

RIKSDAGENS PROTOKOLL.

1936.

Första kammaren.

Nr 46.

Onsdagen den 17 juni f. m.

Kammaren sammanträdde kl. 11 f. m.

Justerades protokollen för den 11 och den 12 innevarande månad.

Anmälades och godkändes jordbruksutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 341, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till lantmäteristyrelsen m. m.;

nr 342, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående nionde huvudtitelns anslag till extra utgifter; samt

nr 343, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar angående dyrtidstillägg åt befattningshavare i statens tjänst m. fl. under budgetåret 1936/1937 i vad rör jordbruksärenden.

Föredrogs, men bordlades ånyo på flera ledamöters begäran sammansatta stats- och andra lagutskottets utlåtande nr 8.

Vid föredragning av särskilda utskottets memorial nr 5, angående ersättning åt dess tjänstemän m. fl., bifölls vad utskottet i detta memorial hemställt.

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 46, i anledning av Kungl. Maj:ts propositioner med förslag till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 28 september 1928 om statlig inkomst- och förmögenhetsskatt, m. m., ävensom i ämnet väckta motioner.

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt.

I en den 20 mars 1936 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 232, hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

1) förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 28 september 1928 (nr 373) om statlig inkomst- och förmögenhetsskatt;

2) förordning om särskild skatt å förmögenhet;

3) förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 28 september 1928 (nr 374) om kommunal progressivskatt;

4) förordning angående upphävande av förordningen den 28 september 1928 (nr 375) om utjämningsskatt; samt

5) förordning om ändring i vissa delar av taxeringsförordningen den 28 september 1928 (nr 379).

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)

I en den 5 juni 1936 dagtecknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 269, hade Kungl. Maj:t sedermera föreslagit riksdagen att, under i propositionen nr 267 angiven förutsättning att en försvarsreform med den kostnadsram, som förutsatts av särskilda utskottet, bleve antagen av riksdagen, antaga i proposition nr 232 framlagda författningsförslag med den ändrade lydelse av 18 § i förslaget till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 28 september 1928 (nr 373) om statlig inkomst- och förmögenhetsskatt, av 1 och 3 §§ i förslaget till förordning om särskild skatt å förmögenhet samt av 26 § i förslaget till förordning om ändring i vissa delar av taxeringsförordningen den 28 september 1928 (nr 379), som framginge av inom finansdepartementet i dessa delar omarbetade författningsförslag.

Till utskottets behandling hade därjämte överlämnats ett flertal i ämnet väckta motioner.

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

1:o) att riksdagen måtte, med bifall till i motionerna I: 417 samt II: 746, 747, 748 och 749 därom framställda yrkanden, avslå propositionerna nr 232 och 269 ävensom motionerna II: 750 och 751, i vad propositionerna och sistnämnda två motioner avsåge förslag till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 28 september 1928 (nr 373) om statlig inkomst- och förmögenhetsskatt, förordning om särskild skatt å förmögenhet, förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 28 september 1928 (nr 374) om kommunal progressivskatt och förordning angående upphävande av förordningen den 28 september 1928 (nr 375) om utjämningskatt;

2:o) att riksdagen måtte, med förklarande att propositionerna nr 232 och 269, i vad de avsåge förslag till förordning om ändring i vissa delar av taxeringsförordningen den 28 september 1928 (nr 379), icke kunnat oförändrade av riksdagen bifallas, antaga under punkten infört förslag till förordning om ändring i vissa delar av taxeringsförordningen den 28 september 1928 (nr 379);

3:o) att riksdagen i skrivelse hos Kungl. Maj:t måtte hemställa, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa förnyad utredning angående den statliga beskattningen av inkomst och förmögenhet, varvid borde övervägas, vad utskottet förut i betänkandet anført, samt snarast möjligt förelägga riksdagen de förslag, vartill utredningen kunde föranleda;

4:o) att motionerna I: 199, 253, 417 och 439 samt II: 192, 441, 548, 746, 747, 748, 749, 750 och 751 måtte, i den mån de icke kunde anses besvarade genom vad utskottet förut hemställt, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Reservation hade avgivits av herrar *Bärg* i Katrineholm, *Björnsson*, *Hjalmarsson*, *Lövgren* i Boden, *Björklund*, *Olsson* i Gävle, *Sjödahl*, *Werner* i Hulstfred och *Mårtensson*, vilka på åberopade grunder ansett, att utskottet bort hemställa,

1) att riksdagen måtte, i anledning av propositionerna nr 232 och 269 samt motionen I: 439,

a) antaga Kungl. Maj:ts genom proposition nr 269 framlagda förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 28 september 1928 (nr 373) om statlig inkomst- och förmögenhetsskatt, dock med den ändring, att 18 § 2 mom. erhöles den lydelse, reservationen visade;

b) antaga Kungl. Maj:ts genom proposition nr 269 framlagda förslag till förordning om särskild skatt å förmögenhet;

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)

c) antaga i reservationen infört förslag till förordning angående ändring i vissa delar av förordningen den 28 september 1928 (nr 374) om kommunal progressivskatt;

d) antaga Kungl. Maj:ts genom proposition nr 232 framlagda förslag till förordning om upphävande av förordningen den 28 september 1928 (nr 375) om utjämningskatt;

2) att riksdagen måtte, med förklarande att Kungl. Maj:ts proposition nr 269 i vad den avsåge förslag till förordning om ändring i vissa delar av taxeringsförordningen den 28 september 1928 (nr 379) icke kunnat av riksdagen oförändrad bifallas, i anledning av motionen I: 439, antaga samma förslag med de ändringar, att 29 § 1 mom. i förslaget utginge samt att 86 § erhöles den lydelse, som i reservationen angivits;

3) att riksdagen i skrivelse hos Kungl. Maj:t måtte hemställa, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa förnyad utredning angående de juridiska personernas beskattning, varvid borde övervägas vad reservanterna förut i reservationen anfört, samt snarast möjligt förelägga riksdagen de förslag, vartill utredningen kunde föranleda; samt

4) att motionerna I: 199, 253 och 417 samt II: 192, 441, 548, 746, 747, 748, 749, 750 och 751 måtte, i den mån de icke kunde anses besvarade genom vad förut hemställts, av riksdagen lämnas utan åtgärd.

Dessutom hade reservation anmälts av herr *Olsson* i Närlinge och herr *Löfvander*, vilka ansett, att utskottets motivering bort i vissa angivna delar hava den ändrade lydelse, reservationen visade.

På framställning av herr talmannen beslöts att betänkandet skulle företagas till avgörande punktvis.

Punkten 1.

Herr **Bärg, Anders**: Herr talman! I anledning av det nu föreliggande betänkandet ber jag att i all korthet få erinra om hurusom 1935 års riksdag i skrivelse till Kungl. Maj:t anhöll om att det måtte föranstaltas en översyn över det statliga beskattningsväsendet. Önskemålet var ju, att man skulle åstadkomma en förenkling av detta beskattningsväsende inte minst med hänsyn till den mångfald av skatteformer, som kristiden framtingat. Riksdagen hemställde också i enlighet med utskottets förslag, att proposition skulle föreläggas 1936 års riksdag. Kungl. Maj:t har hörsammat denna begäran, och propositioner med förslag i ärendet ha förelagts innevarande års riksdag. Jag föreställer mig, att alla kammarens ledamöter nogsamman ha studerat dem, även om det virrvarr av skattebestämmelser, som hittills förelegat och ännu är bestående, medför, att det sannerligen inte är lätt att komma till rätta i dessa labyrinter.

Genom den nu föreliggande Kungl. Maj:ts proposition nr 232, som behandlas i utskottsbetänkandet jämte kompletteringspropositionen nr 269, har Kungl. Maj:t sökt att förenkla beskattningssystemet. Det föreslås sålunda, att man skulle sammanföra vissa av de nu gällande skatteformerna till ett enhetligt system, och Kungl. Maj:t har gått in för den ordningen, att den egentliga inkomst- och förmögenhetsskatten, i vad det rör fysiska personer, skulle inrättas på det sättet, att en rörlig bottenkatt fastställdes och därtill en fast tilläggsskatt. Enligt propositionerna innebär förslaget egentligen det, att denna rörliga bottenkatt, som till sin struktur närmast sammanfaller med den nuvarande inkomst- och förmögenhetsskatten med dess rörliga skala, skall vara

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) progressiv upp till 8,000 kronors beskattningsbar inkomst, och efter att inkomsten har uppnått den nivån, blir skatteprocenten, som det nu senast föreslås högst 10, bestående för de högre inkomsterna. Progressionen fortsätter däremot genom tilläggsskatten, som skulle börja där bottenskatten slutar, således vid skiktet 10,000 kronors beskattningsbar inkomst, med en progression, vars högsta procenttal är 26.

För aktiebolag och ekonomiska föreningar m. m. föreslås den omläggningen, som påyrkats bland annat av bolagsskatteberedningen, att någon progressiv beskattningsform icke skall tillämpas utan att de i stället skola överföras till en proportionell beskattningsform. Så har som sagts skett i propositionen, och det föreslås, att grundbeloppet för denna proportionella skatts utgörande skall sättas till 8 %. Jag vill redan nu erinra om att såsom en följd av att bolagsskatten omföres från progressiv till proportionell bortfaller också den kommunala progressivskatten.

Den speciella förmögenhetsskatten föreslås börja vid 15,000 kronor med en högsta uttagning av 8 pro mille. Detta är avsett att vara en fast skatt.

Familjeavdragen äro lämnade oberörda i det framlagda skatteförslaget. Departementschefen säger, att särskilda skäl tala för detta, icke minst den utredning som pågår angående familjernas beskattning med hänsyn till befolkningsspörsmålet. Icke heller i fråga om avskrivningsrätten för juridiska personer hava några ändringar vidtagits.

Jag skall inte fördjupa mig i tekniken här. Det skulle ju krävas timplånga redogörelser för att ge en mera detaljerad överblick över verkningarna av det föreslagna skattesystemet. Jag föreställer mig att det möjligen kan hända, att under debattens gång någon statistisk belysning av dess verkningar kan bli nödvändig, men det får anstå till dess. Kanske också att departementschefen har större anledning att ge sig in i detaljerna än som kan förekomma från min sida.

Den allmänna tendensen i Kungl. Maj:ts förslag kan man säga är den, att man har sökt sig fram till ett skattesystem, som i fråga om förutsättningar för åstadkommande av nödiga inkomstbelopp i långa stycken ansluter sig till de normer, som nu tillämpas, även om man har sökt att i ett enhetligt system inpassa de nu gällande skatterna. Som av propositionen framgår, har dock någon jämkning av skatteskalorna skett i den riktningen, att någon lättnad i skatten skulle beredas de lägre inkomsttagarna och en motsvarande ökning av skatterna ske för de högre inkomsttagarna.

Jag skall emellertid av skäl som jag nyss anfört icke spilla mera tid på att ge en bild av skatteförslaget, sådant det föreligger, utan i stället övergå till att säga något om utskottets yttrande och de föreliggande reservationerna, vilka i sin mån avspegla uppfattningen om det nya skatteförslagets lämplighet. Utskottets majoritet har nämligen funnit, att det föreliggande förslaget i dess nuvarande skick icke bör antagas av riksdagen. Men i utskottets yttrande framskymtar ju inte allt för tydligt, vilka direkta erinringar man haft mot förslaget. Ett av skälen till att utskottet icke ansett sig kunna förorda förslaget till antagande är ju det som framlyser på sid. 52 i utskottets betänkande, nämligen, att utredningen varit bristfällig. Detta förslag har icke underställts till omprövning alla de myndigheter, som borde ha yttrat sig, och icke heller ha nödiga undersökningar verkställt om det föreliggande förslagets verkningar ute i livet.

Det kan ju vidgås, att ytterligare remisser och ytterligare beräkningar skulle kunna ansetts önskvärda, ehuru de kungl. propositionerna äro späckade med så pass mycket uppgifter, tabeller och redogörelser, att det icke bör möta några större svårigheter att bilda sig ett rätt klart omdöme om hur förslaget

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) skulle komma att verka, men om något ytterligare med skäl kan önskas här, så vill jag understryka, vilket också utskottet lika väl som reservanterna erkänner, att med den korta tid, som stått till förfogande — riksdagen begärde ju rätt bestämt att få ett förslag sig förelagt till i år — så lär det icke ha varit möjligt att, om detta skulle efterkommas, till den grad fördjupa sig i en massa detaljer, som åtminstone åtskilliga av utskottets ledamöter tyckas önska. Och jag ber att få upppepa, att om man närmare undersöker det material, som finns, så bör detta kunna vara tillräcklig ledning för att intaga ståndpunkt i frågan.

När man nu går att se efter i utskottets yttrande, vad utskottet har att anföra i sak mot propositionen, så får man ett ganska besvärligt huvudbry att klara ut vad som egentligen åsyftas. Skälet till dessa besvärligheter är väl till en viss grad det, att man i utskottets yttrande har sammanblandat kritik och vad som skall föreställa direktiv på ett sätt som gör det svårt att få ett fastare grepp om vad som överhuvud taget önskas.

Utskottets yrkande går ju ut på, att riksdagen skall avslå Kungl. Maj:ts proposition och att ny utredning skall verkställas. Då jag nu talar om utskottets yttrande i frågan, måste jag fästa särskild uppmärksamhet vid att det är inte nog med att läsa utskottets yttrande, sådant det föreligger, utan man måste läsa det kompletterat med bondeförbundsledamöternas reservation i ärendet, därför att de tre borgerliga partierna här samfällt ju utgöra majoritet och bondeförbundet således är en ingående del av denna majoritet, som har dikterat utskottsbetänkandet. Jag gör väl inte någon orätt, om jag säger, att den som läser utskottets yttrande och samtidigt söker att däri inpassa den där majoritetsdelens reservationer, blir ännu mera virrig i huvudet, när han skall söka att få klart för sig, vad som i själva verket kvarstår orört av utskottets egentliga yttrande.

Jag ber att få fästa uppmärksamheten på vad utskottet säger i tredje stycket på sid. 53. Där säger utskottet: »Beträffande frågan om omläggningen av de fysiska personernas statsbeskattning går förslaget till statlig inkomst- och förmögenhetsskatt huvudsakligen ut på en skärpning av skatteskalen för de medelstora och högre inkomstlägena. Skärpningen liksom och gränsen, där denna inträder, är olika alltefter inkomstens natur av arbetsinkomst eller av kapitalinkomst. I sistnämnda fall tillkommer förmögenhetsmomentet. Mot skärpningen för de högre inkomstskikten svarar en lindring för de lägre. Av de vid propositionen fogade tabellerna framgår, att vissa inkomstgrupper särskilt hårt drabbas av den föreslagna ändringen av skatteskalen.» — Jag skall inte läsa längre. Man säger alltså, att vissa inkomstskikt särskilt hårt drabbas, men man får inte veta vilka inkomstskikt som utskottet menar, och jag röjer väl ingen farlig hemlighet, herr talman, om jag något vid sidan om vad som står skrivet här nämner, vilka utvecklingsskeden denna punkt genomgått, innan den fick den slutliga formen.

