



11—12 december

Debatter m. m.

Torsdagen den 11 december

Sid.

Svar på enkla frågor:

av herr Jacobsson, Gösta, (m) ang. anhållande inför sittande rätt av offentlig försvarare	3
av herr Skårman (fp) om reglering av trafiken med snöskotrar	5
av herr Carlsson, Eric, (cp) ang. namnbyten på järnvägsstationer	7
Samordningen av statlig tjänstepension samt tilläggspension	10
Förslag till jordhävdslag	12
Den kommunala miljöpolitiken	17
Om förbättrad naturvård	21
Om samordning av jordbruks- och miljövardspolitiken	26
Ägaransvaret vid parkeringsförseelser	30
Hyresvärds reparationskyldighet	39
Rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss ..	40
Meddelande ang. enkel fråga av herr Pettersson, Axel Georg, (cp) ang. fri hemresa för värnpliktiga vid julleddighet	57

Fredagen den 12 december

Svar på interpellationer:

av herr Pettersson, Karl, (m) om åtgärder för att minska risken för olyckor vid skjutning med artilleripjäser	58
av herr Österdahl (fp) ang. sjukpenning till handikappad som genomgår arbetsvård	62

Samtliga avgjorda ärenden

Torsdagen den 11 december

Andra lagutskottets utlåtande nr 85, ang. samordningen av statlig tjänstepension samt tilläggspension	10
— nr 87, om förkortning av arbetstiden vid treskiftsarbete	12
Tredje lagutskottets utlåtande nr 59, ang. förslag till jordhävdslag m. m.	12

	Sid.
Jordbruksutskottets utlåtande nr 40, om ett naturreservat vid Kul- laberg	17
— nr 41, om en beredskapsplan för åtgärder vid naturkatastrofer	17
— nr 42, om semester för jordbrukare	17
Konstitutionsutskottets utlåtande nr 39, om den kommunala miljö- politiken samt om samordning av plan- och miljöfrågor inom den kommunala nämndorganisationen	17
Jordbruksutskottets utlåtande nr 43, om kommunal miljövard m. m.	21
— nr 44, om statsbidrag till centraliserade anläggningar för upp- värmning och sopdestruktion	21
— nr 45, ang. utredning om landskapsvård m. m.	21
— nr 46, om förbättrad naturvård	21
— nr 47, ang. samordning av jordbruks- och miljövardspolitiken	26
— nr 48, ang. uppsamling av olja m. m.	29
— nr 49, ang. renhållningen på rastplatser vid vägarna	29
— nr 50, om utbildning på naturvårdens område	29
— nr 51, om inrättande av ett internationellt institut för miljö- vårdsforskning	29
— nr 52, om inrättande av ett institut för forskning angående kommunala föroreningsfrågor	29
— nr 53, ang. miljövärden	29
— nr 54, om den framtida exploateringen av kustområdet i Göte- borgsregionen	29
— nr 55, ang. elektriska kraftstationer vid mindre vattendrag	30
— nr 56, ang. konvention om ordningen vid fiskets bedrivande i Nordatlanten	30
Bevillningsutskottets betänkande nr 70, ang. ändring i taxerings- förordningen	30
— nr 71, ang. förslag till förordning med särskilda bestämmel- ser om insättning på skogskonto, m. m.	30
Första lagutskottets utlåtande nr 55, ang. ändring i lagen om tra- fikförsäkring å motorfordon	30
— memorial nr 59, ang. uppskov med behandlingen av vissa ärenden	30
Tredje lagutskottets utlåtande nr 61, ang. ändring i vägtrafikför- ordningen, m. m.	30
— nr 62, ang. ändring i övergångsbestämmelserna till lagen angä- ende ändring i lagen om nyttjanderätt till fast egendom	39
— nr 63, ang. kungörelse om ändring i förordningen angående yr- kesmässig automobiltrafik m. m. och om rätt för det allmänna att förvärva vissa trafikföretag, m. m.	40
— memorial nr 64, ang. uppskov med behandlingen av förslag till fastighetsbildningslag	56

Torsdagen den 11 december

Kammaren sammanträdde kl. 11.00.

Justerades protokollen för den 3 in-
nevarande månad.

Ang. anhållande inför sittande rätt av offentlig försvarare

Herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet GEIJER erhöll ordet för att besvara herr Gösta Jacobssons (m) fråga angående anhållande inför sittande rätt av offentlig försvarare, vilken fråga intagits i kammarens protokoll för den 3 december förmiddagen, och yttrade:

Herr talman! Herr Gösta Jacobsson har frågat mig om jag anser att gällande ordning, som ger åklagaren befogenhet att inför sittande rätt anhålla och ur rättssalen avföra av rätten förordnad offentlig försvarare för den åtalade, är förenlig med den likställighet mellan åklagaren, å ena, och den åtalade och dennes försvarare, å andra sidan, som är en av vår rättegångsordnings grundprinciper. Herr Jacobsson har vidare frågat om jag är beredd att föreslå en lagbestämmelse som tillgodoser likställighetsprincipens upprätthållande för den offentlige försvararens del.

Enligt gällande bestämmelser i rättegångsbalken meddelas beslut om anhållande av undersökningsledaren eller åklagaren. Anhållande kan ske, om det mot någon förekommer skäl till häktning eller om det är av synnerlig vikt för utredningen att den misstänkte tas i förvar i väntan på ytterligare utredning.

Dessa bestämmelser är i princip till-

lämpliga på alla kategorier misstänkta. Även om det självfallet ytterligt sällan kan bli aktuellt, kan alltså såväl offentlig försvarare som åklagare anhållas. Något bärande skäl att ändra i denna ordning kan jag inte finna. En annan fråga är hur anhållande skall gå till. Särskilda bestämmelser om anhållande inför sittande rätt finns inte. Emellertid gäller att anhållande skall ske i så litet uppseendeväckande former som möjligt. Detta framgår bl. a. av att det uttryckligen har föreskrivits, att man vid förflyttning av anhållen skall förfara så att förflyttningen inte väcker onödigt uppmärksamhet.

Vad jag nu har sagt avser givetvis också det utomordentligt sällsynta fallet att skäl finns att anhålla en offentlig försvarare. Några särregler för sådana fall behövs enligt min mening inte.

Herr JACOBSSON, GÖSTA, (m):

Herr talman! Vi som tillhör en litet äldre generation har kanske kvar något av känslan för rättens idé. Jag föreställer mig att detta är en hjärteangelägenhet för justitieministern liksom det är för mig. Vi vill likheten inför lagen, vi är angelägna om att rättegångsförfarandet i brottmål skall bygga på likställighet mellan åklagaren å ena och den åtalade och den offentlige försvararen å andra sidan.

Den offentlige försvararen är som jag ser det en samhällsinstitution som skapats till rättens värn och för att våra olyckliga medbröder skall få den rättegångshjälp de behöver, så att rätten inte trädades för nära. Advokatens väg till erkännande har i gångna tider varit törnbeströdd. Jag tror att justi-

Ang. anhängande inför sittande rätt av offentlig försvarare

tieministern är medveten om detta. Försvararen måste enligt min mening också i praktiken ges en ställning av samhällsinstitution så länge han är offentlig försvarare.

En under hösten inträffad händelse, på vars enskildheter det inte tillkommer mig att här ingå, har satt i blytbelysning den bristande balansen, som föreligger mellan åklagaren och den offentlige försvararen. Å ena sidan står åklagaren, en ämbetsman med samhällets hela makt och auktoritet bakom sig och med polis till sitt förfogande, med rätt att an hålla och häkta. Å andra sidan står den offentlige försvararen, som inte har bett om uppdraget utan som är skyldig att ta det uppdrag han får av rätten. Han agerar inte i eget intresse. Hans uppgift är att tillvarata den åtalades intressen, »to the bitter end», som en advokat har sagt till mig, givetvis under iakttagande av lojalitet mot samhället. Men för att kunna tillvarata den åtalades intressen »to the bitter end» och översätta dennes synpunkter till juridiskt språk måste han också ha den åtalades förtroende. Han måste skaffa fram den bevisning som kan finnas till den åtalades förmån. Han måste besöka sin huvudman i arrest- och fängelselokaler, där huvudmannen befinner sig under stark psykisk press. Vittnen och andra som behövs höras är ofta inga sanningsvittnen. Klientelet är inte det bästa, ofta kanske det sämsta. Miljön är emellanåt skum. Försvararen står ensam. Han måste snabbt pröva sanningshalten i vittnesutsagor. Han kan bli missledd, ingen hjälper honom. Det är i den situationen lätt för en offentlig försvarare att göra övertramp, ibland kanske ganska grova sådana. Han kan dessutom bli mer eller mindre felaktigt beskydd för övertramp. Om han gör något sådant så kan motparten, åklagaren, med nuvarande befogenheter gripa in med hela samhällets tyngd genom anhängande och häkning och allt vad detta för med sig. Effekten kan bli

rent förödande för den enskilde försvararen och för den offentliga försvararinstitutionen som sådan. Den offentlige försvararen har en svår, nästan omöjlig uppgift. Var är likställigheten, kan man fråga sig. Jag menar inte att för den offentlige försvararen skall gälla någon form av immunitet, men jag anser att en viss inte alltför snäv toleransram för övertramp måste finnas. Det är inte de stora kanonerna inom advokatvärlden som har dessa uppdrag, det är ofta unga advokater utan erkänd ställning.

Sammanfattningsvis anser jag att i vilket fall som helst ett ingripande bör beslutas av rätten och ingen annan. Att åklagaren skall ha befogenhet att inför sittande rätt göra ett anhängande tycker jag är fullständigt orimligt.

Jag tackar justitieministern för svaret på min enkla fråga. Jag tror att han i princip har ganska stor förståelse för mina synpunkter. I så fall tycker jag att svaret kunde ha varit något mera positivt. Mina anmärkningar är inte riktade mot de uppseendeväckande formerna vid ett anhängande; de gäller frågan om vem som inför sittande rätt skall ha befogenhet att göra ett anhängande. Det måste vara ett opartiskt organ d. v. s. rätten. Det är dock ytterst också klientens situation det här gäller.

Herr statsrådet GEIJER:

Herr talman! Jag har all aktning för herr Jacobssons plädering beträffande de offentliga försvararna och deras många gånger svåra situation. Jag kan dock inte instämma med herr Jacobsson i den utsträckning han tydligen önskar. Han har själv sagt att man knappast kan tänka sig att vi skulle införa någon form av immunitet för offentliga försvarare. När herr Jacobsson säger att en offentlig försvarare på grund av sin svåra situation lätt kan göra övertramp och att det därför måste finnas en viss toleransram, så

vill jag framhålla att detta markeras av det förhållandet att man ju inte kan göra ett anhållande utan mycket starka skäl.

Det skall finnas skäl till häktning eller i varje fall skäl av synnerlig vikt för utredningen för att den misstänkte skall tas i förvar. Där ankommer det ju på åklagaren att göra bedömningen. Det är klart att där som i andra sammanhang finns en risk för felbedömning, men detta hör ju till den mänskliga naturen. Det hör till det område där man inte kan genom bestämmelser i förväg hindra missbedömningar.

Jag tycker nog att det också måste sägas att här inte föreligger någon bristande balans, vilket herr Jacobsson ville göra gällande, mellan åklagaren och den offentlige försvararen. Båda är i princip likställda därigenom att båda kan i samma situation riskera ett anhållande även inför sittande rätt.

Att här, som herr Jacobsson har antytt, överlämna till rätten att besluta skulle vara ett avsteg från de principer som vi i övrigt har i vår rättegångsordning. Jag är, som jag sade i mitt första inlägg, inte beredd att på den punkten lägga fram något förslag till ändring.

Herr talmannen anförde nu, att herr *Alexanderson* begärt ordet för att deltaga i den pågående överläggningen, och tillsporde kammaren, huruvida den ville besluta att för tillfället upphäva den i § 20 mom. 4 tredje stycket i ordningsstadgan för kammaren stadgade inskränkningen i yttranderätten.

Härtill svarades ja.

Herr talmannen lämnade härefter ordet till herr **ALEXANDERSON** (fp), som yttrade:

Herr talman! Statsrådet Geijers svar har närmast avsett frågan huruvida med hänsyn till den offentlige försvararen några särskilda regler i det här avseendet skulle vara erforderliga. Såvitt jag förstår, har herr Jacobsson

Om reglering av trafiken med snöskotrar med sin fråga emellertid i första hand avsett det ingripande i den pågående rättegången som sker genom ett anhållande av den offentlige försvararen medan rättegången pågår.

Den tilltalade har ju i ett dylikt fall ansetts vara i behov av en offentlig försvarare. Genom anhållandet kommer han att sakna detta stöd, och följden blir då normalt att huvudförhandlingen måste avbrytas. Detta är en mycket allvarlig sak. Om vederbörande är häktad, betyder det bl. a. en förlängning av tiden för frihetsberövandet, men även i övrigt försämrar det den tilltalades ställning under rättegången.

Jag tycker därför att det i och för sig finns mycket starka skäl för att rätten skall besluta, om ett sådant anhållande får ske under den pågående rättegången. Det gäller sålunda bara frågan huruvida anhållandet skall ske under huvudförhandlingen och avbryta denna; sedan huvudförhandlingen är avslutad skall givetvis normala regler användas. En sådan befogenhet ligger väl rätt naturligt inom ramen för rättens skyldighet att sörja för ordning under förhandlingen och angående vad som därvid skall förekomma, hur förhandlingen skall föras o. s. v.

Man kan möjligen säga att risken för att sådana här saker skall hända får anses så obetydlig att man inte behöver ha några särskilda regler härom. Det ligger så pass i sakens natur att man kunde ha trott att en sådan händelse inte skulle inträffa. Men när det nu ändå har skett, är det naturligt att ställa frågan om det inte är påkallat att stadga särskilda regler.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

Om reglering av trafiken med snöskotrar

Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet **NORLING** erhöll ordet för att besvara herr *Skår-*

Om reglering av trafiken med snöskotrar
mans (fp) fråga om reglering av trafiken med snöskotrar, vilken fråga intagits i kammarens protokoll för den 4 december, och anförde:

Herr talman! Herr Skärman har frågat mig när man kan vänta sig förslag till reglering av den alltmer brännande frågan om reglering av trafiken med snöskotrar och andra översnöfordon.

Problemen sammanhängande med trafiken med översnöfordon kan ses från två utgångspunkter, nämligen dels vad avser översnöfordonens beskaffenhet och utrustning, registrering, besiktning och försäkring av fordonen samt kompetenskrav på deras förare, dels vad avser fordonens användning i terrängen från natur- och miljövårdssynpunkter m. m.

Den förstnämnda delen av problemkomplexet har uppdragits åt motorredskapsutredningen att beakta, medan natur- och miljövårdaspekterna utreds av de av chefen för jordbruksdepartementet tillkallade 1964 års rennärings-sakkunniga.

Jag har inhämtat, att båda dessa utredningar f. n. är sysselsatta med slutjustering och tryckning av sina betänkan den om bl. a. reglering av trafiken med översnöfordon samt att ifrågavarande förslag inom kort kommer att överlämnas till respektive departementschefer. Förslagen blir därefter föremål för sedvanlig remissbehandling. Jag beräknar således, att frågan om översnöfordonens rättsliga ställning m. m. skall kunna lösas i en nära framtid.

Herr SKÄRMAN (fp):

Herr talman! Jag skall be att få tacka statsrådet Norling för svaret.

Jag interPELLERADE under vårriksdagen i samma fråga. Det verkar därför som om jag vore mycket enveten i denna sak, och det är jag givetvis. Den närmaste orsaken till min fråga är att jag bl. a. i motortidningar har iakttagit en mycket intensiv propaganda för dessa snöskotrar. Sedan jag ställde min

interpellation i våras har jag mottagit mycket intresserade skrivelser både från två polischefer i Norrbottens- och Västerbottensdistrikt och från naturvårdshåll. Jag blev senast i går av Sveriges Djurskyddsföreningars riksförbund uppmanad att inte glömma bort denna sak.

Någon debatt om de olägenheter som följer med dessa snöskotrar skall jag inte ta upp här i dag. Jag skall inte heller kommentera det utomordentliga gagn som dessa fordon har varit till för samerna i deras renskötsel och för de tjänstemän som verkar på de snöhöljda vidderna. Men jag skulle vilja vädja till statsrådet Norling att, när nu motorredskapsutredningens betänkande är alldeles färdigt för tryckning och 1964 års rennärings-sakkunnigas betänkande snart kommer, bryta ut denna fråga, ty den är verkligen av mycket stor vikt.

Jag skall inte göra någon reklam för särskilda snöskotrar. Annars har mycket vackra reklambroschyrer givits ut. Jag citerar ur en annons: »Vi har snöskotrar för alla och alla ändamål. Stört-snabba för tävlingar. Råstarka för hårt arbete. Lättkörda för nöjesäkning. Tävlingsåkare, samer, skogsfolk, turister, skärgårdsfolk — för alla finns en perfekt modell. Begär vår stora snöskoter-katalog — —.»

När vi i våras diskuterade snöskotrararna uppskattades antalet till mellan 14 000 och 20 000. Hur många det är nu vet väl ingen, men det rör sig om ett mycket stort antal, och de körs utan någon som helst reglering. Det finns ingen kontroll på ägare, inga beteckningar på dem eller någonting sådant.

Detta är, herr statsråd, en mycket angelägen fråga. Kunde den ryckas ut ur det stora sammanhanget och lösas för sig, vore det mycket tacknämligt.

Ännu en gång tack för svaret.

Herr statsrådet NORLING:

Herr talman! Både rennärings-sakkunniga och motorredskapsutredningen be-

handlar frågan om översnöfordonen i specialbetänkanden, som alltså rör enbart dessa fordon. Motorredskapsutredningen har många andra ting att klara av innan den kan lägga fram sitt slutliga betänkande, rennäringsakkunniga likaså. Här är det alltså frågan om två utredningar som båda har brutit ut detta spörsmål för särbehandling.

Rennäringsakkunniga tar i sitt specialbetänkande när det gäller översnöfordonen upp naturvårdsaspekten, miljövårdsaspekten samt frågor rörande jakt och fiske m. m., medan motorredskapsutredningen sysslar med tekniska ting och situationen för förarna av dessa fordon.

Beträffande det sätt på vilket den här frågan skall föras fram har vi således inga delade meningar.

Herr Skårman talade i sitt anförande inledningsvis om behovet av att hålla kontakt med alla berörda parter. Låt mig bara säga att motorredskapsutredningen, som ligger under mitt departement, har varit angelägen att under hela sitt arbete hålla kontakt med de intressenter som herr Skårman räknade upp, och kanske flera därutöver. Jag utgår från att detsamma har gällt rennäringsakkunniga.

Herr SKÅRMAN (fp):

Herr talman! Med anledning av vad herr statsrådet anförde vill jag bara ytterligare tacka för svaret.

När jag hörde talas om dessa utredningar fick jag den uppgiften att det var fråga om slutbetänkanden, som omfattade en hel del andra frågor. Jag var därför orolig att remissförfarandet och behandlingen på propositionssidan skulle ta mycket lång tid. Jag är synnerligen tacksam för beskedet att dessa frågor har brutits ut och särbehandlats.

Överläggningen ansågs härmed slutförd.

Ang. namnbyten på järnvägsstationer

Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet NORLING erhöll ordet för att besvara herr *Eric Carlssons* (cp) fråga angående namnbyten på järnvägsstationer, vilken fråga intagits i kammarens protokoll för den 5 december, och yttrade:

Herr talman! Herr Eric Carlsson har frågat mig vilka principer som tillämpas vid byten av namn på järnvägsstationer, såsom planeras beträffande Krylbo.

Namnbyten på stationer initieras vanligtvis av den berörda kommunen. Finner SJ det motiverat att ändra stationsnamn, inhämtas alltid yttrande från ortnamnskommissionen, postverket och televerket innan beslut i frågan träffas.

I fallet Krylbo har såväl SJ som kommunalnämnden i Avesta intresse av namnbytet. Det var dock SJ som föreslog namnändring till Avesta central. Samtliga berörda myndigheter inklusive Avesta kommunalnämnd tillstyrkte ändringen, som kommer att genomföras den 1 juni 1970. Vid samma tidpunkt kommer även det nuvarande stationsnamnet Avesta att ändras till Avesta norra.

Herr CARLSSON, ERIC, (cp):

Herr talman! Jag ber att till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet få framföra mitt tack för svaret på den fråga som jag har ställt.

Det gäller här principen för byten av namn på järnvägsstationer. Svaret i den delen på min fråga var knapp. Där redovisas gången av ett namnbytesärende, inte varför namn skall ändras.

Herr talman! Jag skall emellertid börja med att anföra några principiella synpunkter på ett namnbyte.

För det första bör man undvika nya namn, som kan förväxlas med likartade namn.

För det andra skall det finnas verkli-

Ang. namnbyten på järnvägsstationer

ga skäl för en namnändring, inte bara — om jag får använda uttrycket — en allmän klåfingrighet och önskan att göra en ändring.

För det tredje måste det tas hänsyn till den resande allmänheten. Namnändringar vållar dock besvär och missförstånd. Av den anledningen bör det finnas grundade skäl för en namnändring.

För det fjärde bör man bevara namn som är särpräglade, som har — såsom i detta fall — traditioner och är en del av svensk järnvägshistoria.

Efter att ha anfört dessa principiella synpunkter skall jag med några ord kommentera det aktuella ärendet, nämligen att Krylbo skall ändras till Avesta central. Statsrådet säger: »Namnbyten på stationer initieras vanligtvis av den berörda kommunen.» I detta fall var det dock statens järnvägar som föreslog namnändring till Avesta central. Varför hade statens järnvägar ett särskilt intresse för detta och varför föreslog statens järnvägar att en ändring skulle ske i detta fall?

Med hänsyn till den upplysning som finns i svaret kan det vara värt att notera ett TT-meddelande för en tid sedan. Förste byråsekreteraren Yngve Kindblom vid statens järnvägar uttalade: »Det har varit en väldigt lång och segdragen historia innan namnändringen äntligen blev fastställd.»

Jag förstår detta. Växjödistriktet klagade på förväxlingen mellan Avesta och Alvesta. Avesta drogs in som station i maj 1968 i det stora svep av stationsindragningar som statens järnvägar då gjorde. Nu skall namnet Avesta uppstå igen i ny skepnad, på en ny plats och med risk för fortsatta förväxlingar med namnet Alvesta. Detta sker genom att Krylbo försvinner och får namnet Avesta. Namnändringen leder alltså till vad man försöker undvika, nämligen förväxlingar av namn, med felskickat gods o. s. v. som en uppenbar olägenhet för den allmänhet som anlitar statens järnvägar bl. a. för frakter.

Därmed bör också vara klart att det inte finns något bärande skäl för namnändringen. Det har varit en lång och segdragen historia att hitta ett nytt namn, enligt förste byråsekreteraren. Jag måste tyvärr tolka vad som här är på gång och vad som skett som ett utslag av en allmän klåfingrighet och önskan att vilja göra en ändring för ändrandets egen skull.

Den tredje punkten som jag anförde ovan såsom en princip för namnändringar är hänsynen till allmänheten. Alla vet var och vad Krylbo är. Här möts en rad järnvägar — norra stambanan, Krylbo—Mjölby, södra Dalarnas järnväg med kontakterna med Siljansbygden. Krylbo är från järnvägs-synpunkt en centralort. Denna ändring av namnet kommer att vålla den part som statens järnvägar särskilt borde omhulda — järnvägsresenärerna — såväl besvär, missförstånd som irritation. Det är ändå onödigt.

För det fjärde är namnet Krylbo starkt anknytet till svensk järnvägshistoria. Det är faktiskt ett klassiskt namn. »Klart Krylbo» är en beteckning, som också finns i litteraturen. Namnet har klang och tradition.

Avslutningsvis vill jag säga att statens järnvägar har anledning att vara rädd om sin good will hos den stora allmänheten och främst hos dem som reser, men man har också anledning att vara rädd om sin good will hos dem som i ett namn — Krylbo — ser ett stycke kulturhistoria, ett stycke järnvägshistoria. Statsrådet borde beakta sitt ansvar för svensk järnvägshistoria, där namnet Krylbo har en väsentlig ställning. Till slut vill jag vädja till herr statsrådet att söka bevara namnet Krylbo bland namnen på våra järnvägsstationer.

Jag ber att än en gång få tacka för svaret.

Herr statsrådet **NORLING**:

Herr talman! I de för övrigt ganska få fall där namnändring förekommit

har bakgrunden exempelvis varit att man önskat undvika förväxling av stationsnamn eller att man försökt anpassa stationsnamnet till kommunnamnet. I detta fall har Krylbo kommun gått ihop med Avesta kommun, och Avesta kommun innefattar nu de båda tidigare kommunerna. Samtidigt är det så att Krylbo station naturligt blir huvudstation i den nya kommunen. Då är det enligt min uppfattning ganska naturligt att kalla den för Avesta central. Nuvarande Avesta station, som inom parentes sagt inte längre har någon passagerartrafik, blir därmed Avesta norra. Det är väl naturligt att om man i fortsättningen skall åka till Avesta kommun, då går man av tåget på Avesta central och inte i Krylbo.

Slutligen vill jag nämna att statens järnvägar erfarenhetsmässigt har funnit att ingen förväxling sker mellan likartade stationsnamn, om något av dem försetts med beteckningen central, norra, södra etc. Statens järnvägar räknar därför med att det inte skall behöva bli någon förväxling, som herr Carlsson var rädd för mellan exempelvis stationsnamnen Alvesta, Avesta central och Avesta norra.

Vad sedan gäller frågan om hur just detta speciella fall har behandlats kan man få den uppfattningen att statens järnvägar här skulle ha utövat något slag av påtryckning på kommunen. Det är felaktigt. Hade inte något intresse funnits från Avesta kommun för ett namnbyte hade självfallet inte kommunalnämnden sagt ja. Då hade man behövt vidta endast den enkla åtgärden att säga nej. Därmed hade väl statens järnvägars förslag inte blivit aktualiserat, åtminstone inte denna gång. Nu var det emellertid inte på det sättet. Alla kommunala instanser på berörd ort tillstyrkte enhälligt SJ:s förslag. Man har därför knappast anledning säga att man har blivit påtvingad namnet Avesta central.

Ang. namnbyten på järnvägsstationer

Herr CARLSSON, ERIC, (cp):

Herr talman! Statsrådet säger att det skall vara en anpassning till kommunnamnet. Kommunnamnet bevaras ju genom att Avesta norra blir godsstation.

Det var dock statens järnvägar som föreslog namnändringen. Man har sagt mig från de kommunala myndigheterna, att man inte ägnade denna fråga alltför stort intresse. Men när statens järnvägar gjorde en framställning och föreslog namnändring ville man heller inte säga nej på den punkten. Jag har intrycket av vad som förekommit i pressen att både kommunalmännen och den stora allmänheten i detta område har varit en aning tveksamma till namnändringen. Men man ville som sagt inte säga nej till statens järnvägar när framställningen gjordes.

Vad sedan namnet Krylbo beträffar är det väl en heder för vilken stad och vilken kommun som helst att inom sina gränser ha en station sådan som Krylbo, som är känd och välkänd både inom och utom detta land. Det har sagts om Krylbo järnvägsstation att exteriören på det gamla stationshuset inte får ändras, även om gamla Krylbo blir centralstation aldrig så mycket. Huset man har där ritades av statens järnvägars chefarkitekt år 1898 och uppfördes under åren 1898—1903, och det betraktas numera som kulturminnesmärke av unikt slag.

Nu säger man att den förändring som sker bara innebär att man byter skylt och låter stationen heta Avesta central. Låt mig på den punkten bara säga, att detta att byta skylt är väl ändå ett vanhelgande av ett kulturminnesmärke, om man skall se stationshuset som en helhet.

