

Fackförenings-

RÖRELSEN

27-28 . 1956

utförs omkring 65 proc. av allt underjordsarbete av utlänningar i Belgiens kolgruvor.

Men är det inte möjligt att möta Europas energibehov med hjälp av oljeprodukter? Tyvärr uppgår Europas reserver av råolja till blott 1 proc. av världens uppskattade tillgångar och många av reserverna förefaller ha kort livslängd. Västtysklands reserver beräknas med nuvarande produktion blott räcka i ytterligare 16 år, Österrikes i 9 år och Italiens, som dock i dag utnyttjas i mycket ringa grad, i 80 år. Ska Europa klara sin oljeförsörjning måste man lita på tillgångarna i andra världsdelar. Av världskonsumtionen svarar Europa i dag för 15 proc. och denna andel kommer antagligen att stiga till 20 proc. år 1975. I volym är detta en betydande ökning och kommer att ställa de största anspråk på investeringar i raffinaderier, oljeledningar, tankfartyg och distributionsapparat. Dessutom visar utvecklingen att priserna på råolja är ständigt stigande i förhållande till de färdiga produkterna. Denna utveckling kommer att kostnadsmässigt göra det ännu svårare för Europa att betala obegränsat stora kvantiteter olja.

I vissa länder finns det goda möjligheter att bygga ut vattenkraften men för de mest betydande industriländerna Västtyskland och Storbritannien, som kommer att ta huvudparten av energitillskotten, erbjuder vattenkraften inte någon lösning.

Att Västeuropa för framtiden måste öka tempot för att ta i anspråk vattenkraften är uppenbart. Så synes också komma att ske. Enligt investeringsplanerna för framtiden kommer Västeuropa att satsa 25 proc.

större än Sverges men annu är dessa inte utnyttjade till mer än en promille.

Eftersom Europas energiproblem knappast kan nå en lösning utom genom ett vidgat samarbete mellan alla länder föreslår kommittén att till parisorganisationen knyts ett särskilt råd som fortlöpande ska följa frågorna. Genom detta råd skulle alla de frågor aktualiseras som kräver ett gemensamt handlande från OEEC-ländernas sida.

N. K—n

Bilismens lakejer

I nummer 25—26 har Ivar Ivre under rubriken "Svenskarna och deras bilar" skrivit en artikel om den bok rörande bilismen som nyligen publicerats av Industriens Utredningsinstitut. Han anser att den vid okritisk läsning "gör ungefär samma verkan som en skickligt skriven reklambroschyr för bilhandeln" och att den inte bör ses med oblidiga ögon av de organisationer som ekonomiskt stött undersökningen, nämligen bilhandlarnas, bilimportörernas och bilindustrins rikssammanslutningar. Ivre säger det inte direkt men läsarna av hans artikel torde nog i allmänhet få ett intryck av att vi så att säga "sält oss" till bilismens mäktiga organisationer. Vi har inte gjort detta genom att vränga materialet på det ena eller det andra sättet, men vi har i det längsta värjt oss för att ta upp vissa problem och vi har avsiktligt och av taktiska skäl sökt undvika besvärliga frågeställningar. Detta säger han direkt.

Industriens Utredningsinstitut är en fristående forskningsinstitution finansierad av den svenska industrin. När vår forskning berör områden, som kan tänkas vara av speciellt intresse för en viss del av näringslivet, för statsmakterna etc. erhåller vi ofta hjälp med finansieringen från dessa håll.

Det kan förtjäna nämnas att de i detta sammanhang aktuella organisationerna inte alls svarar för huvuddelen av undersökningens kostnader. Dessa bärs direkt av institutet. Den grundläggande och självklara principen för vårt arbete är att det skall bedrivas efter vetenskapliga linjer. Detta betyder alltså till exempel att man inte får dra slutsatser som det inte finns ordentlig täckning för i materialet och inte undanhålla några uppgifter som kan tänkas vara av intresse i sammanhanget. Dessa principer har självklart varit vägledande för oss i detta arbete och det är beklagligt och för oss svärförståeligt att Ivre tycks tro något annat.