I denna del av betänkandet, som väl skulle sätta fingret på den verkligt ömma punkten, var det i de utkast, förslagstryck och utskrifter, som presterades inom utskottet, först tänkt, att man skulle säga ut, att den föreslagna skattelindringen för de lägre inkomsttagarna icke var påkallad, och därvid utpekade man särskilt jordbrukarna såsom dem som fått en för lindrig beskattning. Dessutom höjdes ett litet klagorop över att man inte klämt till värre på de högre inkomsterna. Däremot fick mellanskiktet en allt för hård skatt. Det gick nu inte att ena majoriteten om ett sådant yttrande, i synnerhet, förstår jag, därför att det var svårt att få en definition på vad mellanskiktet av skatte- dragare var för någonting. Man försökte sig på att beteckna detta genom att insätta vissa inkomstsiffror och sätta 8,000 kronors beskattningsbar inkomst

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) såsom ett minimum och 30,000 kronors beskattningsbar inkomst såsom ett maximum för betecknande av mellanskiktet. När vi nu tala om beskattningsbar inkomst, få vi ju räkna med att den verkliga inkomsten alltid överstiger den beskattningsbara med några tusen kronor. Mellanskiktet skulle således utgöras av inkomsttagare mellan 9,000—11,000 kronor å ena sidan och 30,000—35,000 å den andra. Detta gick heller inte att få enighet i. Man fick då övergå till den beteckning, som finns angiven här och som bara talar om *vissa* skikt, som skulle hårt drabbas.

Om nu herrarna vilja besvara sig med att titta på sid. 70 i bondeförbundets reservation, skola ni finna, att hela denna viktiga punkt i utskottsbetänkandet i denna reservation — och bondeförbundet har ju varit tungan på vågen — har krympt ihop till en och en halv rad, som lyder så: »Beträffande frågan om omläggning av de *fysiska personernas* statsbeskattning får utskottet anföra följande.» Punkt och slut. Det är hela behållningen av alla resonemangen i motiven och alla fingervisningarna om vari det egentliga huvudfelet i Kungl. Maj:ts förslag består.

Jag ber att också få fästa uppmärksamheten på det sista stycket på sid. 53 i utskottets yttrande. Där klandrar man, att Kungl. Maj:t vid beräkningen av det tryck, som de direkta skatterna och de indirekta skatterna åsamka skatte- dragarna, har såsom indirekta skatter medräknat skatterna på sprit, vin och tobak, och utskottet säger, att det för sin del icke kan biträda den uppfattningen, att den relativa skatteförmågan bör bedömas med hänsyn till dylika lyxbetonade varor. Utskottet åberopar överståthållarämbetets uttalande och säger, att vid bedömande av skatteförmågans förskjutning mellan större och mindre inkomsttagare skall man mindre räkna med det indirekta skattetrycket än med prisläget på livsförnödenheter, vilket har större betydelse än de indirekta skatterna ha.

Jag är villig att, såsom vi i den socialdemokratiska reservationen också anföra, gå med på att man kan diskutera frågan om huruvida skatten på nu nämnda lyxbetonade varor är en skatt av den beskaffenhet, att man kan säga, att det är ett nödtvång på skattedragarna att betala den, men om man skall räkna på direkta och indirekta skatter, så vet jag inte var man skall göra av sprit-, vin- och tobaksskatterna om inte bland de indirekta skatterna, och man får räkna med såsom ett faktum, att dessa skatter uttagas och tillföras budgeten och spela sin roll där, oavsett om de nu kunna betraktas som skatter på direkta livsförnödenheter eller lyxvaror. För min del vill jag obetingat säga, att jag betraktar såväl sprit och vin som tobak såsom icke oundgängliga eller nödvändiga varor utan tvärtom, men det förändrar icke min inställning, att jag måste räkna med skatterna på dessa varor, så länge de tagas ut, som indirekta skatter, vilka icke äro avvägda med hänsyn till de vanliga beräkningsgrunderna för skatters utgående.

Jag får lov att inom parentes säga, att det förefaller mig litet oförsiktigt, när utskottet i detta sammanhang åberopar överståthållarämbetets uttalande, att det är prisnivån på förnödenheter, som spelar större roll än skatterna i och för sig. Det är ju alldeles riktigt, att så kan vara förhållandet, men om man erkänner den satsens riktighet, så kan det vara skäl i att tänka efter en smula, vad det är som på sista tiden reglerat prisnivån på de stora förbrukningsförnödenheterna här i landet. Det har ingalunda varit den fria prisbildningen, utan det har varit andra åtgärder, och om vi skulle besvara oss med att tänka efter, var prisnivån skulle ligga på de absolut nödvändiga förnödenheterna för menige man nu, om icke statsmakterna genom sitt ingripande reglerat denna prisnivå uppåt, skulle vi nog finna, att prisläget på dessa förnödenheter hade varit ett helt annat än det är. Man kan ju kan-

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
ske inte rätteligen, åtminstone inte rent formellt, beteckna den börda, som pålagts konsumtionen för t. ex. jordbruksproduktionens förbättrade ställning, såsom en skatt, men den är i varje fall en pålaga — berättigad, Herre Gud, jag vidgår och upprepar det: en berättigad pålaga — på den ena klassen till förmån för en annan, oavsett om denna pålaga gått in genom statskassan och ut igen såsom ett stöd eller den överföres från den ena kategorien till den andra genom andra åtgärder. Det lär väl för den skull näppeligen kunna anföras, att de indirekta skatterna spela mindre roll än prisnivån, då man på detta konstgjorda sätt lyfter upp prisnivån, vilken dock, såsom överståthållarämbetet mycket riktigt påpekar, ingalunda kan anses oskäligt hög.

På sidan 54, andra stycket, i utskottets betänkande möta vi vissa uttalanden, som bortelimineras från majoritetens genom bondeförbundets reservation. Samma förhållande möta vi på sidorna 55 och 56. Jag skall inte ge mig till att påta för ingående i dessa ting, men om man subtraherar ifrån utskottsbetänkandet bondeförbundets reservation, så måste jag fråga mig vad det kan vara av egentligt värde i direktivväg som då kvarstår. Härmed avses icke några förebråelser mot vare sig bondeförbundsrepresentanterna eller de övriga talesmännen för utskottets yttrande för att det har blivit så uttunnat som det är. Man har tydligen haft mycket svårt att få fram några verkliga skäl för gravare anmärkningar mot den kungl. propositionen, och när man då har börjat försöka ena sig om var man skulle sätta in stöten, har det visat sig, att sammanhållningen har alldeles gått sönder. Detta, anser jag, måste betyda, att anmärkningarna inte varit av sådan beskaffenhet att man på grund av dem hade bort avstyrka Kungl. Maj:ts förslag. Nu har emellertid ett avstyrkande skett, och det har då inte återstått oss socialdemokrater här annat än att i anslutning till vår uppfattning i huvudsak yrka bifall till den kungl. propositionen.

På ett ställe hava vi dock avvikit från propositionen, nämligen i fråga om juridiska personers beskattning. Det har inom utskottet med styrka framhävts beträffande den omläggning från progressiv till proportionell skatt, som Kungl. Maj:t föreslår, och som varmt förordats av bolagsskatteberedningen, att denna vid omplanteringen ute i livet visat sig kunna komma att medföra så pass stora rubbningar i den bestående ordningen, att man blivit betänksam. Den proportionella skattemetoden måste ju jämförd med den progressiva medföra en sådan omkastning. De stora inkomsterna eller procentuella vinsterna komma nämligen inte att beskattas på samma sätt som förut, utan inkomstbeloppen beskattas efter samma normer, oavsett om de äro stora eller små. När man därtill lägger, att den progressiva kommunalskatten också måste bortfalla vid övergången till proportionell skatt, har detta på sina ställen medfört så pass stora och oväntade skatteförskjutningar, att man har blivit litet betänksam. Orsaken till att vi socialdemokrater gärna tillmötesgått en önskan om att man skulle skjuta på godtagandet av denna nya aktiebolagsbeskattningsform, har inte minst varit den, att det kungl. förslaget icke innebär någon merinkomst för statsverket än den inkomst, som tillföres genom den nuvarande progressivskatten. Förslaget innebär endast en utjämning av skatten bolagen emellan, men det totala skattebeloppet förändras inte något nämnvärt därigenom. Någon rubbning i budgetärt hänseende medför därför inte ett uppskov med den frågan, och vi hemställa därför i vår reservation, att Kungl. Maj:ts förslag i övrigt måtte antagas men att aktiebolagens beskattning ytterligare bör omprövas. Därav har emellertid måst följa, att en omräkning, en evalvering av den nuvarande skatteskalen har måst ske för en anpassning efter de beräkningsgrunder, som ifråga om fysiska personer skola tillämpas rörande beskattningen i övrigt. Den nya skatteskalen för bolag, som föreslås, är i fråga om skattetyngden

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) jämförd med andra skattedragares precis densamma som den har varit. Det har bara införts andra siffror till följd av att siffrorna för de fysiska personernas skatter efter den nya skalan ökats.

I vad det gäller ekonomiska föreningar ha vi icke ansett att samma skäl till uppskov med införandet av proportionell beskattning föreligger som ifråga om bolagen, därför att dessa föreningar redan nu intaga en helt annan ställning i beskattningshänseende, och vi hemställa därför, att den av Kungl. Maj:t föreslagna proportionella beskattningsmetoden skall tillämpas för ekonomiska föreningar, men att bolagen skola få stå kvar vid den gamla tillsvidare.

Det nu föreliggande förslaget till ny skattelag avser ju inte skatts hopbringande för täckande av behov i kommande års budget, utan är avsett att träda i kraft först för beskattningsåret 1937/1938. Men det finns ett visst sammanhang mellan det nu föreliggande förslaget och skattebudgeten för kommande år. budgetåret 1936/1937, och det må därför tillåtas mig att yttra några ord i detta sammanhang jämväl om det budgetförslag, som vi få på kammarens bord endera dagen.

Saken är nämligen den, att om den kungl. propositionen här antages, frigöras de belopp, som genom utjämningskatten hava insamlats för användning i nästa års budget, under det att, om man avslår den kungl. propositionen, denna tillgång inte längre står till buds. I så måtto samman knytes sålunda det nu föreliggande förslaget med budgetförslaget för nästa år. Denna utjämnings-skatt plus tillskottet från lotteriskattemedel utgör ett belopp av 11,400,000 kronor, som nu måste, om man förkastar Kungl. Maj:ts förslag, tagas ut på annat sätt än vad som enligt den kungl. propositionen föreslås, eller ersättas med andra medel. I det finansieringsförslag, som de socialdemokratiska reservanterna här förorda och som ju kommer till synes i det följande betänkandet och allra sist i inkomstberäkningen, som förelägges riksdagen i morgon, tror jag, hava vi utgått från den linje, som Kungl. Maj:t förordar. Om man får detta belopp av utjämningskattemedel, 11.4 miljoner kronor, lösgjort och disponibelt för budgeten 1936/1937 och därjämte enligt Kungl. Maj:ts förslag tar ut den extra inkomst- och förmögenhetsskatten, eller kanske beteckningen bättre kännes igen, om jag använder det allmänna namnet på den, Hamrin-skatten, med 30 miljoner kronor, såsom Kungl. Maj:t föreslagit, innebär detta ju ett icke oväsentligt tillskott vid inkomstberäkningen. De 30 miljonerna innebära ju en avsevärd utökning av denna Hamrin-skatt. Enkel, d. v. s. utan påbyggnader, skulle denna skatt betyda en inkomst för statsverket av 10 miljoner kronor. Kungl. Maj:t föreslår den tredubblad, och den skulle således då ge 30 miljoner kronor. I ett följande betänkande föreslår nu utskottet en betydande höjning av denna extra inkomst- och förmögenhetsskatt, dock inte tredubblad, utan ungefär $2\frac{1}{2}$ -dubblad. Den skulle således ge 23 miljoner kronor, d. v. s. 7 miljoner kronor mindre än enligt Kungl. Maj:ts förslag. Men om man följer Kungl. Maj:ts förslag, skulle man kunna täcka inkomstbehovet med de övriga, beräknade skatterna, ifall man sätter uttagningsprocenten för den ordinarie inkomst- och förmögenhetsskatten till 155. Avslås den föreliggande kungl. propositionen, går man miste om möjligheten att disponera dessa 11.4 miljoner kronor och måste ta ut motsvarande belopp på annat sätt, och hur det skall ske, det få vi se, när utskottsbetänkandena komma. Det är emellertid nog ingen hemlighet att förråda, då jag säger, att utskottet här räknar med att öka skatteprocenten från den av Kungl. Maj:t föreslagna 155 till 170 för att på det sättet taga ut 15 miljoner kronor mer än vad Kungl. Maj:t föreslagit. Den brist som ändå uppstår, lär man få komma att täcka genom att tillgripa medel ur kassafonden till ett beräknat belopp av cirka $4\frac{1}{2}$ miljon kronor.

Jag föreställer mig, att det är hopplöst att i nuvarande situation locka kam-

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
marens att gå med på Kungl. Maj:ts förslag för att åt nästa års budget rädda 11.4 miljoner kronor. Det är nog inte tillräckligt lockbete, och jag har inte nämnt det i den avsikten utan bara såsom ett skäl, varför man vid behandlingen av det nu föreliggande utskottsbetänkandet inte kan undgå att något resonera om det snart förekommande budgetförslaget. Jag väntar, att bevillningsutskottets högt aktade ordförande efter mig skall påvisa, när vi närmare komma in på budgetförslaget, att bevillningsutskottets förslag innebär uttagning i större utsträckning av direkt skatt, än vad den socialdemokratiska reservationen innebär. Det är riktigt, att så är förhållandet, av det enkla skälet, att det inte ansetts tillbörligt att tillgripa kassafonden för täckande av den inkomstminskning, som uppstår, då man går miste om de 11.4 miljoner kronorna. Genom skatteprocentens förhöjning har man kommit till ett belopp, som med åtskilliga miljoner kronor överstiger det förslag till inkomsters uttagande genom en direkt skatt, som den socialdemokratiska reservationen innebär. Jag vill samtidigt med att jag säger detta på förhand — ty jag kanske därigenom slipper begära ordet efter herr ordförandens anförande — säga, att det ju inte kan vara likgiltigt, när man nödgas anlita den direkta skattevägen för att täcka inkomstbehovet, på *vilket sätt* man uttager dessa skatter. Det är således inte om den saken meningsskiljaktigheterna råda mellan utskottsmajoriteten och socialdemokraterna inom utskottet, att man på direkt skatteväg tagit ut för stort belopp, utan skiljaktigheterna bottna därunder, att vi inte kunna inse, att de skatteskalor och skattemetoder, som förordas av utskottet till täckande av budgetbehovet, äro så tillfredsställande som vi önska. De avvika inte mycket men dock åtskilligt från vad den kungl. propositionen innebär. Utökningen av skatteprocenten från den föreslagna 155 till 170 drabbar ju hela linjen ända uppifrån och ned, från de högsta skattedragarna till de lägsta. Den kungl. propositionen avsåg dock, genom att taga ut ytterligare 7 miljoner kronor i extra inkomst- och förmögenhetsskatt, att lägga dessa 7 miljoner kronors ökad skatt på inkomsttagare med över 6,000 kronors beskattningsbar inkomst. Nu drabbar denna ökning inkomsttagare med ända ned till lägsta beskattningsbara belopp. Utan att vara elak kanske jag kan få lov att säga, att den tendens, som härvidlag lyser fram, gör en betänksam. Det synes mig vara ett dåligt omen om hur man i framtiden tänker infria de löften, som ändå ha givits från olika håll, att fördela den högre skattebörd, som är en följd av de beslutade ökade försvarsbördorna, på de mera bärkraftiga. Kommer denna ökade skattebörd att läggas på de mera bärkraftiga efter de metoder, som det nu föreliggande förslaget såväl i denna fråga som beträffande den allmänna budgetregleringen angiver, är det inte så värst mycket med dessa löften.