Jag vill stryka under vad jag sade i mitt första anförande och sluta med att säga att statens järnvägars situation väl ändå är sådan i dag, rent allmänt sett, att det finns anledning för statens järnvägar att ägna omsorg åt sitt anseende hos svenska folket. Jag vill betona, herr statsråd, att det nog finns anledning att

Ang. samordningen av statlig tjänstepension samt tilläggspension

fundera på den saken. Jag hoppas som sagt också att herr statsrådet skall ägna denna fråga ytterligare uppmärksamhet just med hänsyn till att namnet Krylbo är både klassiskt och ett kulturnamn i svensk järnvägshistoria. Vi har råd och vi har anledning att också värna om dessa synpunkter i vårt samhälle.

Med dessa ord vill jag ha uttalat den förhoppningen, att namnet Krylbo måtte bibehållas, och jag ber än en gång få tacka för svaret.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

Ang. samordningen av statlig tjänstepension samt tilläggspension

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 85, i anledning av motioner angående samordningen av statlig tjänstepension samt tilläggspension.

Andra lagutskottet hade behandlat två till lagutskott hänvisade likalydande motioner, I: 764, av herr *Kaijser*, samt II: 896, av herr *Oskarson m. fl.*

I motionerna kritiserades gällande regler för samordning mellan statlig tjänstepension och pension enligt lagen om allmän försäkring. Motionärerna pekade bland annat på att reglerna medförde att statligt anställda, som hade sidoinkomst från annat förvärvsarbete än anställning, i vissa fall betalade tilläggspensionsavgift utan att detta medförde någon höjning i den pension de även utan att betala sådan avgift vore berättigade till. Motionerna utmynnade i ett yrkande, att riksdagen skulle giva Kungl. Maj:t till känna vad i motionerna anförts.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på anförda skäl hemställt, att motionerna I: 764 och II: 896 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservation hade anmälts av herr *Kaijser* (m), som dock ej antytt sin mening.

Herr **KAIJSER** (m):

Herr talman! Det här ärendet gäller ett av de fall där det kan bli så att man betalar in avgifter till ATP, utan att dessa ger anledning till någon pension. I korthet och med en viss generalisering kan det sägas förhålla sig på följande sätt.

Eftersom det statliga tjänstepensions-systemet generellt sett ger högre kompensation än den allmänna pensioneringen, kommer sidoinkomster av måttlig storlek vid samordningen i regel inte att leda till någon förhöjning av pensionen. Det är då naturligt att en statsanställd inte heller vill betala avgift till ATP för sidoinkomsten. När sidoinkomsten utgår från en tjänst vid sidan av den statliga åligger det arbetsgivaren att inbetala avgiften. Det spelar då mindre roll, det blir i någon mån analogt med tillfälliga anställningar som på grund av kort anställningstid inte blir pensionsgrundande, och det stämmer överens med systemet i allmänhet. Den däremot som själv skall betala avgift till ATP-systemet, d. v. s. som har inkomst av annat förvärvsarbete än anställning, kan slippa avgiftsskyldighet genom att före det kalenderår under vilket inkomsten beräknas inflyta anmäla undantagande från försäkringen för sådan inkomst.

I det motionspar som ligger bakom utskottsutlåtandet uttalas att det är felaktigt att man skall behöva betala in denna pensionsavgift som inte ger någon pension och framhålles att sådana onödigtvis inbetalda avgifter bör återbetalas, att riksförsäkringsverket bör ge den som kan beröras av samordningen fullständig information om förhållandet och att verket också bör informera om möjligheterna att i stället genom icke samordningsbar pensionsförsäkring bättra på åldersskyddet.

Enligt min mening ligger det en hel

Ang. samordningen av statlig tjänstepension samt tilläggs pension

del i motionsyrkandet. Det kan inte vara riktigt att avgifter, som man kan slippa ifrån genom att i förväg anmäla önskemål härom tvångsvis skall uttagas om sådan anmälan inte gjorts. Jag tänker här på de fall då avgifterna ändå inte leder till en förhöjd pension. Jag erkänner emellertid att de förslag som lagts fram i motionen för att förebygga det onödiga — man kanske t. o. m. kan säga oriktiga — avgiftsuttaget eller de olägenheter som kan uppstå i sammanhanget inte är helt lyckligt utformade.

Jag avstår därför, herr talman, från att göra något yrkande.

Herr förste vice talmannen STRAND (s):

Herr talman! Det kan, som herr Kaijser framhållit, inträffa att en statsanställd betalar avgifter för sidoinkomster till pensionssystemet, vilka sedermera inte ger någon utdelning därför att det statliga pensionssystemet är så mycket fördelaktigare att den allmänna försäkringens pension trots sidoinkomsterna inte blir lika hög som den pension han får uppbära direkt från statsverket. Men hur skall man komma till rätta med det här problemet om inte den anställd själv vill förvissa sig om det förnuftiga i att betala avgift för en sådan sidoinkomst, eftersom han har möjlighet att begära undantagande av denna inkomst?

Riksförsäkringsverket har inte — vilket motionen utgått från — vare sig möjlighet eller skyldighet att ingripa i sådana ärenden. Det är nämligen inte den allmänna försäkringen eller lagen om sådan försäkring som åstadkommit samordningen, utan detta har skett genom förhandlingar med personalorganisationerna på den statliga sidan, varigenom ett pensionssystem godkänts som är förmånligare än den allmänna försäkringen. Därpå har man infört samordning mellan de båda systemen.

Riksförsäkringsverket äger inte kän-

edom om vilka avgifter som erlagts för den försäkrades anställningsinkomst. Det är den lokala skattemyndigheten som fastställer den pensionsgrundande inkomsten. Om den statsanställd eller den på annat sätt anställd har en inkomst som motsvarar maximibeloppet för pensionsunderlaget debiteras inte avgifter för sidoinkomster. Men den lokala skattemyndigheten fastställer naturligtvis pensionsgrundande inkomst även för sidoinkomst därest den ryms inom fastställt maximum och därest undantag inte begärts för sådan inkomst.

Men kan då den anställd själv i god tid bedöma huruvida det blir någon utdelning på en sådan sidoinkomst? Han har ju inte enbart att räkna med den pension han kommer att uppbära från statsverket. Den får han endast om han är kvar i statens tjänst när han skall uppbära pensionen. Det kan följaktligen mycket väl inträffa att en anställd som haft statlig tjänst och intjänat vissa förmåner och betalat vissa avgifter för sidoinkomster slutar sin tjänst och övergår i enskild tjänst och fortsätter att betala avgifter, om dessa nu betalas av arbetsgivaren eller av honom själv. Detta skulle kunna ge honom en pension som är bättre än den han skulle ha fått om han kvarstätt i sin statliga tjänst. Det är alltså inte särskilt enkelt att avgöra så där utan vidare vilket alternativ som ger den bästa utdelningen.

Det är orimligt att kräva att den försäkrade skall få tillbaka avgifterna om det senare visar sig att han inte får pension för vad han inbetalat. Det finns alltså en hake i det här problemet som jag inte tror man kan komma till rätta med såvida inte den försäkrade själv förvissas om huruvida han bör betala avgifter eller låta bli.

Herr KAIJSER (m):

Herr talman! När jag redogjorde för innehållet i bestämmelserna sade jag att det var med en viss generalisering, ty jag vet att förhållandena kan te sig

Ang. förslag till jordhävdslag

olika beroende på om vederbörande är kvar i statstjänst eller inte. Det enda som stöter mig är att de myndigheter som sköter uppbörden av dessa avgifter tar ut avgifterna tvångsvis. Tvånget är i varje fall betingat av om vederbörande gjort anmälan att han vill ha inkomsterna undantagna från pensionsavgifter eller ej. Att tvånget är beroende av en anmälan om man är villig att undanta sidoinkomsten från pensionsavgifterna eller inte tycker jag är mindre lyckligt. Men jag har också klart för mig — som jag sade i mitt första anförande — att de åtgärder som är föreslagna i motionen inte är helt lämpligt utformade. Jag avstår därför från något yrkande.

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

Vid förnyad föredragning av andra lagutskottets utlåtande nr 87, i anledning av motioner om förkortning av arbetstiden vid treskiftsarbete, bifölls vad utskottet i detta utlåtande hemställt.

Ang. förslag till jordhävdslag

Föredrogs ånyo tredje lagutskottets utlåtande nr 59, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till jordhävdslag m. m. jämte motioner i ämnet.

Genom en den 9 oktober 1969 dagtecknad proposition, nr 134, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över jordbruksärenden och lagrådets protokoll, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen följande förslag till

- 1) jordhävdslag,
- 2) lag om ändring i lagen (1947:290) om tvångsinlösen av vanhävdad jordbruksegendom.

I propositionen hade föreslagits, att 1947 års lag om uppsikt å jordbruk skulle ersättas av en jordhävdslag. Avsikten vore att anpassa bestämmelserna om vanhävd till den nya jordbrukspolitiken. Jordbruk borde sålunda få läggas ned, om det icke strede mot allmänna jordbruksintressen. Enligt lagförslaget skulle jordbruk anses nedlagt, om odlad jord under mer än två år i följd icke bearbetats eller utnyttjats för slätter eller betesgång eller om skog planterats på jorden. Ingripande på grund av bristande hävd avsåges få ske endast för att skydda jordbruk som hade förutsättningar för rationell drift eller för att tillvarataga möjligheten till strukturrationalisering. Kravet på hävd ansåges icke längre behöva omfatta byggnader. För att hindra matjordstäkt som kunde äventyra rationaliseringssträvandena föresloges möjlighet för lantbruksnämnden att meddela förordnande med förbud mot täkt av matjord. I propositionen hade vidare föreslagits, att lagen ej skulle vara tillämplig på mark, varå jordbruket varit nedlagt under tre år.

Förslaget föranledde vissa ändringar av huvudsakligen formell natur i 1947 års lag om tvångsinlösen av vanhävdad jordbruksegendom.

I samband med propositionen hade utskottet behandlat följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

1. de likalydande motionerna I: 1080, av herr *Alexanderson m. fl.*, samt II: 1248, av herr *Tobé* och fru *Anér*, i vilka motioner yrkats, att riksdagen i sammanhang med behandlingen av propositionen nr 134 skulle besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om förslag till införande i naturvårdslagen av tillståndstvång för matjordstäkt i enlighet med vad i motionerna anförts;

2. de likalydande motionerna I: 1090, av herr *Carlsson, Eric, m. fl.*, och II: 1259, av herr *Jonasson m. fl.*;

3. de likalydande motionerna I: 1091, av herrar *Skårman* och *Skagerlund*, samt II: 1260 av herr *Nilsson* i Lönsboda m. fl., i vilka motioner hemställts, att riksdagen måtte med ändring av vad som föreslagits i propositionen nr 134 besluta att i den föreslagna jordhävdslagen

dels 1 § skulle erhålla den lydelse, som angivits i motionerna, vilket förslag gällde, att jordbruk skulle anses nedlagt, om odlad jord under mer än fyra år i följd icke bearbetats eller utnyttjats för slätter eller betesgång eller om skog planterats på jorden,

dels ock 6 § skulle erhålla i motionerna angiven lydelse, vilket förslag avsåge, att matjordstäkt på odlad jord, som borde hållas i hävd, icke skulle få ske utan lantbruksnämndens tillstånd;

4. de likalydande motionerna I: 1092, av herr *Svanström m. fl.*, och II: 1258, av herr *Hansson* i Skegrie m. fl., i vilka motioner anhållits, att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 134 måtte besluta,

1. att jordhävdslagen skulle vara tillämplig jämväl på jordbruksmark som tillhörde staten,

2. att uttala, att lantbruksnämnderna borde åläggas informera naturvårdsmyndigheterna om sådana förändringar i jordbruket, som kunde hava betydelse ur naturvårdssynpunkt, i enlighet med vad som anförts i motionerna.

Utskottet hade i det nu ifrågavarande utlåtandet på återopade grunder hemställt,

A. att riksdagen måtte med avslag på motionerna I: 1091 och II: 1260 i motsvarande del antaga 1 § i det vid propositionen nr 134 fogade förslaget till jordhävdslag;

B. att riksdagen måtte med avslag på dels motionerna I: 1092, och II: 1258, såvitt avsåge tillämpning av jordhävdslagen på statens mark, dels motionerna I: 1090 och II: 1259 antaga 2 § i förslaget till jordhävdslag;

Ang. förslag till jordhävdslag

C. att riksdagen måtte med avslag på motionerna I: 1091 och II: 1260, såvitt avsåge matjordstäkt, antaga 6 § i förslaget till jordhävdslag;

D. att riksdagen måtte bifalla propositionen i de delar som ej omfattades av hemställan under A—C;

E. att motionerna I: 1080 och II: 1248 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; samt

F. att motionerna I: 1092 och II: 1258 i den del, som ej omfattades av hemställan under B, ej måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservationer hade avgivits

vid B i utskottets hemställan

I, beträffande frågan om tillämpning av jordhävdslagen på statens mark, av herrar *Grebäck* (cp), *Åkesson* (fp), *Ebbe Ohlsson* (m), *Skårman* (fp), *Nils Nilsson* (cp), *Tobé* (fp), *Hedin* (m) och *Josefson* i Arrie (cp), vilka ansett, att utskottets yttrande bort i viss angiven del hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort under B hemställa, att riksdagen måtte — dels med avslag på motionerna I: 1090 och II: 1259, dels med förklaring att förslaget till jordhävdslag icke kunnat oförändrat antagas — med bifall till motionerna I: 1092 och II: 1258, såvitt avsåge tillämpning av lagen på statens jord, antaga i reservationen infört förslag till lydelse av 2 § jordhävdslagen;

vid C i utskottets hemställan

II, beträffande frågan om tillstånd för matjordstäkt enligt jordhävdslagen, av herr *Skårman* (fp), utan angiven mening;

vid E i utskottets hemställan

III, beträffande frågan om införande i naturvårdslagen av tillståndstvång för matjordstäkt, av herrar *Skårman* (fp) och *Tobé* (fp), vilka ansett att utskottets yttrande i viss del bort lyda så, som i denna reservation angivits, samt att utskottet bort under E hemställa, att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 1080 och II: 1248 hos Kungl.

Ang. förslag till jordhävdslag

Maj:t anhålla om förslag till införande i naturvårdslagen av tillståndstvång för matjordstäkt i enlighet med det i reservationen anförda.

Herr SKÄRMAN (fp):

Herr talman! 1947 års lag om uppsikt å jordbruk har i varje fall under det senaste årtiondet knappast kommit till användning, då ju nedläggandet av jordbruk närmast varit att betrakta som en god gärning i den nya jordbrukspolitikens anda. Emellertid har man funnit att nedläggande av jordbruk, som för sig eller i sambruk med närliggande jordbruk är lämpade för rationell jordbruksdrift, kan komma att motverka eller rent av förhindra den planlagda rationaliseringsverksamheten.

Det enklaste exemplet är det icke ovanliga förhållandet, att tre närliggande ofullständiga jordbruk skall sammanläggas till en brukningsenhet — ett bärkraftigt jordbruk. Nedlägges då genom grov vanhävd jordbruket på den mellanliggande fastigheten, omintetgörres sammanläggningen till den föreslagna brukningsenheten, och detta kan därtill föra med sig att rationaliseringsverksamheten störes i hela bygden. Man har därför inte kunnat undvara medel att förhindra en sådan utveckling. Därav det föreliggande förslaget till jordhävdslag, som givetvis bort göras generellt tillämplig på all sådan odlad jord som enligt 3 § kan bli lämpad för eller underlätta bildandet av rationell jordbruksdrift. Att göra den tillämplig på kommunägd jord, som nu är fallet, men ej å staten tillhörig jord förefaller meningslöst och har föga med likställdhet att göra. Jag ber därför, herr talman, att få tillstyrka reservation I.

Jag har dessutom till utskottets uttalande fogat en blank reservation beträffande matjordstäkt å sådan odlad jord som avses i 3 §, p. 1 och 2, d. v. s. sådan odlad jord som skall användas för rationaliseringsverksamhet. Enligt min mening har lagförslaget förbisett att man med våra dagars anläggningsma-

skiner, hyvlar, caterpillars o. d., på mycket kort tid kan skrapa av matjordslagret och frakta bort detta. Det kan ske på en lördag eller söndag innan myndigheterna hunnit reagera, även om man skulle delegera beslutanderätten enligt 6 § i lagförslaget till lantbruksdirektören eller någon annan tjänsteman. Jag anser därför att man beträffande sådan odlad jord varom lagen talar inte bör få ta bort jorden utan särskilt tillstånd av lantbruksnämnden. Ett sådant tillståndstvång skulle inte påverka matjordstakten på smååkrar eller åkrar av sådan figur att de inte kan brukas rationellt eftersom de ju inte lyder under denna lag.

Det finns emellertid en vidare aspekt på denna fråga som jag och herr Tobé i medkammaren velat föra fram i reservation III. Enligt 18 § i naturvårdslagen gäller tillståndstvång för täkt av sten, grus, sand och lera. Vi ifrågasätter ett generellt tillståndstvång även för matjord genom att man i 18 §:s katalog fogar begreppet matjord till de andra, d. v. s. sten, grus, sand och lera. Vi är fullt medvetna om att det vid skogsplantering kan vara lämpligt att först skala av den för skogen alltför näringsrika matjorden. Det har emellertid under senare tid visat sig att det inom vissa områden, särskilt i närheten av större tätorter eller områden med mera omfattande fritidsbebyggelse, finns ett stort behov att belägga matjordstakten med tillståndstvång. Det kan finnas motiv för att begränsa ett sådant tillståndstvång — i detta fall för att skydda naturen — till vissa geografiska områden. Å andra sidan är ju mindre täkter för husbehovsändamål fritagna från tillståndstvång enligt naturvårdslagen. Ett generellt sådant tvång skulle således inte bli till nämnvärt förfång för markägarna. Detta bör vägas mot den förfulning av natur och miljö som matjordstäkt i många fall åstadkommit. Framför allt är det ju viktigt att områden som vid planläggning utlagts till grönområden inte plötsligt förvandlas

från äng till stenig eller lerig kalmark. Enklaste medlet att förhindra sådana olyckor vore att komplettera 18 § i naturvårdslagen på det av mig föreslagna sättet.

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

Herr NILSSON, NILS, (cp):

Herr talman! Enligt lagförslaget skall lagen inte vara tillämplig på mark som tillhör staten.

Utskottet anför i detta sammanhang att det har sin motsvarighet i den nu gällande uppsiktslagen och andra lagar med tvångsrättsliga inslag. Man anför vidare: »I allmänhet torde dock — även om en viss lag formellt inte omfattar kronan — lagstiftningens anda och mening vara avgörande för myndighetens handlande även i ärenden som berör kronans intressen. Det kan förutsättas att så blir fallet också i frågor som gäller hävd av jordbruksfastighet som tillhör staten.» Men om så är fallet kan det inte heller på något sätt vara betungande att lagtexten även utsäger detta. Den likhet inför lagen som i olika sammanhang omtalas bör ju även omfatta sådana områden som är underställda lagstiftaren själv.

Enligt reservanternas mening bör lagen vara tillämplig på all jord oberoende av vem som är ägaren. I propositionen framhålles att alla ägarkategorier har samma intresse av att den föreslagna lagstiftningen kommer till stånd. Övervägande skäl talar då för att lagen skall omfatta all mark, även statens. Ett sådant förhållande är också motiverat av att föreläggande och förbud i regel skall riktas mot brukaren, vilken även i vad gäller staten kan vara en annan än ägaren, och endast i andra hand mot den som äger marken. Detta senare gäller endast om brukaren är medellös eller hans besittningstid inte är tillräcklig för hävdens återställande.

Jag ber, herr talman, att få yrka bifall till reservation I.

Ang. förslag till jordhävdslag

Herr KARLSSON, GÖRAN, (s):

Herr talman! Det här är förvisso inte någon särskilt stor fråga, och därför kan väl debatten bli ganska kort.

Den borgerliga utskottshalvan har reserverat sig till förmån för en centerpartimotion om att även statens mark skall in under jordhävdslagen. Utskottsmajoriteten är medveten om att detta kan diskuteras. Å andra sidan har erfarenheterna av den uppsiktslag som varit gällande sedan 1940-talet givit vid handen att det inte finns anledning att skapa speciella lagar för statens jord. Varken herr Nils Nilsson eller herr Skärman har kunnat påvisa att det skulle vara nödvändigt att dra in statens mark under denna lagstiftning. Reservanternas förespråkare har inte på något sätt bemödat sig att ge några skäl utan bara sagt att det rent principiellt borde vara så. Jag kan förstå att man hyser den principiella inställningen, och jag har respekt för det, även om jag anser att man inte onödigtvis bör stifta lagar.

Enligt utskottsmajoritetens mening bör frågan om statens mark klaras av utan någon speciell lagstiftning. När det gäller statens mark säger utskottet att lagstiftningens anda och mening bör vara avgörande för myndigheternas handlande även i ärenden som berör kronans intressen. Det är det som till syvende og sist är det avgörande, således att man tillämpar liknande regler för statens mark även om man inte nödvändigtvis skriver in i det i en lagparagraf. Med andra ord skall motsvarande regler gälla för statens mark, även om den är undantagen från lagstiftningen, eftersom förelägganden inte anses nödvändiga mot staten.

Jordbruksministern har i detta sammanhang anført: »Det ligger i sakens natur att erforderligt samråd sker mellan lantbruksnämnden och andra organ som förvaltar statlig egendom.» Utskottsmajoriteten delar jordbruksministerns uppfattning och går alltså på den linjen.

Ang. förslag till jordhävdslag

Herr Skårman tog upp frågan om matjordstäkt. Jag vill inte säga att det föreligger någon större skillnad mellan utskottsmajoritetens uppfattning och den herr Skårman och hans medreservant förfäktar. Utskottsmajoriteten — liksom departementschefen — ifrågasätter om det verkligen är nödvändigt att företa ändringar i naturskyddslagen för den sakens skull. Det skulle onekligen skapa en del krångel och tolkningssvårigheter, om man skulle ge lagen den flytande formulering som reservanterna egentligen vill ha. Reservanterna framhåller att den nya lagbestämelsen skulle tillämpas endast efter särskilt förordnande eller gälla för speciellt område.

Utskottet ansluter sig på denna punkt till de tankegångar som jordbruksministern framfört vid jord- och naturvårdslagens tillkomst, att matjordstäkt mera sällan sker på ett sådant djup att landskapsbildens tillfogas någon mera betydande skada. Av dessa skäl ville inte jordbruksministern lagstifta, och det vill heller inte utskottet. Det finns ingen anledning till några längre utläggningar om detta. Vi anser oss ha anfört tillräckliga skäl för att man inte skall göra någon ändring i gällande lag i detta fall.

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

Herr NILSSON, NILS, (cp):

Herr talman! Jag ger Göran Karlsson rätt i att våra meningsskiljaktigheter inte gäller någon särskilt stor fråga. Men när herr Karlsson säger att vi inte genom några exempel lämnat skäl för vår reservation, så vill jag framhålla att även om vi skulle kunna peka på några speciella fall så skulle detta inte tillföra debatten något nytt. Vår principiella inställning är att alla ägarkategorier skall behandlas lika. Det är alltså här inte fråga om att stifta någon ny lag, utan om att få till stånd en likartad behandling av alla ägarkategorier.

Herr KARLSSON, GÖRAN, (s):

Herr talman! Eftersom herr Nils Nilsson inte har kunnat anföra något exempel på att det skulle vara nödvändigt att statens markinnehav förs in under jordhävdslagen tycker jag inte att det finns skäl att yrka på det. Det avgörande är naturligtvis om man skulle ha haft sådana erfarenheter av nu gällande ordning att man funnit det vara illa ställt att statens mark inte är inbegripen. Då kunde jag ha förstått att man yrkade på en ändring. Men om man inte kan ge något exempel på att en sådan ändring behövs finns det enligt mitt förmenande ingen anledning att bifalla reservanternas förslag.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr förste vice talmannen, som för en stund övertagit ledningen av kammarens förhandlingar, att med anledning av föreliggande yrkanden propositioner beträffande utskottets i förevarande utlåtande gjorda hemställan komme att framställas först särskilt angående vardera punkten A och B, därefter särskilt rörande punkterna C och D samt vidare särskilt beträffande envar av punkterna E och F.

På gjord proposition bifölls utskottets hemställan i punkten A.

Därefter gjorde herr förste vice talmannen i enlighet med de angående punkten B förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr förste vice talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad tredje lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 59 punkten B, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

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

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

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

Ja — 61;

Nej — 50.

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

Sedermera bifölls på gjord proposition vad utskottet hemställt i punkterna C och D.

Vidare gjordes enligt de rörande punkten E framkomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid punkten avgivna reservationen; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Därpå bifölls på gjord proposition utskottets hemställan i punkten F.

Föredrogs ånyo jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 40, i anledning av motioner om ett naturreservat vid Kullaberg;

nr 41, i anledning av motioner om en beredskapsplan för åtgärder vid naturkatastrofer; och

Ang. den kommunala miljöpolitiken nr 42, i anledning av motioner om semester för jordbrukare.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Ang. den kommunala miljöpolitiken

Föredrogs ånyo konstitutionsutskottets utlåtande nr 39, i anledning av motioner om den kommunala miljöpolitiken samt om samordning av plan- och miljöfrågor inom den kommunala nämndorganisationen.

I detta utlåtande hade behandlats följande motioner angående den kommunala miljövärden, nämligen

1) de likalydande motionerna I: 394, av herr *Bengtson m. fl.*, och II: 456, av herr *Hedlund m. fl.*; ävensom

2) de likalydande motionerna I: 413, av herrar *Schött* och *Ottosson*, samt II: 484, av fru *Mogård m. fl.*

I motionerna I: 394 och II: 456 hade hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning angående kompetensförhållandena för den kommunala miljöpolitiken i syfte att möjliggöra en effektivisering och aktivisering av den kommunala miljövärden främst genom befintliga kommunala nämnder i enlighet med vad i motionerna anförts.

I motionerna I: 413 och II: 484 hade yrkats, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla om en utredning angående den kommunala nämndorganisationen, avseende samordning av plan- och miljöfrågor, samt om framläggande av förslag till de ändringar i kommunallagen som därav kunde föranledas.

Motionerna I: 394 och II: 456 hade hänvisats till konstitutionsutskottet, såvitt avsåge den kommunala kompetensen, och i övrigt till jordbruksutskottet. Kontakt hade hållits under hand, och jordbruksutskottet hade fått del av före-

Ang. den kommunala miljöpolitiken

varande utlåtande före dess slutliga justering.

Konstitutionsutskottet hade i det nu föredragna utlåtandet av angivna orsaker hemställt, att riksdagen måtte i anledning av motionerna I: 394 och II: 456 samt I: 413 och II: 484 anhålla hos Kungl. Maj:t om utredning angående kompetensförhållandena för den kommunala miljöpolitiken i syfte att möjliggöra en effektivisering och aktivisering av den kommunala miljövärdens.

Reservation hade anförts av herrar *Georg Pettersson, Erik Olsson, Sörlin, Nyquist, Norberg, Adamsson* och *Nilsson* i Östersund, fru *Thunvall* samt herrar *Johansson* i Trollhättan och *Andersson* i Billingsfors (alla s), vilka ansett, att utskottets yttrande bort erhålla den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte avslå motionerna I: 394 och II: 456 samt I: 413 och II: 484.

Herr SVENUNGSSON (m):

Herr talman! Det råder inga delade meningar om miljövärdens stora betydelse för samhällsutvecklingen. Det framgår av både reservationen och den skrivning som utskottets lottmajoritet står för. Det är när det gäller effektivisering av den kommunala miljövärdens som meningarna går isär.

