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet LUNDKVIST erhöll ordet för att besvara herr Bloms (fp) fråga angående ifrågasatt indragning av viss sovvagnsförbindelse mellan Stockholm och Uddevalla, vilken fråga intagits i kammarens protokoll för den 6 mars förmiddagen och anförde:

Herr talman! Herr Blom har frågat mig om jag anser det riktigt att SJ — i samband med fastställande av sommartidtabellen 1968 — avser avskaffa den nuvarande direkta och erkänt välbekända sovvagnsförbindelsen Uddevalla—Stockholm över Vänersborg—Grästorp—Vara—Herrljunga och åter.

Den ändring som vidtas innebär inte att sovvagnen Uddevalla—Stockholm

indras utan att den i fortsättningen kommer att gå över Öxnered—Trollhättan—Göteborg i stället för över Vara—Herrljunga.

Genom ändringen kommer SJ i fortsättningen att betjäna ett större antal resenärer än nu i den aktuella regionen med direkt sovvagnsförbindelse med Stockholm.

Herr BLOM (fp):

Herr talman! Jag ber att få tacka statsrådet Lundkvist för svaret på min fråga. Han konstaterar mycket riktigt att detta sovvagnståg fortfarande går, men det går en annan väg än vad jag avsåg. Han säger också att SJ genom ändringen i fortsättningen kommer att betjäna ett större antal resenärer än nu i den aktuella regionen med direkt sovvagnsförbindelse med Stockholm. Jag vet inte vad han avser med regionen — om det i första hand är personer boende runt Göteborg som får denna förbättrade transportmöjlighet.

Anledningen till att jag ställde denna fråga är den enligt vårt förmenande i dessa bygder avsevärda försämringen av transportförsörjningen. I första hand gäller det järnvägsstationerna Vargön, Grästorp, Håkantorps, Vara och Vedum utefter Västkustbanan på bandelen mellan Vänersborg och Herrljunga. Den försämring som har uppstått där genom att de nu befintliga direkta sovvagnsförbindelserna försvinner från den bandelen innebär, att resande från dessa platser som önskar åka sovvagn till eller från Stockholm hänvisas att först åka dagtåg till eller från Öxnered för att få denna sovvagnsförbindelse.

Som ett exempel på vilken försämring detta medför i form av sämre service kan jag nämna, att resande från t. ex. Grästorp — jag tar det som exempel; för de övriga stationerna mellan Grästorp och Herrljunga är det ännu sämre — får man vid en resa till Stockholm en förlängd restid med tre timmar, för-



Ang. ifrågasatt indragning av viss sovvagnsförbindelse mellan Stockholm och Uddevalla

utom att man får en väntetid på en timme och tio minuter i Öxnered. Intet ont om Öxnered! Jag hoppas att ingen här i kammaren känner sig trampad på tårna men man kan väl tänka sig roligare saker än att sitta där och vänta en timme innan man får stiga på sovvagnståget.

Vid återresan från Stockholm är tidsförlusten inte fullt lika stor, men det är en förskjutning i tiden så att man i stället för att komma fram kl. 6.08 till Grästorp kommer man fram kl. 8.38. Detta har de kommuner, som är berörda av dessa transportförbindelser, reagerat emot och i framställningar till SJ avstyrkt med hänvisning till att det innebär en avsevärd serviceförsämring.

Beträffande den sistnämnda turen, som innebär att man återkommer från Stockholm avsevärt senare, har distriktschefen — jag tror att det är distriktschefen i Göteborg — sagt mycket hurtigt att många resande kanske föredrar att komma fram så mycket senare. Nu är inte människorna i dessa bygder särskilt sömniga om morgnarna. Jag tror att jag kan påstå att de är idoga och arbetsamma. Eftersom jag själv egentligen inte är från denna trakt, vågar jag säga det. De vill nog utnyttja dagen till att arbeta i stället för att åka tåg, om så bara är möjligt.

Vad beträffar den del av järnvägsförbindelsen, som jag nu närmast har talat om, kan jag inte komma ifrån annat än att ändringen måste vara en avsevärd försämring i servicen. Jag tror, herr statsråd, att det blir rätt svårt att få människorna i dessa bygder att finna tröst i svaret på min fråga och få dem att anse att åtgärden ingår i ett bibehållande av en tillfredsställande transportförsörjning för dessa bygder i vad avser sovvagnsförbindelserna.