Jag och mina medreservanter hava för vår del funnit, att de allmänna linjer, som av Kungl. Maj:t i föreliggande propositioner förordas, för statsbeskattningens ordnande, bättre sammanfalla med kraven på billighet och rättvisa såväl med hänsyn till det snart föreliggande budgetförslaget för nästa år som ock med hänsyn till jämförelsen mellan de nu gällande skattebestämmelserna och dem, som i den Kungl. propositionen nr 232 förordas.

Jag ber, herr talman, att få hemställa om bifall till den av mig och mina medreservanter avgivna reservationen i vad som innefattas i reservationens punkt 1), vilken ju motsvarar utskottets hemställan i punkten 1).

Herr Nilsson, Johan, i Kristianstad: Herr talman! Innan jag närmare redogör för utskottsmajoritetens ställning till de föreliggande reformförslagen rörande statsbeskattningen vill jag understryka vad utskottet i sitt betänkande uttalat, att utskottet med hänsyn till den tid, som stått herr statsrådet och

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) chefen för finansdepartementet till förfogande för verkställande av utredning och för utformande av det i proposition nr 232 framlagda förslaget, funnit det däri nedlagda arbetet vara värt allt erkännande. Utskottet har också framhållit, att de utredningar, som föregått förslaget, skola bli av stort värde vid det fortsatta utredningsarbetet.

Jag har velat redan från början erinra om dessa uttalanden för att därmed klarlägga, att utskottsmajoritetens ståndpunkt till de föreliggande förslagen utslutande är dikterad av *sakliga* skäl. Vi äro fullt överens med finansministern om behovet av en statskattereform. Vi anse det också vara av stor vikt, att man söker åstadkomma inte blott förenkling i det nuvarande skattesystemet, utan även en så rättvis avvägning av skattebördan mellan olika inkomsttagare och förmögenhetsägare som det är möjligt. Det sista är inte det minst viktiga, utan tvärtom, och det är detta som i allra högsta grad har betydelse för de skattskyldiga och för hela samhället.

Då det gäller att bedöma skattereformer och verkningarna därav i olika hänseenden, är det av betydelse icke minst för riksdagen, som i sista hand bär ansvaret för reformerna, att ha vägledning för sina beslut av de erfarenheter myndigheterna ha på detta område.

Nu förhåller det sig emellertid så, att myndigheterna icke haft tillräcklig tid att närmare överväga de förslag, som framlagts i den s. k. departementspromemorian, samt att bedöma verkningarna av de i promemorian framlagda förslagen. Den av särskilda sakkunniga verkställda undersökningen rörande det samlade skattetrycket i Sverige och utlandet, på vilken undersökning det föreliggande förslaget huvudsakligen synes vara grundat, har slutförts först efter propositionens avlämnande till riksdagen. Jag tror, att det skulle ha varit av stort värde för denna frågas behandling i riksdagen, om myndigheterna haft tillgång till denna utredning, innan de hade att fatta ställning till de i promemorian framlagda alternativa förslagen rörande fysiska personers statsbeskattning. Så har emellertid icke varit fallet, utan myndigheterna ha endast fått kännedom om den summariska översikt över nämnda undersökning, som återgivits i departementspromemorian. Det framgår också av myndigheternas yttranden, att de i anslutning till vad i promemorian uttalats endast tagit ståndpunkt till frågan om en teknisk omläggning av statsbeskattningen. I statsrådsprotokollet har finansministern framhållit, att en teknisk omläggning av nämnda beskaffenhet inte kan företas utan att samtidigt ett avgörande träffas i de tvistiga frågorna om skattetryckets fördelning.

Då man emellertid kommer in på sistnämnda spörsmål, är man inne på hela beskattningsproblemet icke blott på de statliga utan även på det kommunala och den därmed sammanhängande frågan om den kommunala skatteutjämnningen. Med statsbeskattningen hänga även samman frågorna om familjebeskattningsordnande samt om borttagandet av de personella avgifterna. Hur önskvärt det än skulle vara, att stats- och kommunalbeskattningen löstes i ett sammanhang, har utskottet dock varit på det klara med att stora svårigheter i detta avseende finnas med hänsyn till den mångfald spörsmål kommunalbeskattningsberedningen har att ta ställning till. Utskottet har därför icke ansett sig böra förorda att alla dessa frågor upptagas till omprövning samtidigt, utan inskränkt sig till att föreslå, att åtminstone stats- och familjebeskattningen upptages till behandling och avgörande i ett sammanhang liksom även frågan om borttagandet av de personella avgifterna.

Beträffande frågan om omläggningen av de fysiska personernas statsbeskattning går förslaget huvudsakligen ut på en skärpning av skatteskalen för de medelstora och högre inkomstlägena. Samtidigt härmed föreslås en lindring för de lägre inkomstskikten. Det är givet, att vad man ger efter på det ena

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
hället, måste man taga igen på det andra. Och då finansministern i statsrådsprotokollet anmärker, att det största antalet skattskyldiga återfinnes bland de lägre inkomstskikten, så innebär sålunda en skattelindring på cirka 10 miljoner kronor för dessa, att lindringen i skatt för var och en inte blir stor. När man emellertid skall ta igen de 10 miljonerna på de medelstora och större inkomsttagarna, vilka såsom även framgår av statsrådsprotokollet icke äro så många till antalet, måste det bli en ganska kraftig skärpning i de sistnämndas statsskatter. Av den vid propositionen nr 232 fogade tabell 1 på sidan 154 framgår exempelvis, att vid en utdebiteringsprocent av 150 enligt nu gällande bestämmelser jämfört med 100 % enligt proposition nr 232 skulle en person med en taxerad inkomst av 8,000 kronor enligt förslaget få en minskning i skatt med 10 kronor, medan åter en person med 15,000 kronors taxerad inkomst enligt förslaget skulle få en skatteökning med 254 kronor. Nu säger finansministern, att de mindre inkomsttagarna och förmögenhetsägarna under senare år erhållit en ökad skattebörd genom skärpningen av den indirekta och den kommunala beskattningen.

I fråga om de indirekta skatterna har i propositionen räknats med sådana indirekta skatter som skatter respektive tullar å sprit, vin, öl och tobak. Samtliga dessa förbrukningsartiklar äro lyxvaror, och var och en kan sålunda själv bestämma över huru stor dylik skatt han vill betala. Utskottet har därför icke kunnat biträda den uppfattningen, att det relativa skattetrycket bör bedömas med hänsyn till dylika lyxbetonade varor, vilkas beskattande sker i konsumtionsbegränsande syfte. I stället synes den allmänna prisnivån här varit av betydelse. Under de senare åren har emellertid denna varit i sjunkande, varför man icke torde kunna taga prisnivån till utgångspunkt för skattelättnaden för de mindre inkomsttagarna.

Jag skulle i detta sammanhang vilja fråga herr finansministern, hur det skulle gå, om det exempelvis ur nykterhetssynpunkt eller ur budgetär synpunkt skulle finnas lämpligt eller nödvändigt att höja skatterna respektive tullen å förutberörda lyxvaror. Skulle detta icke påkalla att man finge uppta till förnyat övervägande, om icke de lägsta inkomstskikten borde beredas ytterligare lättnad i sin statsskatt än den nu föreslagna? Jag har framfört detta måhända teoretiska resonemang, men såvitt jag kan förstå, böra konsekvenserna av finansministerns uppläggning av frågan bli den nu antydda. Å sidorna 134—135 i propositionen nr 232 finns en tabell, som visar det direkta och indirekta skattetrycket för olika inkomstgrupper. Jag skall icke uppehålla mig länge vid den där återgivna utredningen, men jag har frågat mig: Är det verkligen allmänt brukligt, att en person, som är gift och har ett barn, och som bor i en kommun med genomsnittlig utdebitering och som har en årlig inkomst på 1,300 kronor per år, betalar i skatt m. m. 104 kronor för dessa lyxvaror? Såvitt jag kan bedöma måste inköpsvärdet för varorna röra sig omkring 200 å 250 kronor per år, d. v. s. en sådan person skulle för sig och sin familjs försörjning ha kvar cirka 1,100 kronor, sedan han betalat dessa lyxvaror. Med andra ord, han skulle förbruka cirka 15 till 20 procent av hela inkomsten på umbärliga varor av detta slag. Ligger det icke nära till hands att anta att en person i nämnda inkomstläge, som förbrukar så stor del av sin inkomst på sprit, vin, öl och tobak, försummar att försörja sin familj eller i varje fall icke helt kan göra det utan nödgas för familjen anlita något av samhällets sociala hjälporgan? Ger man en sådan person lindring i statsskatten, ligger det icke då nära till hands att anta, att han kommer att använda denna besparing i skatt att köpa ytterligare dylika lyxvaror? Utskottet har för sin del ansett, att man icke kan bygga en statsskattereform på en jämförelse med indirekta skatter av nu angivna slag.

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)

Vad kommunalskatten beträffar, så ligger det givetvis någonting uti, vad finansministern säger, att kommunalskatterna under krisåren varit rätt höga på sina håll. Riksräkenskapsverket har emellertid påpekat, att höjningen av kommunalskatterna icke varit allmän och lika över hela landet, varför således förskjutningen för sistnämnda beskattnings del måste medföra nya ojämnheter. Inom utskottet företagen utredning visar, att statsskatten, särskilt för jordbrukarna, i allmänhet icke är den mest tyngande, utan att kommunalskatten och särskilt garantiskatten för fastighet utgör den pålaga, som drabbar hårdast. Utskottet har med anledning härav erinrat, att detta förhållande egentligen talar för att den statliga beskattningen icke borde lösas särskilt, utan i samband med kommunalbeskattningen. Nu torde detta icke låta sig göra. Vid en ny statsskattereform är emellertid önskvärt, att hänsyn så vitt möjligt tas till det utredningsmaterial, som från kommunalskatteberedningen kan föreligga vid tiden för den nya skattereformen.

Det föreliggande reformförslaget beträffande de fysiska personernas statsbeskattning har vad angår avvägningen av skattetrycket mellan mindre och större inkomsttagare grundats på krisårens förhållande, det vill säga finansministern utgår ifrån, att krisskatterna skola bliva stadigvarande i stället för, såsom vid deras tillkomst äsyftats, allenast tillfälliga. Bevillningsutskottet vid 1934 års riksdag har ifråga om den särskilda skatten å förmögenhet erinrat, att myndigheterna framfört betänkligheter mot denna skatt, och utskottet har för sin del framhållit att med ledning av verkställda undersökningar utskottet funnit denna kritik befogad. Nu komma emellertid krisskatterna igen, visserligen i förändrad form, men resultatet härav har visat sig bli, att den föreslagna statliga inkomst- och förmögenhetsskatten i förening med den föreslagna särskilda förmögenhetsskatten kommer att verka synnerligen orättvist samt betungande för många skattskyldiga. De undersökningar, utskottet verkställt, ha bestyrkt riktigheten av detta. Visserligen kan man icke av vissa speciella fall dra allt för vittgående konsekvenser, men man torde å andra sidan icke kunna undgå att beakta även dylika fall. Jag skall endast ange ett fall, som belyser det nu anförda. Efter avdrag av samtliga skatter å allmänna avdrag har sålunda en ägare av en större jordbruksfastighet fått kvar ett belopp av 12—13,000 kronor, medan hans sammanräknade inkomst utgjort i runt tal 60,000 kronor. Med dylika och liknande fall för ögonen må det icke förvåna, att utskottet ansett det vara nödvändigt att för ett riktigt bedömande av det förevarande förslaget samt av de i departementspromemorian omförmälda alternativa förslagen ha tillgång till erforderligt material rörande verkningarna av de olika förslagen, innan utskottet ansett riksdagen kunna fatta slutlig ståndpunkt till en skattereform på detta område.

Utskottet har i saknad av sådan fullständig utredning blivit tveksamt beträffande vilket förslag som kan leda till största rättvisa i statsbeskattningen. Då det icke synes vara förenat med någon olägenhet att uppskjuta frågan om statsbeskattningens lämpliga ordnande, till dess en noggrann utredning av angivet slag kunnat verkställas, har utskottets majoritet för sin del förordat uppskov med ifrågavarande reform. Majoriteten har ytterligare stärkts i denna sin uppfattning, sedan finansministern själv funnit det i propositionen nr 232 framlagda förslaget icke vara så avvägt, att skatteskalen anses användbar vid det förändrade budgetära läge, som finansministern funnit bli följden av riksdagens beslut angående förbättrad försvarsordning. Det är givet, att utskottet under de få dagar, utskottet haft tillfälle att ompröva det sistnämnda förslaget och i saknad av noggranna utredningar rörande verkningarna av detsamma, med sin förut angivna uppfattning om det i proposi-

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
tion nr 232 framlagda förslaget icke kunnat tillstyrka bifall till propositionen nr 269.

Mot förslaget om de *juridiska personernas* statsbeskattning gäller liksom i fråga om förslaget beträffande beskattningen av de fysiska personerna, att det icke är möjligt att i brist på tillförlitlig utredning överblicka verkningarna av desamma. Jag behöver endast erinra om, att utskottet fått stöd för denna sin uppfattning genom de utredningar, som verkställts inom utskottet för utvärderande av verkningarna av övergången från progressiv till proportionell skatt för de ekonomiska föreningarna och aktiebolagen. Utskottet är icke ensamt om sin tveksamhet på denna punkt. Jag ber endast att få hänvisa till reservanterna. De ha för sin del icke kunnat förorda bifall till förslaget angående aktiebolagens beskattning, utan förordat uppskov med den frågan samt påyrkat ytterligare utredning ifråga om dessa, medan de däremot biträda förslaget om de ekonomiska föreningarnas beskattning. Detta visar, att även reservanterna ställa sig tveksamma och för sin del ansett sig böra avvakta resultatet av en ytterligare utredning rörande de juridiska personernas beskattning. Men i och med detta så biträda reservanterna åtminstone delvis majoritetens uppfattning om de föreliggande förslagen. Jag tror icke, alldenstund det är finansministerns egna partivänner, som stå som reservanter på den punkten, att det är politiska skäl som tala för deras ställningstagande. Skillnaden mellan reservanternas och majoritetens uppfattning om förslaget utmynnar sålunda i ett bedömande av, huruvida man vid årets riksdag skall gå in för en partiell statsskattereform eller icke. Majoriteten har för sin del ansett, att hela frågan bör prövas i ett sammanhang. Jag har velat säga detta för att ännu en gång understryka att det är *sakliga* skäl, som tala för vår hemställan om uppskov med hela reformen. Jag kan i detta sammanhang icke underlåta att framhålla de egendomliga konsekvenser, som bli en följd av reservanternas ståndpunkt. Enligt deras förslag kommer den kommunala progressivskatten att alltjämt utgå åtminstone tillsvidare ifråga om aktiebolagen, medan däremot de ekonomiska föreningarna slippa ifrån denna skatt. Det må icke väcka förvåning, om näringslivets män komma att ställa den frågan: Är detta rättvisa i beskattningen?

För att återgå till finansministerns förslag rörande omläggningen av bolagsbeskattningen, synas mig konsekvenserna bjudit, att finansministern icke blott framlagt bolagsskatteberedningens förslag om proportionell skatt för dessa rättssubjekt, utan att han i samband därmed följt bolagsskatteberedningen och sökt lösa frågan om näringsföretagens rätt till friare avskrivning för i rörelsen ingående inventarier och maskiner. I likhet med motionärerna på denna punkt anser utskottet det vara nödvändigt, att även den frågan tagas till omprövning i samband med ett förnyat övervägande av statsskattereformen. Det måste nämligen anses såsom samhällsgagneligt att näringsföretagen under goda tider konsolidera sin ställning så mycket som möjligt. Här bjuds en möjlighet att på skattelagstiftningens väg bidra härtill, utan att detta i det långa loppet betyder någon minskad skatt från bolagen.