I den allmänna miljödebatten har ofta understrukits kommunernas stora ansvar på miljövärdens område. På central nivå har hithörande åtgärder koncentrerats till naturvårdsverket. En mera direkt uppföljning på det lokala planet av den centrala myndighetens åtgärder blir alltmera angelägen, inte minst när det gäller markanvändning och bebyggelseplanering. Styrelsen för Svenska kommunförbundet är också klart inställd på att kommunernas insatser inom miljövärdens måste öka och den kommunala organisationen förstärkas. Även i den reservation som är fogad till detta utlåtande understrykes att ytter-

ligare insatser från kommunernas sida är nödvändiga.

En effektivisering av det kommunala miljövärdensarbetet kan ske inom nuvarande kommunala organisationsram — det framgår av båda de motionspar som ligger till grund för utskottets utlåtande — men det brister ofta i samordningen mellan t. ex. plan- och miljöfrågorna. Det är ytterst angeläget, enligt vår mening, att ett effektivt samarbete kommer till stånd, inte bara mellan byggnads- och hälsovårdsnämnd utan mellan alla organ som i ena eller andra avseendet har att befatta sig med miljövärdensfrågor. Reservanterna understryker också att dessa nämnders uppgiftsområden är väl avgränsade genom speciallagstiftningen, även om det föreskrivs samarbete med andra organ.

Kommunens styrelse, som är det officiella naturvårdsorganet, måste engageras i högre grad än som nu är fallet, även om andra uppgifter är mycket tyngande. Det kan vara befogat att kommunens styrelse tar initiativ till ett mera organiserat samarbete mellan olika kommunala organ — kanske i form av samarbetsdelegationer.

Ett dubbelt motionspar ligger till grund för konstitutionsutskottets utlåtande nr 39, det ena motionsparet från moderata samlingspartiet och det andra från centerpartiet. Motionsyrkandena sammanfaller inte helt men kan ändå inrymmas i en gemensam hemställan, eftersom båda motionsparen åsyftar en effektivisering av den kommunala miljövärdens.

Motionsparet I: 413 och II: 484, som härstammar från moderata samlingspartiet, utmynnar i en hemställan om utredning angående den kommunala nämndorganisationen avseende samordning av plan- och miljöfrågor. Vi finner det angeläget att en utredning om en sådan samordning kommer till stånd. Jag skall ta ett praktiskt exempel. Under stadsplane- och bebyggelseplaneringen berörs ett stort antal kommunala nämnder. För den konkreta hand-

läggningen av själva byggverksamheten har i de allra flesta kommuner skett en samordning i en central byggnadskommitté. Någon motsvarande samordning mellan olika kommunala nämnder finns inte under planarbetet. Vi anser att en samlad bedömning saknas.

Det finns naturligtvis ute i våra kommuner en stark vilja till initiativ på detta område, men det går inte att komma ifrån att det råder osäkerhet om ansvars- och samordningsfrågor.

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

Herr NYQUIST (s):

Herr talman! Genom lottning har de socialdemokratiska ledamöterna i konstitutionsutskottet med sitt avslagsyrkande fått lov att reservera sig. Skrivningen i reservationen motiverar enligt mitt förmenande väl detta yrkande.

I motionerna hemställs dels om utredning angående kompetensförhållandena för den kommunala miljöpolitiken i syfte att möjliggöra en effektivisering och aktivisering av den kommunala miljövärden, dels om en utredning angående den kommunala nämndorganisationen, avseende samordning av plan- och miljöfrågor.

Inga delade meningar torde råda om miljövärdens betydelse för samhällsutvecklingen. Insatser har också gjorts på detta område i väsentlig omfattning. Noteras kan den nya naturvårdsorganisationen och miljöskyddslagstiftningen. För den fysiska planläggningen har viktiga initiativ tagits genom att planverket har inrättats och bygglagutredningen tillsatts.

Av såväl utskottets majoritet som reservanterna åberopas att tre huvudorgan handhar det kommunala arbetet på detta område, nämligen kommunens styrelse, hälsovårdsnämnden och byggnadsnämnden. Därutöver kan finnas s. k. fakultativa nämnder. Det förtjänar understrykas att kommunens styrel-

Ang. den kommunala miljöpolitiken se härvid har en allmänt ledande och samordnande funktion.

Nuvarande författningsbestämmelser ger den grundläggande kompetensfördelningen mellan de kommunala organen på miljövärdens område. Samtidigt medges frihet för kommunerna att organisera miljövärdarbetet alltefter de lokala behoven. Denna ordning kan anses vara tillfredsställande.

Med det sagda ber jag, herr talman, att få yrka bifall till reservationen, inbärande avslag på motionerna.

Herr BENGTSO (cp):

Herr talman! Det är med största tillfredsställelse som man konstaterar det allt större intresse som finns för miljövärden. Vi menar dock att det inte får stanna enbart vid ett intresse, utan man måste också i praktisk handling göra allt för att få till stånd en bättre förståelse för miljöfrågorna.

Såsom herr Nyquist redan har påpekat har det hänt åtskilligt under senare tid på miljövärdens område. Bland annat har den nya miljöskyddslagen trätt i kraft den 1 juli 1969. Vidare har en miljöskyddskungörelse utfärdats, som innehåller närmare föreskrifter om lagens tillämpning, och åtskilligt annat skulle kunna nämnas.

Det förefaller egendomligt att inte de insatser som gjorts på miljövärdens område har följts upp på det kommunala området. Man kan ju inte förutsätta att den kommunala organisationen är så utbyggd, att den utan vidare kan fungera i anslutning till de nya bestämmelserna. På en del andra områden har det varit en självklar sak att anpassa den kommunala lagstiftningen till lagar och författningar på ett sådant sätt att en bättre samordning kommer till stånd.

När det gäller t. ex. vattenvårdsområdet fanns det visserligen organ som handlade olika frågor rörande vattenvård, men de var så splittrade på olika ting att man som en första åtgärd fick

Ang. den kommunala miljöpolitiken

lov att försöka åstadkomma en viss samordning mellan de olika organen. Om det skall vara möjligt att få en effektiv miljövärd måste man, såsom också framhålls i motionerna, försöka få till stånd ett organ som direkt kan handlägga de olika frågorna.

Jag kan inte finna att den socialdemokratiska reservationen har någon egentlig motivering. Den förefaller såvitt jag kan se innefatta en negativ inställning till denna viktiga fråga.

Det blir möjligt att bedriva en effektivare miljövärd, om de riktlinjer som dragits upp i utskottets utlåtande blir gällande. Jag kan i övrigt instämma i vad herr Svenungsson har sagt och behöver därför inte förlänga debatten.

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

Herr SVENUNGSSON (m):

Herr talman! Ingen bestrider att stora insatser har gjorts ute i våra kommuner med den organisation som vi redan har. Men om samordningen — som vi särskilt trycker på i vår motion — är så perfekt förvånar det mig att särskilda samordningsorgan inrättas i ett antal kommuner.

I utskottsreciten omnämns det bekanta miljövärdsrådet ute i Järfälla. Kommunförbundets styrelse har i sitt yttrande formellt avstyrkt motionerna. I sina motiveringar, som är mycket fylliga och intressanta, går emellertid inte detta yttrande stick i stäv med motionerna, utan kommunförbundets styrelse anser att det ligger mycket i tanken på en effektivisering inom olika områden.

Huvudsaken är för oss motionärer och för oss som tillhör lottmajoriteten att någonting händer på detta område och att en mer effektiv kommunal miljövärd kommer till stånd.

Herr SÖRLIN (s):

Herr talman! Det var närmast ett yttrande av herr Bengtson som föranledde mig att begära ordet.

Herr Bengtson säger att han tolkar reservanternas yrkande såsom ett bevis på en negativ inställning till miljövärdspolitik. Det är en felaktig tolkning, herr Bengtson. Men den kommunala erfarenhet som vi reservanter har gör att vi har förtroende för den kommunala kompetensen, sådan den anges i dagens lagstiftning. Den kompetensen innebär att primärkommunerna har möjligheter, genom en viss frihet, att överlämna dessa frågor till nämnder och styrelser, som är verksamma inom primärkommunerna. Vi anser också att det ute i kommunerna nu finns tillräckligt många nämnder och styrelser. Vi bör kanske kunna fortsätta med det antal som för närvarande finns.

Till sist vill jag även säga att det hittills inte uppstått något rättsfall som inneburit svårigheter när det gäller den primärkommunala kompetensen och handläggningen av dessa frågor. Detta är, herr Bengtson, ett mycket starkt argument.

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

Herr BENGTON (cp):

Herr talman! Jag är ingalunda någon vän av överorganisation i de kommunala organen. Men jag skulle vilja fråga herr Sörlin: Om det sker förändringar på lagstiftningens område i andra avseenden, kan man då utan vidare nöja sig med att bara ha kvar en tidigare kommunal organisation och säga att den passar även för det nya? Jag kan inte finna annat än att om man har ett verkligt intresse för miljövärden så måste man också på den kommunala sidan företa de förändringar som betingas av de nya förhållandena.

Herr SÖRLIN (s):

Herr talman! Kan herr Bengtson ge exempel på ett konkret fall där det har uppstått svårigheter på detta område? Vi reservanter känner inte till det. Nu-

varande kommunallag ger kommunerna möjlighet att reglera dessa förhållanden i dagsläget, och vi tror alltså att vi kan fortsätta med det tills det uppstår en situation som motiverar de åtgärder utskottsmajoriteten har föreslagit.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på godkännande av den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad konstitutionsutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 39, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes den vid utlåtandet 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 nej-propositionen.

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

Ja — 52;

Nej — 61.

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

Om förbättrad naturvård

Föredrogs ånyo jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 43, i anledning av motioner om kommunal miljövård m. m.;

nr 44, i anledning av motioner om statsbidrag till centraliserade anläggningar för uppvärmning och sopdestruktion; samt

nr 45, i anledning av motioner angående utredning om landskapsvård m. m.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hemställt bifölls.

Om förbättrad naturvård

Föredrogs ånyo jordbruksutskottets utlåtande nr 46, i anledning av motioner om förbättrad naturvård.

I de likalydande motionerna I: 235, av herr *Hjorth m. fl.*, och II: 267, av herr *Ekström m. fl.*, hade föreslagits, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning beträffande ett för nationalhushållet rimligt mål för säkerställandet av naturvårdsobjekt och beträffande de förbättringar av naturvårdens rättsliga och/eller finansiella villkor som krävdes för att uppnå detta mål.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på anförda skäl hemställt, att riksdagen måtte lämna motionerna I: 235 och II: 267 utan åtgärd.

Herr **HJORTH** (s):

Herr talman! Jordbruksutskottet har i höst haft en hel rad motioner i naturvårdsfrågor att behandla, och det är därför kanske inte så underligt om man med hänvisning till några pågående utredningar litet lättvindigt avslår flertalet av dem. Jag vill dock påstå att den motion som vi nu behandlar, I: 235 och II: 267, varit förtjänta av ett bättre öde. I den ligger nämligen hela den besvärliga problematiken om hur vi på kort tid skall kunna klara den långsiktiga

Om förbättrad naturvård

målsättningen att för efterkommande generationer säkerställa värdefulla naturområden.

Alla talar i dag om vikten av naturvård och miljöskydd, samtidigt som naturvårdsmyndigheterna i brist på tillräckliga medel tvingas ge till spillo det ena värdefulla området efter det andra. Vår tids snabba naturomvandling kräver också snabba åtgärder av större omfattning än tidigare. Ansvaret åvilar vår generation. Enligt naturvårdsutredningen borde, som framhålles i motionen, det skisserade fredningsprogrammet från 1962 tryggas redan inom tio år, en uppfattning som inte motsagts av utvecklingen sedan dess.

Erfarenheterna har visat att just frågan om markägareersättningarna utgör en allvarlig svårighet för ett målmedvetet naturvårdsarbete. Man kan gott säga att läget blivit prekärt då allt fler utredningar och förhandlingar runt om i landet nått så långt att frågan om eventuella naturreservat och markägareersättningar måste avgöras. De ersättningsfrågor som skjutits på framtiden genom s. k. tillståndsplikter utgör inte heller någon slutgiltig lösning. Det rådrum som åstadkommits genom interimistiska reservat är i många fall till ända. I vår motion nämnde vi att länsstyrelserna i samråd med naturvårdsverket interimistiskt fredat 70 000 hektar i enskild ägo, vilket med nuvarande ersättningsregler innebär minst 70 miljoner kronor i ersättningar. Det säger något om vilken storleksordning det är fråga om.

För naturvårdsverket och länsstyrelserna vore det av stort värde med en flerårig planeringsram för det fortsatta fredningsarbetet — förutsatt då att naturvårdens ekonomiska och personella resurser kontinuerligt ökades. Med de till synes oövervinnliga finansiella problemen framför ögonen torde det stå klart att man måste angripa naturvårdsfrågorna även utifrån andra utgångspunkter.

Man kommer då osökt in på äganderätten till mark, en fråga som varken

utskottet eller andra instanser tycks våga gå in på. Äganderätten innebär faktiskt rätt för markinnehavaren att oåterkalleligt förändra landskapets topografi och avyttra jordmaterialet. När det gäller ej förnyelsebara naturtillgångar borde samhället ha andra möjligheter än att utge ersättning för att förhindra exploatering och naturförstörelse. Lagstiftningen på åtskilliga andra områden vid naturexploatering — det må gälla vattendrag, grundvatten, fornlämningar, gruvor m. m. — ger samhället möjlighet att i större eller mindre utsträckning hindra ej önskvärd exploatering utan att några ersättningskrav kan resas. Det finns mycket som talar för att alla icke förnyelsebara naturtillgångar erhåller en liknande rättslig ställning.

Nu hänvisar jordbruksutskottet i sitt utlåtande över motionerna till bygglagutredningen och expropriationsutredningen, som väntas lägga fram förslag i de här berörda frågorna. I dagarna har också expropriationsutredningen avgivit ett betänkande angående expropriationsändamål och expropriationsersättning m. m. Där redovisas vidgade möjligheter för att främja bl. a. miljö- och friluftsliv och fritidsbebyggelse och nya värderingsregler för att motverka överexploatering och oskälig markvärdestegring. Det är utan tvekan steg i rätt riktning, men de egentliga naturvårdsaspekterna finns ej med. Tvärtom säger utredningen att en komplettering av naturvårdslagens regler om skydd för landskapsbilden synes vara påkallad. Vad bygglagutredningen kan komma till för resultat när det gäller glesbebyggelserätten emotses med stort intresse. Den för ett halvt år sedan tillsatta utredningen om samfälligheter för täkt av grus m. m. har till uppgift att genom samverkan i första hand söka undvika ersättningsgrundande förbud mot exploatering.

Det är för tidigt att säga om samhällsbyggnadsradikalt kan nedbringa statens utgifter för att i detta avseende

kunna upprätthålla en tillfredsställande naturvård.

Trots dessa pågående utredningar säger dock naturvårdsverket i sitt remissvar, att kvar står åtskilliga för säkerställande av naturområden specifika problem, som både avser planering av investeringar och de rättsliga möjligheterna att genomföra naturvårdens önskemål. Man säger vidare att osäkerhet råder om en lämplig utformning av ersättningsbestämmelserna. Naturvårdsverket anser att de hittillsvarande erfarenheterna av naturvårdens möjligheter att planmässigt säkerställa naturområden visar behovet av en utredning av det slag motionen avser. RLF har heller ingen erinran mot en sådan utredning.

Trots detta anser ej utskottet att den föreslagna utredningen är motiverad. Detta är förvånansvärt då de pågående utredningar som åberopats endast kan åstadkomma marginella effekter, medan de stora för naturvårdsarbetet grundläggande problemen kvarstår.

Herr talman! Jag har inget yrkande.

Herr **MOSSBERGER** (s):

Herr talman! Herr Hjorth gjorde ju inte något yrkande, men en liten passus i hans yttrande gav mig ändå anledning att begära ordet.

Herr Hjorth sade bl. a. att utskottet behandlat de aktuella motionerna lättvindigt. Jag vill nog protestera mot detta, därför att jag kan försäkra herr Hjorth att vi behandlat motionerna i fråga som alla andra, d. v. s. på ett sätt som inte kan anses vara lättvindigt. Man får inte vara så känslig att man förler sådana yttranden om ens motion inte blir bifallen.

Motionärerna har själva framhållit att det ingår i den år 1968 tillsatta bygglagutredningens uppgift att pröva frågan om glesbebyggelserätten. Enligt direktiven bör utredningen i ett tidigt skede överväga i vad mån speciellt angelägna reformer med mindre änd-

ringar eller kompletteringar av gällande lagstiftning kan byggas in i denna och snarast lägga fram delförslag om prövningen ger anledning därtill.

Frågan om en reform av den s. k. glesbebyggelserätten är dock av en sådan storleksordning att det är mycket tveksamt om en förändring kan genomföras så snabbt som motionärerna själva har tänkt sig. En sådan reform torde bl. a. innebära att planer fick utarbetas för alla glesbebyggelseområden, vilket ju förutsätter organisatoriska resurser. En utspridning i tiden av kostnaderna har knappast några fördelar med nu rådande system för inköp av mark eller utbetalning av intrångsersättningar. Överenskommelse kan redan nu träffas mellan parterna om en periodisering av kostnaden. Det torde emellertid vara svårt att komma ifrån krav på ränta på del av köpeskillingen som inte erlægges vid tillträdet till marken.

Beträffande intrångsersättningar uttalade ju departementschefen i samband med införandet av den nya naturvårdslagen att ersättningar i regel inte bör utgå i form av årliga belopp utan som en engångsersättning. Att som motionärerna tänkt sig föra ihop anslaget till intrångsersättningar med anslaget för markförvärv går inte av tekniska skäl. Det senare anslaget är upptaget på kapitalbudgeten — själva marken motsvarar således en tillgång i statens räkenskaper — medan anslaget för intrångsersättningar avskrivs i samband med utbetalningar.

Slutligen, herr talman, vill jag bara säga att naturvårdslagen i vad den reglerar avsättande av mark till naturreservat har gällt alltsedan 1965. Erfarenheterna har hittills varit rätt goda, varför någon ändring av själva lagen inte är direkt motiverad. Såsom säges i utskottsutlåtandet har ju också statens naturvårdsverk i uppdrag att följa utvecklingen på detta område och i den mån så befinns påkallat inkomma till Kungl. Maj:t med förslag. Tilläggas kan

Om förbättrad naturvård

att cirka 30 000 hektar redan är avsatta till naturreservat.

Herr talman! Jag har inte mer att anföra utan ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **HJORTH** (s) kort genmäle:

Herr talman! Jag är ledsen om jag har särat utskottets talesman med mitt tidigare yttrande att utskottet tagit lättvindigt på dessa frågor. Jag grundar mitt uttalande på att de utredningar som utskottet hänvisat till endast berör mindre detaljer i det stora arbetet.

Vi kräver i vår motion att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skall anhålla om utredning beträffande ett för nationalhushållet rimligt mål för säkerställande av naturvårdsobjekt och beträffande de förbättringar av naturvårdens rättsliga och/eller finansiella villkor, som krävs för att uppnå detta mål. Vi anser, som vi framhållit i vår motion, att läget är allvarligt och att man på kort tid bör kunna uppfylla krav på att samhället säkerställer värdefulla naturområden. Då räcker inte de nu disponibla anslagen till. Enbart de reservatsärenden, som länsstyrelserna i samråd med naturvårdsverket redan öppnat, torde under de närmaste åren komma att kräva uppskattningsvis 25 miljoner kronor per år i statliga ersättningsmedel. Därutöver tillkommer stora summor från kommuner, landsting och stiftelser.

Vi anser att vi inte kan klara alla naturvårdsfrågor, om vi inte på ett radikalt sätt ingriper i de stora principiella frågorna, och dem har inte utskottet berört.

Herr **SVANSTRÖM** (cp):

Herr talman! Det var ett uttalande i herr Hjorths första anförande som kom mig att begära ordet i denna fråga.

Om jag förstod herr Hjorth rätt vill han och hans medmotionärer angripa denna fråga principiellt på det sättet att

frågan om ersättningen över huvud taget för sådana ingripanden som det här gäller skulle tas upp till förnyad prövning. Han använde uttrycket »icke förnyelsebara naturvärden», om jag minns rätt.

Det råder väl ingen tvekan om att t. ex. grustäkter i någon mån är sådana. Om man tar bort en hel grusås, så är ju grusåsen definitivt och för all framtid borta.

Jag arbetar i en frivillig organisation, som sedan mer än 50 år tillbaka har bedrivit verksamhet på frivillighetens bas för att åstadkomma den bästa möjliga omvårdnad om bl. a. landskapsbilden. Det arbete som Samfundet för hembygdsvård bedrivit i samarbete med vägbyggare m. fl. för bevarande av grusåsarna och för bevarande av naturen i samband med vattenkraftsanläggningar i Norrland och nu senast i samband med anläggande av atomkraftverk i södra Sverige har varit och är fortfarande av stor betydelse.

I detta sammanhang framstår emellertid en skillnad mellan exploatering av sådana bestående naturvärden som t. ex. en grusås och den omvandling av landskapet som kan uppstå genom en återgång till skogsmark på områden som i århundraden varit uppodlad mark. Det senare, herr Hjorth, är ett resultat av den mer eller mindre påtvungna strukturrationaliseringen i jordbruket. Ägarna av den marken kan ju knappast lastas för den förändringen av landskapsbilden.

Om samhället vill ha tillgång på naturreservat för allmänheten och skapa visst skydd för större eller mindre områden måste vi naturligtvis ge en rimlig ersättning till markägarna. Mycket kan dock här åstadkommas på frivillighetens väg. I Samfundet för hembygdsvård, som jag nyss nämnde, försöker vi säga till markägarna, som ofta tillhör organisationen, att vi naturligtvis inte kan hindra igenplantering av åkerarealer som är utrangerade för jordbruksändamål. Men vi föreslår att

Om förbättrad naturvård

man t. ex. genom betesdrift söker bevara särskilt ömtåliga områden, kanske i närheten av en havsvik, intill en insjö eller vid en landsväg med ett vackert rastställe. Ofta har dock även sådana ömtåliga områden igenplanterats med skog.

Naturskyddsföreningen arbetar på samma sätt som vår organisation. Vid en nyligen hållen konferens i naturskyddsföreningens regi diskuterades just dessa problem. Där framträdde en representant för den statliga skogssektorn och förkunnade att vi helt enkelt inte har råd att underlåta att se till att vi får produktiv skogsmark av alla dessa markområden som i sitt gamla skick betytt så mycket för landskapsbilden. Denne statlige representant hade ett krasst ekonomiskt tänkande, och dess bättre har många enskilda markägare en annan blick på dessa problem. Jag uppskattar också att jordbruksutskottet här hänvisat till pågående utredningar. Jag vet att herr Hjorth och jag har ungefär samma uppfattning om hur värdefullt det är att vi i görligaste mån söker bevara landskapsbilden och göra det så trivsamt och behagligt som möjligt för de människor som vill söka sig ut i naturen för att där kunna glädjas och njuta av det vackra landskapet.

Jag har, herr talman, inget yrkande.

Herr HJORTH (s):

Herr talman! När jag nämnde äganderätten tänkte jag i första hand på de icke förnyelsebara tillgångarna, t. ex. grusåsar, som även herr Svanström tänkte på. Man har nu klassat grusåsarna i tre grupper, 1, 2 och 3. Klass 1 försöker man till varje pris att rädda. Jag har själv sett hur det gått i Uppsala län där man varit tvungen att offra den ena biten efter den andra av de mest värdefulla åspartierna just på grund av bristande tillgång på medel. Man kan ju fråga sig om samhället, när det nu inte har råd att klara upp dessa problem, verkligen alltid skall behöva räkna med

att betala ersättning till den som just råkar äga marken — den natur som vi väl alla rör om. Råkar det finnas ett fornminne på grusåsen i fråga utgår ingen ersättning. Då blir det över huvudet ingen diskussion om ersättningsanspråk. Därför anser jag, fastän det väl inte går att få förståelse för denna uppfattning, att grusåsar av klass 1 borde kunna jämföras med fornminnen, så att ingen ersättning skall utgå. Det finns andra grusfyndigheter som mycket lätt kan exploateras utan att man förden skull behöver förstöra naturen.

Herr Svanström nämnde strukturrationaliseringen, och det är riktigt att den skapar nya problem för naturvården. Glädjande nog har många enskilda och kommuner frivilligt gått in för att klara dessa frågor. Det är värdefullt för eftervärlden om man kan bevara vackra ångspartier, ekbackar och liknande, och den saken försöker man på olika håll att klara så gott det går. Som herr Svanström sade kan man åstadkomma mycket på frivillig väg. Herr Svanström och jag har tillsammans motionerat i dessa frågor, och jag tror som han att vi är på samma våglängd.

Herr SVANSTRÖM (cp):

Herr talman! Det är riktigt som herr Hjorth säger att man har indelat grusåsarna i tre olika klasser och att man i första hand försöker skydda dem som är mest ömtåliga i landskapsbilden. På denna punkt är vi helt ense. Men vi vet också av erfarenhet att man kan göra mycket goda rekonstruktioner. Man kan naturligtvis inte återfå en ås, men man kan t. ex. i stället för åsen skapa en sjö i ett landskap som tidigare har saknat vatten. Det är ett tips.

Det är därför mycket angeläget att alla goda krafter samverkar för att nå ett gott resultat i de fall när man av ekonomiska skäl — den enskilde markägarens intressen får härvidlag tillmätas mindre betydelse — måste få tillgång till grusmaterial för byggnadsän-

Om samordning av jordbruks- och miljövårdspolitiken

damål och annat i en utsträckning och inom ett sådant avstånd att det inte onödigtvis höjer exempelvis byggnadskostnaderna. Detta är ur samhällsekonomisk och nationalekonomisk synpunkt tyvärr nödvändigt, så länge det inte finns någon annan teknisk lösning än att använda dessa istidsrester i naturen bl. a. till olika byggnadsverk. Så länge vi är tvungna till det måste vi göra det bästa av situationen och göra ingreppen där de skadar minst och därefter försöka återställa dessa områden så att naturen om några år visserligen uppvisar en annan men lika tilltalande landskapsbild.

Herr talman! Jag är säker på att herr Hjorth och jag egentligen är helt överens i dessa frågor. Det är bara tillvägagångssätten man kan diskutera.

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

Om samordning av jordbruks- och miljövårdspolitiken

Föredrogs ånyo jordbruksutskottets utlåtande nr 47, i anledning av motioner angående samordning av jordbruks- och miljövårdspolitiken.

Till jordbruksutskottet hade hänvisats följande av utskottet till behandling i ett sammanhang upptagna motioner, nämligen

dels de likalydande motionerna I: 150, av herr *Bengtson m. fl.*, och II: 169, av herr *Hansson* i Skegrie *m. fl.*, vari hemställts, att riksdagen måtte besluta om sådan ändring i gällande författning och tillämpningsföreskrifter rörande rationaliseringsstödet till jordbruket, att stöd kunde lämnas på särskilda villkor till projekt som hade betydelse ur natur- och miljövårdssynpunkt i enlighet med motionernas syfte,

dels de likalydande motionerna I: 823, av herr *Eskilsson m. fl.*, och II: 942, av herr *Eliasson* i Moholm *m. fl.*, vari yrkats, att riksdagen i skrivelse

till Kungl. Maj:t skulle anhålla om en utredning, syftande till en samordnad bedömning av frågor om jordbrukslokalisering och landskapsvård m. m.,

dels ock de likalydande motionerna I: 831, av herr *Kristiansson, Axel, m. fl.*, och II: 943, av herr *Eliasson* i Sundborn *m. fl.*, vari föreslagits, dels att riksdagen skulle uttala sig för en samordning av jordbruks- och naturvårdspolitiken, dels att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle hemställa om en sådan ändring i kungörelsen om stöd till lantbrukets rationalisering m. m., att lantbruksnämnderna kunde giva stöd till i sig själva icke lönsamma jordbruksföretag eller deltidjordbruk då detta med beaktande av samhällets kostnader för landskapsvård vore ekonomiskt motiverat, dels att i övrigt skulle beaktas vad i motionerna anförts beträffande jordbrukets betydelse för landskapsvården.