Herr statsrådet LUNDKVIST:

Herr talman! Det är självklart att när man gör sådana här förändringar så

uppstår det både förbättringar och kanske understundom någon försämring. Vad man är ute efter är emellertid att skapa största möjliga förbättring.

De förbättringar som jag nämnde gäller regionen runt Trollhättan, och jag skall medge att åtgärderna innebär en försämring för resande i sovvagn till linjestationerna Grästorp—Vedum på linjen Herrljunga—Vara—Öxnered. Antalet av- och påstigande sovvagnsresenärer uppgår emellertid där till i medeltal en per dygn, vilket man i någon mån får ta hänsyn till, när man å andra sidan vill göra förbättringar för många resenärer till och från andra platser.

Det kan ju vara någon tröst för resenärerna från Grästorp att de får betydligt bättre dagförbindelser till Stockholm. De får möjlighet att fara från Grästorp kl. 17.11 och vara i Stockholm 22.00. På det sättet har man försökt att i någon mån motverka nackdelen för den i genomsnitt ende, som önskar ta sovvagn men inte får möjlighet att göra det i fortsättningen.

Herr BLOM (fp):

Herr talman! Jag har noterat att dagförbindelserna blivit bättre och är tacksam för det.

När herr statsrådet säger att antalet av- och påstigande sovvagnsresenärer mellan Vänersborg och Herrljunga inte har varit så stort, så är det kanske riktigt. Det har emellertid vitsordats från järnvägshåll, att tåget i fråga har varit mycket välbelagt. Måhända kan antalet av- och påstigande vid de nämnda stationerna bero på att alla platser varit belagda redan tidigare. Jag har hört av stationspersonal att man inte så sällan fått avvisa personer, som vill ha sovplats, med hänsyn till att tåget redan varit fullbelagt. Detta kan i någon mån påverka statistiken.

Jag har forskat litet i den här frågan, eftersom folket i bygden naturligtvis ansett det vara mycket angeläget att få

**Ang. beskattning av ramstyrda motorfordon, m. m.**

behålla sovvagnsförbindelsen. På SJ:s centralförvaltning har det bl. a. upplysts att en av orsakerna till indragningen är att postverket upphört att frakta post med tåget. Postverket rationaliserar och fraktar sina försändelser på andra vägar.

Här rationaliserar sålunda två olika grenar av den statliga affärsverksamheten utan inbördes samordning med påföljd att de enskilda människorna blir lidande. Människorna runt omkring Trollhättan hade väl för övrigt ganska goda förbindelser även före omläggningen.

Överläggningen ansågs härmed slutad.

---

**Ang. beskattning av ramstyrda motorfordon, m. m.**

Ordet gavs därpå ånyo till herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet LUNDKVIST, som tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara jämväl herr *Strandbergs* (h) interpellation angående beskattning av ramstyrda motorfordon, m. m., och nu yttrade:

Herr talman! Herr Strandberg har ställt fyra frågor till mig. Frågorna rör s. k. traktordumprar och lyder i tur och ordning: Anser statsrådet att ramstyrda motordrivna fordon i skattehänseende i framtiden bör klassificeras som bil? Bör sådant för koppling till traktor avsett släpfordon vars lastutrymme består av en s. k. dumperkorg eller annan för tipptransporter avsedd påbyggnad få nyttjas på allmän väg utan inregistrering? Anser statsrådet att registrerade entreprenadtraktorer och registrerade traktorsläpvnagnar försedda med påbyggnad för tipptransporter skall vara utrustade med de tillbehör som betingas av användning på allmän väg och att årlig kontrollbesiktning av sådana fordon bör ske enligt samma system som i dag gäller för registrerat motorfordon och registrerade släpvnagnar? Vilka

eventuella åtgärder avser statsrådet vidtaga för att i god tid orientera leverantörer och köpare av här avsedda fordon rörande påtänkta nya skatteregler samt kommande registrerings- och besiktningssprinciper?