Det är emellertid icke blott de nu anförda skälen, som föranlett utskottet föreslå uppskov med statsskattereformen. Vi ha även ansett det vara nödvändigt för att komma fram till en rättvis avvägning av skattetrycket mellan olika inkomstgrupper, att man är fullt på det klara med skatteunderlagets storlek. Här föreligger enligt vår mening en osäkerhet i flera hänseenden. En omläggning av familjebeskattningen — allt under förutsättning att den skall bli effektiv — torde komma att medföra, att en stor del av de mindre inkomstagarna kommer att gå helt fri från statsskatt eller får den väsentligt reducerad. En sådan omläggning torde emellertid medföra en skärpning

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) av skattetungan för övriga inkomsttagare. Likaledes torde en omarbetning av reduktionsregeln vid förmögenhetsbeskattningen på sådant sätt, att densamma leder till större rättvisa än för närvarande, kunna medföra minskning av skatteunderlaget. Ett annat osäkerhetsmoment är omläggningen av de juridiska personernas beskattning, särskilt i fråga om de ekonomiska föreningarna, och icke minst är risken, att fysiska personer, vilka driva rörelse, kunna komma att finna det förenligt med sin fördel att ombilda rörelsen till ekonomisk förening eller aktiebolag för att därigenom vid en hög progressiv beskattning söka åstadkomma skattelindring för sig. Finansministern har framhållit, att om så skulle bli förhållandet, man finge ta under övervägande, om icke ändring i gällande bestämmelser angående ersättningsskatt måste vidtagas. Utskottet ifrågasätter för sin del, om man kan komma till rätta med ett sådant missförhållande endast genom ändring av bestämmelserna angående ersättningsskatten, vilken som bekant är en statsskatt.

På grund av det anförda har utskottet icke kunnat föreslå riksdagen godkänna de i propositionerna nr 232 och 269 framlagda förslagen. Utskottet, som emellertid är på det klara med nödvändigheten av att statsbeskattningen snarast möjligt blir reformerad på ett tillfredsställande sätt, har förutsett, att en förnyad utredning angående omläggning av denna beskattning snarast möjligt kommer att igångsättas, och utskottet förutsätter därvid, att de erinringar, utskottet riktat mot förslagen, skola komma att tagas under övervägande. Då det är av vikt, att en definitiv statsskattereform leder till rättvisa och tillräcklig effektivitet, har utskottets majoritet ansett sig böra fästa uppmärksamheten på några ytterligare synpunkter, som böra övervägas. I propositionen nr 232 ha verkställts vissa beräkningar angående fördelningen mellan skatt å inkomst och å förmögenhet. På grund av de år 1935 verkställda ändringarna i taxeringsförordningen, åsyftande en förbättrad skattekontroll, ha som bekant betydande förmögenhetsbelopp, som icke tidigare deklarerats, vid innevarande års taxering kommit till taxeringsmyndigheternas kännedom. Med hänsyn till detta anser utskottet det vara av stor vikt att utredning med ledning av innevarande års deklARATIONER och efterdeklARATIONER verkställas angående dels storleken av den inkomst av kapital och storleken av den förmögenhet, som efterdeklarerats för de senaste fem åren, dels ock den förmögenhet, som uppgivits till beskattning innevarande år. Då dessa deklARATIONER för närvarande ligga hos prövningsnämnderna för granskning, har utskottet funnit lämpligt att utredningen snarast möjligt igångsättes, så att resultatet av densamma kan bli till gagn vid en förnyad utredning om statsbeskattningen. Likaledes har utskottet understrukit nödvändigheten av att i samband med en ny statsskattereform frågan om familjebeskattningsordnande på ett rationellt sätt göres till föremål för övervägande.

I den mån de direkta skatterna måste höjas, är det såsom jag tidigare framhållit av stor betydelse, att de skattskyldiga finna beskattningsreglerna vara fullt rättvisa. Jag skall icke uttala mig om vilka motiven kunna ha varit för de skattskyldiga, som under tidigare år underlåtit att riktigt deklarerera sin förmögenhet. Då jag förra året biträdde förslaget om en förbättrad skattekontroll, skedde detta, enär jag var övertygad om nödvändigheten av att en sådan reform genomfördes. De nu efterdeklarerade förmögenheterna ha kommit fram i anledning av de nya kontrollbestämmelserna. Skall det bli möjligt för taxeringsmyndigheterna att åstadkomma rättvisa och jämlika taxeringar, utan att statens kostnader för själva taxeringsarbetet springa avsevärt i höjden, torde det vara nödvändigt, att man i samband med frågan om avvägning av skattetrycket även upptar vissa andra frågor till omprövning. Det är sålunda av vikt, om förmögenhetsbeskattningen

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
måste skärpas, att man i samband därmed tar under omprövning, huruvida icke nu gällande bestämmelser rörande beräkningen av förmögenhet böra göras till föremål för revision.

Utskottet har även funnit nödvändigt att vid en omläggning av statsbeskattningen upptas till omprövning, huruvida icke vid förmögenhetsbeskattningen hänsyn bör tagas till avkastningen av förmögenheten och om icke, i de fall då förmögenheten lämnar ingen som helst avkastning eller allenast ringa sådan, skattelättnad bör kunna beredas vederbörande skattskyldiga.

Så länge det varit möjligt att hålla statsbeskattningen på en relativt låg nivå, ha vissa rättssubjekt helt eller delvis kunnat undantagas från skattskyldighet för inkomst samt befriats från skattskyldighet för förmögenhet. Därest en ökad skatteböroda måste påläggas de fysiska personerna och även näringsföretagen, uppkommer den frågan, huruvida staten i den utsträckning, som för närvarande är fallet, bör helt eller delvis undantaga vissa rättssubjekt från skatteplikt. Utskottet har för sin del ansett att vid en förnyad omprövning av statsbeskattningen även sistnämnda fråga bör upptas till övervägande.

Efter denna redogörelse för utskottets synpunkter på den föreliggande frågan får jag, herr talman, yrka bifall till vad utskottet i sitt betänkande nr 46 anfört och hemställt.

Herr statsrådet **Wigforss**: När jag begär ordet redan omedelbart efter utskottets ordförande, är det därför, att det torde vara nödvändigt, att kammarrens ledamöter ha i riktigt färskt minne de argument, som han har anfört och som i stor utsträckning utgöra en omskrivning av utskottets motivering för sitt avslagsyrkande.

Jag skall emellertid börja med att instämma i hans yttrande. Jag är fullständigt ense med honom på det sättet, att jag tror, att utskottets förslag om avslag på Kungl. Maj:ts proposition är dikterat av sakliga grunder, om man med sakliga grunder menar motsatsen till politiska. Jag tror inte, att det är vad man i trängre mening menar med politiska grunder, som här varit bestämmande för utskottet. Däremot är jag övertygad om att inom området för vad som kallas sakliga motiv finns det en mycket vid marginal för de personliga, subjektiva omdömena, och det är naturligtvis på detta subjektiva omdöme, som den väsentliga motiveringen för avslagsyrkandet vilar. Det är nämligen knappast möjligt att de i trängre mening sakliga skäl, som utskottet har anfört, kunna vara anledningen till att denna skattereform har avvisats. Med sakliga skäl i trängre mening syftar jag då på önskemål om utredningar i olika hänseenden, som utgör det väsentliga av motiven för utskottets avslagsyrkande. Det är nämligen inte att ta fullt på allvar, att ett bevillningsutskott, som på våren år 1935 skrev, att man ville ha ett förslag till 1936 års riksdag, och påpekade, att utredningen borde igångsättas i så god tid, att den kunde medhinnas till denna riksdag — utskottet tänkte sig tydligen möjligheten, att utredningen inte igångsattes alldeles omedelbart —. Det är alldeles omöjligt, att det bevillningsutskottet hade tänkt sig en sådan rad av djupt ingående utredningar, som man här begärt.

Jag tror, att om man för undan det, som så ofta i våra riksdagsdebatter blir slöjor över de verkliga skälen, hade väl bevillningsutskottet, åtminstone en betydande del av utskottet, förra året den uppfattningen, att revisionen av dessa inkomst- och förmögenhetsskatter skulle väsentligen gå ut på att man på ett eller annat sätt bleve av med de s. k. krisskatterna. Det var en relativt enkel reform. Om därvid behövde göras någon justering av de gamla skatteskalorna, skulle det väl inte heller ha varit så särskilt svårt, och jag misstänker, att om

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) Kungl. Maj:ts förslag hade innehållit en sådan revision av vår inkomst- och förmögenhetsbeskattnings, skulle utskottet utan någon tvekan ha accepterat det och icke kommit med den rad av krav på utredningar, som här föreligger. Jag tror, att utskottets nya ståndpunkt i viss mening är riktigare än den utskottet hade år 1935. Utskottet har nämligen nu förstått, att hela det ekonomiska och statsfinansiella läget gör det omöjligt att komma fram med en så begränsad revision av vårt nuvarande skattesystem. Men då skulle jag bara vilja uttala ett önskemål i fråga om utskottets motivering, och det är, att den inte skulle ha skrivits på ett sådant sätt, att en läsare, kanske även en mycket uppmärksam läsare, får det intrycket, att utskottet nu menar, att alla dessa utredningar hade kunnat företas, innan det nu föreliggande förslaget framlades, och att det alltså är beroende på finansdepartementets oförmåga eller ovillighet, att inte alla dessa utredningar, som utskottet nu anser vara nödvändiga, ha kommit till stånd. Det hade varit möjligt för utskottet att skriva sin kritik på ett sätt, som visat, att kritiken inte drabbar finansdepartementet, utan i stället den provisoriska och alltför svagt underbyggda uppfattning, av läget, som utskottet självt år 1935 uttalade. Jag vågar nämligen påstå, att utredningen har forcerats på ett sätt, som sällan torde ha förekommit. Den började till och med innan bevillningsutskottet år 1935 hade gjort sitt uttalande. Redan vid årets början hade jag nämligen själv antytt, att det var nödvändigt att företa en sådan revision. Utredningen har bedrivits med tillhjälp av ett mycket stort antal personer, och om det är riktigt, som utskottet nu säger, att myndigheterna inte ha haft tillräcklig remisstid för att deras erfarenheter och omdömen fullt skola komma fram, beror det förhållandet på att jag — låt mig säga det öppet — helt enkelt inte ville riskera att icke komma fram med en proposition till detta års riksdag. Kammaren kan tänka sig, vilket läge jag skulle ha befunnit mig i, om man, då man i slutet av denna riksdag hade funnit, såsom nu är fallet, att inte ens de tidigare utgående krisskatterna äro tillräckliga utan att man inte obetydligt behöver höja dem, hade kunnat säga om finansdepartementet, att det inte satt riksdagen i tillfälle att göra om skattesystemet, utan att detta orimliga tillstånd, såsom man säkert skulle uttryckt sig, skulle få fortbestå.

Om det emellertid är riktigt, att myndigheternas tid för avgivande av sina yttranden varit för knappt tillmätt, vilket legat i omständigheternas natur, kunde detta kanske ha föranlett utskottet att något mindre, om jag så får säga, trofast lita på vad som i dessa utlåtanden har yttrats. Det finns äminstone på en punkt ett yttrande av utskottet, som jag tror hellre borde ha varit borta, där utskottet, som dock haft ganska lång tid på sig att behandla denna fråga, kunde ha hunnit med att bilda sig ett mera avvägt omdöme än det, som uttalats av en av myndigheterna.

Vad jag med dessa inledande ord vill komma fram till är, att jag är enig med utskottet om att läget i fråga om vår beskattning är något annorlunda, och icke så litet annorlunda, än 1935 års bevillningsutskott ansåg, och att det därför inte är möjligt att göra en sådan där liten justering av de gamla skallorna, utan när man väl har huggit tag i problemet, måste man göra ganska ordentliga omläggningar. Jag har sagt, att de utredningar, som utskottet begärt, äro mycket tidsödande, men det är, som redan herr Bärge i sitt anförande yttrade, en viss vacklan i utskottets uttalande. När man först läser vad som enligt utskottets mening behöver utredas, väntar man sig, att slutsatsen skall bliva, att innan dessa saker äro utredda, bör inte något nytt förslag framläggas. Men när man till sist skall draga slutsatsen, tvekar man och säger, att ett sådant uppskov för utredning visserligen är i hög grad önskvärt, men att det kanske tar så lång tid, att vi inte våga oss på att gå den vägen. Om en

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
hel rad av de utredningar, som herr Johan Nilsson nu sist räknade upp och som han ansåg behöva verkställas, säger utskottet självt, att det kanske inte är möjligt att komma fram med dem. När det gäller utredningen om skattefriheten — jag tänkte just på den saken — som möjligen skall komma, slutar man med att säga: »Därvid förbiser icke utskottet, att en utredning rörande detta spörsmål kan bliva synnerligen tidsödande. Utskottet utgår därför ifrån, att en sådan utredning bör igångsättas jämsides med utredningen rörande statsbeskattningen, men att det icke är oundgängligen nödvändigt, att dessa utredningar samtidigt slutföras.» Man skall med andra ord lägga fram förslaget utan att invänta resultatet av en sådan utredning, d. v. s. förfara på precis det sätt, som föranlett utskottet att rikta anmärkning mot Kungl. Maj:t, därför att t. ex. den stora skattetrycksutredningen inte i sin helhet förelegat för utskottet. Nu säger man, att den metoden skall tillämpas även i fortsättningen. I fråga om kommunalskatten är jag ense med herr Johan Nilsson om att det finns vissa skäl för att statsbeskattningen och kommunalbeskattningen skola utredas samtidigt, men även därom säger utskottet, att det vore mycket önskvärt, att man finge dessa utredningar på en gång, men man vågar inte draga slutsatserna och uppskjuta avgörandet, tills utredningen blivit klar. Hela rader av önskemål, som jag inte skall räkna upp, äro, som var och en, som läser utskottsutlåtandet, kan se, av den natur, att antingen utskottet självt inte vågar dra slutsatserna av sin ståndpunkt och förorda, att utredningarnas resultat skola avvaktas, eller varje tanke på att med så omfattande utredningar, som begäras, kunna komma fram till en reform av vår beskattning under låt mig säga de närmaste två åren måste anses vara utesluten.

Jag skulle i det sammanhanget vilja säga, att de båda reservanter från bondeförbundet, som genom en lycklig ingivelse ha kommit på den idén att göra sig fria från utskottets motivering på ett par andra punkter, nog hade gjort klokt, om de även i fråga om de långa utredningarna hade sagt, att man inte anser, att dessas fullföljande skulle förhindra en snabb omläggning, såvida man nu inte, det vill jag tillägga, ifrån det hållet önskar, att dessa utredningar verkligen skola slutföras, för att, låt mig säga bondeförbundet inte skall tvingas att ta ståndpunkt till denna mycket ömtåliga omläggning av hela vår statsbeskattning.

Som sagt var, de utredningar, som utskottet begärt, äro mycket önskvärda, men skulle man avvakta resultaten av dem, komme det att betyda ett mycket långt uppskov. Kammaren har här att välja. Om kammaren godkänner den motivering, som anses vara majoritetens, föreligger för den Kungl. Maj:t, som skall ta upp saken, jag vill säga inte bara möjlighet utan helt enkelt skyldighet att företa utredningar av den omfattning, att det blir absolut omöjligt att komma fram till nästa års riksdag och kanske tvivelaktigt, om man skulle kunna komma fram ens till riksdagen 1938 med förslag. Den slutsats, som man måste draga därav är, såsom jag tror var och en inser, som sett, hur budgeten för år 1936—1937 balanseras, att det blir nödvändigt att under tiden, när man skall operera med vårt nu bestående skattesystem, komplettera det med kanske ytterligare några sådana krisskatter, som man under de sista åren klagat så mycket över.