Utskottet hade i det nu ifrågavarande utlåtandet på åberopade grunder hemställt, att riksdagen måtte lämna motionerna I: 150 och II: 169, I: 823 och II: 942 samt I: 831 och II: 943 utan åtgärd.

Reservation hade avgivits av herrar *Skärman* (fp) och *Hermansson* (cp), fru *Hultell* (m) samt herrar *Skagerlund* (fp), *Ingvar Andersson* (m), *Hansson* i Skegrie (cp), *Jonasson* (cp), *Berndtsson* (fp) och *Krönmark* (m), vilka ansett, att utskottets yttrande i viss del bort erhålla den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort hemställa, att riksdagen måtte anse motionerna I: 150 och II: 169, I: 823 och II: 942 samt I: 831 och II: 943 besvarade med vad reservanterna anförde.

Herr ANDERSSON, INGVAR, (m):

Herr talman! I 1967 års riksdagsbeslut om den framtida jordbrukspolitiken har förutsatts att lantbruksnämnderna skall beakta naturvårdsintressena då de utövar sin verksamhet. Förut-

Om samordning av jordbruks- och miljövårdspolitiken

sättningen för rationaliseringsstöd i form av kreditgarantier är att uppbyggnaden av nya, effektiva och lönsamma jordbruksföretag prioriteras. Det har därför visat sig omöjligt att få stöd till åtgärder som icke kan anses önskvärda ur företagsekonomisk synpunkt. Naturvårdsaspekten har de facto fallit bort. Det finns för närvarande ingen möjlighet att värdera den positiva naturvårds-effekt som jordbruksdrift på känsliga och värdefulla landskapsavsnitt har. Reservanterna har vetskap om att en inventering av estetiskt värdefulla landskapsavsnitt fortgår på det regionala planet och att en arbetsgrupp har fått i uppdrag att följa de problem inom landskapsvården som hänger samman med jordbrukets rationalisering och strukturomvandling. Inom ett år beräknas resultatet av gruppens arbete kunna redovisas. Mellan 50 000 och 60 000 hektar åker tas årligen ur produktionen. Det är alltså väldiga arealer som lämnas åt träd, buskar och sly. Det är den skogsdominerade mellanbygden som i sig innehåller utomordentligt vackra och värdefulla delar av kulturlandskapet som drabbas hårdast. Samtidigt innebär förändringen att berörda kommuner förlorar i attraktivitet med följd att svårigheter uppkommer att uppehålla och utveckla ett differentierat näringsliv. Förändringen innebär också att de möjligheter till avkoppling och rekreation som stadsmänniskan så väl behöver minskar.

Reservanterna har en synnerligen moderat framställning i sin reservation. Vi yrkar att den arbetsgrupp som nu verkar får i uppdrag att undersöka i vad mån det finns möjligheter att använda lantbruksnämnderna på ett bättre sätt i den naturvårdande verksamheten.

Vi vill ha detta problem belyst, och vi skulle önska att man undersöker om inte den billigaste naturvården åstadkommes genom en sammankoppling av jordbruk och naturvård. Frågan har varit ute på remiss, och flertalet remissinstanser har uttalat sig positivt för

tankegångarna i de motioner som vi nu behandlar.

Med anledning av det anförda och av de gjorda uttalandena yrkar jag bifall till den vid utskottsutlåtandet fogade reservationen.

Herr SKÄRMAN (fp):

Herr talman! Jag skall be att få säga några ord angående samma reservation som herr Ingvar Andersson nyss talade om.

Vi är ju i skilda sammanhang eniga om att olika statliga organ skall verka i samma anda och handla så att utvecklingen styres mot det mål man beslutat om. När det gäller naturvård och miljöpolitik är vi ganska eniga om det, såsom vi nyss hörde i den debatt som herrar Hjorth och Svanström förde.

Efter tidigare framstötter i denna fråga har på initiativ av jordbruksministern bildats en arbetsgrupp, som herr Andersson också talade om, med företrädare för naturvårdsverket, lantbruksstyrelsen, skogsstyrelsen, kommunförbundet och Riksförbundet Landsbygdens folk. Reservanterna förutsätter att denna arbetsgrupp får i uppdrag att pröva frågan om sådan ändring av gällande bestämmelser för jordbrukets rationalisering att stöd kan lämnas på särskilda villkor till projekt som har betydelse ur natur- och miljövårdssynpunkt.

Det är inte, som utskottsmajoriteten tycks vilja förutsätta, fråga om ett sabotage mot den 1967 beslutade jordbrukspolitiken. De jordar det här kan bli fråga om har ur produktionssynpunkt så ringa betydelse att man i det stora sammanhanget helt kan bortse därifrån. Det rör sig i stället om samordning av verksamheten mellan olika statliga organ. Det kan ju t. ex. inte anses rationellt att man som en rationaliseringsåtgärd först lägger ned ett jordbruk av det slag som det kan bli fråga om här och låter åkrarna förbuskas för att, som skett, några år senare med medel

Om samordning av jordbruks- och miljövårdspolitiken

från naturvårdsverket eller AMS röja upp och återställa ordningen.

Herr talman! Även jag ber därför att få tillstyrka reservationen till detta utlåtande.

Herr KRISTIANSSON, AXEL, (cp):

Herr talman! I egenskap av motionär vill jag gärna säga några ord som kommentar till den motion jag undertecknat. Kommentaren kan för övrigt gälla samtliga tre motionspar som behandlas i detta utlåtande, ty de omspanner ju i huvudsak samma område. Det är inte första gången som jag tar till orda i den här frågan, men tidigare har det varit i annat sammanhang. Vi har en alldeles speciell förmåga i det här huset att dela upp frågor i olika bitar trots att de naturligen hör samman. Vi har också kunnat observera att det finns vad man brukar kalla vattentäta skott mellan departementen som gör att det ena departementet inte vet vad det andra sysslar med, även om som i det här fallet det ena har till uppgift att rätta till vad det andra förorsakat.

Det är modernt att tala naturvård nu. Vi har fått ett naturvårdsverk som sannolikt kommer att bli en stat i staten. Möjligen kan det ifrågasättas om vi därmed har »kommit ned på djupet» där naturvården skall bedrivas. Det finns skäl att ställa den frågan. Naturvården skall ändå inte bedrivas huvudsakligen i Stockholm.

1970 skall bli ett naturvårdsår, och det har bildats en nationalkommitté för den aktiviteten med förre statsministern Erlander i spetsen. Man har redan börjat med länskonferenser, och man är i full gång med att trappa upp verksamheten. Jag hade tillfälle att åhöra en konferens — den första i sitt slag — hemma i mitt eget län, och jag gjorde den reflexionen att, som jag tidigare sade, den ena handen inte vet vad den andra gör. Litet tillspetsat skulle man kunna säga att om de naturvårdande organen skall lyckas med

den ambition som bland andra herr Hjorth har talat för, nämligen att åt våra efterkommande bevara en vacker natur, då får de framöver i mycket stor utsträckning syssla med att sopa igen spåren efter förre jordbruksministern Holmqvist och hans jordbrukspolitik.

Det är från den utgångspunkten vi har tagit upp frågan om man inte borde i större utsträckning samordna jordbrukspolitiken och naturvårdspolitiken och om man inte när det gäller jordbrukspolitiken också borde beakta naturvårdsfrågorna i större utsträckning än som nu sker

Ingen tvekan råder väl om att jordbruket är den bästa naturvården. Men då får man kanske i vissa lägen ge bidrag till jordbrukare som upprätthåller brukningen av sådana miljövårdande jordbruk. Det är naturligtvis det yttersta steget, och det steg som innan dess eller jämsides bör tas är självfallet en liberalisering då det gäller statlig medverkan i form av lån till rationaliseringsåtgärder inom jordbruket.

Jag är alldeles övertygad om att man skulle kunna förebygga mycken naturförstörelse genom att i någon mån mjuka upp framför allt tillämpningsföreskrifterna. Jag har sagt det tidigare, och jag vill understryka det än en gång, nämligen att om man skall ha samma mall i Skåne som i norra Sverige, samma mall i slättbygd som i skogsbygd, kommer denna politik att leda fram till en raserad naturvård med igenbuskade åkrar och förfallna hus. Då må man nog sätta in vilka resurser som helst ifrån naturvårdsverket. De kommer ändå att vara otillräckliga.

Herr talman! Jag har med dessa ord velat understryka sambandet mellan jordbrukspolitiken och naturvårdsfrågorna. Om man i större utsträckning beaktade detta samband — kanske inte bara detta samband utan även sambandet mellan jordbrukspolitiken och lokaliseringspolitiken — skulle många åtgärder kunna vidtagas billigare och på ett bättre sätt.

Om samordning av jordbruks- och miljövårdspolitiken

Tidigare talare här har förklarat att talesmännen för vår linje med hänsyn till de utredningar som föreligger har begränsat sig till en reservation, vari begärs att riksdagen skall göra ett uttalande om att dessa synpunkter bör bli beaktade. Herr Ingvar Andersson sade att det var en moderat reservation. Ja, så till vida är den moderat, men orden har ju olika valörer.

Herr talman! Jag vill med dessa ord yrka bifall till den vid utskottsutlåtandet fogade reservationen.

Herr MOSSBERGER (s):

Herr talman! Jag kan fatta mig ganska kort. Med hänsyn till det beslut som vi redan har fattat beträffande jordbruksutskottets utlåtande nr 45, som delvis sammanfaller med denna fråga, kan man väl inte behöva anföra några andra skäl än vad som står i det utlåtandet. Dessutom har utskottet utförligt talat om att det pågår utredning på detta område genom de grupper som är tillsatta. Då de berörda frågorna redan är uppmärksammade får vi väl i vanlig ordning avvakta vad de kan komma till.

Som här redan har sagts fattade riksdagen 1967 beslut om den framtida jordbrukspolitiken. Det sades då att det inte är möjligt att främja naturvården på det generella sättet, som motionerna föreslagit, utan insatserna borde i stället göras via naturvårdspolitiken. Det beslutet gäller fortfarande.

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

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen enligt därunder framkomna yrkanden gjorde propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad jordbruksutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 47, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

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

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

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

Ja — 66;

Nej — 55.

Föredrogos ånyo jordbruksutskottets utlåtanden:

nr 48, i anledning av motioner angående uppsamling av olja m. m.;

nr 49, i anledning av motioner angående renhållningen på rastplatser vid vägarna;

nr 50, i anledning av motioner om utbildning på naturvårdens område;

nr 51, i anledning av motioner om inrättande av ett internationellt institut för miljövårdsforskning;

nr 52, i anledning av motioner om inrättande av ett institut för forskning angående kommunala föroreningsfrågor;

nr 53, i anledning av motioner angående miljövården;

nr 54, i anledning av motioner om

Ang. ägaransvaret vid parkeringsförseelser

den framtida exploateringen av kust-
området i Göteborgsregionen;

nr 55, i anledning av motioner an-
gående elektriska kraftstationer vid
mindre vattendrag; och

nr 56, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition angående godkännande av
konvention om ordningen vid fiskets
bedrivande i Nordatlanten.

Vad utskottet i dessa utlåtanden hem-
ställt bifölls.

Föredrogos ånyo bevillningsutskot-
tets betänkanden:

nr 70, med anledning av Kungl.
Maj:ts proposition med förslag till lag
om ändring i taxeringsförordningen
(1956: 623); och

nr 71, med anledning av Kungl.
Maj:ts proposition med förslag till för-
ordning med särskilda bestämmelser
om insättning på skogskonto, m. m.
jämte motion.

Vad utskottet i dessa betänkanden
hemställt bifölls.

Föredrogos ånyo första lagutskottets
utlåtande och memorial:

nr 55, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition med förslag till lag om änd-
ring i lagen (1929: 77) om trafikför-
säkring å motorfordon; och

nr 59, angående uppskov med be-
handlingen av vissa ärenden.

Vad utskottet i dessa betänkanden
hemställt bifölls.

Ang. ägaransvaret vid parkerings- förseelser

Föredrogos ånyo tredje lagutskottets
utlåtande nr 61, i anledning av Kungl.
Maj:ts proposition med förslag till kun-
görelse om ändring i vägtrafikförord-

ningen (1951: 648), m. m. jämte motio-
ner i ämnet.

Genom en den 24 oktober 1969 dag-
tecknad proposition, nr 140, vilken
hänvisats till lagutskott och behand-
lats av tredje lagutskottet, hade Kungl.
Maj:t, under återopande av utdrag av
statsrådsprotokollet över kommunika-
tionsärenden, velat inhämta riksdagens
yttrande över vid propositionen fogade
förslag till

1) kungörelse om ändring i vägtra-
fikförordningen (1951: 648),

2) kungörelse om ändring i förord-
ningen (1940: 910) angående yrkes-
mässig automobiltrafik m. m.

Mot bakgrund av en utveckling, som
innebure, att parkeringsärenden i allt
större utsträckning måste avskrivas
därför att det icke kunde ledas i bevis
vem som fört fordonet, hade i denna
proposition bland annat föreslagits ett
straffansvar för fordonsägaren. Ansva-
ret skulle gälla förseelser, där parke-
ringsbot kunde användas, och inträda
när det icke vore utrett vem som be-
gått förseelsen.

I samband med propositionen hade
utskottet behandlat följande i anled-
ning av densamma väckta motioner,
nämligen

A. de likalydande motionerna I:
1095, av herr *Olsson, Johan*, och herr
Mattsson, samt II: 1266, av herr *Gus-
tafsson* i Stenkyrka,

B. de likalydande motionerna I:
1096, av herr *Schött*, och II: 1267, av
herr *Thylén*,

C. de likalydande motionerna I:
1097, av herr *Strandberg m. fl.*, och
II: 1265, av herr *Bohman*, ävensom

D. de likalydande motionerna I:
1098, av herr *Tistad m. fl.*, och II: 1264,
av herr *Andersson* i Örebro m. fl.

I motionerna I: 1095 och II: 1266 ha-
de yrkats, att riksdagen skulle besluta,
att ett tillägg infördes i det förslag till
ändring av 68 § vägtrafikförordningen,

Ang. ägaransvaret vid parkeringsföreseelser

som framlagts genom propositionen 140:1969, vari skulle utsägas, att ägaransvaret för parkeringsöverträdelser icke skulle inträda vid långtidsuthyrning utan i stället åvila hyresmannen.

I motionerna I:1098 och II:1264 hade föreslagits, att riksdagen vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 140 skulle besluta om sådan ändring av förslaget till lydelse av 68 § vägtrafikförordningen, att ägaransvar för parkeringsöverträdelser icke skulle inträda vid kort- och långtidsuthyrning utan att i stället hyresmannen skulle göras ansvarig för felparkering.

Utskottet hade i det nu föredragna utlåtandet av angivna orsaker hemställt,

A. att riksdagen måtte avslå motionerna I:1097 och II:1265;

B. att riksdagen med avslag på motionerna I:1095 och II:1266 samt I:1098 och II:1264 måtte lämna propositionen nr 140 utan erinran såvitt avsåge förslaget om ägaransvar för parkeringsföreseelser;

C. att riksdagen i övrigt måtte lämna propositionen utan erinran; samt

D. att motionerna I:1096 och II:1267 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservation hade anförts, vid B i utskottets hemställan, beträffande ägaransvaret för parkeringsföreseelser, av herrar *Skärman* (fp) och *Tobé* (fp), vilka ansett, att utskottets yttrande bort i viss angiven del hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort under B hemställa, att riksdagen måtte i anledning av dels propositionen nr 140, dels motionerna I:1095 och II:1266 samt I:1098 och II:1264 såsom sin mening giva Kungl. Maj:t till känna vad reservanternas anförda beträffande ägaransvaret vid parkeringsföreseelser.

Herr SKÄRMAN (fp):

Herr talman! Genom Kungl. Maj:ts proposition nr 140 med förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen tillgodoses en rad krav som uppkommit vid tillämpningen av gällande vägtrafikförordning under de senaste åren. Bland annat synes ett allvarligt försök därigenom ha gjorts att täppa till den tilltagande smitningen från ålagda parkeringsböter. Jag behöver inte närmare gå in på det kända förhållandet att ohederligt folk, som det tyvärr förefaller vara alltför gott om, bara avvisar bötesföreläggandet genom att förklara sig ha lånat bort bilen och inte veta vem som kört den. Med den nu föreslagna förordningen blir det ägaren som får svara för felparkeringen om det inte kan utredas vem som fört fordonet. Det skall således inte längre gå att smita.

Det verkar emellertid som om man i propositionen helt enkelt förbisett problemet med långtids- och korttidsuthyrning av bilar. Bland annat blir det allt vanligare med s. k. leasing-kontrakt, och det föreligger även nu förslag om att staten i allt större utsträckning skall använda uthyrningsfordon vid tjänsteresor och i andra sammanhang. Hur blir det då med ägaransvaret? Frågan har tagits upp i motionsparen I:1098 och II:1264 samt I:1095 och II:1266. Där yrkas att hyresmannen skall inträda i ägarens ställe. Jag skall inte förlänga debatten med de sakskalet som åberopas i motionerna. Jag vill ändå konstatera att utskottet visserligen funnit att det kan bli svårt att i det särskilda fallet utreda vem som fört fordonet, men att uthyrningsföretagen kan säkerställa sig för de ekonomiska följderna. Däremot kan de givetvis icke genom avtal fränsäga sig det straffrättsliga ansvaret.

Utskottet nöjer sig dock med att försätta att frågan följs med uppmärksamhet och att erforderliga åtgärder snarast vidtas om utvecklingen påkallar det. Därmed lämnar man motionerna utan åtgärd. Det kan tänkas ett otal si-

Ang. ägaransvaret vid parkeringsförseelser

tuationer där komplikationer kan inträda. Antag att en person hyr en bil i norra Sverige och lämnar av den t. ex. i Malmö. Hur skall uthyrningsfirman veta vad som hänt med bilen under vägen genom landet? Firman vet vem som hyrt bilen och kan lämna ut hans namn och adress men har inte några som helst möjligheter att påverka åt vem hyrestagaren lämnar att föra bilen. Denne kan, på sätt som nu sker, skylla ifrån sig på den okände föraren. Vi är tillbaka i nästan samma situation som man med lagförslaget skulle undanröja. Enda lösningen måste vara att hyrestagaren träder i ägarens ställe vid korttids- och långtidsuthyrning. För övrigt ger vägtrafikförordningen analogivis en anvisning om hur frågan skall lösas i bestämmelsen om att vid avbetalningsköp innehavaren träder i ägarens ställe som ansvarig. Problemet kan lösas genom ett tillägg i vägtrafikförordningen 67 och 68 §§, såsom vi i reservationen föreslagit.

Herr talman! Jag ber därmed att få tillstyrka reservationen samt i övrigt utskottsutlåtandet.

Herr KARLSSON, GÖRAN, (s):

Herr talman! Som herr Skårman har framhållit har smitning från parkeringsböter blivit alltmer vanlig, och det är därför på tiden att man sätter stopp för de lagöverträdelser som den nuvarande lagstiftningen tyvärr ger möjlighet till. Jag vill därför hälsa med stor tillfredsställelse de förslag som kommunikationsministern lagt fram, där han vill sätta stopp för den smitning från böterna som nuvarande system medför.

Det har varit djupt otillfredsställande att lojala personer som felparkerat har betalat sina böter, medan andra med litet mer rymliga samveten har kunnat slippa ifrån betalningen. Det är alltså en riktig åtgärd som nu vidtas från departementschefens sida.

Utskottet delar statsrådets mening och är enigt om att godkänna proposi-

tionen i dess helhet. Det är två folkpartistiska ledamöter som i en detalj av förslaget har en avvikande mening. Det gäller nu, som herr Skårman har framhållit, ägandeansvaret i fråga om uthyrningsbilar. Man kan naturligtvis som reservanterna säga att problemet om vem som har kört bilen vid tillfälle då felparkering förekommit kan uppstå och att det kan bli uthyraren som får betala ådömda bötesbelopp i stället för den som har hyrt bilen. Men jag tycker nog att det exempel som herr Skårman tog — bilen hyrdes någonstans i norra Sverige och kördes sedan till Sydsverige, och det då var stora risker för att man skulle ta fel om vem som kört bilen — inte är lyckligt valt. Det går ju ändå inte till på det sättet, utan det upprättas ett kontrakt mellan biluthyraren och den som hyr bilen. Om den som hyr bilen sedan parkerar fel i Stockholm eller Södertälje eller Haparanda gör ju inte någon som helst skillnad, och det är givetvis lika svårt för en uthyrningsfirma i vilken stad i landet bilen än felparkeras.

Om man skulle följa reservationen, som går ut på att ägaransvaret vid felparkering av förhyrd bil skulle åvila hyresmannen, skulle detta innebära att man stoppar den nuvarande otillfredsställande ordningen på alla områden utom när det gäller biluthyrning. Då det kan vara svårt att kontrollera vem som kört bilen vid sådana tillfällen, måste ägandeansvaret läggas på uthyraren. Om detta är utskottets majoritet och kommunikationsministern eniga. Så sker för andra bilägare. Om man lånar ut en bil utan ersättning till någon som man känner, men låntagaren struntar i att betala böterna, blir det ägarens sak att svara för dessa. Man måste enligt vårt förmenande förfara på samma sätt när det gäller uthyrningsbilar.

Som herr Skårman sagt har ju utskottet framhållit att detta inte är något nytt i den svenska lagstiftningen, utan motsvarande gäller vid avbetalningsköp. När problemet går att lösa på det områ-

Ang. ägaransvaret vid parkeringsförseelser

det, borde det heller inte vara orimligt att kunna lösa det så som har föreslagits i den proposition som här föreligger.

Herr talman! Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr SKÅRMAN (fp) kort genmäle:

Herr talman! I det exempel som jag nämnde är det inte, som herr Göran Karlsson sade, uthyrningsfirman som inte kan kontrollera var felparkering skett, utan det sköter polisen om. Men bötesföreläggandena kommer inte förrän långt efteråt. Hur skall den firma som hyr ut kunna gardera sig mot sådana kostnader? Antingen får det bli en orimlig höjning av hyrestaxan, eller också kommer firman att förlora vid varje sådant tillfälle. Det blir i någon mån samma situation när det gäller uthyrningsbilar som det för närvarande är i fråga om samtliga bilar.

Jag är övertygad om att vi inte kommer ifrån att lösa denna fråga. Den är som jag sade löst när det gäller avbetalningsköp. Där är ju säljaren ägare till bilen till dess den är betald, men som regel gäller ju att det är föraren, om man får tag i honom, som skall betala. Där är det inget problem genom att lagen har löst äganderätsfrågan. Man kan vända sig till säljaren, och om bilen inte är slutbetalad kan han räkna in böterna när affären skall slutregleras.

Det kanske största problemet uppstår för staten om staten skall hyra bilar för hela året. Vilka kostnader skall uthyraren lägga på för att gardera sig mot alla felparkeringar som tjänstemän och andra i statens tjänst kan göra sig skyldiga till under ett år? Jag tror att det blir ett mycket stort problem. Jag är säker på att vi måste lösa det, och det hade gått att lösa det nu.

Herr KARLSSON, GÖRAN, (s) kort genmäle:

Herr talman! Utskottet har ju sagt att man skall följa utvecklingen på det-

ta område med uppmärksamhet. Om den mot all förmodan skulle bli som herr Skårman befarar och det föreslagna systemet inte visar sig hållbart är det självklart att de åtgärder som då bedöms nödvändiga måste vidtagas. Men utskottsmajoriteten kan inte se annat än att det förslag som föreligger i dag och den verkan det måste ha på biluthyrare ger full täckning för vad som kan inträffa.

Herr Skårman säger att bötesförelägganden och andra åtgärder kommer så sent. Men, herr Skårman, det går ju till så att man placerar ett postgiroinbetalningskort på bilens vindruta vid felparkering. Det kan väl inte vara så förfärligt svårt att upptäcka det. Om vederbörande skulle förneka felparkeringen är det klart att det går litet tid innan inbetalningskortet sänds till bilens ägare. Men den tiden torde inte vara så lång att anmodan till vederbörande biluthyrare att verkställa inbetalning av bötesbeloppet blir utan verkan. Om biluthyrningsfirman i fråga har någon ordning på uthyrda bilar har den naturligtvis också registrerat vilken person som vid det ena eller andra tillfället haft den aktuella bilen.

Konstigare än så är inte detta. Man skall inte krångla till saker och ting i onödan. Låt oss se hur systemet med biluthyrningen går. Skulle den mörka bild herr Skårman gett oss av den kommande utvecklingen visa sig motsvara verkligheten är vi beredda att ta saken under omprövning. Men i dagens läge finns det enligt vårt förmenande ingen anledning att gå längre beträffande lagstiftningsförslaget än vad propositionen gör.

Herr SKÅRMAN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Jag gratulerar herr Göran Karlsson till att ha ett så gott hjärta och dessutom vara så godtrogen.

Tror verkligen herr Göran Karlsson att den som jag vill beteckna som den ohederlige felparkeraren skickar de be-

Ang. ägaransvaret vid parkeringsförseelser

talningsförelägganden som sätts fast under vindrutetorkaren till biluthyrningsfirman? Är det inte mera sannolikt att sådana inbetalningskort i stället hamnar sönderrivna i närmaste papperskorg? Dessa felparkeringar kommer inte till biluthyrarens kännedom förrän det visat sig att bötesbeloppen inte inbetalats och polisen översänder en stämning.

Herr KARLSSON, GÖRAN, (s) kort genmäle:

Herr talman! På de anvisningar som sätts fast på vindrutan står ett datum angivet då bötesbeloppen skall ha erlagts. I annat fall följer åtal. Om inte dessa bötesbelopp inkommer inom föreskriven tid kommer omedelbart inbetalningskortet att sändas vidare till biluthyraren som alltså då får en betalningsanmodan. Det rör sig om en väntetid på 14 dagar, och den kan inte, herr Skårman, vara avgörande för ärendets utveckling. Jag sade tidigare att jag tror att varje biluthyrare måste ha ett så välordnat register över sina kunder att personer som hyr bilar vid olika tillfällen kan identifieras. Det finns ingen anledning att svartmåla mer än nödvändigt, herr Skårman. Låt oss se tiden an! Jag vågar på egen hand försäkra att om alla de olyckor herr Skårman befarar kommer att inträffa kommer både kommunikationsministern och utskottsmajoriteten att vara beredda att ta ställning i enlighet med herr Skårmans propåer. Men för dagen finns inget rimligt anledning att bifalla dem.

Herr SKÅRMAN (fp) kort genmäle:

Herr talman! Man kan mycket väl ringa från London till Sverige och hyra en bil, fara genom landet i den och lämna den vid färjan i Trelleborg eller Häl-singborg. Då har biluthyraren inte någon chans att efteråt få tag i kunden. Enda möjligheten för biluthyraren att gardera sig för sådana tråkigheter är att göra en generell höjning av biluthyrningsstaxan.

Herr KARLSSON, GÖRAN, (s) kort genmäle:

Herr talman! Då har väl biluthyraren ingenting annat att göra, herr Skårman, än att höja taxan med de kronor det kan bli fråga om. Det är ju inte varenda biluthyrare som smiter från böter, utan det rör sig väl ändå om ett litet antal personer i det här speciella fallet. Följaktligen kan det aldrig bli några ekonomiska konsekvenser av större räckvidd för uthyrningsföretagen.

Herr ANDERSSON, AXEL, (fp):

Herr talman! Jag tänker inte blanda mig i debatten mellan herrar Skårman och Göran Karlsson om de svårigheter som en biluthyrare kan råka ut för på grund av den nya ordningen, att det är bilägaren som skall ha ansvaret även då det gäller parkeringsböter. Det finns emellertid här en lucka i lagen som gör att både herr Skårman och herr Karlsson kan råka ut för att bli ansvariga, om fräcka människor utnyttjar denna lucka i lagen. Det är nämligen ingenting som hindrar en person att i morgon dag inregistrera en bil på herr Skårman eller herr Karlsson. Sedan far denne illvillige man omkring och felparkerar runt om i landet, och så småningom blir det herr Skårman eller herr Karlsson som får betalningsföreläggande för dessa parkeringsböter. Man behöver nämligen inte legitimera sig när man inregistrerar en bil utan man kan bara uppge ett namn och en adress.