Det är riktigt att utvecklingen när det gäller användningen av traktorer och även motorredskap på allmän väg lett till en situation som inte förutsetts i lagstiftningen. Detta gäller, som herr Strandberg säger, både vägtrafikförordningens bestämmelser och beskattningsreglerna.

Just av den anledningen tillsattes för ett år sedan en utredning med uppdrag att skyndsamt överse de aktuella bestämmelserna. Utredningen skall behandla frågan om revision av kraven på fordonens beskaffenhet från säkerhetssynpunkt men också pröva frågorna om registrering, besiktning, körkort och försäkring. Fordonens användning som dragfordon och kraven på släpvnagnar som kopplas till dem skall givetvis tas med i bedömningen. Utredningsmannen siktar till att om möjligt bli klar under första halvåret 1969. I avvaktan på resultatet av utredningen kan jag inte lämna ett direkt svar på herr Strandbergs frågor om hur vissa av dessa spörsmål bör lösas. Det rör sig om relativt invecklade tekniska och administrativa problem som utredningen först måste penetrera. Däremot är jag mycket angelägen om att problemen skall lösas så snart vi fått fram ett tillräckligt underlag för bedömningen.

I den utredning jag nämnt ingår inte skattefrågan. Den prövas däremot, som herr Strandberg också förmodar i sin interpellation, av bilskatteutredningen. Jag har inhämtat att denna utredning just nu speciellt arbetar med problemet och att den överväger att lägga fram ett delbetänkande i bl. a. denna fråga redan under innevarande år. Man torde kunna utgå ifrån att i den mån de fordon det här gäller används under likartade förhållanden som lastbilar det kommer att bli aktuellt med beskattning.

**Ang. beskattning av ramstyrda motorfordon, m. m.**

Med detta anser jag mig ha besvarat herr Strandbergs interpellation så långt det f. n. är möjligt.

Herr STRANDBERG: (h):

Herr talman! På sedvanligt sätt ber jag att få tacka statsrådet Lundkvist för svaret på min interpellation.

Låt mig då först få medge att svaret enligt min uppfattning karakteriseras av en positiv syn på de frågor jag uppställt. Statsrådet medger att utvecklingen i fråga om användandet av traktorer och motorredskap på allmän väg har lett till en situation som inte förutsetts i lagstiftningen.

Det är i första hand två problemställningar som uppkommit, nämligen trafiksäkerhetsfrågan och skattefrågan.

Vad trafiksäkerheten beträffar skulle vi kunna ha en lång diskussion inte minst efter allt vad som skrivits i pressen under senare tid. Att nu gällande bestämmelser i många avseenden medför försämrade trafiksäkerhet är väl dock ställt utom allt tvivel. Att låta 16-åringar utan körkort framföra sådana här tunga fordon på allmän väg kan inte vara rimligt, särskilt som vägtrafikförordningen inte innehåller några speciella regler för släpvagn eller lastenhet.

Det bör observeras att typbesiktningar endast sker i fråga om dragenheten, icke i fråga om lastenheten. Man kan inte säga att vi har en obligatorisk typbesiktning som gäller hela fordonsenheten. Nej, vad vi har är en obligatorisk kontrollbesiktning, och då skall man observera att den icke gäller för traktorer.

Men jag nöjer mig på denna punkt med vad statsrådet anfört i sitt svar och vill gärna understryka hans uttalande, att det är angeläget att dessa problem löses så snart som möjligt. Den pågående utredningen har ju också fått direktiv att skyndsamt överse de aktuella bestämmelserna, och jag hoppas att utredningsmannen läser dagens protokoll och härigenom får ytterligare en injektion att snabba på.

Frågan om beskattning av traktordumprar är ingalunda ny. Redan 1954 uttalade dåvarande departementschefen: »Traktorer som används på allmänna vägar och gator bör deltaga i kostnaden för vägväsendet, men med hänsyn till att statistik om användningsområdet saknas kan införandet av traktorskatt ej förordas.»

Frågan upptogs också av 1953 års trafikutredning. Och nästa gång, år 1963, uttalade bevillningsutskottet, att förhållandet inte är tillfredsställande vare sig med hänsyn till rättvisekravet eller i fråga om väghållningskostnaderna. Utskottet framhöll vikten av att frågan får en snar lösning.