Men detta är egentligen inte kärnpunkten. Jag tror, att herr Johan Nilsson skall ge mig alldeles rätt i att om man hade gillat den fördelning av skattebördan, som i propositionen har föreslagits, skulle hela raden av utskottets betänkligheter ha försvunnit möjligen med undantag av den, som riktar sig mot bolagsbeskattningen. Jag skall säga ett ord om den saken.

Bolagsbeskattningen befinner sig i det egendomliga läget, att i fråga om

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) den gör sig inte alls intresse motsättning gällande som i fråga om de fysiska personernas beskattning. Jag tror, att om de grupper i samhället, som gilla herr Johan Nilssons kritik av förslaget rörande de fysiska personerna, skulle komma tillsammans för att diskutera bolagsbeskattningen, skulle de vara minst lika oense om bolagsbeskattningen som herr Johan Nilsson och jag äro i avseende på de fysiska personernas beskattning. Ty det är alldeles uppenbart — och den saken måste vara klar från början, och den kan inte klaras ut bättre genom några som helst utredningar — att skall man göra en proportionell beskattning, kan man inte göra bolagsbeskattningen så lindrig, att följden blir, att inkomsterna av bolagsskatten radikalt sänkas. Jag förstår mycket väl, att det kunde vara en mycket lockande utväg — och det var den utvägen, som ju närmast föresvävade bolagsskatteberedningen — att när man gick över till den proportionella skatten sätta skatteprocenten så lågt, att höjningen av den tidigare utgående skatten för de bolag, som hade mindre avkastning, skulle bli relativt måttlig, under det att sänkningen för dem, som hade mycket stor avkastning, skulle bli i högsta grad tilltalande. Det läge vi för närvarande befinna oss i tror jag är sådant, att ingen på allvar kan överväga att lätta på bolagsbeskattningen på det sättet, att bolagens samlade skatter skulle göras mindre. Det finns många argument — av dem har herr Johan Nilsson anfört vissa — som tala för den, låt mig använda benämningen indirekta beskattningen, ty människorna veta inte direkt om vad de betala, när man använder denna beskattningsform. Jag tror det är ett argument även till förmån för bolagsbeskattningen. Det är säkerligen lättare för folk att betala skatten, om den avdrages redan då bolaget betalar sin skatt, än att få pengarna i sina händer och sedan betala skatten härför på den vanliga inkomstskattens väg.

Jag tror i alla händelser, att det är så ofrånkomligt, att vi under de tider, som närmast kunna överblickas, måste ta ut av de svenska bolagen åtminstone lika mycket som vi göra nu, att en övergång till proportionell beskattning måste läggas så, att den kommer att innebära en väsentlig höjning av skatten för de bolag, som ha låg avkastning, och naturligtvis i motsvarande grad en mindre sänkning för dem, som ha större avkastning, fastän även det är en sänkning, som kan se ganska betydande ut.

Min slutsats blir den med hänsyn till de resultat, till vilka utskottsmajoriteten kommit, då den inte vågat sträcka sig längre än att förklara, att vissa skäl tala för en proportionell beskattning, och med hänsyn till de skäl, som anförts av reservanterna, att man nog torde få säga, att tanken på en proportionell bolagsbeskattning är avförd från dagordningen för en lång tid framåt. Jag har ingen anledning att på den punkten uttala någon stor ledsnad, ty jag har hela tiden ansett, att saken är tveksam. Det finns faktiskt skäl för en progressiv bolagsbeskattning; det finns även skäl emot en sådan. Starkaste skälet emot den är egentligen, som alla veta, att avkastningen såsom den framkommer i bokföringen icke är ett verkligt uttryck för bolagens ekonomiska ställning och att det därför är en fiktion, att man genom det progressiva systemet beskattar de välställda bolagen mer än de sämre ställda. I den mån detta argument är riktigt — och det har varit det stora praktiska argumentet — finnas starka skäl för en proportionell beskattning, men i den mån det kan inträffa — vilket jag förmodar utskottet menar är förhållandet —, att bolag med låg avkastning äro svagare och bolag med formellt högre avkastning äro starkare, kan man nog säga, att vissa argument finnas för att den progressiva bolagsbeskattningen bör behållas — alldeles bortsett ifrån att avskaffandet av den progressiva bolagsbeskattningen också i viss mån kommer att drabba kommunerna.

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)

Jag vill egentligen inte störa den sakliga diskussion, som jag här för med herr Nilsson, genom att säga, att det är inte omöjligt, att det finns folk, som vill föra undan frågan om den proportionella bolagsbeskattningen ur den nu pågående diskussionen, därför att de äro rädda inte så mycket för att den drabbar de små bolagen med låg avkastning, men kanske i stället tvärtom för att man på vissa håll i landet skall förklara, att den socialdemokratiska regeringen här velat lätta skattetrycket för de stora och rika bolagen på ett sätt, som går ut över enskilda och fattiga kommuner. Jag tror, att man kan föra åt sidan denna del av skatteproblemet. Den har inte något nödvändigt sammanhang med det förslag, som bevillningsutskottet nu begärt. I samma mån som man för den åt sidan, kan man också bortse från frågan om avskrivningar. Det är en viktig sak, men den kan tas upp för sig och behöver inte ingå i det nya övervägandet.

När det däremot gäller de fysiska personerna, äro vi, som jag förut sagt, framme vid själva kärnpunkten av de sakliga meningsskiljaktigheter, som här föreligga. När jag säger, att det är sakliga meningsskiljaktigheter, betyder det inte, att man kan på någondera sidan anföra argument, som var och en måste böja sig för, ty så fort det gäller frågor om hur mycket den ena eller andra skall betala i skatt och om vad som är rättvist och rimligt, kan man inte undgå att låta sin allmänna och sociala ekonomiska uppfattning spela in. Och även när man kommer in på frågan om vilken effekt, som en viss avvägning av beskattningen har på landets ekonomiska liv, tror jag, att det är ytterligt svårt att hålla isär sina subjektiva meningar från de resultat, som man möjligen kan vinna på vad jag skulle kalla för objektiv väg.

Utskottet har, jag vågar nästan säga inte alls, motiverat sin uppfattning, att den av Kungl. Maj:t föreslagna fördelningen av skattebördan mellan olika inkomstgrupper är olämplig. Man har helt enkelt uttalat som sin mening, att skatterna trycka för hårt på vissa, medan de på andra håll lättats litet för mycket. Den enda ansats till argument skulle väl ligga i att utskottet avvisar propositionens tanke, att man vid beräkningen av skattebördan för olika personer skall ta med konsumtionsskatterna, d. v. s. konsumtionsskatter, som gälla lyxvaror. Jag tror inte, att någon, som har tagit del av det stora skattetrycksbetänkandet, skall kunna förneka, att det utförts med en mycket stor objektivitet, och i detta betänkande, som naturligtvis inte heller på den punkten kan hålla sig fullständigt fritt från subjektiva meningar, anföras mycket bestämda skäl för uppfattningen, att även konsumtionsskatterna på dessa umbrella- varor böra tagas med i beräkningen, när man avväger det samlade skattetrycket. Hade det inte varit riktigt, att utskottet, när det haft detta betänkande och denna motivering framför sig, ansett den uppfattning, som uttalats av utredningsmännen, vara värd ett bemötande i stället för att bara utan vidare avvisa tanken, i synnerhet som det inte kan vara utskottets majoritet obekant, att den därigenom intagit en ståndpunkt, som jag hittills aldrig funnit någonstans i världen, när det gällt skattepolitiska diskussioner? Det finns inga utredningar rörande skattetrycket från något land jag känner till, som inte utgå ifrån, att konsumtionsskatterna skola räknas in i den s. k. skattebördan och att man måste räkna med även dessa skatter, när man beräknar, hur hela skattesystemet skall ordnas. Det är just en av de stora frågorna, hur man, när man har en konsumtionsbeskattning, som drabbar i stort sett de breda lagren hårdast, skall kunna anordna inkomstbeskattningen så, att den utgör en motvikt, varigenom hela skattebördan blir fördelad på ett sådant sätt, som man anser vara rimligt. Jag tror inte jag begår någon orättvisa, om jag säger, att utskottet här har gjort saken alldeles för lätt för sig. När utskottet i det sammanhanget hänvisar till ett yttrande av överståthållaren, får jag säga, att

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) det är ju riktigt att överståthållaren har haft mycket kort tid på sig för att utarbeta sitt yttrande, och de kan därför vara förklarligt, om han i hastigheten kastat ut ett ord, som inte är så väl övervägt, som det borde vara. Men när utskottet i tre månader haft tid att fundera över frågan, förefaller det dock något märkvärdigt, att det skall förklara, att konsumtionsskatterna äro av mindre betydelse, medan det däremot är den allmänna prisnivån, som för de mindre inkomsttagarna är av betydelse på det viset, att när den allmänna prisnivån är i sjunkande, då, tycks man mena, må inkomsttagarna så bra, att de inte behöva bry sig om, hur hårt deras konsumtionsvaror bli beskattade. Men jag undrar, om herr Johan Nilsson skulle kunna gå till våra jordbrukare — de äro ju små företagare — och säga, att nu har prisnivån sjunkit så avsevärt, att det inte bör spela någon roll för er, om vi taga ut 3, 4, 5 eller 6 kronor i konsumtionsskatt per liter brännvin. Jag tror inte, att herr Johan Nilsson skulle säga någonting sådant. Man kan inte heller förutsätta, att folks inkomster under en tid av sjunkande priser bli oförändrade. Så är inte ens fallet, när det gäller statstjänarna, som dock i den situationen befinna sig i en gynnad ställning, ty deras dyrtidstillägg sjunka, när priserna falla. Den stora massan av människor, även sådana med löneinkomst, riskerar att inkomsterna skola sjunka, för att inte tala om dem, som under sådana tider förlora hela sin inkomst. Och det finns även en tredje kategori. Under sådana depressions-tider med sjunkande priser brukar även räntan sjunka. Om man tänker på de små inkomsttagare, som ha mindre besparingar insatta på bank, inte kunna de heller vara likgiltiga för en höjning av konsumtionsskatten, när de veta, att deras inkomster av räntor samtidigt sjunka! Jag skall emellertid inte närmare yttra mig om det fallet. Jag menar, att om detta vore ett alldeles ensamstående exempel på den motivering, som utskottet anfört, funnes det kanske inte så stora skäl att så länge uppehålla sig därvid, men jag tror, att det ger ett visst uttryck för den, lät mig säga något hastigt tillkomna motivering, som här har skapats, för att man skulle komma fram till ett resultat, som väl redan från början var givet.

Om jag sålunda kan bortse från argumentet om konsumtionsskatterna, återstår frågan om fördelningen av skattetrycket i övrigt. Man har riktat sig, och även herr Johan Nilsson gjorde det, dels mot höjningen av skatterna för vissa grupper, dels mot sänkningen för vissa andra. Om höjningen för vissa grupper kanske jag skall säga att par ord först.

Det exempel, som herr Nilsson anförde från den ursprungliga propositionen, var riktigt. Den, som har en taxerad inkomst på 8,000 kronor, skulle få en sänkning av skatten med inte mer än en tia. Den, som har en taxerad inkomst på 15,000 kronor, skulle få en höjning av skatten med ungefär 250 kronor. Men om jag övergår till den nya propositionen, som anses innehålla ännu mera förskräckliga ting, finner jag där, om jag ser på motsvarande siffror, att för en inkomst på 15,000 kronor torde skatten icke höjas med mer än 60, 70 eller 80 kronor. Det är helt enkelt beroende på att den nya skalan är anordnad på ett annat sätt. Jag skall inte trötta kammaren med tekniska detaljer, men jag vill bara säga, att det är klart, att eftersom hela det nya förslaget innebär en överskjutning av en ytterligare del av skattebördan på de s. k. fasta delarna av beskattningen, således tilläggsskatten och förmögenhetsskatten, så faller en relativt mindre del på den rörliga skatten; denna behöver förresten då inte tas ut med mer än 80 procent i stället för 100 procent, som är grundbeloppet. Det leder till att för vissa mellangrupper verkar det nya förslaget i regel lindrigare än det gamla förslaget. Men jag vill påpeka för kammaren, att det är inte mycket mening med att, som herr Johan Nilsson gjorde, ta som exempel dels en person, som har 8,000 kronor i taxe-

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
rad inkomst och som får en sänkning med en tia, vilket inte betyder någon-
ting, och dels en person, som har 15,000 kronor i taxerad inkomst och som får
skatten höjd med 250 kronor. Man kunde nämligen ha valt en inkomst-
siffra, som låg mellan 8,000 och 9,000 kronor, och där hade man funnit, att
sänkningen utgjorde 1 krona eller 10 öre. Ty det är alldeles klart, att har
man en kontinuerlig skala, kommer skatten på en viss punkt att bli varken
sänkt eller höjd. Det hade kanske varit riktigare, om herr Johan Nilsson
t. ex. tagit ett exempel, som jag skall anföra, därför att det har sin betydelse.
Låt oss undersöka, hur det ställer sig enligt det nya förslaget för en person,
som har ett beskattningsbart belopp av 2,000 kronor. Det är en medelklassare
med 4,000—5,000 kronors inkomst. Man skall ju draga av för att komma
fram till det beskattningsbara beloppet även kommunalskatten jämte försäk-
ringsavgifter, vilka i regel förekomma, plus familjeavdrag. Då misstänker
jag, att man för denna grupp kommer upp till ett avdrag på nära 3,000 kro-
nor; det kan vid något högre inkomst gå upp till både 4,000 och 5,000 kro-
nor. Den, som sålunda har inmot 5,000 kronors inkomst, skulle få en sänk-
ning av skatten från 90 kronor till 56 kronor, d. v. s. med 34 kronor; den, som
har 4,000 kronor i beskattningsbart belopp, skulle få en sänkning från 183
till 128 kronor, d. v. s. med 55 kronor; för en person med 6,000 kronor i be-
skattningsbart belopp skulle skatten sänkas från 280 till 214 kronor, d. v. s.
med 64 kronor; den, som har 8,000 kronor i beskattningsbart belopp, skulle
få en sänkning med 56 kronor; en person med 10,000 kronor i beskattnings-
bart belopp finge skatten sänkt från 506 till 488 kronor, d. v. s. med endast
18 kronor. Någonstans i närheten av denna siffra, kan jag komma intill grän-
sen så, att sänkningen inte blir mer än någon krona eller mindre. Å andra sidan
skulle enligt det nya förslaget den, som har ett beskattningsbart belopp på
12,000 kronor, vilket säkert motsvarar åt mig säga 16,000 kronors inkomst,
få skatten höjd med 68 kronor; den, som har 15,000 kronor i beskattnings-
bart belopp, vilket säkerligen betyder inmot 20,000 kronors inkomst, skulle
få en höjning med 183 kronor; den, som har 20,000 kronor i beskattnings-
bart belopp, motsvarande omkring 25,000 kronors inkomst, skulle få en höjning
med 441 kronor. Sedan stiger höjningen ytterligare.