Jag har här ett litet tidningsurklipp om en dam i Göteborg som plötsligt upptäcker att hon lär vara ägare till en Saab. Hon får krav på att skatten skall betalas. Den person som inregistrerat bilen har snällt och beskedligt betalat in skatt till länsstyrelsen för både 1967 och 1968 men inte för 1969, och så får den här damen besked om att hon är skyldig att betala bilskatt. Hon skulle naturligtvis också vara skyldig att betala parkeringsböter, om

vederbörande gjort sig skyldig till parkeringsföreseelser. Nu är det bevisat att den här damen aldrig ägt någon bil och troligen aldrig kommer att äga någon, men hon står i bilregistret antecknad som ägare. Så länge denna lucka finns i lagen kan vem som helst av oss råka ut för sådana här saker.

Jag har hört sägas att det skall finnas en utredning som skall framlägga nya förslag i fråga om bilregistrering. Såvitt jag förstår kan nya regler inte komma att gälla förrän fr. o. m. 1974, och under tiden skulle en hel del illvilliga människor kunna utnyttja denna lucka i lagen.

Herr ERNULF (fp):

Herr talman! Propositionens syfte med de föreslagna reglerna om ägaransvar för parkeringsföreseelser är ju att minska antalet parkeringsföreseelser. Om det syftet är majoriteten och minoriteten i utskottet uppenbarligen ense.

Frågan gäller alltså vilket som bäst gagnar detta syfte: propositionens lösning eller det förslag som reservanterna lägger fram på en punkt, nämligen när det gäller uthyrning av bilar. Om en person hyr en bil och felparkerar den, kan enligt propositionens förslag ägaren av bilen, alltså den som har hyrt ut bilen, komma att få betala parkeringsböterna. Den som hyr bilen vet, att om han felparkerar bilen så blir inte han utan uthyraren betalningsskyldig, om det inte kan utrönas vem som gjort sig skyldig till felparkeringen. Precis som nu är fallet med ägare av bil kan ju även den som har hyrt bilen slippa undan böter genom att säga att det inte var han som använde bilen vid tillfället. Kan man inte bevisa att det var han som använde bilen så kan man inte heller döma honom för felparkering. Då blir det alltså enligt propositionens förslag den som hyr ut bilen som får betala böterna. Jag anser att detta inte är något effektivt medel för

Ang. ägaransvaret vid parkeringsföreseelser

att avhålla den som har hyrt bilen från att felparkera. Om däremot enligt reservanternas förslag den som har hyrt bilen får samma ansvar som ägaren vid felparkering och får betala parkeringsböterna, då är det uppenbarligen större anledning att tro att han undviker att parkera fel, eftersom påföljden då drabbar honom själv.

Frågan om att uthyraren skall höja sina taxor är väl för det första av begränsat intresse, eftersom det här är fråga om att minska felparkeringarna, och för det andra säger även utskottet att uthyraren inte kan ta ut de böter som han får betala av den som hyrt bilen. Det skulle ju strida mot principen att man inte får flytta över ett straffrättsligt ansvar på en annan person. Skillnaden är alltså, herr talman, att med reservanternas förslag får den som hyr bilen ett personligt intresse av att undvika felparkering därför att han själv drabbas av böterna, om han felparkerar. Men enligt propositionens förslag får han precis som ägarna nu stora möjligheter att undgå parkeringsböterna. Då ställer jag frågan: Vilket av dessa två system är bäst ägnat att leda till den åsyftade minskningen av parkeringsföreseelserna? Jag tycker, herr talman, att svaret är rätt klart. Det måste vara effektivare att lägga ansvaret på den som hyr bilen. Jag kan inte finna annat än att det måste vara ett i och för sig förklarligt förbiseende i propositionen. Jag tycker att tredje lagutskottet skulle ha kunnat rätta till detta. Jag tror inte att det hade blivit några politiska förvecklingar mellan kommunikationsministern och tredje lagutskottets majoritet om så hade skett. Det är naturligtvis glädjande att herr Karlsson säger att om farhågorna visar sig vara berättigade så kommer en rättelse till stånd. Men varför inte göra denna rättelse redan nu?

Herr talman! Jag yrkar bifall till reservationen.

Ang. ägaransvaret vid parkeringsföreselser

Herr **KARLSSON, GÖRAN**, (s):

Herr talman! Varför vi inte gör denna rättelse redan nu, herr Ernulf, sammanhänger med att vi är övertygade om att det system som föreslås i propositionen är tillräckligt för att klara detta problem. Sedan vill jag säga till herr Ernulf att ju ändå inte den som hyr bilen är fullständigt oansvarig. Det är han som har fört bilen, och det är han som i första hand skall erlägga böterna. Skulle det emellertid visa sig att det är oklart — om man inte genom en undersökning kan få fram det verkliga förhållandet — blir det givetvis utryckaren som får betala. Men det drabbar, herr Ernulf, den som vid tillfället har fört bilen, under förutsättning att man kan bevisa vem det är. I det fallet är det ingen skillnad mot det system som vi förordar i andra avseenden. Det här är en konsekvens av det beslut som föreslås för andra medborgare.

Till herr Axel Andersson vill jag säga att det var en mycket långsökt historia som han drog. Det är väl inte så folk i allmänhet ringer och inregistrerar bilar på andra människor, och om de gör det så kommer väl det verkliga förhållandet att visa sig så småningom. Om exempelvis herr Axel Andersson skulle inregistrera en bil på mig och jag får ett skattekvitto från länsstyrelsen som visar att jag skall betala bilskatt, är det självklart att jag opponerar mig och säger att jag inte har någon bil med ifrågavarande nummer, och då får det bli en undersökning om hur det i verkligheten ligger till. Det här är ju ett exempel som möjligen kan existera i tankevärlden men knappast i realiteten. Vi skall väl akta oss för att dra upp sådana ting i den här diskussionen. Det är möjligt att ett kryphål finns i lagen, men det är över huvud taget ingen anledning att försöka ändra på detta. Om vakna människor blir krävda på bilskatt och inte har någon bil är det klart att de opponerar sig. Herr Axel Anderssons exem-

pel är teoretiskt, det har ingen praktisk betydelse.

Herr **ERNULF** (fp):

Herr talman! Först vill jag säga att vi som stöder reservationen naturligtvis anser att propositionen är ett steg i rätt riktning. Vi tycker emellertid att man har lämnat en lucka i förslaget som borde täppas till.

Herr Göran Karlsson säger att det föreslagna systemet är till fyllest och påpekar att den som hyr en bil i första hand drabbas av parkeringsböter, nämligen om det kan bevisas att det var han som parkerade fel. Detta är alldeles riktigt. Det är nuvarande system som departementschefen har funnit otillfredsställande därför att ägaren av bilen undgår ansvar genom att helt enkelt påstå att han inte kan erinra sig om det var han som förde bilen. Propositionen och utskottsmajoritetens förslag lämnar nu samma möjlighet att undgå parkeringsböterna för den som hyr bilen genom att denne säger att han inte minns om det var han som förde bilen vid tillfället i fråga.

Reservanterna menar att den möjligheten skall betas den som hyr bilen, på samma sätt som man enligt propositionens förslag hindrar ägaren att använda denna metod för att slippa parkeringsböter. Reservanternas förslag är alltså bara ett fullföljande av propositionens tankegång för att undanröja möjligheterna att smita från parkeringsböter inte endast för ägaren — som propositionen föreslår — utan även för den som hyr bilen.

Herr **ANDERSSON, AXEL**, (fp):

Herr talman! Herr Göran Karlsson påstod att den lucka i lagen som jag påvisat inte har någon betydelse. Han kunde inte tänka sig att det över huvud taget i sinnevärlden kunde finnas något exempel på detta.

Ang. ägaransvaret vid parkeringsförseelser

Herr Göran Karlsson kan ju fråga den fru i Göteborg som jag nämnde, som hade fått en Saab inregistrerad i sitt namn, om vad hon tänkte när myndigheterna lade beslag på en del av de pengar som hon skulle få i återbäring på skatten. Nog måste hon ha känt det litet besvärligt.

Det är inte ett enstaka exempel. Ett par dagar senare kunde man i tidningarna läsa om Tommy Blom, också från Göteborg, som plötsligt får veta att han är ägare till en bil. Han gjorde som herr Karlsson påstod att han skulle göra om jag hade inregistrerat en bil i hans namn, han protesterade. Men vad hände? Jo, kronofogdemyndigheten tog 175 kronor i införsel på hans lön. Man kan naturligtvis påstå att sådant är ovanligt, men det förekommer.

Nu har det kanske inte direkt med denna fråga att göra, men om förslaget blir genomfört — och det blir det ju — att ägaren har ansvaret för alla felparkeringar och annat, så kan det locka ytterligare personer som vill skoja att utnyttja denna lucka i lagen.

Jag har velat framhålla detta därför att jag hoppas att någon i justitiedepartementet läser detta — jag är inte alldeles säker på att man brukar göra det, men hoppas kan man ju alltid — och att man där gör något för att täppa till denna lucka i lagen.

Herr statsrådet NORLING:

Herr talman! Den fråga som här diskuteras, d. v. s. huruvida man skulle göra undantag från propositionens huvudsakliga innehåll när det gäller uthyrningsbilar, bör väl ses från den utgångspunkten att uthyrningsverksamheten har sin motsvarighet i andra sammanhang, även om fallen i övrigt inte liknar varandra. Vi har ju firmor som kanske äger både 50 och 100 bilar. Det finns anställda som kör dessa bilar. Man kan med viss sannolikhet dra en parallell mellan uthyrningsverksamhet och verksamhet i denna form.

Vi skall alltså ha klart för oss att vi rör oss inom ett relativt stort område — vi har de som bara har sin egen bil att ta ansvar för, och vi har firmabilsverksamheten. Det sistnämnda har en viss parallell med uthyrningsverksamheten.

Herr KARLSSON, GÖRAN, (s):

Herr talman! Till herr Axel Andersson vill jag säga att den fråga han tagit upp ligger helt vid sidan om den sak vi diskuterar. Med den utgångspunkten kan man avstå från att replikera, men en sak vill jag i alla fall tillägga. Om det kan bevisas att vederbörande inte är ägare av en bil så är det självklart att han inte skall betala vare sig bilskatt eller andra pengar för den som kronofogdemyndigheten kan ha krävt honom på vid något tillfälle. Det hela får naturligtvis ordnas upp på laglig väg, och frågan är ju ganska enkel. Det var väl bara så att herr Axel Andersson sökte en anledning att få deltaga i denna debatt — jag kan inte finna något annat skäl för honom att ta upp denna fråga.

Till herr Ernulf vill jag säga att skillnaden mellan utskottsmajoritetens och minoritetens förslag är den att om utskottsmajoritetens förslag följs så kommer samhället alltid att få pengar när böter döms ut för den som kör bilen eller hyr ut den. Det måste väl vara rimligt att man i det fallet är likställd med andra bilägare. Då har samhället fått pengar för den förseelse som blivit begången och sedan ankommer det på biluthyraren att klara ut vem som kört bilen, och han får då ta ut pengarna den vägen. Har han dessutom satt in i hyresavtalet att det åligger föraren av bilen att betala denna summa, så är det egendomligt om man inte på detta sätt kan klara upp det hela.

Herr talman! Jag vidhåller därför yrkandet om bifall till utskottets hemställan.

Ang. ägaransvaret vid parkeringsförseelser

Herr ERNULF (fp):

Herr talman! Herr Göran Karlssons uttalande att propositionens förslag garanterar att böterna betalas är i och för sig riktigt; även reservanternas förslag garanterar att böterna betalas. Men som jag försökte framhålla i mitt första anförande så är det väsentliga inte att staten skall få in så mycket parkeringsböter som möjligt, utan vilket system som bäst är ägnat att begränsa antalet parkeringsförseelser. Jag vidhåller att det är ett bättre system att den som hyr bilen vet med sig att om bilen felparkeras medan han hyr den så får han svara för detta, även om det inte kan bevisas att det är han som ställt bilen fel. Jag anser inte att uthyrningsbolaget genom avtal kan ålägga den som hyr bilen att betala böterna för uthyrningsbolaget. Ett sådant avtal skulle enligt min mening strida mot svenska rättsprinciper. Men det måste vara riktigtast att den som frestas att parkera bilen fel vet med sig att han själv får betala böterna och inte någon annan.

Till statsrådet Norling vill jag säga att jämförelsen mellan de anställda chaufförerna och den som hyr bilen inte stämmer riktigt. Den som hyrt en bil av ett uthyrningsbolag för en bestämd taxa, har därmed klarat av det ekonomiska mellanhavandet med uthyrningsbolaget och har ju ingen press på sig om han frestas parkera fel. Där emot är förhållandet annorlunda mellan de anställda chaufförerna och deras arbetsgivare. Om arbetsgivaren får alltför många bötesbelopp att betala för parkeringsförseelser från chaufförernas sida, har han ju möjlighet att vända sig mot chaufförerna och säga till dem att så här får det inte fortgå. Någon motsvarande möjlighet har inte uthyrningsbolagen.

Jag hade hoppats att statsrådet skulle förklara att propositionens förslag innehåller ett litet förbiseende i fråga om den som hyr en bil och att det, som utskottet säger, skall rättas till om olä-

genheterna blir påtagliga. Då hade man kunnat hoppas på att felet skulle kunna rättas till, om inte nu så dock nästa år.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, yttrade herr förste vice talmannen, som för en stund ånyo övertagit ledningen av kammarens förhandlingar, att med anledning av föreliggande yrkanden propositioner beträffande utskottets i förevarande utlåtande gjorda hemställan komme att framställas först särskilt angående vardera punkten A och B samt vidare särskilt rörande punkterna C och D.

På gjord proposition bifölls utskottets hemställan i punkten A.

Därefter gjorde herr förste vice talmannen i enlighet med de avseende punkten B förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr förste vice talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad tredje lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 61 punkten B, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

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

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning genom uppresning. Herr förste vice talmannen förklarade,

att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

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

Ja — 92;

Nej — 22.

Därjämte hade 6 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Herr *Olsson, Johan*, (cp) anmälde, att han vid den nu företagna voteringen avsett att rösta nej men av misstag nedtryckt ja-knappen.

Sedermera bifölls på gjord proposition vad utskottet hemställt i punkterna C och D.

Ang. hyresvärds reparationsskyldighet

Föredrogs ånyo tredje lagutskottets utlåtande nr 62, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i övergångsbestämmelserna till lagen (1968:346) angående ändring i lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom jämte motion i ämnet.

Genom en den 30 oktober 1969 dagtecknad proposition, nr 161, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden och lagrådets protokoll, föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till lag om ändring i övergångsbestämmelserna till lagen (1968:346) angående ändring i lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom.

I propositionen hade föreslagits, att länsstyrelse, om särskilda skäl föreläge, skulle få medgiva undantag från bestämmelserna i 15 § andra stycket hyreslagen om hyresvärds reparations-

Ang. hyresvärds reparationsskyldighet skyldighet i fråga om lägenhet som innehades på grund av upplåtelse av andelsrätt i bostadsförening eller bolag som dreves utan eget vinstintresse.

I samband med propositionen hade utskottet behandlat en i anledning av propositionen väckt motion, nämligen motionen II:1298, av herrar *Lindkvist* och *Svenning*, i vilken motion yrkats, att riksdagen skulle avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 161.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet på anförda skäl hemställt, att riksdagen med avslag på motionen II:1298 måtte antaga det i propositionen nr 161 framlagda lagförslaget.

Vid utlåtandet fanns fogat ett särskilt yttrande av herrar *Torsten Hansson* och *Svenning* (båda s).

Herr HANSSON (s):

Herr talman! Till tredje lagutskottets utlåtande nr 62 är fogat ett särskilt yttrande, som har avgivits av herr *Svenning* i andra kammaren och av mig i denna kammare. Yttrandet baseras på en motion i andra kammaren av herrar *Lindkvist* och *Svenning*, vari tas upp vissa synpunkter på reparationsfrågorna i s. k. bostadsföreningar.

Motionen och det särskilda yttrandet trycker på det onödiga i att så här snabbt efter hyreslagens reformering komma med ändringar när det gäller reparationsplikten. Vi har i hyreslagen en klar gränsdragning mellan rutinererna när det gäller hyresrätt och bostadsrätt. Vad som nu sker är att en gränsföreteelse, som enligt vår uppfattning bör räknas till hyresrättens område, behandlas så som är stadgat när det gäller bostadsrätt.

Vi har i stort sett bara velat konstatera att den lagliga grunden för att jämställa bostadsföreningarna med bostadsrättsföreningarna enligt vår uppfattning är litet för diffus. Reparationsfrågorna när det gäller bostadsföreningarna borde rimligen alltjämt

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss

behandlas på samma sätt som beträffande hyresförhållanden.

Vi tycker inte att denna fråga är stor nog att drivas längre än så här, men vi vill ha uttalat att riskerna för prejudicerande verkningar bör beaktas i fortsättningen. Bostadsföreningarna har — det vill vi gärna understryka — skötts på ett sätt som inte ger anledning till större farhågor. Rent logiskt tycker vi emellertid att denna ändring är onödigt och vi vill, som sagt, trycka på att man bör undvika prejudicerande fall.

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

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss

Föredrogs ånyo tredje lagutskottets utlåtande nr 63, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., dels motioner i ämnet, dels ock motion om rätt för det allmänna att förvärva vissa trafikföretag, m. m.

Genom en den 30 oktober 1969 dagtecknad proposition, nr 155, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av tredje lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under återopande av utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden,

dels velat inhämta riksdagens yttrande över vid propositionen fogat förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,

dels föreslagit riksdagen att bifalla det förslag i övrigt, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

I propositionen hade föreslagits ändring av bland annat 19 § förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik

m. m. Kommun avsåges därmed få särskild rätt att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss. Enligt förslaget skulle trafik tillstånd kunna återkallas och i stället meddelas kommunen när den gjorde sannolikt, att trafikförsörjningen i orten eller bygden främjades om trafiken utövades av kommunen. Bifölles kommunens ansökan vore kommunen skyldig att på begäran av den förre tillståndshavaren lösa in tillgångar som använts i rörelsen eller i vissa fall rörelsen som sådan. Frågan om villkoren vid inlösen skulle avgöras av en särskild värderingsnämnd, gemensam för hela landet. Talan mot nämndens beslut skulle icke få föras. Samma rätt att övertaga trafik tillstånd skulle tillkomma landstingskommun, kommunalförbund och kommunalt trafikföretag. En motsvarande företrädesrätt skulle gälla vid nyetablering.

I samband med propositionen hade utskottet behandlat följande i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

A. de likalydande motionerna I: 1120, av herr *Bengtson m. fl.*, och II: 1294, av herr *Hedlund m. fl.*, vari hemstälts, att riksdagen måtte vid sin behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 155 besluta, att

I. i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om bestämmelser innebärande dels att såväl regionala som kommunala transportförsörjningsplaner upprättades på i motionerna anförda grunder, dels att förluster som uppkomme genom tillgodoseende av kravet på tillfredsställande transportförsörjning i glesbygder skulle bäras av staten, samt

II. beslut av den värderingsnämnd, som skulle avgöra ersättningsfrågor, skulle kunna överklagas till Kungl. Maj:t;

B. de likalydande motionerna I: 1121, av herr *Strandberg m. fl.*, och II: 1293, av herr *andre vice talmannen Cassel m. fl.*, vari yrkats, att riksdagen

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss

skulle avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 155; ävensom

C. de likalydande motionerna I: 1122, av herrar *Åkesson* och *Ottosson*, samt II: 1295, av herr *Hovhammar m. fl.*, vari föreslagits, att riksdagen skulle avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 155.

Vidare hade utskottet behandlat en fristående motion, nämligen I: 347, av herr *Berglund*, i vilken anhållits, att riksdagen måtte besluta,

dels att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning — med beaktande av i denna motion redovisade synpunkter — om tillskapande av en särskild lagstiftning som gäve det allmänna som huvudman för den kollektiva lokaltrafiken legala möjligheter att snabbt och på rimliga villkor förvärva eller inlösa kollektivtrafikföretag av betydelse för en ändamålsenlig, samhällsekonomisk samordning, utbyggnad och drift av ett kollektivt trafiksystem i en region,

dels ock samtidigt i skrivelsen till Kungl. Maj:t hemställa om statens järnvägars aktiva medverkan till ändamålsenliga lösningar av kollektiva trafiksystem för en region.

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

A. att riksdagen måtte avslå motionerna I: 1121 och II: 1293 samt I: 1122 och II: 1295;

B. att riksdagen måtte med avslag på motionerna I: 1120 och II: 1294, såvitt avsåge frågan om rätt att föra talan mot den särskilda värderingsnämndens beslut,

dels lämna det vid propositionen nr 155 fogade förslaget till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. utan erinran,

dels bifalla förslaget att den 1 januari 1970 skulle inrättas den nyssnämnda värderingsnämnden i huvud-

saklig överensstämmelse med vad departementschefen förorddat;

C. att motionerna I: 1120 och II: 1294 i de delar, som ej omfattades av hemställan under B, ej måtte föranleda någon riksdagens åtgärd; samt

D. att motionen I: 347 ej måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Reservationer hade avgivits vid A i utskottets hemställan

I, beträffande frågan om lämpligheten av att genomföra Kungl. Maj:ts förslag, av herrar *Åkesson* (fp), *Ebbe Ohlsson* (m) och *Krönmark* (m), vilka ansett, att utskottets yttrande i viss del bort erhålla den lydelse, som i reservationen angivits, samt att utskottet bort under A hemställa, att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 1121 och II: 1293 samt I: 1122 och II: 1295

dels avstyrka det vid propositionen nr 155 fogade förslaget till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,

dels avslå förslaget att den 1 januari 1970 skulle inrättas en värderingsnämnd i huvudsaklig överensstämmelse med vad departementschefen förorddat;

vid B i utskottets hemställan

II, beträffande frågan om rätt att föra talan mot värderingsnämndens beslut, av herrar *Nils-Eric Gustafsson* (cp), *Skärman* (fp), *Tobé* (fp) och *Josefson* i Arrie (cp), vilka ansett, att utskottets yttrande bort i viss angiven del hava den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort under B hemställa, att riksdagen måtte med bifall till motionerna I: 1120 och II: 1294, såvitt avsåge frågan om rätt att föra talan mot den särskilda värderingsnämndens beslut,

dels lämna det vid propositionen nr 155 fogade förslaget till kungörelse om ändring i förordningen (1940: 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. utan erinran,

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss

dels bifalla förslaget att den 1 januari 1970 skulle inrättas den nyssnämnda värderingsnämnden i huvudsaklig överensstämmelse med vad departementschefen förordat med den ändringen, att talan mot nämndens beslut skulle få föras hos Kungl. Maj:t.

Herr ÅKESSON (fp):

Herr talman! Den proposition som tredje lagutskottet har behandlat går ut på att kollektiv busstrafik i vissa fall skall kunna övertagas av kommunerna.

Näringslivet har stor betydelse för människorna ute i bygderna och det måste få utvecklas på ett normalt sätt för att de mindre tätorterna och landsbygden skall kunna leva vidare. Detta kan vi inte bortse ifrån. Om näringslivet ute i bygderna skall kunna utvecklas normalt måste det finnas ett kollektivt trafiksystem som fungerar. Det måste vara så utformat att normala förbindelser kan upprätthållas inom hela landet. SJ gör vissa nedläggningar av linjer vilka som sådana ej är lösnande. Dessa indragningar löser inga problem för näringslivet i en bygd. Det måste bli en samkörning inom landet som fungerar riktigt både för godstrafiken och för persontrafiken.

Enligt propositionen skall busstrafiken inom kommunerna överföras från privata företag till kommunerna, vilka skall överta företag som ur ekonomisk synpunkt inte går bra.

Jag ifrågasätter huruvida ett förslag av den innebörden löser de trafikproblem som finns inom en rad kommuner. Många människor har inte råd att köpa bil, och de måste enligt min mening ges möjligheter att använda det kollektiva trafiksystemet. Vissa städer och större tätorter har ett lokalt trafiksystem som fungerar inom närområdet. Ofta går dessa busslinjer ekonomiskt dåligt.

Ett lokalt trafiksystem inom landsortskommunerna skulle ur lönsamhetssynpunkt inte bära sig. Följden skulle bli högre skatter inom kommu-

terna. Vi har i riksdagen beslutat att bidrag skall utgå till vissa olönsamma busslinjer. Jag anser att denna ordning skall gälla inte bara för vissa områden utan omfatta ett för hela landet gemensamt trafiksystem.

Enligt min mening skall en samordning ske av vårt kollektiva trafiksystem avseende hela landet. En sådan samordning är nödvändig för att näringslivet inom mindre tätorter och på landsbygden över huvud taget skall fungera på ett normalt sätt. Trafikproblemet inom kommunerna löses inte genom att kostnaderna övervältras på kommunerna.

Jag yrkar, herr talman, bifall till reservationen A I.

Herr OHLSSON, EBBE, (m):

Herr talman! Litet var börjar vi väl bli betänksamma över alla stora åtaganden som våra kommuner, ej enbart de större, under de senaste åren har fått sig ålagda och som inte uteslutande härrör från kommunalmännens ambitioner och en vilja att vara med sin tid utan i minst lika hög grad har sin grund i statsmakternas beslut och ålägganden.

I propositionen nr 155 möter oss inte ett förslag om ålägganden men väl ett förslag som innebär rätt för kommunerna att under vissa förhållanden överta annans trafiktillstånd, även om företaget är aldrig så bra skött. När kommunen sedan på sin hemställan har fått ett sådant tillstånd blir den skyldig att på begäran av den tidigare innehavaren lösa in de tillgångar som har använts i rörelsen. Men inlösnandet blir — och detta förefaller mig vara särskilt groteskt — inte en affär mellan kommunen och linjeinnehavaren, utan här träffas avgörandet av en särskild värderingsnämnd som skall vara gemensam för hela landet, bestående av tre ledamöter som samtliga skall utses av regeringen eller departementschefen. Vi skall observera att

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss

någon talan mot nämndens beslut inte får föras. Nämnden blir alltså både första och sista instans.

Tredje lagutskottets majoritet har accepterat förslaget i propositionen och hemställer om riksdagens bifall till denna.

I en reservation som har fogats till detta ärende yrkas avslag på Kungl. Maj:ts proposition. På åtskilliga håll kommer förslaget att uppfattas såsom en strävan från statsmakternas sida att ytterligare överflytta ansvar och kostnader på kommunerna. Man kan nog inte påvisa att de privata linjeföretagen skulle vara mindre effektivt skötta än de av samhället ägda. Snarare är det tvärtom.

Risken för en sämre service är enligt vårt förmenande tämligen stor. Även efter kommunblocksbildningen är många kommuner i de södra landsdelarna små i jämförelse med de flesta av våra Norrlandskommuner. Många privata linjer går i södra Sverige genom mer än en kommun. Ett beslut om kommunalisering — eller tvångsinlösen av annans egendom, som är ett mera adekvat uttryckt för vad det verkligen är fråga om — kan vålla stor förtret för människor i en grannkommun då andra synpunkter beträffande linjesträckning etc. kan framläggas i den kommun som begärt tvångsinlösen.

Ur propositionen kan man inhämta att det för närvarande pågår två statliga utredningar, som berör rationaliseringsfrågorna. Den ena är 1968 års bussbidragsutredning, som skall överse formerna för ett nytt system för bidrag till icke lönsamma busslinjer på landsbygden. Den andra, som tillsatts i år, skall lägga fram förslag till åtgärder för att främja en ur samhälls-ekonomisk synpunkt bättre företagsstruktur inom hela den yrkesmässiga vägtrafiken.