Ja, herr talman, vad vi nu har att vänta oss är förslag från 1965 års bilskatteutredning. Starka skäl talar för att ett delbetänkande framläggas. Av svaret framgår också att ett sådant kan vara att vänta redan i år.

Jag vill även tolka statsrådets svar som ett personligt ställningstagande för en beskattning av traktordumprar på samma sätt som av lastbilar då de används under likartade förhållanden. Detta svar bör uppmärksammas av leverantörer och köpare.

Ett av skälen till att beskattningens införande bör påskyndas är att stora övergångsproblem kan komma att uppstå, om beskattningen kommer till förest. Traktordumperförsäljningen expanderar just nu kraftigt — i synnerhet småföretagare i åkeribranschen skaffar dumprar. Om en full beskattning införes, blir dessa ekipage olönsamma på allmän väg. Genom slutna entreprenadplatser, där registreringsplikt och därmed skatteplikt inte föreligger, torde det inte komma att finnas tillräckligt med arbete åt det stora bestånd av traktordumprar som vi redan nu har. Det kan alltså uppstå sociala problem beträffande de småföretagare, som under förutsättningen av skattefrihet ådragit sig stora fasta kostnader.

En sådan utveckling önskar varken statsrådet eller jag, och jag hoppas att

**Ang. beskattning av ramstyrda motorfordon, m. m.**

min interpellation och statsrådets svar skall uppmärksammas av berörda parter.

Jag tackar än en gång för svaret.

Herr WALLMARK (h):

Herr talman! Jag har också med stort intresse tagit del av statsrådets svar i denna fråga.

Att det lämnats är så mycket angelägnare som förhållandena i åkeribranschen för närvarande är mycket besvärliga. Bortsett från den nedgång i trafikarbetet som sammanhänger med den allmänna tillbakagången i våra konjunkturer och i sysselsättningen gör konkurrensen på icke lika villkor att förhållandena blir extra besvärliga.

Vi har områden här i landet där 40 procent av lastbilarna står stilla, och det finns exempel på åkare som har fått besked av vägförvaltningarna, att vill ni vara med och konkurrera får ni ställa er lastbil åt sidan och köpa en dumper — den är ju inte endast fri från de 10 000 om året i skatt utan har även åtminstone 3 000 kronor lägre försäkringsavgifter; den betalar ej heller någon oljeskatt. Det är alltså ganska besvärligt.

Det svar som statsrådet gav är mycket upplysande. Det kommer såvitt jag nu kan förstå med säkerhet en beskattning. Tidpunkten kan dock inte fastläggas.

Dessa traktordumprar är registrerade under samma rubrik som jordbrukstraktorerna. Man kan sålunda inte veta hur många som säljs, men jag tror inte att det är någon överdrift att säga att det investeras drygt 3 miljoner kronor i månaden. Detta torde till alldeles övervägande grad vara att uppfatta som felinvesteringar när dumprarna kommer att bli behandlade på samma villkor som lastbilarna.

Det är alltså en mycket allvarlig fråga för de personer som har köpt eller ämnar köpa traktordumprar. Naturligtvis måste det bli en galgenfrist för dem tills utredningen är färdig och departe-

mentschefen kan lägga fram ett förslag till riksdagen.

Denna tid bör utnyttjas till att verkligen informera de berörda parterna om de nya väntade spelreglerna.

Men när man samtidigt konstaterar detta — och jag tror att det råder allmän enighet om att man snart bör vidta de åtgärder som statsrådet antydde — är det förvånande att man inte endast fortsätter på samma sätt som hittills utan medger ytterligare nya dumprar, som inte bara är fortsättning på de gamla traktordumprarna utan helt nya konstruktioner dumprar, som man vägrat registreringsbesiktiga hos besiktningsman men som man av någon underlig anledning fått typbesiktigade. Eftersom jag haft tillfälle att ta del av besiktningsprotokollet, måste jag säga att man inte vet om man skall skratta eller gråta. Det är ganska festliga formuleringar som användes.

Det är en länge utbildad praxis här i landet att en traktor med släpvagn skall vara tämligen lätt att koppla isär. Det skall i regel ske för hand, utan användande av större verktyg. Hela konstruktionen skall alltså vara isärtagbar. I registreringsbeviset står det att det finns kopplingsanordning och så står det anmärkt att det är en »special».