Man har emellertid hållit sig till denna s. k. mellangrupp. Att man kallat
den för medelklass är väl mest beroende på språkets makt över tanken. Det
beror ju på vad man menar med medelklass. Det finns naturligtvis en hel del
folk i inkomstlägena mellan 10,000 och 20,000 kronor, som i socialt hänse-
ende inte känna sig höra till den egentliga ekonomiska överklassen. Men delar
jag upp svenska folket från inkomstsynpunkt, är det uppenbart, att man till
mellangrupperna rimligen bör räkna åt mig säga dem, vilkas inkomst är
högre än en vanlig arbetares eller jordbrukares inkomst men inte kommer
över en 8,000 eller 10,000 kronor. De, som ha högre inkomst, få väl i eko-
nomiskt hänseende sägas tillhöra den verkliga ekonomiska överklassen.

Beträffande den sänkning av skatterna, som förslaget skulle medföra, kan
man fråga sig vad den skall tjäna till. Jag hör inte till dem, som mena, att
ett litet belopp inte betyder någonting, ty det är ju alldeles beroende på vilken
inkomst man har. Men det finns ett skäl, som är berört i departements-
chefens uttalande och som jag inte kan underlåta att här erinra om, därför att
därmed sammanhänger, skulle jag vilja säga, den motivering, som i proposi-
tionen ges för att man inte anser det nödvändigt att koppla samman denna
skattereform med kommunalskattefrågan.

Om kommunalskattefrågan skall ha någon väsentlig betydelse för statsbe-
skattningen, måste det vara därför, att när man kommer till en lösning av
kommunalskattefrågan, vill man åstadkomma en verklig lättnad i kommunal-

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) skattebördan, och jag tror för min del inte bara, att detta är önskvärt, utan även att det för närvarande är den största skattefråga vi ha i vårt land. Man måste försöka göra en sådan lättnad, som verkligen bereder ett minskat tryck för den stora massan av skattebetalare. Men om man skall göra detta och flytta över skattebördan, kan det inte ske genom att man flyttar över skattebördan från den ena gruppen inom kommunerna till den andra. Det är meningslöst att tro. Vi ha nu under tjugu års tid hållit på att slåss om hur man skulle fördela skattebördan inom kommunerna mellan fastighetsägare och löntagare o. s. v., fastän det i grund och botten bara betyder, att man flyttar över från den ene fattige till den andre. Skall det kunna åstadkommas en lättnad där, måste det ske genom överflyttning till statsskatten. Men ingen kan väl tänka sig, att denna överflyttning skall ske på det sättet, att man ökar konsumtionsskatterna, som komma att drabba samma små inkomsttagare ännu hårdare, utan det måste ske på det sättet, att en betydande del av kommunalskatten flyttas över till direkt statsskatt. Och då skall den flyttas över till den del av inkomstskatten, som är rörlig. Om man då skall av de 300 miljoner, som de primära kommunernas ungefärliga skattebörda uppgå till, flytta över t. ex. 50 miljoner eller mer, vilket skulle innebära en verklig lättnad — jag säger inte, att det skall ske likformigt, utan man kan göra det efter vissa regler — är det uppenbart, att denna summa måste läggas i stor utsträckning på de medelstora inkomsterna, som jag här kallar dem. Ty lägg märke till det — däri ha många kritiker rätt — att hela statsbeskattningen är inte av någon fundamental betydelse för de verkligt små inkomsttagarna. Även om jag kan säga, att en femma betyder mycket för en liten inkomsttagare, erkänner jag, att den absoluta siffran har en viss betydelse. Statsskatten betyder däremot någonting, så fort man kommer upp låt mig säga i den medelklass, som har 4,000 till 8,000 kronors inkomst, och det är tydligt, att skall man till denna statsskatt flytta över en väsentlig del av kommunalskatten, kommer man att på dessa mellangrupper lägga en icke obetydlig merbelastning, eftersom man lyfter av från de ännu fattigare kommunalskatt och lägger den bördan på dessa mellangrupper. Men då är det av högsta vikt, att den skatteskala vi från början ha där är så beskaffad, att den kan höjas, utan att man kommer till vad man tycker orimliga resultat. Frågan om elasticiteten är en av de viktigaste frågorna i detta sammanhang, och jag kan till nöds förstå, att när den nya propositionen kom, tyckte man, att det var en lätt funnen replik att säga, att finansministern själv funnit, att den första skatteskalan var så illa konstruerad, att den inte en gång kunde stå sig vid en merbelastning på 30 miljoner kronor, utan han var tvungen att komma fram med ett nytt förslag! Jag berörs inte mycket av den kritiken. Var och en, som känner till saken, vet, att i en skatteskala, där grundbeloppet inte ger mer än 100 eller 90 miljoner, såsom fallet är enligt den gamla skalan, är en merbelastning av 30 miljoner så betydande, att den kräver en eftersyn av skalan. Till dem, som ha sinne för ett argumentum ad hominem, skulle jag vilja säga: tänk efter, vad bevillningsutskottet självt har gjort i år! Vi hade förut en skatteskala, som var uppe i ett indextal av 150; nu kommer man antagligen att föreslå 170. Man har inte funnit, att denna skatteskala är rörlig nog för att man skall våga lägga till de ytterligare 30 miljoner man vill ta ut, utan då får man bita i det sura äpplet och mer än fördubbla den extra inkomstskatten. Lägg märke till detta. Det förhållandet, att man mer än fördubblat den extra inkomstskatten, betyder att man ansåg, att man inte kunde sätta indextalet för den vanliga inkomstskatten, för ögonblicket åtminstone, över 170. Man ansåg således elasticiteten vara slut. Men, lägg märke till det, elasticiteten i fråga om de höga inkomsterna anser man inte

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
vara slut, ty man lägger på en extra inkomstskatt, som tar ännu mer på de höga inkomsterna. Motiveringen för att man inte går högre än till 170 måste därför vara, att man anser sig i annat fall belasta dessa mindre inkomsttagare, medelklassen med 4,000 till 8,000 kronors inkomst, för mycket. Det är skäl, att man, när man själv sitter i det läget och känner, hur svårt det är med elasticiteten, åtminstone försöker inse de svårigheter, som inställa sig, så fort man skall göra en skatteskala, som verkligen skall motsvara det önskemålet, att till den skatten skall kunna föras över en betydande del av en annan skatt.

När jag sagt detta, tror jag inte jag kommer längre i fråga om argumenteringen för min subjektiva mening om hur beskattningen av fysiska personer skall vara anordnad. Jag tror inte det är någon möjlighet att gå vidare i ett resonemang med dem, som ha en annan mening rörande frågan, om det är riktigt att höja skatten med 250 kronor för dem, som ha 15,000 kronor inkomst, eller om det är riktigare att höja på något annat håll.

Jag skulle bara vilja säga, att man nog får hålla isär två olika linjer för argumenteringen här. Den ena är — och det är den, som tidigare kanske spelat den största rollen i diskussionen — att man genom en sådan starkare belastning av större inkomster och förmögenheter skadar näringslivet. Den stora invändningen mot den högre beskattningen av större inkomster och förmögenheter har ständigt varit, att man därigenom minskar den nödvändiga kapitalbildningen. Jag tror, att det argumentet under senare tid förlorat icke obetydligt i styrka även för dem, som tidigare varit varma anhängare därav. Jag tror, att man särskilt i vårt land skall vara ganska försiktig med påståendet, att den, som har en liten inkomst, konsumerar den fullt ut, medan den, som har en större inkomst, sparar så väsentligt mycket mer. Det är klart, att det måste vara så vid vissa ytterlägen. Men jag inte bara kan tänka mig, utan jag vet det på grund av många praktiska exempel, som jag känner till, att det förhåller sig så, att folk, som sitter med 3,000 till 6,000 kronors inkomst, lägger undan summor, som visserligen inte kvantitativt kunna mäta sig med dem, som inkomsttagare med 20,000 kronor om året, för att inte tala om 50,000 och 100,000 kronor, sätta av. Men om man lägger tillsammans fem eller tio personer med lägre inkomster och ser efter, hur mycket de spara tillsammans, skulle man sannolikt finna, att de genom en lättnad i beskattningen skulle spara mera sammanlagt än en enda, som sitter med 30,000 till 40,000 kronors inkomst. Jag tror, att det där argumentet, att sparat med förekommer i de högre inkomstskikten, är så undergrävt, att det inte längre kan användas.

Sedan kommer man till frågan om den personliga orättvisan, och herr Johan Nilsson använde ordet mycket oftare än jag skulle våga göra i en debatt om beskattningsfrågor. Alla ha säkert det intrycket, att han menade, att det är orättvist att höja skatten med 250 kronor för den, som sitter med 15,000 kronors inkomst. Jag kan inte övertyga honom om det berättigade i min ståndpunkt, och han kan inte övertyga mig, att det är riktigt att gå den motsatta vägen. Här kommer jag fram till den slutsatsen, att det blir ett i viss mening politiskt avgörande i frågan om var man skall anse, att skattehöjningen skall vila. Jag vill i det sammanhanget uttala min tillfredsställelse över att man vid närmare betänkande inom bondeförbundet funnit, att det kanske finns skäl för en sådan avvägning, som skett i propositionen, eller i alla händelser att man får vara försiktig med att direkt avvisa en sådan avvägning. Det väsentliga i de båda bondeförbundarnas reservation är nämligen, att de strukit hela det stycke, som sysslar med avvägningen av skatteskalorna. På det sista stället ha de till och med strukit de rader, som förklara att det nya för-

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
slag, som kom fram, är från denna synpunkt ännu mer oacceptabelt än det gamla. Lika väl som man inom vissa lager av bondeklassen under de senaste åren tvingats till en viss nyorientering, när det gäller finanspolitiken och därmed sammanhängande frågor, är det min förhoppning att man där också så småningom skall finna, att en nyorientering även i fråga om skatterna inte är så orimlig.

När jag nu nämnde att det nya förslaget har kunnat avvisas med en hänvisning till att det inte kan vara genomtänkt och att man har haft ännu mindre möjligheter att skärskåda det än det första, kanske det är skäl att så starkt som möjligt för kammarens ledamöter understryka, att detta nya förslag icke innebär någonting annat än en ändring av skatteskalorna. Och tvärtemot vad utskottet säger är det min bestämda mening, att man inte kommer någon väg med att göra, som det heter, utredningar för att taga reda på hur en viss inkomstskatt faller. Det kan man göra precis lika bra generellt genom att säga, att om inkomsten är så stor och förmögenheten så stor, så blir beskattningen så och så stor. Jag tror jag vågar påstå, att det material, som utskottet här levererat — ett mycket begränsat material — inte lämnar någon som helst ledning. Om man skulle tänka sig att man på grundval av ett sådant material skulle kunna bestämma, hur skatterna skola vara fördelade, tror jag att man ställt sig inför en olöslig uppgift.

Herr Johan Nilsson anförde ett drastiskt exempel på vad som under vissa betingelser kan hända genom det nya skatteförslaget. Ja, men ville vi undersöka de nuvarande skatterna, och skatterna sådana de alltid varit, skulle vi nog också kunna hitta liknande exempel, utan att det föranleder herr Johan Nilsson eller någon annan att kräva en radikal ändring av det bestående skattesystemet.

Det är emellertid kanske ändå nödvändigt att också säga ett ord till försvar för att den nya skattepropositionen lades fram. Den lades fram för att möta en såvitt jag förstår fullt legitim begäran från övriga riksdagspartier att få veta, vad regeringen menade genom sitt anbud att taga del i ansvaret för de högre försvarskostnaderna under förutsättning att bördorna så fördelades, att de större inkomsterna och förmögenheterna skulle bära en väsentligt större andel. Det är detta som genom den nya propositionen är gjort. Där har man nämligen kommit fram till ett förslag, som i förhållande till de nu utgående skatterna innebär en belastning med ungefär 30 miljoner kronor av folk med större inkomster och förmögenheter. Jag tror att om vi inte lagt fram detta nya förslag, kunde man från den andra sidan med skäl ha frågat, vad vi egentligen menade med vårt anbud. Man skulle ha undrat om det, som möjligen partiets representanter i utskottet skulle föreslå, verkligen också var ett uttryck för regeringens mening. Partiets representanter i utskottet hade då kanske inte heller haft tillfälle att reservera sig för en sådan ny ståndpunkt, om det inte förelåg ett regeringsförslag tidigare.

Jag förstår alltså mycket väl att man i det läge, i vilket vi under denna diskussion kommit, kan använda det där argumentet, att regeringen i sista minuten kastar in ett förslag om en omläggning av det hela. Men då skall man rikta den kritiken mot *hela* anbudet och förklara att detta varit meningslöst. När man emellertid erkänner, vilket man överallt gjort, att själva anbudet var, jag skulle vilja säga hederligt i denna punkt, ty ingen har sagt att icke finansieringen sammanhänger med utgifterna, då får man också ta den konsekvensen att man säger, att när det utarbetats i konkreta former, skall man behandla saken på ett allvarligt sätt.

Jag vet att det i detta läge inte finns någon anledning att tänka sig ett annat beslut än vad utskottsmajoriteten har anslutit sig till. Men jag vill

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
sluta med att uttala den förhoppningen, att vem som helst, som får hand om dessa utredningar, och vilket förslag, som än framkommer, skall man allvarligt taga hänsyn till de argument, som i den kungliga propositionen äro anförda dels för att en lättnad för de lägre inkomstskikten är nödvändig, om man nämligen skall kunna tänka sig en överflyttning av kommunalskatter, och dels att vårt nuvarande skattesystem, trots vad man säger om konsumtionsskatterna, tynger så hårt på stora grupper av små inkomsttagare, att en förskjutning över på de mera välbärgade är riktig och rättvis.

Herr andre vice talmannen, som för en stund övertagit ledningen av kammarens förhandlingar, tillkännagav, att anslag utfärdats till sammanträdets fortsättande kl. 8 e. m.

Herr **Hansén**: Herr talman! Efter det utförliga anförande, som bevillningsutskottets ordförande här hållit, skall jag försöka yttra mig så kortfattat som möjligt.

Jag vill inledningsvis erinra därom, att 1919 års skattelagstiftning hade i stort sett ända fram till 1931 väl fyllt sin uppgift såsom instrument för den statliga beskattningen. I och med den svåra kris, som då inträtt och som medfört starkt reducerat skatteunderlag och vidare i och med att statens verksamhet i övrigt visade starkt reducerade statsinkomster, befanns denna skattelag icke längre till fullo användbar för täckande av statens inkomstbehov genom den direkta beskattningen. Detta hade till resultat, att vid sistnämnda års riksdag antogs förordning om extra inkomst- och förmögenhetsskatt, byggd på principen att i ett för staten bekymmersamt statsfinansiellt läge en stegrad skatt i främsta rummet borde läggas på de mera bärkraftigas axlar. Det betonades emellertid i den kungliga propositionen, att denna skatt vore att betrakta som tillfällig och att densamma, så snart normala konjunkturer inträdde, skulle avskaffas. Emellertid har detta icke kunnat ske, utan man har därjämte under de därefter följande åren sett sig nödsakad att jämväl antaga förordning om extra förmögenhetsskatt, vilken även den av departementschefen betecknades vara av tillfällig karaktär.

Då vid 1935 års riksdag ånyo framlades förslag om dessa båda skatters bibehållande, beslutade riksdagen på förslag av bevillningsutskottet att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och framläggande av förslag till 1936 års riksdag av en teknisk revision av den statliga beskattningen i syfte bl. a. att få ett mindre antal olika beskattningsformer.

Finansministern har med erkännansvärd energi låtit verkställa omfattande utredningar för att efterkomma detta riksdagens uttalande. Resultaten därav föreligga för riksdagen utformade i den kungl. propositionen nr 232. Det har emellertid därvid visat sig, att löftena om avskrivning av de ovannämnda s. k. kristidsskatterna icke kunnat infrias, utan att dessa skatter måst inräknas i de i propositionen framlagda skatteskalorna, vilka därutöver jämväl inrymma väsentliga skattehöjningar.