Varför nu denna brådska? Kunde man inte med fördel ha inväntat resultatet av de utredningar som pågår? Kanske kommer man där att finna and-

ra lösningar. Vi reser vanter anser också att i de fall då kommunerna finner det med sina intressen förenligt att understödja kollektiv trafik, i den mån den behöver understödjas, sker detta enklast genom bidrag till redan existerande företag. En sådan form kan hållas under kontroll. Den föreslagna metoden för bidragsgivning kan, i den mån den kommer till utförande, i vissa fall innebära hazard med skattemedel.

Herr talman! Med stöd av det anförda yrkar jag bifall till reservationen vid A i utskottets hemställan.

Herr STRANDBERG (m):

Herr talman! Frågan om kollektivtrafikens ordnande är självfallet ett stort problem för många av våra kommuner, inte minst våra storstäder. Jag tror inte att vi i dag skall behöva föra en debatt på den punkten. Vi torde vara eniga om att en kraftsamling bör komma till stånd för att skapa så bra förhållanden som möjligt för trafikanterna.

Herr talman! Det har blivit allt vanligare att regeringen framkastar olika departementspromemorior som underlag för propositioner. Det nu föreliggande förslaget kan i princip jämföras med expropriationslagstiftning. Så omfattande ingrepp i den enskilda ägarerätten som det här är fråga om borde verkligen vara grundade på noggrant analyserade lagformuleringar. Jag tror inte att riksdagen skulle vara villig att godtaga expropriationslagar som är så dåligt underbyggda som det föreliggande förslaget.

Trots mycket stark kritik från flera remissorgan går departementschefen helt förbi några av de grundläggande principerna.

I föreliggande kungörelseförslag står i 12 § följande: "Om kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag söker tillstånd till linjetrafik med omnibus och gör sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om ansökningen bifalles, äger

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss

kommunen, landstingskommunen eller företaget företräde framför annan sökande.”

I 19 § 2 mom. står följande: ”Är sökanden kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag och avser ansökningslinjetrafik med omnibus, skall återkallelse ske, när sökanden gör sannolikt, att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas, om trafiken utövas av sökanden.”

Herr talman! Onekligen måste man fråga vad som menas med att sökanden gör sannolikt. På vilket sätt och med vilka metoder skall detta ske? Jag kan ställa den frågan till vår ärade kommunikationsminister, som är här nu. Får en lagstiftning vara hur löslig som helst?

Och vad värre är: Det torde vara helt omöjligt för en kommun att vid framställningar såväl om nytt tillstånd jämlikt 12 § som i samband med återkallelse av tillstånd jämlikt 19 § redovisa det ekonomiska utfallet — av den enkla orsaken att beslut om återkallelse prövas innan frågan om de ekonomiska inlösenvillkoren upptages till behandling. Min fråga på den punkten är: Måste inte de ekonomiska aspekterna medtagas vid bedömningen då det gäller att utfärda trafik tillstånd? På vilket sätt kan annars en kommun göra sannolikt att man kan främja trafikutvecklingen?

Om det i dag förekommer brister, vilket nog torde vara fallet på en del ställen, så är detta enligt mitt sätt att se enbart ett bevis på bristande vilja till samförstånd mellan kommunen och det enskilda bussföretaget. Men redan i dag gällande kungörelser torde vara tillräckliga, då länsstyrelsen redan nu kan ingripa om så skulle visa sig vara nödvändigt.

Vi har i en motion från moderata samlingspartiet också pekat på hur oerhört lösligt bestämmelserna om inlösen är utformade. Man använder tydligen en ny tolkning av gängse affärstermer och blandar ihop substansvär-

den och marknadsvärden, varefter man lösligt skisserar en hel del undantagsregler. Det är den gamla goodwillprincipen som man försöker införa — på ett för mig ganska obegripligt sätt. På så lösligt utformade bestämmelser föreligger förslag om lagstiftning av expropriationskaraktär.

Herr talman! Ett så lösligt utformat expropriationsshot som nu åsyftas kommer att sväva över alla våra privata bussföretag. Negativa verkningar är därmed uppenbara och främjar icke trafikutövningen. Som jag inledningsvis sade, torde vi vara överens om att denna behöver ordnas på ett bättre sätt.

Jag yrkar bifall till reservationen vid punkten A.

Herr SKÄRMAN (fp):

Herr talman! Jag skall be att få yrka bifall till reservation II.

Enligt lagförslaget, som jag i övrigt biträder, skall värderingen ske genom en värderingsnämnd på tre ledamöter. Det absurda med denna nämnd är att det inte skall gå att överklaga dess beslut. Såvitt jag känner till är det endast enligt lagen om skiljemannaförfarande som något sådant förekommer, men där väljer ju parterna var sin skiljeman, och de två väljer en tredje. Att man när det gäller en nämnd, som är tillsatt av Kungl. Maj:t, inte skulle få överklaga dess beslut eller få det prövat av högre instans, som väl i detta fall skulle bli regeringen, tycker jag är fullständigt otänkbart.

Jag ber att än en gång få yrka bifall till reservation II.

Herr JACOBSSON, GÖSTA, (m):

Herr talman! Jag kan inte underlåta att något spinna vidare på herr Strandbergs synpunkter och liksom han opponera mig mot vad som föreslagits. Jag gör det med tanke på den rättsosäkerhet som uppstår för en hittillsvarande

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss tillståndshavare genom den föreslagna ordalydelsen av lagtexten.

Enligt förslaget skall ett givet trafik-tillstånd kunna återkallas och i stället meddelas kommunen, när kommunen gör sannolikt att trafikförsörjningen i orten eller bygden främjas därigenom. Då det gäller faderskapet till utomäktenskapliga barn — som vi talade om i förra veckan — tillfogas ju att det med hänsyn till samtliga hithörande omständigheter görs sannolikt, men här har man inte gått så långt.

”Gör sannolikt”, heter det. Detta är ett mycket svagt rekvisit. Det är ett blygsamt krav på bevisning som här tydligen uppställs. Man måste komma ihåg att den som drabbas är den hittillsvarande tillståndshavaren. Han behöver inte ha misskött sig. Han har kanske till och med skött trafiken mycket bra men han blir i alla fall utspärkad på mycket lösa grunder. Med den föreslagna ordalydelsen kan det rent av räcka att kommunen önskar ta hand om trafiken. Då förutsättes det uppenbarligen att kommunen som det allmännas företrädare har helt andra möjligheter och helt andra insikter av nära nog gudomligt ursprung att sköta trafikförsörjningen.

Frågan har en mycket vid principiell innebörd som sträcker sig utöver det nu föreliggande fallet. Den ena dagen gäller det en kommunalisering av buss-trafiken, den andra dagen kanske något annat, t. ex. taxitrafiken, rätten att bedriva kioskrörelse eller hotellrörelse. Det borde åtminstone krävas att kommunen styrkt att den kan sköta trafiken bättre. Rätten får enligt min mening inte på detta vis sitta i spjutstängs ände.

Jag yrkar bifall till reservation A I av herr Åkesson m. fl.

Herr BERGLUND (s):

Herr talman! Den kollektiva trafikens ordnande utgör ju ett mycket viktigt led i den nutida samhällsplaneringen.

Det gäller i allra högsta grad tätorternas planering. Kommunikationsfrågornas lösning är emellertid inte enbart ett problem för tätortsregioner. I lika hög grad gäller det vid den nutida samhällsplaneringen att ge invånarna i glesbygderna tillgång till goda kollektiva trafikmedel.

Samhällsplaneringen beslutas och genomförs i samhällets regi. Samhället har också exempelvis vid byggnadslagstiftning olika medel till sitt förfogande för att genomföra sina intentioner på samhällsplaneringens område.

Inom den viktiga sektor av samhällsplanering som den kollektiva trafiken utgör har emellertid samhället i dag helt otillräckliga medel till sitt förfogande för att kunna inordna den icke samhällsägda kollektiva trafiken under den allmänna målsättningen att alla medborgare skall tillförsäkras en god och såvitt möjligt likvärdig samhällelig service. Den snabba strukturförändring som samhället nu undergår ställer ökade krav på samhälleliga insatser för kommunikationsfrågornas lösning. Avsaknaden av legala möjligheter för samhället att genomföra sina intentioner beträffande den kollektiva trafiken har därför blivit alltmer besvärande.

Utvecklingen på trafikens område efter andra världskriget har otvetydigt visat behovet av ökade samhälleliga insatser till förmån för kollektivtrafiken. Numera står det således klart att man vid en avvägning av resurserna inom tätortsregionerna mellan privatbilism och kollektivtrafik måste satsa kraftigt och målmedvetet på kollektivtrafiken för att över huvud taget inom ramen av samhällets resurser kunna klara de för en tätortsregions bestånd och utveckling livsviktiga kommunikationsfrågorna.

Kravet på att samhället skall få bättre förutsättningar till aktiva åtgärder på kollektivtrafikens område ökar inte minst genom att samhället behöver ett bättre utgångsläge i form av konkurrenskraftig kollektivtrafik när det gäl-

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss

ler att balansera förhållandet mellan kollektivtrafiken och privatbilismen. Detta kräver mycket stora investeringar i väg- och gatubyggnad, och nackdelarna i fråga om luftföroreningar och buller har blivit ett problem som alltmer uppmärksammas.

Biltätheten ökar snabbt, och den beräknas vara fördubblad på 1980-talet. Gatumark och allmänna platser kommer inte att räcka till för att täcka parkeringsbehovet och samtidigt klara den rörliga trafiken ens i de tätorter som inte har mer än 10 000 invånare. Antingen måste åtgärder sättas in för att begränsa biltrafiken till förmån för kollektivtrafiken, eller också måste man vidtaga speciella åtgärder för att tillfredsställa biltrafikens intressen. I ett sådant val är det från samhällets synpunkt billigare och bättre, eller helt enkelt nödvändigt, att satsa på kollektivtrafiken.

Storstockholmsregionen har helt naturligt givit den första men ingalunda enda bekräftelsen på nödvändigheten av en kraftig samhällelig satsning på den kollektiva persontrafiken inom en tätortsregion. Frågan har eller kommer inom en nära framtid att få samma aktualitet för Mälardalsregionen, Göteborgsområdet, Malmö- och Hälsingborgsregionen och de flesta andra regioner i landet.

Kommunikationsfrågornas lösning genom samhälleliga insatser är således inte enbart en fråga för tätortsregionerna. I lika hög grad gäller det att förse glesbygdernas invånare med tillfredsställande transportförsörjning genom en samhällelig satsning på den kollektiva persontrafiken.

När det gäller den samhälleliga insatsen på detta område för glesbygderna vill jag erinra om det särskilda statliga stödet till statens järnvägar för driften av s.k. trafiksvaga banor och om det statliga stödet åt busstrafikrörelser i glesbygderna. Förbättrade möjligheter för samhället att lösa glesbygdernas kommunikationsfrågor behövs

emellertid. De successivt ökande samhälleliga insatserna och de växande kommunala engagemangen på trafikområdet innebär att samhället på ett helt annat sätt än tidigare stöder den kollektiva persontrafiken. Enbart i Storstockholmsregionen satsar Kommunalförbundet för Stockholms stads och läns regionala frågor, som är huvudman för den kollektiva trafiken inom regionen, år 1969 cirka 200 miljoner kronor på uppgiften att tillförsäkra regionens invånare en tillfredsställande kollektivtrafik med en för invånarna acceptabel taxenivå.

Då det gäller att tillgodose behovet av en god trafikförsörjning, spelar kollektivtrafiken med buss en viktig roll. Det kommunala stödet till enskilda bussföretag har också ökat starkt.

Kollektivtrafik med buss drivs nu i stor utsträckning av enskilda företag med stöd av tillstånd som erhållits enligt förordningen ang. yrkesmässig trafik. För att en från samhällets synpunkt önskvärd omreglering och samordning av trafiken skall bli möjlig förutsättes för närvarande att nödvändiga överlåtelser av tillstånd sker genom frivilliga överenskommelser på de villkor som tillståndsmyndigheten kan godkänna enligt 18 § i nämnda förordning. De möjligheter till tvångsöverlåtelser som 19 § i förordningen rymmer har i praktiken visat sig i det närmaste betydelselösa som instrument för rationalisering.

Otillräckligheten av de medel som i dag står till samhällets förfogande för att genomföra angelägna omregleringar av den kollektiva busstrafiken har jag personligen kunnat konstatera i mitt arbete på att genomföra den s.k. Hörjelöverenskommelsen. I december 1964 beslutades samordning av utbyggnaden och driften av det kollektiva trafiksystemet i Storstockholm. Överförandet i samhällets ägo av de enskilda bussföretagen inom regionen blev en komplicerad och långvarig affär, som i vissa fall medförde mycket höga kostnader

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss för det allmänna. Före övertagandet av busstrafikrörelserna var det heller inte möjligt att åstadkomma någon samordning av trafiken eller ett bättre utnyttjande av regionens samlade resurser. Någon sänkning av taxenivån hos de enskilda trafikföretagen var inte heller möjlig. Det enda som kunde åstadkommas var en begränsad övergångsrätt, dock helt utan kostnad för de enskilda trafikföretagen. Erfarenheterna från genomförandet av den s.k. Hörjelöverskommelsen har sålunda visat, att det inte är möjligt att med stöd av nuvarande bestämmelser åstadkomma en från samhällets synpunkt ekonomisk och rationell samordning och drift av kollektivtrafiken med en för regionens invånare god trafikstandard och för invånarna acceptabel taxenivå, med mindre än att samhället får legala möjligheter att övertaga redan meddelade trafiktillstånd och får företrädesrätt till trafiktillstånd vid nyetablering.

Det är givetvis i hög grad otillfredsställande att från allmän synpunkt angelägna omregleringar av den kollektiva busstrafiken skall kunna hindras eller avsevärt försvåras av trafiktillstånd, som kan ha beviljats under förhållanden som inte kan jämföras med trafiksituationen i dagens läge. Den hittillsvarande faktiska monopolställningen för en redan etablerad trafikutövare i fråga om konkurrerande trafik och nyetablering av trafik inom det område, för vilket trafiktillstånd beviljats honom av samhället, går inte att förena med samhällets ökade behov av att smidigt och ändamålsenligt anpassa transportmöjligheterna till den planering som beslutas och genomförs i samhällets regi. Det räcker inte längre för samhället att vara hänvisat till att i huvudsak lita till samarbete och överenskommelser på frivillighetens väg.

Man kan således konstatera att det föreligger ett dokumenterat behov för kommunerna att omedelbart få tillgång till medel som innebär att kommunerna får den reella bestämmanderätten

över kollektivtrafiken med buss. Utvecklingen på trafikens område går från mera lokala lösningar till interkommunalt samarbete. De medel som tillskapas för samhällets behov på detta område bör därför även gälla landstingskommun och kommunalförbund. Också kommunalt trafikföretag bör inbegripas.

Enligt den föreliggande propositionen med förslag till ändringar av förordningen om yrkesmässig biltrafik avses kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag få särskild rätt att överta tillstånd till linjetrafik med buss. En motsvarande företrädesrätt för kommun, landstingskommun eller kommunalt trafikföretag skall gälla vid nyetablering. Genom de i propositionen föreslagna ändringarna av förordningen torde samhällets intresse på detta område kunna tillgodoses.

Utskottets majoritet har, i likhet med flertalet remissinstanser och departementschefen och i överensstämmelse med en uppfattning som jag i denna fråga givit uttryck för i min i januari 1969 väckta motion I: 347 om rätt för det allmänna att förvärva vissa trafikföretag, funnit att en reform med syfte att möjliggöra ett ökat kommunalt inflytande i fråga om den kollektiva busstrafiken är påkallad. Till förslaget om särskild rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik har fogats bestämmelser om skyldighet för den nya tillståndshavaren att på begäran av den vars tillstånd återkallas inlösa den rörelse som bedrivits med stöd av det återkallade tillståndet eller, om återkallelsen endast rör viss del av en rörelse, de tillgångar som används i denna del. En framställning om inlösen skall enligt förslaget prövas i den ordning och enligt de grunder som Kungl. Maj:t bestämmer.

Utskottsmajoriteten har inte något att erinra mot detaljutformningen av förslagsförslaget och biträder även förslaget om inrättande från den 1 januari 1970 av en värderingsnämnd i hu-

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss

vudsaklig överensstämmelse med vad departementschefen anför.

I fråga om den centrala värderingsnämnd som skall inrättas och beträffande värderingen av trafikföretag eller tillgångar i trafikföretag som det påkallas inlösen av kan följande framhållas.

Den centrala värderingsnämnden skall bestå av tre ledamöter som samtliga utses av Kungl. Maj:t. Talan mot nämndens beslut skall inte få föras.

Närmare bestämmelser om värderingen vid inlösen skall meddelas av Kungl. Maj:t i huvudsaklig överensstämmelse med riktlinjer som angetts i propositionen. I propositionen har departementschefen anförts att det är fråga om en näringsverksamhet, som bygger på ett koncessionssystem, där företagen är mer eller mindre tillförsäkrade ensamrätt, där intäkterna beror av de taxor som fastställs av myndighet och där en ökning av trafikunderlaget ofta sammanhänger med samhälleliga åtgärder. Han finner det för sin del uppenbart, och jag delar helt hans uppfattning, att värden som grundar sig på den avkastning rörelsen gett och väntas ge normalt inte kan tillgodoräknas rörelsens innehavare. Såsom departementschefen framhållit bör därför huvudprincipen vara en värdering efter marknadsvärdet av de tillgångar som på begäran inlösts. Om tillstånd som återkallas avser en hel rörelse och inlösen av hela rörelsen påkallas, skall substansvärdering ske. Substansvärdet bör framräknas enligt sedvanlig metod vid värdering i samband med överlåtelse av rörelse. Tillgångarna bör även i detta fall värderas efter marknadsvärdet. I anledning av de erinringar mot dessa beräkningsgrunder som framföres bl. a. från enskilda bussföretag vid remissbehandlingen av departementspromemorian i ärendet har propositionen öppnat möjligheter för en generösare värdering om de nämnda reglerna skulle ge uppenbart obilligt resultat. Som exempel härpå nämnes en uppräkningsavvärdning av värdet med hänsyn till tidigare

avkastning, där innehavaren drivit rörelsen huvudsakligen för sin egen försörjning. Ett annat exempel där viss uppräkningsavvärdning kan anses påkallad anges vara då huvudreglerna skulle ge en ersättning som måste anses orimlig med hänsyn till att den nye tillståndshavaren tillgodoförs en väl uppbyggd organisation. Härutöver framhålls i propositionen att det inte kan vara skäligt att höja löseskillingen för det fall att endast en del av trafiken övertas och återstående delen av trafiken belastas med sådana fasta kostnader och andra ofrånkomliga utgifter vilka inte rimligen kan täckas i den återstående rörelsen under en övergångstid.

Med de riktlinjer som i propositionen anges gälla för värderingen av trafikföretag eller delar av trafikföretag, som begärts inlösta med stöd av kommuns rätt att överta trafiktillstånd, anser jag att alla rimliga anspråk på skälig ersättning till innehavare av övertagna trafikrörelser är tillgodosedda.

Spelrummet för olika uppfattningar i fråga om värdet kan inte heller bli stort med hänsyn till beskaffenheten av den egendom det i allmänhet blir fråga om. Det finns därför varken skäl för några erinringar mot värderingsprinciperna eller skäl att medge talerätt mot nämndens beslut.

I motion I:1121 av herr Strandberg m. fl. samt i motion I:1122 av herrar Åkesson och Ottosson yrkas "avslag på propositionen". I motionerna ifrågasätter man om det är lämpligt att stimulera kommunerna att mera aktivt engagera sig i busstrafiken. I varje fall anser motionärerna att resultatet av pågående utredningar på trafikområdet bör avvaktas innan författningsändringar genomförs.

I utskottet har herrar Åkesson, Ebbe Ohlsson och Krönmark anförts reservation och yrkat bifall till ovannämnda motioner och avstyrkande av propositionen nr 155 samt avslag på förslaget om inrättande av en värderingsnämnd.

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss

I anledning härav vill jag framhålla att utskottets majoritet av skäl som jag tidigare redovisat funnit det påkallat att omedelbart genomföra den i propositionen föreslagna reformen i syfte att möjliggöra ett ökat kommunalt inflytande i fråga om den kollektiva busstrafiken. Samarbete och frivilliga överenskommelser, som motionärerna och reservanterna förordar och sätter sin tilltro till, har visat sig helt otillräckliga för att tillgodose det erforderliga samhällsinflytandet på kollektivtrafikens område. De utredningar som pågår på trafikområdet och vilkas resultat motionärerna och reservanterna vill avvakta har inte sådan betydelse för denna fråga att det finns anledning att avvakta de förslag som kan komma att framläggas.

Vad sedan gäller motionärernas och reservanternas farhågor för att propositionen på många håll kommer att uppfattas som en strävan från statsmakternas sida att ytterligare överflytta ansvar och kostnader på kommunerna, vill jag erinra om att propositionen inte syftar till att överflytta uppgifter till kommunerna, utan endast avser att ge kommunerna möjligheter att ingripa när det behövs för att ordna den kollektiva trafiken på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt. Det ligger således helt i kommunernas hand om de önskar utnyttja sin företrädesrätt eller ej. Omfattningen av det kommunala engagemanget i den kollektiva trafiken bestämmes helt av kommunerna själva.

I motionen I:1120 av herr Bengtson m. fl. framhåller motionärerna att det framgått av remissvaren på departementspromemorian i ärendet att det råder stor uppslutning kring behovet av trafikförsörjningsplanering. Man föreslår i motionen att riksdagen skall hos Kungl. Maj:t anhålla att bestämmelser utfärdas, innebärande dels att såväl regionala transportförsörjningsplaner skall upprättas genom länsstyrelsernas försorg enligt i motionen angivna grun-

der, dels att förluster som uppkommer genom tillgodoseende av kravet på tillfredsställande transportförsörjning i glesbygderna skall bäras av staten. Vidare föreslås i motionen att värderingsnämndens beslut skall kunna överklagas hos Kungl. Maj:t.

I utskottet har herrar Nils-Eric Gustafsson, Skärman, Tobé och Josefson i Arrie anfört reservation och yrkat bifall till motionen, såvitt avser frågan om rätt att föra talan mot den särskilda värderingsnämndens beslut.

I anledning av motionen I:1120 av herr Bengtson m. fl. och ovannämnda utskottsreservation vill jag framhålla följande. Enligt propositionen skall trafiktillstånd kunna återkallas och i stället meddelas kommunen när den gör sannolikt att trafikförsörjningen i orten eller bygden främjas om trafiken utövas av kommunen. Samlade lösningar inom större områden underlättas av att de nya bestämmelserna föreslås bli tillämpliga också då sökanden är landstingskommun eller kommunalförbund.

I anslutning till motionen har utskottet betonat vikten av att beslut i dessa frågor föregås av en noggrann planering av trafiken inom den bygd som berörs. Framställning av kommun om förhandsrätt bör således vara väl förberedd och underbyggd. Ansvaret för detta faller ytterst på länsstyrelserna i egenskap av beslutande myndigheter. Länsstyrelserna bör också kunna ta initiativ exempelvis till att inventering av den kollektiva trafikens linjesträckning, turtäthet, trafikunderlag m. m. utförs inom länen i samverkan med regionala och lokala organ m. fl. Sådana initiativ ligger helt i linje med den utredande, planerande och samordnande funktion som länsstyrelserna numera har inom samhällsplaneringen i stort. Utskottet förutsätter att denna länsstyrelsernas planering, som utskottet uttalat sig för, kommer till stånd utan att närmare bestämmelser utfärdas därom. Något behov för riksdagen att hos Kungl. Maj:t anhålla om utfärdande av närma-

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss

re bestämmelser torde således inte föreligga.

Vad sedan gäller det i motionen framförda yrkandet att staten skall svara för de förluster som uppkommer genom tillgodoseende av kravet på tillfredsställande transportförsörjning inom glesbygderna är det ju ändock så som utskottet framhållit i sitt utlåtande att denna fråga inte bör behandlas i nu förevarande sammanhang. Utformningen av det statliga stödet för drift av icke lönsamma busslinjer på landsbygden överses för närvarande av särskild sakkunnig. Ställning till denna fråga får därför tas när denna översyn är klar.

I fråga om motionens yrkande om att värderingsnämndens beslut skall kunna överklagas hos Kungl. Maj:t, vilket utskottsreservanterna uttalat sig för, vill jag endast hänvisa till min tidigare redovisning av de värderingsprinciper som avses skola gälla och spelrummet för olika uppfattningar i fråga om värdet. Varken rättssäkerhetsskäl eller rättstradition kan anses kräva att den utökning av det administrativa förfarandet och den fördröjning av ett ärende som skulle följa av en överklagningsrätt är befogad. Med de riktlinjer för värdering av nämndens verksamhet som lagts fast i propositionen är det min övertygelse att värderingsnämndens beslut kan godtagas av alla berörda parter som ett slutligt avgörande.

Innan jag slutar mitt anförande vill jag ett ögonblick uppehålla mig vid de personalproblem som kan vara förenade med ett beslut som innebär att en trafikrörelse måste avvecklas. Departementschefen har uttalat att han utgår ifrån att kommunerna i de fall där dessa frågor blir aktuella känner ett starkt ansvar att i första hand söka bereda personalen sysselsättning i den nya trafikrörelsen och om detta inte går försöker vidta särskilda åtgärder för att bereda friställd arbetskraft om möjligt likvärdiga arbetsuppgifter. För

egen del anser jag det självklart att kommunerna skall handla på det sätt departementschefen förutsätter. Jag vill endast tillägga att vid den omfattande överföring i samhällets ägo av trafikföretag i Stockholmsområdet som skett under senare år så har all personal som önskat följa med rörelsen till den nye ägaren också beretts fortsatt anställning i rörelsen med likvärdigt arbete. Jag har heller ingen anledning tro att man på kommunalt håll kommer att handla annorlunda.

Med hänvisning till vad jag här anført hemställer jag som företrädare för utskottsmajoriteten att kammaren till alla delar måtte bifalla utskottets hemställan i detta ärende.

Herr STRANDBERG (m):

Herr talman! Jag är tvungen att begära ordet igen, ty jag fick aldrig något svar på de frågor jag ställde till kommunikationsministern. Då får jag i stället ge mig ut i polemik med kommunikationsministerns stand in, herr Berglund, som ju har försökt försvara propositionen och utskottsmajoriteten.

Att ni har bekymmer i Stockholm, herr Berglund, är vi alla medvetna om, men konungariket Sverige utgöres icke endast av Stockholms stad. Vi har hundratals kommuner som också har problem med busstrafiken.

Det kanske inte är på sin plats, herr talman, att jag här tar upp en längre debatt med herr Berglund om Stockholms trafikfrågor. Men när herr Berglund diskuterar denna fråga och inleder sitt ganska långa inlägg med problemen i Stockholmsområdet samt förklarar att man i Stockholm investerar så och så stora medel för sin kollektivtrafik och dessutom skall se till att en acceptabel taxenivå åstadkommes, då kan vi väl också få reda på hur ni ser på hela problemet från ekonomisk synpunkt. Hur många tiotals miljoner kronor subventionerar ni lokaltrafiken i Stockholm med på skattebetalarnas be-

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss

kostnad? Ja, nog är det ganska många, såvitt jag förstår.

Herr Berglund angrep de privata företagen och förklarade att nu gällande kungörelser och författningar inte ger möjligheter för det allmänna att ta hand om dem. De vill inte heller sänka sina taxenivåer. Det gick inte att genomföra. Jag känner inte till era förhandlingar. Frågan jag vill ställa lyder: Kan jag få ett enda bevis — inte bara från Stockholm utan från riket — på ett kommunalt drivet företag som skulle ge bättre ekonomiskt utfall än om samma företag hade drivits privat? Först när detta kan bevisas, inte bara i ett fall utan i mängder av fall, kan vi ta upp en ny debatt om hur vi skall ha det med en expropriationslagstiftning, som jag närmast vill kalla detta för. Men diskussionen om trafikförhållandena i Stockholm kan lämnas därhän.