Men, herr talman, den traktorn och dess dumper är lika »lätta» att koppla isär som det är att plocka bort t. ex. hytten på en lastbil. Det kräver arbete på en verkstad — ganska många timmars arbete. Det är i och för sig helt naturligt ty traktordumprarna är levererade från fabrik, och de är inte avsedda att tas isär. De måste hänga ihop hela ekipagens livstid ut. Dragvagnen skulle ju välla omkull, om man gjorde ett försök att ta isär dem.

I dessa tider, då man är medveten om att man skall dra åt och inte medge denna lucka, så öppnar man en ytterligare chans, och det rör sig i detta fall om någon miljon per månad i investering. Såvitt jag kan förstå rör det sig om en felinvestering.

**Interpellation ang. oljetransporter på Östersjön, m. m.**

Detta var, herr talman, några kommentarer jag ville göra i denna sak. Jag kan än en gång registrera, att kommunikationsministern verkligen tagit allvarligt på dessa problem och att han såvitt jag förstår kommer att se till att frågan blir löst så fort som möjligt.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

---

Föredrogs och hänvisades till jordbruksutskottet Kungl. Maj:ts proposition nr 59, angående ändrade former för reglering av priserna på fisk, m. m.

---

Anmälades och godkändes bankoutskottets förslag till riksdagens skrivelser:

nr 122, till Konungen i anledning av motioner angående lokaliseringspolitikkens framtida utformning;

nr 123, till Riksdagens ombudsmän i anledning av skrivelse från riksdagens ombudsmän angående tjänsteorganisationen vid riksdagens ombudsmanexpedition;

nr 124, till Styrelsen för riksdagens förvaltningskontor i anledning av skrivelse från riksdagens ombudsmän angående tjänsteorganisationen vid riksdagens ombudsmanexpedition; och

nr 125, till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av § 6 lagen den 30 maj 1873 (nr 31) om rikets mynt.

**Interpellation ang. oljetransporter på Östersjön, m. m.**

Herr AHLMARK (fp) erhöll på begäran ordet och anförde:

Herr talman! För ett år sedan gick jättetankern Torrey Canyon på grund utanför den engelska kusten. Den var lastad med 119 000 ton råolja. Omkring 95 000 ton beräknas ha kommit lös. Mer

än 100 kilometer av Cornwall's kust förorenades. Delar av den franska kusten skadades. Mängder av sjöfågel dödades av oljan. Många badorter och delar av fisket hotades med stora förluster. Ändå gjordes väldiga insatser för att bomba vraket, bränna oljan, begränsa dess spridning och rensa upp på kusten. För Englands del uppskattar man kostnaderna för det arbetet till omkring 150 miljoner kronor.

Nästa år levereras till Johnson-koncernen ett tankmotorfartyg på 135 000 ton. Det skall föra olja till AB Nynäsetroleum. Från Mellersta Östern och Sydamerika kommer det att passera Bälten för att nå Nynäshamn. För att detta skall bli möjligt lär krävas uppmätning av en djupare ränna i Stora Bält och kanske nya mätningar i delar av Östersjön. Båten blir mellan 16 och 17 meter djup, 182 meter lång och 41 meter bred.

Detta fartyg är större än Torrey Canyon. Vad skulle hända om det med full oljelast havererade i Östersjön?

Om det vet vi inte mycket. Svaret beror på vädret, vindriktningen, platsen för haveriet, hur stor del av båten som bryts sönder, den organisation som finns för att ingripa vid oljekatastrofer och samarbetet mellan de länder som ligger vid Östersjön.

Men det är inte svårt att föreställa sig en situation då ett haveri med en oljetanker på 135 000 ton betyder nedsmutsning av större delen av Sveriges södra skärgård (inräknat Stockholms skärgård). Det är inte uteslutet att vädret vid haveritillfället blir så hårt att man inte kan förhindra dessa väldiga kvantiteter olja att driva in mot land. Genom att Östersjön är liten och framför allt grund finns det, enligt vissa bedömare, risk för att detta hav och dess kuster blir allvarligt skadade under många år efter att ett haveri av det här slaget har ägt rum.