I själva verket tycks det emellertid inte vara objektivitet som Ivre begär av oss utan subjektivitet; han vill att vi på något sätt skulle ha tagit ställning till om vi accepterat den utveckling som ägt rum eller inte. Detta kan man dock givetvis inte göra från vetenskapliga utgångspunkter och det är inte vår uppgift. Att sedan av Ivre denna "strikt avgränsning upplevs som ett slags ställningstagande, ett tyst acceptande av den utveckling, som ägt rum" får stå för hans egen räkning. Den positiva inställningen till bilismen som Ivre anser att vår utredning präglas av tar sig också enligt honom det uttrycket att vi strör in "lugnande försäkringar". Vi har nämligen påvisat att det är mycket sällsynt att folk säljer sommarstugor i samband med bilköpet. Ivre tycks anse detta lugnande, andra kan tänkas finna det mindre lugnande, vi har bara velat tala om att det faktiskt förhåller sig på detta sätt. Vi har också enligt Ivre uttalat positiva omdömen om bilismens verkningar. Vi har nämligen som avslutning på ett kortare avsnitt om bilens inverkan på fritidsvanorna skrivit att "stadsbon tack vare bilen kommer mer ut i naturen än förut..." Detta uttrycksätt antyder att detta är någonting, som man möjligen kunde vara tacksam för, och måste naturligtvis verka starkt förledande på den okritiske läsaren Ivre har i tankarna. På denna punkt får vi oförbehållsamt erkänna att vi syndat. Det borde stått "på grund av bilinnehavet".

Ivre finner det vidare misstänkt att vi inte mer i detalj har gått in på frågan om bilägarnas inkomster. Det är alldeles riktigt att detta är ett av de mest intressanta problemen och att denna fråga mycket litet berörs i den föreliggande delen av utredningen. Som omnämns i förordet så är emellertid den nu publicerade boken endast en första del av redogörelsen för undersökningen och en del som inte innefattar den egentliga analysen.

Den del av utredningen som vi för närvarande arbetar med tar i första hand upp just problemen i samband med bilägarnas inkomster. Ivre efter-

lyser i sammanhanget en fördelning av de intervjuade bilägarna på yrke i kombination med inkomst i de lägre inkomstklasserna. Den ser ut på följande sätt:

Inkomst	Jordbruk		Övriga näringar	
	Företagare %	Anställda %	Företagare %	Anställda %
— 1 500	2	2	7	2
1 500— 5 000	15	39	8	6
5 000—10 000	40	43	32	42
10 000—	43	16	53	48
Totalt 100		100	100	100

Not: Av tekniska skäl, som det inte finns anledning gå in på här, avser tabellen inkomsttagare i stället för bokens taxeringsenheter. Detta spelar emellertid i detta sammanhang ingen roll. Någon uppdelning på arbetare och förvaltningspersonal har inte gjorts med hänsyn bl. a. till att grupperna då blir för små.

Det är som synes i alla yrkesgrupper ett anmärkningsvärt stort antal bilägare, som har mycket låga inkomster. I själva verket säger emellertid inte dessa siffror så mycket och ger en närmast vilseledande bild. En riktig föreställning om den märkliga situation som råder i fråga om bilägandet bland folk med små inkomster får man först genom att sätta bilägarna i relation till hela befolkningen i respektive inkomsttagargrupper. Detta är en omfattande historia och har i själva verket krävt en specialbearbetning av den officiella inkomststatistiken. Av bland annat detta skäl har det inte varit möjligt att ta upp detta problemkomplex i denna bok. Vi har här endast redovisat inkomstfördelningen ur bilköparsynvinkel. Man kan nämligen i det sammanhanget göra jämförelser av intresse utan kännedom om den totala inkomstfördelningen. Som vi påpekat på sid. 48 måste man emellertid vara mycket försiktig när man från detta material drar slutsatser rörande förändringar i bilägarkårens sammansättning. Ivre drar sådana slutsatser. Vad han därvid skriver har gjort oss övertygade om att vi borde formulerat vår varning ännu kraftigare. Hans framställning hade också vunnit i saktlighet om han vid sitt omnämnande av vad vi säger om medianinkomstens förändringar hade återgivit vad som står i boken. Bilägarnas medianinkomst har sedan 1949 inte stigit men väl sjunkit något. Hans uppgifter härstammar från ett korrektur som han för sin orientering fick tillgång till i förväg. Vi har emellertid flera gånger påpekat för honom att ändringar komme att göras i korrekturet och han hade tillgång till den definitiva texten innan hans artikel gick till tryckning.