Jag gör gällande, herr Berglund, att redan den i dag gällande författningstexten innebär att man kan återkalla trafiktillstånd, antingen helt eller för kortare perioder, och detta av olika skäl, bl. a. — jag citerar ett par ord ur § 19 i dess nuvarande lydelse — ”när med hänsyn till trafikens ändamålsenliga ordnande eller eljest synnerlig anledning därtill förekommer”. Möjligheter föreligger således redan. Varför då ge sig på den nya lagstiftningsform som här föreslås?

Jag fick inte svar på min fråga om vad man menar med uttrycket att en kommun skall göra ”sannolikt” att trafikförsörjningen kommer att främjas. Vilka metoder skall man använda sig av? Det har vi inte fått belyst. Herr Berglund säger bara några ord om det, och lika kortfattade är Kungl. Maj:ts proposition och utskottsutlåtandet. Jag påstår fortfarande — och jag vidhåller min uppfattning — att man inte kan göra gällande att trafikförsörjningen kommer att främjas med mindre än att man också har det ekonomiska underlaget med i sin bedömning. Men detta

ekonomiska underlag skall man enligt vad som föreslås plocka fram först sedan man har sett till att det privata företaget blivit av med sitt trafiktillstånd och kommunen i fråga har fått det. Först då börjar det ekonomiska resonemanget.

Jag vidhåller fortfarande, herr Berglund, att inlösenreglerna ingalunda är av den karaktären att de kan anses tillfredsställande. De måste preciseras betydligt. Det är inte enbart min personliga uppfattning, utan den delas av många remissmyndigheter. Den delas av länsstyrelser och Näringslivets trafikdelegation m. fl. instanser.

Kan ni inte svara klart och tydligt? Måste inte de ekonomiska aspekterna tas med i sammanhanget, då man begär att kommunen skall överta ett trafiktillstånd? Jag kan inte förstå annat än att det vore rättvist och hederligt, om ni erkände att så borde åtminstone principerna vara.

Att jag sedan över huvud taget inte vill acceptera denna expropriationslag, har framgått av mitt föregående inlägg.

Herr statsrådet NORLING:

Herr talman! Jag trodde inte att det skulle vara nödvändigt för mig att ta till orda efter det anförande herr Berglund höll såsom utskottets talesman. Men när herr Strandberg i sitt senaste inlägg gjorde uttalanden som jag tycker är rent oförskämda mot kommunerna, när det gäller frågan om vem som bäst kan se hur trafikverksamheten i en kommun skall skötas, ansåg jag det nödvändigt att begära ordet.

Jag vill börja med att konstatera att vi nu skriver 1969 och snart 1970 och inte det årtal när vi fick de regler som i dag gäller på det här området. I propositionen framhålles: ”Det är givetvis i hög grad otillfredsställande att från allmän synpunkt angelägna omregleringar av den kollektiva busstrafiken

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss

skall kunna hindras eller avsevärt försvåras av koncessioner som kan ha beviljats under förhållanden som inte kan jämföras med trafiksituationen i dagens läge." Jag tycker att den meningen helt och fullt täcker den situation som har legat till grund för propositionen.

Det kan väl ändå inte vara meningen att vi på det här område skall fortsätta med något som för länge sedan har överlevt sig självt. Utan alla jämförelser i övrigt skulle jag vilja dra en parallell med situationen i fråga om järnvägarna i slutet av 1930-talet. Då var väl alla i detta land överens om att de enskilda järnvägarna i många fall hade spelat ut sin roll, och statens järnvägar fick riksdagens bemyndigande att efter hand inlösa de enskilda järnvägarna. Då var det staten som skulle spela rollen av trafiksanerare på järnvägsområdet. Nu 30 år senare är det fråga om att kommunerna skall börja spela trafiksanerarens roll i fråga om busstrafiken. Det kan således i dag inte på något vis göras gällande att vi på det här området inte skulle ha lika stor anledning som på något annat område att följa samhällsutvecklingen i övrigt.

Vilka metoder skall användas och vilka bevis, säger herr Strandberg, kan kommunerna anföra för att göra sannolikt att de kan sköta den här trafiken bättre? Jag skulle vilja vända på frågan och säga ungefär så här: Hur skall ett litet privat bussbolag kunna göra den värderingen bättre än kommunens representanter? Vad som föresvävar herr Strandberg och en del andra måste vara att det skulle vara lättare att göra den bedömningen för den enskilde företagaren som driver ett bussföretag, kanske i vissa fall bara över en delsträcka på några mil inom kommunen, där det sammanlagda trafiknätet kan omfatta både 50 och 100 mil. Om jag fattade herr Strandberg rätt skulle således bussföretagaren bättre än kommunens trafiknämnd och andra ansvariga kommunala organ kun-

na visa hur den kollektiva trafiken skall skötas i kommunen.

Jag ber därför herr Strandberg att i sin tur svara på huruvida detta är vad som föresvävar honom och andra som tycker att det är bra som det är. Finns det sådan sakkunskap i de olika privata bussföretagen? Det är, anser jag, en oförskömmhet att från denna talarstol göra gällande att kommunens ansvariga instanser inte på det bästa sättet skulle kunna se vad som är kommunens bästa i dessa frågor.

Formerna för överlåtelseerna skall jag inte alls gå in på. De har klarats ut av herr Berglund, och de borde också framgå av propositionen. Jag tror att det var herr Jacobsson som använde uttrycket att den private blir utsparkad. Nog skall man väl läsa propositionen på sitt alldeles egna sätt, om man skall kunna göra gällande — mot bakgrund av vad som refererats av herr Berglund — att ett sådant uttryck kan sägas vara adekvat i det här ögonblicket. Här sker minsann ingen utsparkning av någon. Vad som här föreslås kommer ju att tillämpas först när en kommun finner att ett privat bussföretag inte arbetar seriöst eller inte har den ekonomi som erfordras, vare sig ur företagets egen eller ur samhällets synvinkel. Först i det ögonblick, inte förr, då man upptäcker att det inte är möjligt att i kommunens intresse försvara ett privat bussföretags verksamhet, sedd ur kommunens samlade intresse, skall kommunen träda in och vidta åtgärder. Jag skulle vilja se den kommun i detta land som bara för glädjen att få ändra i något bestående skulle sätta in regleringsåtgärder beträffande en trafik som fungerar tillfredsställande. Var finns den kommun som skulle göra det bara för den tillfredsställelse som kommunen eventuellt skulle känna över att få reglera någonting som redan fungerar bra?

Om det i en kommun finns seriöst arbetande bussföretag av privat karaktär, som är ekonomiskt väl skötta och

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss som är beredda att samarbeta med kommunen om ett för allmänheten tillfredsställande trafiksystem och som även i andra aktuella sammanhang tillgodoser kommunmedborgarnas intressen, förstår jag inte varför någon ändring skall behöva komma till stånd.

Det föreliggande förslaget har tillkommit därför att förhållandena inte är så tillfredsställande överallt. Det bygger helt enkelt på att vi i dag har ett kollektivt trafiksystem under stark expansion, som i det ögonblick då det inte fungerar ur kommunmedborgarnas synpunkt — och det är väl dem ytterst vi skall tala för — måste ändras.

Det förslag som har framlagts — jag vill, herr talman, sluta med det — tar all den hänsyn som man över huvudet taget kan ha anledning att ta när det gäller att komma till rätta med de problem som föreligger på detta område.

Företagen kommer inte, som herr Jacobsson uttryckte sig, att bli utsparkade. I propositionen föreslås en behandlingsordning som innebär att all möjlig rättvisa skipas.

Herr JACOBSSON, GÖSTA, (m) kort genmäle:

Herr talman! För att inga missförstånd skall behöva uppstå vill jag gärna förklara att jag i så måtto delar herr Berglunds åsikt och kanske också kommunikationsministerns att jag är ense med dem om att kollektivtrafiken ofta — jag får väl säga i allmänhet — bäst skötes i kommunal regi. Jag kan därför lova herr Berglund och även kommunikationsministern att jag inte skall lägga fram något förslag om att Malmö stads spårvägar skall överlämnas till ett privat företag. Men det finns också städer där privata företagare sköter kollektivtrafiken på ett mycket bra sätt, i bästa samförstånd med kommunen. Jag vill inte heller motsätta mig att en kommun, som anser det erforderligt att få ett bättre trafiksystem, startar kollektivtrafik med hänsyn till den

kollektiva trafikförsörjningen och taxesättningen. Det är mot den lösliga lagtexten jag vänder mig.

Jag talade om utsparkning, och jag kan, herr statsråd, inte anse annat än att det är ett riktigt uttryck med hänsyn till den lösliga lagtext som här förefinnes. Kommunen har givetvis bevisbördan, men kommunen behöver bara för att äga företräde göra *sannolikt* att trafikförsörjningen inom orten eller bygden främjas. Om lagtexten hade givits det innehåll — som kommunikationsministern nyss lade in i detsamma — d. v. s. att kommun endast skall ha företräde när tillståndsinnehavaren inte har skött företaget seriöst, utan misskött trafikförsörjningen och saknar de ekonomiska förutsättningarna skulle jag inte ha någonting att invända. Enligt lagtexten som den nu är utformad behövs emellertid endast och allenast att kommunen gör sannolikt att den kommer att sköta trafiken. Det anser jag vara ett alltför svagt krav.

Herr STRANDBERG (m) kort genmäle:

Herr talman! Låt mig först läsa upp en enda mening i motion 1121 i denna kammare, som bl. a. jag själv står för: ”I princip kan vi instämma i departementschefens uppfattning, att ett aktivare samhällsengagemang i fråga om den kollektiva trafikens ordnande är nödvändigt.”

Om statsrådet hade läst vår motion och observerat detta skulle han inte ha talat om ett slags oförskämndhet från min sida gentemot kommunerna i fråga.

Jag skall sedan svara på den fråga statsrådet ställde till mig, nämligen hur ett privat företag bättre än en kommun skall kunna bedöma hur den kollektiva trafiken bäst skall skötas. Den saken kan, herr talman, diskuteras. Det finns stora kommuner och små kommuner. Jag vet inte om alla kommunalmän är experter på att bedöma trafik-

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss

frågor. Men låt oss säga att båda parter kan sköta det hela lika bra, så slipper vi slåss på den punkten.

Jag vidhåller då fortfarande vad jag talat om, nämligen att samhället kan ingripa om det privata trafikföretaget sköter sin uppgift dåligt. Jag talade nyss om vad som står i nuvarande lydelsen av 19 §. Det finns möjligheter för länsstyrelserna att agera och ingripa då företagen inte sköts på ett vettigt sätt. Men, herr statsråd, huvudfrågan är ändå — jag återkommer till det begrepp som herr Gösta Jacobsson nyss berörde — att kommunen endast behöver göra sannolikt att den skall kunna erbjuda bättre trafik.

Det är möjligt att en kommun kan göra det, men varpå är då ett sådant ställningstagande grundat? Efter vilka principer går man? Statsrådet berörde detta till viss del, men för mig är det fortfarande grundläggande att ekonomin finns med i bilden. Det gör den inte, eftersom man — jag upprepar det — först låter kommunen få företrädesrätt enligt 12 § och sedan enligt 19 § kan låta ett tillstånd dras in och övergå till kommunen, bara för att denna gör sannolikt att den skulle erbjuda bättre trafik.

Härvidlag vill jag anföra följande: Låt vara att kommunen kan säga att det är sannolikt att den kan klara trafiken bättre vad beträffar turtäthet, taxor m. m. tack vare att kommunen skjuter till hundratusentals kronor i årliga bidrag till det kommunala bussföretaget. Herr statsråd, först om man i stället lämnade dessa hundratusen kronor, eller vad det rör sig om, till ett befintligt bussföretag skulle vi ha en möjlighet att göra en korrekt jämförelse. Men såsom propositionen är utformad föreligger icke möjligheten att ta de ekonomiska hänsynen, d. v. s. alla hänsyn som måste tas i samband med inlösen. Dessa aspekter tas upp till prövning först när tillståndet är beviljat för kommunen i fråga. Så ligger det till. Konstigare är inte problematiken.

Jag hoppas att statsrådet med det anförda fått svar på den fråga som han ställde till mig.

Herr statsrådet NORLING:

Herr talman! Herr Strandberg förordar nu att vi skall behålla den möjlighet som finns i 19 §, nämligen den som funnits sedan år 1943. Skillnaden mellan den lydelsen och den nu föreslagna är att i hittillsvarande 19 § inte talas om någon ersättning alls. Är det den lydelsen herr Strandberg vill ha kvar?

Herr SKÄRMAN (fp) kort genmäle:

Herr talman: Jag skulle bara vilja ge en replik angående värderingsnämnden.

Jag har på ett annat område i snart 40 år sysslat med värderingsfrågor, och jag har inte märkt att någon nämnd eller värderare alltid fått båda parterna att acceptera att en värdering är riktig. Därför kan jag inte tänka mig att ens i detta sammanhang värderingarna skulle kunna godkännas av båda parter, utan det måste finnas en motsättning. Var annars har man då inte möjlighet att gå vidare till högre instans? Här finns inte någon sådan möjlighet men man borde få gå till regeringen. Den möjligheten borde man väl i all rimlighets namn medge vederbörande parter, om de händelsevis inte skulle vara så flata att de bara accepterade.

Herr BERGLUND (s):

Herr talman! Jag skall fatta mig kort och bara belysa några punkter.

Det talas här om expropriation. Det gäller återkallande av ett tillstånd, och det är inte fråga om någon expropriation.

Detta är inte något speciellt Stock-

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss holmsproblem. Man har detta trafikproblem i ett flertal regioner, och man kommer att få det inom 20 år i alla tätorter med över 10 000 invånare. Av kostnadsskäl kan man inte tillåta en ohämmad bilism, och man måste tillgodose även icke-bilisternas trafikbehov.

Enskilda företag kan inte klara problemet, bl. a. av ekonomiska skäl. Länsstyrelsen kan ju aldrig tvinga en person att driva ett trafikföretag om han saknar de ekonomiska förutsättningarna. Det måste därför ske samhälleliga ingripanden på detta område. Kollektivtrafiken måste, liksom sjukvården, ombesörjas av samhället, och då får man naturligtvis ta de kostnader som verksamheten medför.

Man kommer här också in på frågan om enskild eller allmän drift. Jag kan stå till tjänst — efter den långa tid jag sysslat med olika företag — med exempel på en rad enskilda företag som är dåligt skötta. Jag kan också stå till tjänst med exempel på en rad samhälleliga företag som är dåligt skötta. Allt beror på ledningen. Jag kan avsluta exempelsamlingen med ett företag på transportområdet som Wallenbergarna har ägt. När samhället tog över detta företag blev driftkostnaderna en miljon kronor lägre per år än när Wallenbergarna hade det, trots att antalet vagnkilometer nu är större än tidigare.

Sedan vill jag, värderade kammarkamrater, ta upp ytterligare en sak. Ni säger att det är en Stockholmsfråga. Vad är det för fel med att det är en Stockholmsfråga? Har inte de 1 300 000 invånarna i denna region rätt att ta upp sina frågor? Vi behandlar här i kammaren olika Norrlandsproblem, som inte alls berör så många människor. Det är klart att de människor som bor i Stockholmsområdet också har rätt att få sina behov tillgodosedda och ventilerade. Jag hoppas att jag slipper höra den motiveringen vidare, ty de som bor i denna region är lika goda medborgare som alla andra.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att med anledning av vad därunder yrkats propositioner beträffande utskottets i förevarande utlåtande gjorda hemställan komme att framställas först särskilt angående vardera punkten A och B samt vidare särskilt rörande punkterna C och D.

I fråga om punkten A, fortsatte herr talmannen, hade yrkats dels att utskottets hemställan skulle bifallas, dels ock att det förslag skulle antagas, som innefattades i den vid punkten avgivna reservationen.

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

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

Den, som bifaller vad tredje lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 63 punkten A, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den vid punkten 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 Åkesson begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 85;

Nej — 27.

Ang. rätt för kommun att övertaga tillstånd till linjetrafik med buss

Därjämte hade 10 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Därefter gjorde herr talmannen i enlighet med de avseende punkten B förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till utskottets hemställan samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid punkten avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad tredje lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 63 punkten B, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antages det förslag, som innefattas i den vid punkten 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 *Skärman* begärde rösträkning, verkställdes nu votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 76;

Nej — 40.

Därjämte hade 6 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

På gjord proposition bifölls därpå vad utskottet hemställt i punkterna C och D.

Vid förnyad föredragning av tredje lagutskottets memorial nr 64, angående uppskov med behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till fastighetsbildningslag, bifölls vad utskottet i detta memorial hemställt.

Herr TALMANNEN yttrade:

Sedan riksdagens vårsession 1970 grundlagsenligt börjat med sammanträde lördagen den 10 januari äger det högtidliga öppnandet rum tisdagen den 13 januari.

Anmäldes jordbruksutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 364, i anledning av motioner om kommunal miljövård m. m.; och

nr 365, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av konvention om ordningen vid fiskets bedrivande i Nordatlanten.

Skrivelseförslagen godkändes under förutsättning beträffande vartdera av dem att andra kammaren i avseende å motsvarande utskottsutlåtande fatta de samma beslut som första kammaren.

Anmäldes andra lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 375, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag rörande beredskapslagring av olja, såvitt propositionen hänvisats till lagutskott; och

nr 376, i anledning av motioner om fackrepresentation i skolstyrelse.

Skrivelseförslagen godkändes under förutsättning beträffande vartdera av dem att andra kammaren i avseende å motsvarande utskottsutlåtande fatta de samma beslut som första kammaren.

Anmäldes tredje lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 377, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till jordhävds- lag m. m. jämte motioner i ämnet;

nr 392, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951:648), m. m. jämte motioner i ämnet;

nr 393, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i övergångsbestämmelserna till lagen (1968:346) angående ändring i lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom jämte motion i ämnet; samt

nr 394, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till kungörelse om ändring i förordningen (1940:910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., dels motioner i ämnet, dels ock motion om rätt för det allmänna att förvärva vissa trafikföretag, m. m.

Skrivelseförslagen godkändes under förutsättning beträffande vart och ett av dem, att andra kammaren i avseende å motsvarande utskottsutlåtande fattade samma beslut som första kammaren.

Anmäldes och godkändes konstitutionsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 405, med förslag till ändringar i kommunallagen i anledning av två propositioner jämte följdmotioner; och

nr 406, med förslag till ändringar i

Meddelande ang. enkel fråga

kommunallagen för Stockholm i anledning av två propositioner jämte följdmotioner.

Anmäldes och bordlades skrivelse från talmanskonferensen med överlämnande av ett från 1969 års organisationsutredning inkommet betänkande angående enkammarriksdagens förvaltnings- och personalorganisation.

Meddelande ang. enkel fråga

Meddelades, att jämlikt § 20 i kammararens ordningsstadga följande enkla fråga denna dag framställdes av herr *Pettersson, Axel Georg*, (cp) till herr statsrådet och chefen för försvarsdepartementet: »Har Statsrådet observerat, att åtskilliga värnpliktiga inte har praktiska möjligheter att utnyttja fri hemresa i samband med juledigheten till följd av inskränkningar i rätten att resa på militärbiljett under vissa dagar?»

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammararens sammanträde avslutades kl. 15.22.

In fidem

K.-G. Lindelöw

/Solveig Gemert

Fredagen den 12 december

Kammaren sammanträdde kl. 14.00.

Justerades protokollet för den 4 innevarande månad.

Upplästes följande till kammaren inkomna ansökning:

Till riksdagens första kammare

Undertecknad anhåller härmed om ledighet, därest riksdagen fortfarande pågår onsdagen den 17 och torsdagen den 18 december, med anledning av deltagande vid tunnelbaneinvigning i Bryssel nämnda dagar.

Stockholm den 11 december 1969

Helge Berglund

Den begärda ledigheten beviljades.

Anmälades och godkändes första lagutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 389, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i rättegångsbalken m. m.;

nr 390, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen (1904:26 s. 1) om vissa internationella rättsförhållanden rörande äktenskap, förmynderskap och adoption, m. m.;

nr 391, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen (1919:367) om fri rättegång; och

nr 396, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen (1929:77) om trafikförsäkring å motorfordon.

Anmälades och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 397, med anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i förordningen (1923:116) angående skatt för hundar jämte motioner;

nr 398, med anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag rörande beredskapslagring av olja, såvitt propositionen hänvisats till bevillningsutskottet, jämte motioner;

nr 399, med anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om rätt att vid inkomsttaxering erhålla avdrag för belopp som tillförts Stiftelsen Petroleumindustriens Beredskapsfond, m. m.;

nr 400, med anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om avdrag vid inkomsttaxeringen för bidrag till Oljeprospektering aktiebolag, m. m.; ävensom

nr 401, med anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av tilläggsavtal rörande ändring i det i Ottawa den 6 april 1951 undertecknade avtalet mellan Sverige och Canada för undvikande av dubbelbeskattning samt fastställande av bestämmelser angående ömsesidig handräckning i fråga om inkomstskatter, i dess ändrade lydelse enligt det tilläggsavtal som undertecknats i Stockholm den 21 januari 1966.

Om åtgärder för att minska risken för olyckor vid skjutning med artilleripjäser

Herr statsrådet och chefen för försvarsdepartementet ANDERSSON, som

Om åtgärder för att minska risken för olyckor vid skjutning med artilleripjäser tillkännagivit, att han hade för avsikt att vid detta sammanträde besvara herr *Karl Petterssons* (m) interpellation om åtgärder för att minska risken för olyckor vid skjutning med artilleripjäser, erhöll ordet och yttrade:

Herr talman! Herr Pettersson har ställt tre frågor till mig rörande olyckor vid skjutning med artilleripjäser. Innan jag går in på de direkta frågorna vill jag teckna en viss bakgrund.

Varje krigsförband skall omedelbart efter mobilisering kunna sättas in i strid utan kompletterande utbildning. Detta är en utomordentligt hög målsättning men samtidigt också en bestämd förutsättning för en värnpliktsarmé. Av denna anledning måste utbildningen ha en viss grad av realism.

Olycksfrekvensen inom krigsmakten är låg. Sålunda inträffade — enligt disponibel tioårsstatistik — under tiden från 1/7 1958 fram till Ravlundaolyckan i år endast *en* olyckshändelse med dödlig utgång vid skjutning med artilleripjäser. Under denna tid har man inom armén avlossat ca 1 miljon granater med artilleripjäser. Oavsett att statistiken visar att olyckor är mycket sällsynta måste dock allt göras för att undvika dem. Vid varje övningstillfälle måste övningens krav på realism vägas mot personalens berättigade krav på säkerhet.

Herr Pettersson har först frågat mig om jag har för avsikt att, med anledning av de inträffade skjutolyckorna med skarp ammunition, undersöka möjligheterna till förbättrade säkerhetsanordningar vid sådana skarpskjutningar.

I samband med Ravlundaolyckan och den nyligen inträffade olyckan vid Grytan arbetar man bl. a. med de s. k. skadekommissionernas hjälp för att klarlägga orsaken till det inträffade och utreda vilka åtgärder som bör vidtagas för att förhindra andra liknande olyckor. Sålunda har man för att möjliggöra en fullständig säkerhetskontroll utfärdat ett vidsträckt skjutförbud inom armén och marinen. Förbudet avser

skjutning dels med spärrade tändrör, dels med spränggranater i kombination med skarpa tändrör till artilleri- och stridsfordonspjäser av 7,5—15,5 cm kaliber. Förbudet innebär således att skjutning med våra vanligast förekommande artilleripjäser inte får ske förrän vissa undersökningar och säkerhetskontroller har utförts.

Arbete med att göra ammunitionen säkrare pågår kontinuerligt vid försvarets materielverk och är bl. a. inriktat på konstruktion av en ny typ av botensäkring i tändrör.

Herr Pettersson har vidare frågat mig om jag är beredd att undersöka möjligheterna för att bedriva sådana skarpskjutningar på ett mindre riskfyllt sätt.

Undersökning av orsakerna till båda olyckorna pågår i intimt samarbete mellan de av chefen för armén tillsatta skadekommissionerna och åklagarmyndigheten. I varje kommission ingår bl. a. en av försvarets materielverk utsedd teknisk expertgrupp med representanter från verket, försvarets forskningsanstalt, sprängämnesinspektionen, statens kriminaltekniska laboratorium samt industrin.

Skadekommissionerna arbetar på mycket bred front och utför bl. a. omfattande undersökningar av pjäser, ammunition samt personalens handhavande av materielen.

Chefen för armén undersöker också för närvarande vilka åtgärder som av säkerhetsmässiga och psykologiska skäl bör vidtagas då skjutning med den ammunition som f. n. omfattas av skjutförbudet bl. a. på grundval av skadekommissionernas delrapporter kan återupptas.

Undersökningar pågår således redan, men jag har ännu inte underlag för att bedöma om viss materiel inte skall få användas vid fredsutbildningen eller om hårdare säkerhetsåtgärder eller förändrade utbildningsmetoder behöver införas.

Till sist har herr Pettersson också frågat mig om jag är beredd att inför

Om åtgärder för att minska risken för olyckor vid skjutning med artilleripjäser kammaren redovisa resultatet från undersökningarna av dessa skjutolyckor och i vad mån dessa kan härledas från materielfel.

Enligt rapporterna har kommissionerna hittills inte funnit något som tyder på fel på pjäserna eller att man åsidosatt gällande säkerhetsföreskrifter. Ej heller har fel vid personalens handhavande av materielen konstaterats. Den nuvarande ståndpunkten är att olyckorna med stor sannolikhet har förorsakats av fel på ammunitionen.

Den fortsatta utredningen som huvudsakligen ligger på det tekniska planet beräknas ta lång tid — troligen blir den ej klar före sommaren. När de kompletta utredningarna föreligger är jag beredd att redovisa resultaten.

Herr PETTERSSON, KARL, (m):

Herr talman! Jag ber att få tacka försvarsministern för svaret på min interpellation angående skjutolyckor med artilleripjäser.

I interpellationen, som föranletts av skjutolyckorna vid Ravlunda och Grytans skjutfält, framhöll jag att övningarna måste ske med realism. I svaret framför försvarsministern samma synpunkt på övningarnas bedrivande. Detta är givetvis förutsättningen för att övningarna skall kunna ge avsedd effekt så att krigsförbanden kan sättas in omedelbart efter mobilisering utan kompletterande utbildning, vilket också försvarsministern framhåller.

Men det är trots den låga olycksfallsfrekvensen oroande, såväl för de värnpliktiga som för allmänheten, om materielfel kan förorsaka olyckor i fredstid.

Vid Ravlundaolyckan drabbades 12 man, som befann sig vid pjäsen. Av dessa dödades tre och av övriga skadade är flera mer eller mindre svårt invalidiserade. Vid den senaste olyckan, på Grytans skjutfält invid Östersund, omkom en värnpliktig, medan ytterligare tre skadades, därav en all-

varligt. Jag instämmer helt i försvarsministerns uttalande att allt måste göras för att undvika skador, även om statistiken visar att olyckor är mycket sällsynta.

Beträffande frågan om förbättrade säkerhetsanordningar vid sådana skarpskjutningar som det här gäller har det vidtagits åtgärder med ett vidsträckt skjutförbud inom armén och marinen, och skjutning med våra vanligast förekommande artilleripjäser får inte ske förrän vissa undersökningar och säkerhetskontroller har utförts. Det är mycket viktigt att ett sådant beslut har fattats för att man skall kunna få klarhet i anledningarna till olyckorna och försöka undanröja möjligheter för nya olyckor. Berörda värnpliktiga, övrig militär personal och allmänheten noterar de vidtagna åtgärderna med tacksamhet.