I dag saknas en organisation som skulle kunna förhindra en sådan katastrof om en jättetanker bryts sönder i

**Interpellation ang. oljetransporter på Östersjön, m. m.**

Östersjön. Vi saknar också en överenskommelse mellan Östersjöländerna om regler för oljetankers. Och den svenska kusten blir nästan lika utsatt för risker från de tankbåtar på över 100 000 ton, som är planerade att gå till finska hamnar, som t. ex. de finska eller sovjetiska kusterna är av svenska fartyg.

Det är därför nödvändigt att den svenska regeringen snabbt tar ställning till det väldiga, framtida miljöhot mot Östersjön och dess kuster som utgörs av jättetankers för olja. Det är naturligtvis glädjande att stora fartyg kan skära ner transportkostnaderna och därmed göra oljan billigare för konsumenterna. Det vore självfallet i och för sig beklagligt om de svenska myndigheterna tvingades förbjuda jättetankers att angöra svenska hamnar medan andra länder vid Östersjön godtar sådana fartyg. Och ett förbud av det slaget skulle givetvis kunna hårt drabba enskilda företag.

Men frågan kvarstår: Hur stora risker för vår miljö kan vi godta utan att ingripa? Och finns det möjligheter att, gemensamt med andra länder som gränisar till Östersjön, skapa en så effektiv katastroforganisation att miljöskadorna vid haveri med en oljetanker kan avsevärt begränsas?

Mot bakgrund av vad som anförts vill jag till statsrådet och chefen för jordbruksdepartementet ställa följande frågor:

1. Vad är statsrådets mening om det katastrofhot mot Östersjön och dess kuster som ett haveri med en jättetanker för olja innebär?

2. Anser statsrådet att Sverige f. n. kan godta att en oljetanker på över 100 000 ton angör en svensk hamn vid Östersjön?

3. Vilken organisation finns, och vilken erfordras, för att bemästra skadorna vid ett haveri med en oljetanker på Östersjön?

4. Kommer den svenska regeringen att ta initiativ till överläggningar mellan de länder som gränisar till Östersjön om gemensamma bestämmelser för oljetransporter över detta hav och en gemensam katastroforganisation i händelse av haveri?

På gjord proposition medgav kammaren, att ifrågakvarande spörsmål finge framställas.

Anmälades och bordlades följande motioner:

nr 789, av herr *Tistad* och herr *Jacobsson, Gösta*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 57, med förslag till lag om ändrad lydelse av 19 § kommunalskattelagen den 28 september 1928 (nr 370), m. m.;

nr 790, av herr *Nilsson, Yngve, m. fl.*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 67, angående undervisning för utlandssvenska barn samt för vissa minoriteter i Sverige; och

nr 791, av herr *Sörenson*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 101, angående långtidsplan för det statliga utvecklingsbiståndet m. m.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 16.47.

In fidem  
*Bengt Lambe*

*/Solveig Gemert*

### Fredagen den 29 mars

Kammaren sammanträdde kl. 14.00.

Justerades protokollen för den 21 in-  
nevarande månad.

Föredrogos och hänvisades  
motionen nr 789 till bevillningsut-  
skottet samt  
motionerna nr 790 och 791 till stats-  
utskottet.

Anmäldes och bordlades  
statsutskottets utlåtanden och memo-  
rial:

nr 6, i anledning av Kungl. Maj:ts i  
statsverkspropositionen gjorda fram-  
ställningar rörande utgifterna på drift-  
budgeten för budgetåret 1968/69 inom  
kommunikationsdepartementets verk-  
samsområde jämte motioner;

nr 50, i anledning av Kungl. Maj:ts  
proposition angående ökning av garan-  
tin för exportkredit;

nr 51, i anledning av Kungl. Maj:ts  
proposition angående godkännande av  
uppgörelse om ändring av överenskom-  
melsen med Finland den 17 november  
1949 angående betalning av vissa till  
Finland lämnade svenska krediter;

nr 53, i anledning av motioner om un-  
dervisningen i miljövärd samt om un-  
dervisning och utbildning i miljöfrå-  
gor;

nr 54, i anledning av motioner om  
komplettering av skolbetyg;

nr 55, i anledning av motioner om en  
allmän förskola;

nr 56, i anledning av motion om an-  
passning av skrivundervisningen till  
datatekniken;