3) ha stå läsa vi ge me het det nin dra bile non bile kon säg and satt A kan knaj skri: enliq som de i att v Han allt dern: igenc del b ses i Vi Ivre verka vara del a emelle bilar utsträ svarar reds i Ivre r tagarr taget ninger ringsr gör de blir fö na vin med hi låga in svårt a denna havet]

e inter-
med in-
er ut på

Äringar
An-
ställda
%
2
6
42
48
100

ns anled-
sttagare
ta spelar
l. Någon
spersonal
grupper-

r ett an-
som har
ket säger
och ger
föreställ-
r i fråga
mster får
i relation
msttagar-
a och har
stning av
änd annat
tt ta upp
i har här
bilköpar-
nanhanget
nedom om
ri påpekat
lycket för-
ar slutsat-
s samman-

Vad han
de om att
kraftigare.
i saklighet
i säger om
ergivit vad
ikomst har
ågot. Hans
ur som han
förväg. Vi
för honom
ekturet och
exten innan

3) Ivre går sedan utförligt in på det kapitel som handlar om bilens användning. Han finner framställningen "oklar och lätt förvirrande". Sedan vi läst hans referat av det aktuella kapitlet känner vi oss också förvirrade. Det är för oss synnerligen oklart på många punkter vad han egentligen menar. Vi har emellertid en känsla av att oklarheten bottnar i att han inte ordentligt håller isär att vi härvid talar om tre helt olika saker. För det första körningens fördelning på olika användningsområden för samtliga bilägare, för det andra andelen i olika fall som överhuvud använder bilen på ett visst sätt och för det tredje den genomsnittliga körsträcka för den som använder bilen på detta sätt. Eftersom tabellerna alltså kommer att belysa olika saker kan man så att säga inte gå över från den ena tabellen till den andra. Det verkar inte som om Ivre riktigt har satt sig in i detta.

Att mera i detalj gå in på vad Ivre egentligen kan ha menat på olika punkter kan emellertid knappast vara av så stort intresse för denna tidskrifts läsekrets. Bakom det hela ligger emellertid enligt Ivre den "förvirrande faktorn". Det är den som förklarar det som han finner otillfredsställande i undersökningen och det är den som han anser att vi i det längsta har "värjt" oss för att ta upp. Han syftar här på det förhållandet att framför allt företagare kommer att föra vissa av kostnaderna för den personbil de äger på företaget, varigenom de, enligt Ivre, "lättare kommer undan en del bilkostnader än andra". Denna företeelse belyses ingående i undersökningens sista kapitel.

4) Vi är även på denna punkt litet oklara på vad Ivre egentligen menar. Av vissa formuleringar verkar det som om han överhuvud taget ansåg det vara något skumt med att företagarna "för" en del av sina bilkostnader på företaget. Det är väl emellertid tydligt att om företagarna använder sina bilar i arbetet, vilket de uppenbarligen gör i stor utsträckning i många fall, så bör de föra motsvarande andel av kostnaderna på företaget. De bereds inte härigenom någon ekonomisk förmån. Vad Ivre menar är emellertid kanske snarare att företagarna i sina deklamationer "för mer på företaget än som svarar mot den faktiska användningen av bilen i arbetet och sedan lyckas få taxeringsmyndigheterna med på detta". I den mån de gör detta betyder det att deras taxerade inkomst blir för låg och de gör därför en skattevinst. Denna vinst torde emellertid vara relativt liten både med hänsyn till att bilägarna i allmänhet tillhör låga inkomstklasser och att det torde vara mycket svårt att falskdeklarera mer betydande belopp på denna väg. Den faktiska kostnaden för bilinnehavet påverkas inte av dessa bokföringstransak-

tioner även om man ibland tycks tro att så är fallet. Vad som i realiteten kan inträffa är alltså att bilägarnas kostnad sjunker med skattevinsten.