Anledningen härtill är, som vi alla veta, att söka i det förhållandet, att riksdagen år efter år ansett sig böra genomföra vittgående reformer på de sociala och kulturella områdena och nu senast i år genomfört försvarsreformen, vilka reformer såväl för nuet som än mer för framtiden bundit staten vid mycket betydande utgiftsökningar. Jämväl för den närmaste framtiden torde med stor säkerhet kunna påräknas betydande ökning i statsutgifterna för nysnämnda ävensom andra ändamål, jag tänker då i första rummet på det sociala området. Med konstaterande härav riktar jag intet klander mot finansministern för att han i den förenämnda propositionen dragit konsekvenserna av detta förhållande. Men utöver vad utskottet anför framkallar detta

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) läge hos mig den reflexionen, att vid det förnyade övervägande, som utskottet föreslagit, jämväl och måhända som grundläggande för den fortsatta utredningen bör verkställas en översyn över de utgifter staten anses ha att räkna med under ett antal år framåt å ena sidan, å andra sidan hur dessa utgifter lämpligen böra täckas såväl genom direkta som indirekta skatter som även huru dessa skattebördor lämpligen böra avvägas mellan olika grupper av skattedragare. Jag erinrar i det sammanhanget om att föregående års riksdag i samband med pensionsreformen rekommenderade ökad beskattning på vissa överflödsvaror, och vad de indirekta skatterna beträffar, syftar karaktäraktligen i främsta rummet på sådana varor, som äro av lyxbetonad karaktär eller överflödsvaror, såsom sprit, tobak m. m. Ett sådant övervägande synes mig direkt framkallas av det faktiska förhållandet, att vi trots rådande högkonjunktur med starkt stigande skatteunderlag och likaledes starkt ökade statsinkomster genom statens olika verksamhetsgrenar likväl stå inför nödvändigheten att väsentligt öka den direkta beskattningen.

På samma gång jag med nöje understryker ett erkännande åt det arbete för en reformerad skattelagstiftning, som finansministern presterat, måste jag konstatera, att denna fråga fått en omfattning, som föregående års riksdag måhända icke förutsåg, varför den tillmätte en alldeles för kort tid för ett så omfattande utredningsarbete utförande. Hörda myndigheter ha ju också tämligen allmänt uttalat sig i denna riktning. Utskottet, som väl inser önskvärdheten av att snarast möjligt få denna fråga löst, har på grund av nyssnämnda erfarenheter likväl inskränkt sig till att föreslå riksdagen att begära proposition i ämnet snarast möjligt, detta för att bereda tid för en så ingående prövning av denna fråga, som dess vikt och betydelse obestriddligen förtjänar, och för att undvika att riksdagen på nytt begär ett stort förslag genomfört inom en tidrymd, som erfarenheten visar icke är tillräcklig. Utskottet har i sitt betänkande framfört en rad synpunkter, som enligt utskottets mening böra bli föremål för övervägande, men har självfallet därutöver ansett, att det bör ankomma på Kungl. Maj:t att närmare uppdraga riktlinjerna för frågans fortsatta behandling. Och därmed besvarar jag de anmärkningar, som i debatten riktats mot utskottet för att det icke givit tillräckligt klara direktiv. Jag hyser personligen den meningen, att utskottet och riksdagen i allmänhet böra antyda, vilka spörsmål och vilka synpunkter, som de anse böra bli föremål för omprövning, men det bör och måste ankomma på Kungl. Maj:t att angiva de konkreta direktiven.

En skattelagstiftning av den innebörd, varom här är fråga, bör enligt min mening vara så avvägd, att den för en tid framåt utgör det skatteinstrument, varigenom staten utan provisoriska åtgärder kan täcka sitt skattebehov. Detta torde knappast sägas vara fallet med de i propositionen nr 232 framlagda skatteskalorna. Herr finansministern har nyss på den punkten i förväg bemött eventuella invändningar och förklarar, att det är ett billigt argument att åberopa den senare propositionen. Han menar, att en merbelastning på 30 miljoner kronor är av den storleksordningen, att den inte kan inrymmas i skalorna. Som jag inledningsvis anförde, har den nu gällande skattelagstiftningen praktiserats på det sättet, att då man kom upp till en skala på 170, ansåg man, att staten, då den behövde ytterligare medel, måste vidtaga särskilda åtgärder genom provisoriska förordningar. Det har skett, sedan denna lagstiftning började praktiseras, från år 1919 ända fram till 1931. Om jag tillmäter det nu föreliggande skattelagsförslaget en motsvarande tidrymd, kan jag inte underlåta, herr statsråd, att beteckna det som i icke ringa mån uppseendeväckande, att herr statsrådet, innan utskottet hinner behandla detta förslag, kommer med ytterligare en proposition, som ådagalägger, att herr stats-

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)

rådet själv icke ansåg, att förslaget hade en sådan elasticitet såsom skatteinstrument, att det ens tålde en merbelastning på 30 miljoner kronor. Utan att därmed vilja på något sätt göra några arroganta anmärkningar, gör jag den enkla sakliga reflexionen, att det senare förslaget utdömer skalornas elasticitet för en belastning, vilken enligt min mening ligger inom en rimlig storleksordning, då man stiftar en skattelag för en avsevärd tidrymd framåt.

Finansministern har i bägge propositionerna föreslagit skattelättnader för de mindre inkomsttagarna. Hur önskvärda sådana lättnader än må vara, när man emellertid enligt min mening icke en skattelättnad, där den bäst behövs, på den föreslagna vägen. Att för inkomster upp till 2,000 kronor t. ex. föreslå en skattelättnad generellt för alla på några få kronor saknar enligt min mening betydelse för vederbörande. Det medför däremot det resultatet, som någon talare tidigare anfört, att man minskar statens inkomster av dessa skatter med ett tiotal miljoner kronor.

Enligt min mening bör man gå andra vägar. Den ena är familjebeskattningsens, ty genom en lösning av denna löser man en fråga, som länge diskuteras, och när det syftet, att man sätter in skattelättnaden där den är som mest behövlig och där också de starkaste skälen föreligga. Den i propositionen föreslagna vägen motverkar det senare alternativets lösning. Man har med andra ord inte de resurser, som erfordras för att göra det.

Den andra vägen är den kommunala beskattningen. Om man kan nå fram till en ökad skatteutjämning, när man därmed en jämnare fördelning av den totala skatten för samtliga skattedragare, alltså även de små. Men framför allt hjälper man de små genom att rationellt lösa familjebeskattningsfrågan, ehuru icke på det sätt, som här föreslagits.

Jag är visserligen övertygad om att i fall propositionen antagits, hade blotta meddelandet om en skattelättnad för de små inkomsttagarna framkallat stor tillfredsställelse hos måhända hundratusenden av vårt folk. Men jag är lika övertygad om att då den första kronodebetsdeln presenterats, efter det den nya skattelagen sålunda antagits, skulle besvikelsen ha blivit lika allmän. Ty man skulle helt enkelt inte lägga märke till denna skattelättnad på några få kronor. Och varför? Jo, därför att på kronodebetsdeln som bekant uppföras även skatter av kommunal natur, såsom landstingsskatt, vägskatt samt för jordbrukarna jämväl försäkringsavgift. Den enkla medborgaren ser på skattsedelns slutsumma, och jag tror, att han efter en sådan reform, som den regeringen föreslår, skulle finna, att talet om skattelättnad egentligen inte innebar någonting. Skattsedelns bleve i det närmaste lika stor som den han hade förut — i allra bästa fall hade beloppet sjunkit med tre, fyra eller fem kronor. Reformen medför sålunda inte någon reell lättnad, men den förtar enligt min mening möjligheterna att sätta in denna, där den allra bäst behövs, icke minst med hänsyn till att befolkningskommissionens nu aktualiserade spörsmål tränga sig fram till en lösning snarast möjligt.

Med det nu anförda har jag velat understryka några synpunkter, som för mig varit avgörande vid mitt ställningstagande till den föreliggande propositionen. Trots dessa betänkligheter har emellertid den goda viljan från utskottets sida icke saknats. Vi ha försökt att genom jämkningar nå ett positivt resultat. I det syftet beslöt utskottet efter yrkande av herr Olsson i Närlinge, som uppdrog vissa riktlinjer till justering av de föreliggande skatteskalorna, att välja en delegation, som försökte göra vissa jämkningar och nå ett positivt resultat. Men redan vid den första överläggningen i denna delegation framställde de socialdemokratiska representanterna i densamma yrkande om, till en början 20 miljoners, sedermera reducerat till 10 miljoners ytterligare ökning av dessa skalor. Detta bekräftades sedermera av finansministerns framlagda

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) tilläggsproposition, och sålunda omöjliggjordes den från utskottets sida gjorda ansatsen att nå ett positivt resultat vid årets riksdag.

Det är emellertid min bestämda förhoppning att om riksdagen följer utskottet och alltså återförvisar ärendet till förnyad utredning, alla ha att vinna därpå. Frågan är av den utomordentliga betydelse, att den bör ingående prövas och alla vägar undersökas.

Slutligen ber jag, herr talman, att få framhålla som min mening, att de divergenser i utskottets motivering, åt vilka givits uttryck i den av herrar Olsson i Närlinge och Löfvander vid utskottsbetänkandet fogade reservationen, icke äro av den sakligt stora betydelse, som man här velat tillmäta dem. För oss, som suttit i utskottet, är det ju bekant, att den tid, som stod till förfogande för slutjustering av utskottets utlåtande, var synnerligen knapp och icke gav möjlighet till nödig överläggning för att sammanjämka de divergenser, som fått sitt uttryck i dessa reservationer. Jag är för min del övertygad om att därest nödig tid stått till förfogande, hade denna reservation icke framkommit.

Innan jag slutar må herr statsrådet förlåta, om jag tillåter mig svara på ett par uttalanden, som herr statsrådet gjorde — herr statsrådet markerade, att han diskuterade dessa frågor med bevillningsutskottets ordförande, men jag hoppas han tillåter även en ledamot av utskottet att göra ett litet inpass. Jag lade märke till att herr statsrådet påtalade, att utskottet icke tillräckligt tydligt sagt ifrån, att den brist i utredningen, som utskottet konstaterat eller velat konstatera, icke kunde läggas finansdepartementet till last. Jag beklagar, om utskottet icke givit tillräckligt klart uttryck åt den meningen. Jag har nu försökt att ge uttryck åt den med mina enkla ord, men jag skall även tillåta mig citera vad utskottet härom yttrat på sidan 57 i betänkandet: »Med hänsyn till den tid, som departementschefen haft till sitt förfogande för verkställande av utredning och för utformande av det i propositionen nr 232 framlagda förslaget, finner utskottet det därå nedlagda arbetet vara värt allt erkännande.» Därmed ha vi i varje fall velat utsäga, att vi icke ha ett spår av klander mot den arbetsprestation, som finansministern åstadkommit inom den tid, som stått till förfogande. Vi ha velat adressera det tillbaka till riksdagen, som måhända, såsom jag nyss sade, icke förutsåg, att ärendet skulle få de proportioner, som det verkligen fått, och därför begärt ett förslag inom en alltför knappt utmätt tid.

Jag skall därutöver, herr statsråd, tillåta mig göra gällande, då herr statsrådet tyckte, att vi i för vaga ordalag uttryckt oss om verkningarna av skalorna, att det synes mig föreligga tillräckliga skäl för utskottets betänksamhet rörande verkningarna av de föreslagna skalorna, om jag erinrar om följande. Enligt propositionen, med en uttagen skatt av 100 procent, jämförd med det framlagda budgetförslaget med en uttagen skatt av 150 procent, bleve resultatet, att medan inkomster på mellan 2,000 och 4,000 finge en skattelättnad på 22.2 procent, så fluktuerade skalan sedan upp till 45.5 procents höjning för att återigen dala och sluta med en höjning för den, som förtjänar en miljon, med endast 11.6 procent. Det må förlåtas en lekman, om han ställer sig en smula fundersam mot en sådan skala i en situation, då staten behöver lägga om sin skattelagstiftning för möjliggörande av väsentligt ökade intäkter skattevägen.

Jag skall emellertid inte ingå närmare på detta. Jag tror i likhet med tidigare talare, att det inte gagnar till mycket att fördjupa sig i detaljer. Vi skulle givetvis kunna hålla på åtskilliga timmar ännu, om vi började draga fram alla de tabeller, som sekretariatet upprättat under dessa veckor, för att motivera vår betänksamhet. Jag slutar, herr talman, med att säga, att den ståndpunkt, till vilken utskottet kommit, har tagit sikte på att ge tillräcklig

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
tidrymd för ett sådant övervägande, som ger möjlighet för Kungl. Maj:t och riksdagen att taga ståndpunkt till denna stora och betydelsefulla fråga och komma, så långt det står i mänsklig makt, till bästa möjliga resultat.

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

Herr Löfvander: Herr talman! Då jag anmält en reservation till bevillningsutskottets betänkande i denna fråga, skall jag be att med några ord få ge en förklaring till denna reservation, som är undertecknad av herr Olsson i Närlinge och mig.

Jag får tillkännagiva, att jag inte har några principiella anmärkningar emot grunderna till förslaget i Kungl. Maj:ts proposition nr 232, dock med undantag för bolagsbeskattningen. Jag har därför inte kunnat vara med om den kritik, som utskottsmajoriteten utövat och som kommit till synes i utskotts-betänkandet. Så som detta betänkande är uppställt i reservationen, är det ganska svårt för kammarens ledamöter att i en hast sätta sig in i skillnaden i motiveringarna, och jag vill därför förklara, att skillnaden är, att vi reser- vanter icke velat utöva en så skarp kritik som utskottsmajoriteten, och vidare ha vi icke heller velat vara med om att ge direktiv för den kommande utred- ningen.

Anledningen till att vi inte kunnat gå med på propositionen är i huvudsak den korta tid, som stått utskottets ledamöter till buds för en granskning. De ha icke så grundligt kunnat behandla frågan, som man bort för att kunna fatta en säker ståndpunkt. Jag har den uppfattningen, att om man på ett tidigare stadium vid utskottsbehandlingen av denna fråga hade visat en mera allvar- lig vilja bland samtliga ledamöter inom alla åsiktsriktningar i utskottet, så tror jag, att man skulle ha kunna nå fram till en något justerad linje, som kunde ha vunnit allmän anslutning. Som herr Hansén omtalade, tillsattes en delegation före pingst, och jag vill bekänna, att jag för min del hade stora för- hoppningar om att denna delegation skulle komma till det resultat, som jag nu åsyftat. Men de omständigheter, som senare inträffat, ha ju omöjliggjort att överhuvud taget resonera om saken, och då har man inte heller kunnat komma till något resultat.

Jag nämnde också, att en av anledningarna till att herr Olsson i Närlinge och jag icke velat vara med om utskottsförslaget är de direktiv, som givits. Vi vilja nämligen inte vara med om att binda en blivande finansminister mer än nödigt är.

Jag skall senare återkomma med ett yrkande beträffande denna reservation, när vi komma till behandlingen av punkt 3 i utskotts-betänkandet. För tillfäl- let har jag, herr talman, ingenting ytterligare att tillägga.