För att kunna uppnå erforderlig utbildningsnivå är det dock viktigt att de pågående undersökningarna slutföres så fort som möjligt och att av utredningarna erhållna resultat kan komma att ligga till grund för den fortsatta verksamheten med den följden att övningarna skall kunna bedrivas så säkert som det över huvud taget är möjligt.

Jag frågade försvarsministern om han är beredd att undersöka möjligheterna att bedriva skarpskjutningarna på ett mindre riskfyllt sätt. Med hänsyn till att dessa skarpskjutningar till viss del försiggår på relativt stationära pjäsplatser vid skjutfälten tänkte jag mig möjligheten att invid pjäserna använda vissa skydd i form av betongväggar eller dylikt. Om jag inte är felunderrättad har sådana skydd tidigare förekommit. Jag är väl införstådd med att övningarna måste vara realistiska, som jag tidigare sagt, men fråga är om inte ändå säkerheten måste ges en mycket stor prioritet vid skjutningarna i fredstid.

Det framgår av försvarsministerns svar att chefen för armén för närvarande också undersöker vilka åtgärder som av säkerhetsmässiga och psykologiska

Om åtgärder för att minska risken för olyckor vid skjutning med artilleripjäser skäl bör vidtagas för skjutning med den ammunition som för närvarande omfattas av skjutförbudet bl. a. på grund av skadekommissionens delrapporter. Jag skulle vilja uttala det önskemålet att dessa undersökningar även skulle innefatta frågan om säkerhetsanordningar över huvud taget vid övningar med skarpskjutning med artilleripjäser. Med hänsyn till den allmänna debatt som förekommit kring dessa frågor skulle det vara värdefullt med en sådan översyn. Med all säkerhet pågår också sådana överväganden. Det skulle vara bra om försvarsministern kunde ge något besked på den punkten. I svaret säger försvarsministern att han för närvarande saknar underlag för dessa bedömningar. Det förstår jag, men försvarsministerns uppfattning om inriktningen av säkerhetsarbetet är det värdefullt att få redovisad. Undersökningarnas resultat får sedan ligga till grund för erforderliga åtgärder.

När det gäller frågan om resultatet av undersökningarna och i vad mån dessa skjutolyckor härleder sig från materiell konstaterar försvarsministern, i likhet med vad som redovisats från undersökningskommissionerna, att ingenting tyder på fel på pjäserna eller att man åsidosatt gällande säkerhetsbestämmelser. Något fel vid personalens handhavande av materielen har inte heller kunnat konstateras. Mycket tyder på att olyckorna förorsakats av fel på ammunitionen. De militärt ansvariga myndigheterna har utfärdat skjutförbud med grövre ammunition, vilket jag tidigare nämnt. Det har dock i pressen och andra media framförts uppfattningen att den aktuella ammunitionen skulle ha lagrats lång tid och att vederbörlig inspektion icke skulle ha utförts innan ammunitionen använts vid respektive förband. Det har uppgivits att en anledning till olyckorna skulle vara detta förhållande. Givetvis förutser jag att även detta kommer att omfattas av det utredningsarbete som nu pågår, men skulle sådana orsa-

ker ligga bakom olyckorna, kan detta förhållande icke accepteras. Regelbunden kontroll måste företas av sådant materiel före användandet.

Det skulle vara värdefullt att få del av försvarsministerns syn på den frågan och få höra om detta kommer att beaktas i framtiden när det gäller användande av ammunition som har lagrats under lång tid.

Jag noterar med tacksamhet att försvarsministern är beredd att inför riksdagen redovisa de kompletta utredningarnas resultat när dessa föreligger.

Jag vill också notera med tillfredsställelse att de militära myndigheterna vidtagit åtgärden att utfärda order om en ingående information till den militära personalen före julferierna och att en offentlig redogörelse och visning inför press och andra massmedia skall ske. Enligt erhållen uppgift kommer den senare informationen att ges här i Stockholm den 15 dennes. Vid denna information kommer också att medges utfrågning av personal från de militära förband som varit inblandade i de två senaste olyckorna. Det är värdefullt att debatten kring dessa frågor kan föras på ett sakligt riktigt plan.

Än en gång vill jag tacka försvarsministern för ett utförligt svar. Jag tolkar svaret som ett mycket stort intresse för att lösa dessa allvarliga frågor på sådant sätt att säkerheten vid de militära förbanden kan göras så stor som det över huvud taget är möjligt.

Herr statsrådet ANDERSSON:

Herr talman! Endast på en punkt vill jag göra ett tillägg.

Herr Pettersson och jag är ju överens om det allvarliga i att sådana här olyckor kan inträffa och att det är absolut nödvändigt att genom olika åtgärder försöka förhindra dem. En sådan tänkbar åtgärd är naturligtvis anordnande av skydd vid pjäserna. I mitt svar sade jag också att chefen för armén undersöker denna fråga — i stället för »un-

Ang. sjukpenning till handikappad som genomgår arbetsvård

dersöker» kan jag i själva verket säga: överväger. Det är alldeles klart att om någon osäkerhetsfaktor skulle kvarstå tvingas man att tillämpa mycket större säkerhetsåtgärder vid själva pjasplatsen.

Sådana överväganden pågår, och jag har tagit del av vilka åtgärder man i detta fall har tänkt sig.

I övrigt har jag inte något att tillägga utöver vad jag sagt i mitt interpellationssvar.

Herr **PETTERSSON, KARL**, (m):

Herr talman! Jag tackar försvarsmministern för den komplettering han nu gav beträffande skyddsåtgärderna. Men jag hade väl hoppats att få svar på den fråga jag ställde om lagringen och inspektionen av den aktuella ammunitionen. Just den detaljen bedömer jag som oerhört viktig eftersom det finns mekaniska delar i denna ammunition vilka på grund av exempelvis felaktig lagring eller andra omständigheter kan göra ammunitionen i fråga mer eller mindre obrukbar. Sådana omständigheter kan kanske vara en bidragande orsak till sådana olyckor som här inträffat.

Herr statsrådet **ANDERSSON**:

Herr talman! Ammunitionen i fråga undersöks regelmässigt men enligt stickprovsmetod på statistisk grund. Det övervägs nu om denna kontroll, som alltid har utövats, är tillfredsställande ur säkerhetssynpunkt.

Överläggningen förklarades härmed slutad.

Ang. sjukpenning till handikappad som genomgår arbetsvård

Ordet lämnades härefter till herr statsrådet och chefen för socialdepartementet **ASPLING**, som förklarar sig äm-

na vid detta sammanträde besvara herr **Österdahls** (fp) interpellation angående sjukpenning till handikappad som genomgår arbetsvård, och nu anförde:

Herr talman! Herr Österdahl har frågat mig om jag anser det tillfredsställande att handikappade som genomgår arbetsvård, t. ex. arbetsmarknadsutbildning, får sin sjukpenning indragen när vederbörande kommit så långt i sin utbildning att han kan återgå i arbete och förvärva minst hälften av den arbetsinkomst han kunnat erhålla om han varit frisk. Herr Österdahl har vidare frågat om jag är beredd vidta sådana åtgärder att vederbörande — under den tid som erfordras för att fullfölja den avsedda utbildningen — kan erhålla ekonomisk kompensation för bortfall av sjukpenningen och stimulansbidraget.

Vid mera långvariga sjukdomsfall eller då skälig anledning eljest föreligger skall försäkringskassan enligt bestämmelser i lagen om allmän försäkring undersöka om det finns behov av rehabiliteringsåtgärder och i så fall se till att sådana kommer till stånd. Det kan här vara fråga om rehabilitering som arbetsmarknadsverket driver i form av arbetsvård.

Kommer en sådan rehabiliteringsåtgärd till stånd kan den allmänna försäkringen stödja åtgärden genom att sjukpenning utgår. Normerna för bedömningen av rätten till sjukpenning har angivits i ett cirkulär som riksförsäkringsverket har utfärdat med ledning av försäkringsdomstolens ställningstaganden i fall som domstolen prövat. Dessa normer innebär bl. a. följande. För att sjukpenning skall utgå under rehabiliteringen krävs att den sjukdom som har föranlett åtgärden antingen redan har medfört nedsättning av den försäkrades arbetsförmåga med minst hälften eller kan komma att medföra en sådan nedsättning om inte rehabilitering sker. Kan den försäkrade utan att genomgå rehabilitering få ett arbete på allmänna arbetsmarknaden, som ger honom minst hälften av den

Ang. sjukpenning till handikappad som genomgår arbetsvård

inkomst han hade kunnat påräkna om han varit frisk, kan hans arbetsförmåga inte anses så nedsatt att sjukpenning skall utgå. Vid mera långvarig rehabilitering utges sjukpenning för den tid som fordras för att den försäkrade skall få sin arbetsförmåga så återställd att han — om han går ut i arbete — kan beräknas få en arbetsinkomst motsvarande minst hälften av den han haft tidigare.

Vid arbetsvård i form av arbetsprövning, arbetsträning eller yrkesutbildning, som har beviljats av arbetsvårdsorgan, alltså vanligen genom länsarbetsnämndens försorg, utgår utbildningsbidrag enligt arbetsmarknadskungörelsen. Bidraget utgår efter individuell behovsprövning med ett grundbidrag av f. n. högst 550 kronor i månaden för gift och 500 kronor för ogift. Till detta kommer hyresbidrag, familjetillägg och särskilda bidrag till resor m. m. Utbildningsbidraget minskas i princip med bl. a. vad som utgår i sjukpenning eller pension från den allmänna försäkringen. Ett visst minimibelopp i utbildningsbidrag ges dock alltid ut som en stimulans till den sjuke att rehabilitera sig och för att täcka de merkostnader som deltagandet i arbetsvården för med sig för honom. Detta stimulansbidrag varierar men uppgår i regel till minst 250 kronor i månaden. Upphör sjukpenningen, stiger utbildningsbidraget alltså till den nivå som gäller för andra som deltar i arbetsmarknadsutbildning.

Riksförsäkringsverket och arbetsmarknadsstyrelsen har gett in en gemensam framställning till Kungl. Maj:t där verken tar upp de administrativa komplikationer som uppstår genom att ersättning utgår från två olika håll efter skilda regler när det är fråga om arbetsvård för personer som är berättigade till sjukpenning. Även svårigheter som tillämpningen av de förut angivna principerna för utgivande av sjukpenning under arbetsvård för med sig och som herr Österdahl avser med sin interpellation har berörts i framställningen. Ver-

ken föreslår att det nuvarande delade systemet, i varje fall där arbetsvården avser yrkesutbildning, skall avlösas av ett annat, där ersättning utges enbart i form av bidrag från arbetsmarknadsverket.

Under beredningen av verkens framställning har det framgått att frågan är komplicerad och berör andra problem om samordning av förmåner från socialförsäkringen och arbetsvården. Överläggningar har ägt rum med företrädare för riksförsäkringsverket och arbetsmarknadsstyrelsen. Fortsatta överväganden pågår f. n. inom social- och inrikesdepartementen. Något slutligt ställningstagande har ännu ej gjorts.

Herr ÖSTERDAHL (fp):

Herr talman! Jag tackar statsrådet för svaret på min interpellation och för hans utförliga redogörelse för de regler som gäller för sjukpenning och utbildningsbidrag när handikappad genomgår arbetsvård.

Det var ett mycket otillfredsställande förhållande som uppstod genom försäkringsdomstolens beslut och det cirkulär som riksförsäkringsverket utfärdade med anledning av detta beslut och som statsrådet har redogjort för. Det måste väl vara en alltför låg målsättning vid rehabilitering att genom indragning av sjukpenningen försvåra en fortsatt utbildning när man kan bedöma att arbetsinkomsten skall uppgå till minst hälften av vad den handikappade tjänade innan han blev sjuk. Är det verkligen rimligt att begära att någon skall kunna godta en sådan begränsad målsättning? Beslutet kom ju också som ett dräpslag för många. Sjukpenningen drogs in med ekonomiska svårigheter och avbruten utbildning som följd.

Tyvärr måste jag konstatera att statsrådet inte svarade på min första fråga, som gällde om statsrådet ansåg ett sådant förhållande tillfredsställande.

Inte heller på min andra fråga fick jag något svar, såvitt jag kan konsta-

Ang. sjukpenning till handikappad som genomgår arbetsvård

tera. Är statsrådet verkligen inte beredd att vidta sådana åtgärder som upphäver de negativa verkningarna av riks försäkringsverkets cirkulär, så att samhället med kraft kan hjälpa och stimulera de handikappade till att komma ut på arbetsmarknaden och som syftar till att de handikappade skall få inkomster som åtminstone motsvarar vad de hade innan sjukdomen inträffade. Detta bör då ske med sådant ekonomiskt stöd att man inte får det sämre än man hade innan riks försäkringsverket måste dra in sjukpenningen.

Det är väl ett gemensamt intresse för de handikappade och samhället att vederbörande erhåller sådan arbetsvård att han kan göra största möjliga arbetsinsats. Denna arbetsvård bör enligt min mening betalas av samhället genom något av de organ som har hand om rehabiliteringsfrågor i vårt land. Genom att de handikappade får utbildning och anställning avlastas ju försäkringskassorna kostnaden för sjukpenningen.

Nu begär man av den sjuke att han skall avstå från sin sjukpenning när han kommit så långt i sin utbildning att han kan bli halvt avlönad mot tidigare. Visserligen får han utbildningsbidrag när sjukpenningen upphör, men dessa bidrag blir i många fall lägre än vad sjukpenningen ger, något som statsrådet tydligen inte vill kännas vid. Man kunde nästan få det intrycket av svaret att statsrådet ansåg det vara en fördel att få utbildningsbidrag. Han säger nämligen: »Upphör sjukpenningen, stiger utbildningsbidraget alltså till den nivå som gäller för andra som deltar i arbetsmarknadsutbildning.» Jag vet exempel på personer som förlorat 500 kronor i månaden på att sjukpenningen drogs in och nära 800 kronor i månaden på att samtidigt också stimulansbidraget försvann och dessa båda inkomster ersattes med utbildningsbidrag.

Enligt min mening är det ytterst angeläget att den som genomgår utbildning eller arbetsvård i vidare mening inte får det sämre än när han är sjuk-

skriven. Ett sådant förhållande råder nu i många fall och försvarar i hög grad möjligheterna att återföra de sjuka och skadade till produktivt arbete, och minskar därmed också möjligheterna för dem att själva försörja sig i en för dem meningsfull sysselsättning.

Både riks försäkringsverket och arbetsmarknadsstyrelsen har insett detta och gjort framställningar till regeringen om en bättre tingens ordning. Man har också lämnat konkreta förslag till lösningar på så sätt att under utbildningstiden skall bidrag utgå från arbetsmarknadsverket och att bidraget i varje särskilt fall inte skall understiga vad sjukpenningen och det s. k. stimulansbidraget skulle ha gett tillsammans. Därmed skulle ju frågan vara löst, om bara regeringen handlade. Det här förslaget lämnades under fjolåret. Men nu säger statsrådet i interpellationssvaret att frågan är komplicerad, att man haft överläggningar med verken, att överväganden pågår och att inget ställningstagande gjorts. Man får nästan ett intryck av att verkens skrivelser skapat problem för regeringen, problem som regeringen inte lyckats lösa men som den tydligen inte heller gjort mycket för att lösa. Svaret verkar ganska oengagerat. Under tiden är det många handikappade som inte har möjlighet att fullfölja utbildningen eller att börja en sådan, då den ekonomiska situationen försämras för dem så snart sjukpenningen dras in.

Herr talman! Jag tog upp denna fråga här i kammaren också under förra årets höstsession. Statsrådet svarade då att han inhämtat att riks försäkringsverket och arbetsmarknadsstyrelsen inom kort skulle komma att lägga fram förslag i ämnet och att Kungl. Maj:t i vanlig ordning skulle pröva förslagen. Verkens förslag kom för cirka ett år sedan. Men hur blev det med den vanliga prövningen? Är det »vanlig ordning» att regeringen prövar sådana här frågor under ett helt år utan att ta ställning och utan att kunna lämna nå-

Ang. sjukpenning till handikappad som genomgår arbetsvård

got svar på när ett slutligt ställningstagande skall äga rum? Statsrådet svarar över huvud taget inte på om regeringen är beredd att vidta åtgärder i frågan med syfte att lösa den.

När det gäller ärenden som rör handikappade tycker jag det är angeläget att problemen klaras upp snabbt. Tyvärr innehåller svaret endast en redogörelse för läget men inte något svar på mina frågor.

Jag tackar än en gång statsrådet för svaret.

Herr statsrådet **ASPLING**:

Herr talman! Jag vill säga till herr Österdahl att det komplicerade systemet inte är ett uttryck för en målsättning — det är angeläget att det inte blir någon sammanblandning på den punkten.

Jag vill också säga till herr Österdahl att vid överläggningar med verken har det rått enighet om att de förslag som föreligger inte är tillfredsställande. Jag överväger emellertid att tillsätta en mera allmän utredning om försäkringens medverkan i rehabiliteringen. Här föreligger verkligen komplicerade problem, och jag begärde egentligen ordet för att på ett par punkter fästa uppmärksamheten på dessa.

Den grundläggande svårigheten i fråga om samordningen av förmånerna vid arbetsvård hänger samman med att ersättningsnivån inom sjukförsäkringen i många fall är högre än den som gäller för stödet vid arbetsmarknadsutbildning. En sådan skillnad i ersättningsnivåer skapar alltid svårigheter när förmånerna skall samordnas, och detta antar jag att herr Österdahl är väl införstådd med.

I vilka fall den högre nivå som sjukpenningen ger skall gälla vid arbetsvård är också enligt rådande praxis beroende av kriterier som ofta måste vara ganska svåra att tillämpa. Det kan t. ex. vara oklart om en arbetsvårdsåtgärd har kommit till stånd som resul-

tat av sjukdom. Inom arbetsvården kan man i själva verket sida vid sida finna personer som i det ena fallet deltar i arbetsvården som en följd av sjukdom och i det andra fallet till följd av arbetslöshet. Ofta griper sjukdom och arbetslöshet på ett eller annat sätt in i varandra. Sjukdomsfallet kan i sammanhanget framstå som något av en tillfällighet.

Ju mer omfattande åtgärder som det blir fråga om under arbetsvården — t. ex. en långvarig utbildning — desto svårare kan det vara att urskilja ett samband mellan den åtgärd som kommer till stånd och en föregående sjukdom. Bedömningen underlättas inte heller av att vederbörande allmänt sett måste vara någorlunda frisk för att kunna delta i utbildningen.

Till detta kommer de administrativa svårigheter som samordningen för med sig, framför allt ett betungande aviseringsförfarande myndigheter emellan.

Herr talman! Jag har velat ge dessa synpunkter för att ytterligare belysa vad jag sade i interpellationssvaret om att frågan är komplicerad. Som jag klart uttalade i mitt svar är den under övervägande inom såväl socialdepartementet som inrikesdepartementet — självfallet i samverkan departementen emellan.

Men, herr Österdahl, jag vill understryka att målsättningen för rehabiliteringen är en fråga av stor angelägenhetsgrad. Det system som för närvarande gäller har, som jag har velat betona, så många komplicerade sidor att vi verkligen har anledning att överväga och fundera mycket. Det är vad som sker.

Herr talman! Detta var det tillägg jag ville göra.

Herr **ÖSTERDAHL** (fp):

Herr talman! Jag tackar för det ytterligare svaret på min fråga. Det är mera tillfredsställande än det första, av vilket jag egentligen inte fick någon klar-

Ang. sjukpenning till handikappad som genomgår arbetsvård

het om statsrådets inställning i ärendet. Nu säger statsrådet att läget är otillfredsställande, och det kan man på alla sätt hålla med om. Det kan inte vara tillfredsställande att en handikappad eller tidigare sjuk person med hänsyn till utbildningstiden måste ta sikte på ett yrke som bara ger hälften av den arbetsinkomst som vederbörande tidigare haft. De som genomgår rehabilitering måste få välja yrke med hänsyn bl. a. till sina förutsättningar och inte med hänsyn till den tid under vilken sjukpenning kan utgå.

Statsrådet säger också att han överväger en allmän utredning av dessa frågor, och det är tacknämligt. Men hur länge en sådan utredning kommer att pågå vet man naturligtvis inte. Det vore olyckligt om en lösning av denna fråga inte skulle kunna ske innan en sådan allmän utredning är färdig. Resultatet kan låta vänta på sig i flera år.

För dem som genomgår utbildning medför den nedsatta sjukpenningen svårigheter. Man vet över huvud taget inte när nedsatt sjukpenning börjar utgå. Det måste också vara svårt för en läkare att bedöma när den tänkta framtida arbetsförhet, som ger halv arbetsinkomst, inträder. Detta prövningsförfarande är inte tillfredsställande. Man borde i stället kunna låta arbetsmarknadsstyrelsen lämna extra bidrag till dem som på detta sätt är under utbildning även om man inte kan ena sig om var medlen skall tas. Den saken bör naturligtvis regeringen kunna avgöra. På det sättet skulle vi få till stånd ett högre bidrag som från början var fastställt att utgå under ett eller kanske ett och ett halvt år. Då behöver man inte göra denna svåra och osäkra prövning för att fastställa när arbetsförheten inträder.

Statsrådet sade vidare att det ofta är oklart om arbetsvården är en följd av arbetslöshet eller av sjukdom eller av båda delarna. Det är naturligtvis alldeles riktigt, men förutsättningen för att en person skall få sjukpenning är ju

att han är sjuk. Personer som omskolas på grund av arbetslöshet och inte haft sjukpenning och inte heller av sjukkassan blivit anmodade att kontakta arbetsvårdsorganet kan såvitt jag förstår inte få sjukpenning. Man kan alltså endast få sjukpenning om man är sjuk när det blir aktuellt med denna utbildning.

Det är också ett faktum att vi nu har ett tungt aviseringsssystem, som skulle kunna förenklas genom den föreslagna lösningen.

Jag hoppas i varje fall att regeringen snart tar ställning till denna fråga och bestämmer vilken myndighet som skall bidra med pengarna så att inte verken skall behöva diskutera detta.

Jag är glad över att statsrådet är positivt inställt. Jag hoppas att han snarast möjligt tar itu med frågan och söker lösa den, så att de handikappade inte skall behöva känna denna osäkerhet när de påbörjar sin utbildning.

Herr statsrådet **ASPLING**:

Herr talman! Jag vill endast göra ett kort tillägg.

Det gäller inte här vem som skall betala, utan det är de skiftande ersättningsnivåerna som har komplicerat frågan.

Efter herr Österdahls inlägg har jag en känsla av att vi är ganska överens.

Överläggningen ansågs härmed slutad.

Herr statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet *Norling* hade meddelat, att han ämnade vid detta sammanträde besvara herr Werners (vpk) interpellation angående trafikbyggnadsproblemen i Storstockholmsregionen. Då emellertid herr statsrådet *Norling* vore upptagen av interpellationssvar i andra kammaren, beslöt kammaren, på framställning av herr talmannen, att — sedan övriga ärenden

å föredragningslistan handlagts —
ajournera sina förhandlingar för att be-
reda herr statsrådet Norling tillfälle att
lämna ovan berört svar.

—————
Vid föredragning av talmanskonfe-
rensens skrivelse med överlämnande av
ett från 1969 års organisationsutred-
ning inkommet betänkande angående
enkammariksdagens förvaltnings- och
personalorganisation, hänvisades be-
tänkandet, såvitt det avsåge ändringar
i riksdagsstadgan, till konstitutionsut-
skottet samt i övrigt till bankoutskottet.

—————
Anmäldes och bordlades

utrikesutskottets utlåtande nr 24, i
anledning av Kungl. Maj:ts proposition
angående godkännande av fördrag om
förhindrande av spridning av kärnva-
pen jämte i ärendet väckta motioner;

konstitutionsutskottets utlåtanden:

nr 50, i anledning av proposition med
förslag till ändringar i vallagstiftningen
jämte följdmotioner; samt

nr 51, i anledning av riksdagens re-
visorers skrivelse angående förvaltning-
en av vissa kungl. slott m. m. jämte
följdmotioner;

statsutskottets utlåtanden:

nr 179, i anledning av riksdagens
revisorers framställning angående för-
valtningen av vissa kungl. slott, m. m.,
i vad avser driften av affärsrörelserna
vid Drottningholms slott och Grips-
holms slott samt förvaltningen av Drott-
ningholms kungsgård, jämte motioner;

nr 180, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition angående utgifter på till-
läggsstat I till riksstaten för budgetåret
1969/70 i vad avser försvarsdeparte-
mentets verksamhetsområde;

nr 181, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition angående utgifter på till-
läggsstat I till riksstaten för budgetåret
1969/70 i vad avser socialdepartemen-
tets verksamhetsområde;

nr 182, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition angående utgifter på till-

läggsstat I till riksstaten för budgetåret
1969/70 i vad avser kommunikations-
departementets verksamhetsområde;

nr 183, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition angående utgifter på till-
läggsstat I till riksstaten för budgetåret
1969/70 i vad avser utbildningsdepar-
tementets verksamhetsområde;

nr 184, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition angående utgifter på till-
läggsstat I till riksstaten för budgetåret
1969/70 i vad avser handelsdepartemen-
tets verksamhetsområde;

nr 185, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition angående utgifter på till-
läggsstat I till riksstaten för budgetåret
1969/70 i vad avser inrikesdepartemen-
tets verksamhetsområde, jämte motio-
ner;

nr 186, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition angående utgifter på till-
läggsstat I till riksstaten för budget-
året 1969/70 i vad avser industridepar-
tementets verksamhetsområde;

nr 187, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition angående ökad läkarutbild-
ning i Stockholmsområdet jämte motio-
ner;

nr 188, i anledning av motioner om
ökad utbildning av tandläkare m. fl.;

nr 189, i anledning av motioner om
åtgärder för att bättre utnyttja skoltele-
visionsprogram; samt

nr 190, i anledning av Kungl. Maj:ts
proposition med förslag till lag om post-
banken, m. m., i vad propositionen hän-
visats till statsutskottet;

bevillningsutskottets betänkanden:

nr 72, med anledning av Kungl.
Maj:ts proposition med förslag till för-
ordning om ändring i förordningen
(1908:128) angående bevillningsavgif-
ter för särskilda förmåner och rättighe-
ter, m. m., jämte motion;

nr 74, med anledning av Kungl.
Maj:ts proposition med förslag till för-
ordning om ändring i traktorskatteför-
ordningen (1969:297) jämte motioner;
samt

nr 76, med anledning av Kungl.
Maj:ts proposition med förslag till lag

om ändring i rusdrycksförsäljningsförordningen (1954: 521);

bankoutskottets utlåtande nr 53, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om postbanken, m. m., jämte motioner;

första lagutskottets utlåtanden och memorial:

nr 56, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling;

nr 57, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i lagen (1938: 121) om hitte-gods, m. m. jämte motioner i ämnet; samt

nr 60, föranlett av kamrarnas skiljaktiga beslut beträffande första lagutskottets utlåtande nr 52 i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i ärvdabalken, m. m., såvitt den hänvisats till lagutskott, dels ock i ämnet väckta motioner; ävensom

andra lagutskottets utlåtande nr 89, i anledning av Kungl. Maj:ts proposi-

tion med förslag till särskilt olycksfalls-skydd för värnpliktiga m. fl., jämte i ämnet väckta motioner.

Kammaren beslöt härefter, kl. 14.41, att ajournera sina förhandlingar.

Då förhandlingarna kl. 15.15 återupptogs, yttrade herr TALMANNEN:

Jag ber att få meddela att andra kammarens debatt, där statsrådet är upptagen, enligt uppgift kommer att pågå ännu en timme, och under sådana förhållanden kan vi inte vänta längre med vår interpellationsdebatt.

Justerades protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 15.16.

In fidem

K.-G. Lindelöw

/Solveig Gemert