Ivre tycks anse att det förekommer en omfattande falskdeklamation av denna typ och att de intervjuade företagarna därför, när de svarat på våra frågor, överdrivit sina uppgifter om bilens användning i arbetet för att dessa skall stå i bättre överensstämmelse med de uppgifter, som de falskeligen lämnat till taxeringsmyndigheterna. Det är självklart att detta kan ha förekommit i de enskilda fallen. Verkligt säkra uppgifter kan man naturligtvis endast erhålla genom att följa individerna på deras körningar under ett helt år. Vår kontakt med materialet har emellertid inte gett oss en känsla av att detta skulle kunna vara en mer betydande felkälla.

Överhuvud har vi svårt att tro att någon mer omfattande falskdeklamation skulle förekomma i detta sammanhang, en uppfattning som delats av de taxeringsmyndigheter vi varit i kontakt med i denna fråga. Vad det här måste bli fråga om är ju nämligen att så att säga få taxeringsnämnderna att med öppna ögon godta uppgifter, som de i de flesta fall bör ha goda möjligheter att förstå att de måste vara fel — så litet kan inte vederbörande ha kört privat. I själva verket är det rätt troligt att i en hel del fall taxeringsnämnderna kommer att medge mindre avdrag för körning i arbetet än som är sakligt motiverat. Deras praxis på detta område är nämligen av allt att döma synnerligen restriktiv. Helt annorlunda förhåller det sig med de fall där bilen är "skrivet" på firman — där denna står som ägare — men där den i stor utsträckning används för privat bruk. Detta uppges förmodligen ofta inte av vederbörande, som använt bilen, när han deklarerar. Det är naturligtvis då mången gång svårt för taxeringsnämnderna att komma på saken. Här förekommer nog en hel del falskdeklamation. Det rör sig emellertid då om vad vi kallar "företagsbilar" och som vi nogsnamt påpekat behandlas dessa av självklara skäl inte i det här aktuella sammanhanget. Det är också tydligt att våra resultat mycket väl stämmer med vad man i och för sig kan vänta sig. Det är helt naturligt att företagarna skall redovisa den högsta andelen för mil i arbetet och arbetarna den lägsta, eftersom de förra men inte de senare kan beräknas i genomsnitt ha avsevärt större användning för sin bil i arbetet. Det kan också förtjäna nämnas att den fördelning av körningarna mellan arbetet och utanför arbetet, som vi kommer fram till, mycket nära överensstämmer med de uppskattningar som Konjunkturinstitutet från helt andra utgångspunkter kommit fram till i samband med national-

bokföringen. Allt detta utesluter inte att det kanske hade varit lämpligt att även i den korta metodredogörelse, som finns med i denna bok, bland exemplen på olika tänkbara felkällor också nämna, att det kan tänkas att de uppgifter som de intervjuade lämnat om körning i vissa fall kan vara något missvisande. Detta inte därför att det torde vara något allvarligt problem utan därför att denna fråga spelar så stor roll i allmänna medvetandet.

Vad som här sagts är en sak, en helt annan är att människors inkomstuppgifter alldeles bortsett från deras bilinnehav kan vara missledande. Som institutet visat i tidigare utredningar (Ragnar Bentzel: Inkomstfördelningen i Sverige) är falskdeklarationen betydande; ungefär hälften av det falskdeklarerade beloppet torde falla på lönein-

komster och hälften på företagarkinomster. Om och i så fall vilken betydelse detta kan ha för bilägandet bland de små inkomsttagarna är en fråga som utförligt kommer att behandlas i den bok som nu är under arbete.