nr 57, i anledning av Kungl. Maj:ts  
proposition angående vissa byggnads-  
arbeten vid universiteten m. m. jämte  
motioner; samt

nr 58, angående överlämnande till  
jordbruksutskottet av två till statsut-  
skottet hänvisade motioner;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 24, med anledning av motioner om  
ändrade principer för inkomstbeskatt-  
ningen av fiskare;

nr 30, med anledning av motioner om  
indexreglering av ingångsvärde m. m.  
vid beräkning av utskiftningskatt;

nr 33, med anledning av motion om  
rätt för yrkesfiskare att avgiftsfritt in-  
föra vissa varor; samt

nr 34, med anledning av motioner  
angående begränsning av rätten till av-  
drag för reklamutgifter;

bankoutskottets utlåtanden och me-  
morial:

nr 20, angående verkställd gransk-  
ning av riksbankens och riksgäldskon-  
torets styrelse och förvaltning;

nr 21, angående användande av riks-  
bankens vinst för år 1967; samt

nr 22, i anledning av motioner om  
kostnadsfritt tillhandahållande av bro-  
schyren »Sveriges riksdag»;

första lagutskottets utlåtanden:

nr 20, i anledning av motion om dom-  
stolsmässig prövning av rättsfrågor i  
förvaltningen; samt

nr 21, i anledning av motioner om er-  
sättning åt enskild för kostnad i för-  
valtningsförfarande;

andra lagutskottets utlåtande nr 19, i  
anledning av motioner angående studie-  
sociala förmåner vid korrespondensstu-  
dier och vid lokal vuxenutbildning;

tredje lagutskottets utlåtanden:

nr 30, i anledning av motioner angå-  
ende dels belyningsanordningar för  
traktorer och motorredskap, dels pla-  
ceringen av huvudstrålkastare på plog-  
fordon;

**Meddelande ang. enkla frågor**

nr 31, i anledning av motioner angående straffet för nedskräpning;

nr 32, i anledning av motioner om obligatorisk kommunal bostadsförmedling; samt

nr 33, i anledning av motioner angående avgiften för kontrollbesiktning av motorfordon;

jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 11, i anledning av motioner angående åtgärder för att åstadkomma bärkraftiga och effektiva familj jordbruk;

nr 12, i anledning av motioner angående statligt stöd för kombinerat jord- och skogsbruk, m. m.;

nr 13, i anledning av motioner angående kreditgarantier till deltid jordbrukare; samt

nr 14, i anledning av motioner angående anpassning av jordbrukets rationaliseringsstöd till konjunkturläget; ävensom

allmänna beredningsutskottets utlåtanden:

nr 18, i anledning av motioner om måltider för gamla och handikappade inom skolbespisningen;

nr 19, i anledning av motion om åtgärder mot den ökande brottsligheten; samt

nr 20, i anledning av motion om utredning angående nyttiggörande av hushålls- och industriavfall.

Anmäldes och bordlades följande motioner:

nr 792, av herr *Larsson, Lars*, och fru *Landberg*, i anledning av Kungl. Maj:ts

proposition nr 42, om ökat ekonomiskt stöd åt barnfamiljer;

nr 793, av herr *Björk*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 67, angående undervisning för utlandssvenska barn samt för vissa minoriteter i Sverige; ävensom

nr 794, av herr *Blomquist*, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 74, med förslag till lag angående ändrad lydelse av 1 och 6 §§ lagen den 4 januari 1956 (nr 2) om socialhjälp.

**Meddelande ang. enkla frågor**

Meddelades, att jämlikt § 20 i kammarens ordningsstadga följande enkla frågor denna dag framstälts, nämligen

av herr *Hilding* (fp) till herr statsrådet och chefen för försvarsdepartementet: »Är Statsrådet beredd vidta åtgärder för att utvidga möjligheterna till militär helikopterinsats vid trafikolyckor?»; samt

av herr *Åkerlund* (h) till hans excellens herr statsministern: »Hade regeringen på förhand övertygat sig om att alla rimliga säkerhetsåtgärder hade vidtagits för att förhindra olovliga demonstrationer vid det internationella valutamötet?»

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 14.04.

In fidem

*K.-G. Lindelöw*

*/Solveig Gemert*