När man på det sätt som här skett delar sönder redovisningen av ett material på flera publikationer kan man givetvis diskutera vad som bör stå i den ena eller andra publikationen. När vi skrev boken kände vi stundom en stark frestelse att mera utförligt motivera varför vi inte tog med det ena eller det andra. Det föreföll oss emellertid troligt att de flesta läsarna skulle vara mycket litet intresserade av utläggningar om vad som inte stod i boken. Av Ivres artikel att döma borde vi emellertid möjligen ha tagit med sådana utvecklingar.

Jan Wallander

Föreningsliv och arbetsmarknad

Bryggeriarbetarna sade nej till olycksfallsförsäkring

1955 års avtalsrörelse gav en löneförhöjning på i genomsnitt 10 proc. konstateras i Bryggeriindustriarbetarförbundets verksamhetsberättelse. Prishöjningen under andra halvåret tog ungefär hälften i anspråk av förbättringen.

Förra förbundskongressen gav förbundsstyrelsen i uppdrag att undersöka förutsättningarna för en kollektiv olycksfallsförsäkring för medlemmarna. Utredningsresultatet gick sedan ut till omröstning. I procent av i omröstningen deltagande röstade 42 proc. för försäkringen och 56,9 proc. mot. 36 proc. av medlemmarna deltog i omröstningen. Förbundsstyrelsen beklagar i sin årsberättelse att medlemmarna på så vis försuttit en möjlighet till en fördelaktig och billig försäkring. Utredningen hade gjorts i samråd med Folk-

Vid utgången av 1955 var antalet företagsnämnder inom bryggeriindustrin 63, omfattande 5 033

medlemmar, och på 22 arbetsplatser hade man 44 företagsombud omfattande omkring 250 medlemmar. Inom Vin- och spritcentralen fanns 7 företagsnämnder och 3 arbetsplatser med företagsombud. Antalet därav berörda medlemmar uppgick till ungefär 750. Inom de kooperativa företagen har ingen ökning skett — 2 nämnder omfattande 140 medlemmar och 2 platser med företagsombud med ungefär 50 medlemmar. Inom kol-syrefabrikerna fanns 2 nämnder och 1 arbetsplats med företagsombud.

Förbundets medlemsantal var den 31 december 1955 8 179, en ökning med 240 sedan årets början.

Kommentar till Gösta Rehn

LO-ekonomen Gösta Rehns bemötande — i Fackföreningsrörelsen nr 25—26 — av en intervju med honom i Industrias juninummer ger anledning till en erinran. Den intervjuade fick manu-

skriptet för granskning i mitten av februari och uppgav då för skribenten, att han var i huvudsak nöjd med artikeln men ville förbehålla sig rätten att på några punkter "nyansera" framställningen. Det citerade ordet är hr Rehns. Han sade sig dock för tillfället inte ha tid, och redaktionen lät sig nöja. Upprepade påstötningar senare lämnades utan avseende, men då närmare 3 månader hade gått, fällde hr Rehn till mig ett yttrande, som jag tolkade som ett tillstånd att ta intervjun i befintligt skick, om Rehn inte hade hört av sig före ett visst datum. Ytterligare korrespondens i saken uteblev, och artikeln kom in. Så ligger den avtalsmässiga sidan till. Vi ömmar ändå för hr Rehn, om han nu känner sig bedragen; varje tanke på att bryta en överenskommelse har givetvis varit oss främmande.

Gösta Rehn är en person som älskar att uttrycka sig i paradoxer, tillspetsade formuleringar och inte sällan gåtor. Vi har all förstäelse för att han vid närmare eftertanke inte vill betrakta dem alla som sitt sista ord. Emellertid är det nog inte så att intervjuaren har tagit honom på det "blodiga" allvar han förutsätter. Hr Rehn misstar sig något i detta.

Tell G. Dahllöf
Chefredaktör