Herr Björnsen: Herr talman! Vi veta alla, att resultatet av voteringen efter denna debatt blir bifall till utskottsmajoritetens förslag. De sakliga skäl, som kunna anföras emot ett sådant beslut, ha relativt utförligt framhål- lits av herr Bårg och av finansministern. Jag skall därför inte ge mig till att upprepa några av sakskalet för eller emot ett bifall till Kungl. Maj:ts förslag i den proposition, vi nu behandla, men jag skall be att med några korta ord få kritisera den motivering, som, därest den godtages av riksdagen, skulle tjäna som skäl för riksdagens beslut.

Denna motivering innehåller naturligtvis en kritik av Kungl. Maj:ts förslag. Men därjämte innehåller den, och detta utgör kanske dess väsentligaste del, direktiv för en kommande utredning. Om utskottet hade skrivit sin motive- ring i två delar, en som innehållit kritik och skäl för avslag, och en annan, som innehållit direktiv för det kommande utredningsarbetet, skulle jag kunnat nöja

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) mig med att yrka avslag på den del, som innehöll direktiven. Detta är tyvärr nu inte möjligt, eftersom kritiken av det föreliggande förslaget och direktiven för en kommande utredning punkt efter punkt äro sammanvävda på ett sådant sätt, att det inte går att skilja dem åt.

Jag vill, innan jag går in på min kritik av de delar av utskottets motivering, som innehålla direktiv för framtida utredningar, först konstatera, att det är en ganska knapp majoritet för utskottets sakliga beslut att förorda avslag på Kungl. Maj:ts förslag. Det är elva röster, sju högerrepresentanter och två från vartdera av mellanpartierna, som stå bakom majoriteten. Vi äro nio, som stå bakom reservationen. Vi ha nyss hört, att herr Löfvander talat om, att han och hans medreservant för det första inte alls vilja vara med om direktiven, sådana de äro utformade här, och för det andra endast kunna deltaga i kritiken av Kungl. Maj:ts förslag så till vida, att utskottet inte har haft tillräcklig tid och tillräckliga möjligheter att få materiellt underlag för att åstadkomma en kompromiss, som kunnat tillfredsställa alla läger inom utskottet. Vidare har han gjort gällande, att han inte kan vara med om Kungl. Maj:ts förslag i vad det gäller aktiebolagsbeskattningen. Där intar han alltså alldeles samma ståndpunkt som de nio reservanterna.

Under sådana förhållanden, herr talman, är det visserligen faktiskt majoritet för yrkande om avslag på propositionerna, men det är också majoritet för avslag på utskottets motivering utom i vad det gäller aktiebolagsbeskattningen och de yttranden, där utskottet konstaterar, att det haft för kort tid på sig. Det skulle då vara underligt, om i en så viktig fråga som denna, där det gäller att ge direktiv för en kommande utredning till underlag för en reform av den statliga beskattningen, riksdagen nu skulle vilja godkänna direktiv, som äro förordade av en minoritet i utskottet.

Jag undrar för övrigt, hur det är med den sakliga överensstämmelsen inom den minoritet, som återstår, alltså överensstämmelsen mellan representanterna för högern och för folkpartiet. Herr Hansén förklarade visserligen, att det för det första inte fanns några väsentliga skillnader mellan den kvarstående majoriteten inom utskottsmajoriteten — alltså de nio ledamöterna — och bondeförbundsrepresentanterna, och att det för det andra rådde rörande enstämmighet mellan högerrepresentanter och folkpartirepresentanter. Ja, men det har inte kommit till uttryck vare sig i papperen eller i herr Hanséns yttrande. Nej, jag ser att herr Hansén skakar på huvudet och jag misstänker, att det var på det sättet, att enigheten i själva verket inte var så stor, utan man har fått använda metoden att till exempel taga bort sifferuppgifter, där man inte kunnat ena sig om sådana. Om man alltså vill definiera till exempel, vad man menar med medelskiktet, kan man säga, att det är personer med en inkomst emellan, låt oss säga 3,000 och 8,000 kronor. Men uppenbarligen ha de frisinnade ledamöterna en annan mening om den saken än högern, eljest skulle vi ha fått en sådan för det kommande arbetet utomordentligt viktig vägledning. Herr Hansén har således, herr talman, nu i grund och botten vid sidan om diskussionen bekräftat, att det inte är så mycket bevänt med samstämmigheten ens inom den minoritet, som står bakom förslaget till motivering.

Man måste väl ändå beklaga, om riksdagen skulle ge sin anslutning till en motivering, innehållande direktiv beträffande mycket besvärliga utredningar, om man inte kan lita det allra minsta på att de direktiv, som ges där, utgöra uttryck för en ganska samlad och omfattande mening inom riksdagen. Då ha sådana direktiv efter min mening intet värde.

Jag hör till dem, som verkligen uppmärksamt läst igenom detta utlåtande, icke en utan flera gånger, men det har varit mig utomordentligt svårt att få

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
någon riktigt klar uppfattning om vad man vill säga med det. I detta utskottsutlåtande beröras följande skatteproblem, som sätts i samband med det föreliggande skattesporäålet, vilket ju i grund och botten gäller att fastställa grunder för beräkningen av beskattningsbart belopp samt skatteskalor för inkomst- och förmögenhetsskatter: kommunalbeskattningen, skatteutjämningen, personliga avgifter, alltså mantalspengar och därmed jämförliga, familjebeskattningen och därvid också frågan om ortsavdragens storlek, förmögenhetsbeskattningen, den indirekta beskattningen. Vidare behandlas bolag och juridiska personer — således andra juridiska personer än dem, som behandlas på samma sätt som vid fysiska personer. Jag uppehåller mig först vid svenska aktiebolag. I fråga om dessa är det först och främst frågan om skattebördans avvägning mellan bolag med olika lönsamhet. Vidare är det frågan om rätt till avskrivning, frågan om huruvida progressiv skatt skall stå kvar för bolag eller inte, vidare hur man skall förekomma risk för skatteskolkning, vidare om man skall behöva i sådant syfte ge sig in på ersättningskatten. Vidare finns en avdelning för diverse andra skattefrågor. Man siktar alltså kanske på utskiftningsskatten och dylikt. Så har man sysslat med beskattning av föreningar och stiftelser. Vidare har man vissa för såväl fysiska som juridiska personer gemensamma frågor, som äro berörda på tal om progressivskatt och utjämningsskatt, och vidare frågan om skatteunderlaget och möjligheten att göra en skatteskala, som kan tåla växlande belastning utan att resultatet blir ojämnt.

Ja, mina herrar, det är inte få skatteproblem, som äro uppradade på det sättet på dessa få sidor. Om man nu skall göra anspråk på att kunna uttala direktiv, vill man väl åtminstone veta en sak: Vilken är angelägenhetsgraden hos de krav, man framställer? Begär man att få fram ett huvudförslag först när man har löst den ena eller andra av alla dessa många utredningsproblem, som äro berörda här? Vidare skulle det väl också vara utomordentligt önskvärt att riksdagen i den ena frågan efter den andra hade fått säga, antingen att den vill ha en förutsättningslös utredning, eller att den vill ha en utredning, som går ut på det och det. Intetdera föreligger, om jag undantar en sak. Det är endast beträffande familjebeskattningen, som man fullt klart och entydigt säger vad man vill beträffande angelägenhetsgraden. Där säger man helt enkelt, att man vill ha ett förslag till familjebeskattnings reformerande i samband med förslag till ändrade grunder för beskattning av inkomst och förmögenhet. Men man nämner icke alls någonting om de svårigheter, som kunna uppstå, då det gäller att lösa problemet. Man talar om att vi ha ett kommittéförslag, och man säger, att man förstår, att det inte har kunnat oförändrat läggas till grund för ett förslag till reform, men man säger inte alls någonting, huruvida man vill ha det eller något annat eller i vilket avseende man i förra fallet skulle vilja ha det annorlunda.

Om jag nu tänker på sambandet mellan statlig och kommunal beskattning, så beröres det på många ställen i utskottsutlåtandet och det på ett sådant sätt, att åtminstone inte jag kan riktigt reda ut vad man menar. Om man till exempel slår upp sidan 54, så talas det där om att riksräkenskapsverket har sagt, att höjningen av kommunalskatterna icke varit allmän och lika över hela landet, »vadan således förskjutningen för sistnämnda beskattnings vidkommande måste medföra nya ojämnheter». Och så tycks man därav vilja dra den slutsatsen, att frågan om utjämning av den kommunala skattebelastningen skall fördröja den revision, som här betraktas som utomordentligt angelägen. Man kan väl ändå aldrig komma på den idén, att om man konstaterar, att kommunalskatten är hög i en kommun, skall man statsbeskatta invånarna där efter annan grund än i andra kommuner. Har man velat något sådant, är det väl

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) en så epokgörande nyhet, att det hade bort talas om. Således har man här, såvitt jag förstår, rätt utförligt betonat en sak, som absolut inte är relevant för den fråga, som här är av väsentlig betydelse.

Om jag ser på vad man har sagt i fråga om förmögenhetsbeskattningen, så finns det på samma sida. Vi ha som bekant nu en förmögenhetsbeskattning i form av inkomst- och förmögenhetsskatt, och så ha vi en särskild förmögenhetsskatt. Nu vill man inte tala om, om man vill ha kvar en indirekt förmögenhetsbeskattning i samband med inkomstskatten eller inte. Man talar om, att tre alternativ ha förekommit att lösa det problemet. I fortsättningen behandlar man bara två av dessa alternativ, det tredje kommer bort. Då konstaterar man, att vissa myndigheter, som äro hörda om förslaget, förorda alternativ II, som ungefär utgöres av det nuvarande systemet, att man får ett slags förmögenhetsbeskattning genom att man ökar den faktiskt deklarerade inkomsten med en sextiondel av förmögenhetens belopp. Detta förorda myndigheterna av två skäl: dels därför att vi äro vana vid det — det är konservatismen, som man där har strukit under — dels därför att det är tekniskt enkelt. Vari enkelheten består, begriper i förbigående sagt inte jag, om man har en särskild förmögenhetsskatt vid sidan härom. Men nu säger utskottet om detta problem: »I saknad av fullständig utredning angående verkningarna av de olika alternativen har det för utskottet icke varit möjligt att avgöra vilketdera av de båda alternativen som bör lämnas företräde framför det andra.» Där är således lämnat rum för en förutsättningslös undersökning. Vidare säger utskottet, att det förutsätter, »att vid den omarbetning av det nu föreliggande förslaget, vilken utskottet för sin del kommer att förorda, en noggrann utredning verkställas för utrönande av, huruvida icke större rättvisa i statsbeskattningen kan ernås medelst det av flertalet av de hörda myndigheterna förordade alternativet II . . .» I nästa mening ger man således ett om också lamt förord för alternativ II, d. v. s. en kombinerad inkomst- och förmögenhetsbeskattning.

Jag vill i detta sammanhang erinra om att till exempel herr Trygger vid många tillfällen under de år, jag har tillhört riksdagen, har kritiserat denna metod som olämplig och oriktig och till sina verkningar ytterst obillig, då det är fråga om icke räntabel förmögenhet. Men om man nu jämför utskottets uppfattning angående förmögenhetsbeskattningen med vad utskottet säger om i grund och botten samma sak på sidan 58, finner man, att där vill utskottet i själva verket ha en fristående förmögenhetsbeskattning, och där vill man ha bestämmelser om beräkning av den skattepliktiga förmögenheten på sådant sätt, att hänsyn toges till om förmögenheten ger avkastning eller icke. Det är, såvitt jag förstår, närmast en fråga, som berör taxeringen av den skattepliktiga förmögenheten. Då frågar man sig: vill man här gå in även på sådana bottenstadganden för vårt beskattningssystem och göra en reform av grunderna för den statliga beskattningens beräkning beroende av att detta är färdigt? Ty då har man ju uppskjutit alla reformer till en överskådlig framtid.

Det är ganska intressant att se, hur man sammanfattat sina reflexioner angående förmögenhetsbeskattningen: »Vid sådant förhållande finner utskottet önskvärt, att vid en omläggning av statsbeskattningen även den frågan upptages till omprövning, huruvida icke vid förmögenhetsbeskattningen hänsyn bör tagas till avkastningen av förmögenheten, och om icke i de fall, då förmögenheten lämnar ingen som helst avkastning eller allenast ringa sådan, skattelättnad bör kunna beredas vederbörande skattskyldiga.» Så talar utskottet om att det inte förbisett svårigheterna. Härpå kommer slutsatsen, som är rätt dråplig: »Önskvärt vore emellertid, om ändring i nu gällande bestämmelser i ämnet kunde verkställas.» Man vill alltså ha en ändring till varje

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) pris, oavsett om den går uppåt eller nedåt. Bara man slipper denna ledsamma enformighet, må ändringen vara hurudan som helst. Det finns ju historier om att personer, som äro stadda i tjänst, till och med sätta värde på en lönesättning, bara för att det skall bli en ändring i deras enahanda. Men man hade ju inte trott, att bevillningsutskottet skulle ha en majoritet, som hade samma uppfattning om behovet av växling.

I fråga om den indirekta beskattningen skall jag inte tillägga någonting till vad som här sagts tidigare. Jag skall emellertid på en punkt tillåta mig att erinra om innebörden av någonting, som herr Johan Nilsson sade. Han talade om, att han hade funnit en person, som hade låga inkomster, och denne hade beräknats ha en indirekt skatt för sprit, tobak och dylikt på 100 kronor eller någonting ditåt. Herr Johan Nilsson kom med en kalkyl, att de varor, denne person köpte för att få denna skattebelastning, skulle kosta ungefär 250 kronor. Jag tror, att om man antar, att denne person köper, låt oss säga två liter renat brännvin i månaden, så går det till något över 100 kronor. Vidare har han köpt några askar cigarretter. Då äro vi uppe i ungefär 140 kronor. På denna konsumtion av umbärliga lyxvaror har han, tror jag, till stat och kommun betalat in i det närmaste 100 kronor i skatt. Det förhåller sig nämligen enligt vad en expert på området meddelat så, att av priset på en liter renat, 4.30, utgör ungefär 3—3.50 sådana medel, som komma stat och kommun till godo i form av skatt eller vinst. En annan expert i denna kammare har talat om att av salupriset i en butik på cigarretter utgöra ungefär 60 procent skatt till staten.

Således har herr Nilsson alldeles överskattat det kommersiella värdet av de umbärliga varor hans skattebetalare köper, jämfört med skatteandelen i priset. Med den kännedom, jag har om herr Johan Nilssons goda hjärta, kan jag inte tänka mig annat än att han vill gå med på att om en lantarbetare till exempel köper två liter brännvin i månaden och kanske någon liter extra till jul och påsk och detta vållar en beskattning av ungefär 100 kronor, så kan det räknas in i den skattebelastning, som man får tala om. Och det finns säkert många lantarbetare, som skulle vilja räkna det till livets nödtroft att då och då få taga en sup. Jag kan således inte finna annat än att om staten använder dessa konsumtionsskatter för att få in pengar till staten, får man inte sedan bagatellisera dessa pengar, när man ser på dem ur skattebetalarens synpunkt.

Går jag sedan över till vad utskottet har sagt om de juridiska personernas beskattning, så vill jag erinra om att man där har gett sig in på ett par frågor, som intressera mig på grund av ett kommittéarbete, som jag tidigare sysslat med. Det är frågan om avskrivningsproblemet först och främst. Det har förekommit en motion med förslag, att man skulle medge fri avskrivning för såväl juridiska personer som enskilda näringsidkare. Till denna motion har utskottets majoritet aldrig tagit någon bestämd ståndpunkt. Det enda ståndpunktstagande, jag kan finna, är, att man har redovisat problemet endast under den avdelning, som i övrigt handlar om juridiska personer. Men om detta får uppfattas så, att man har tagit bestämt avstånd från motionärens önskan att även låta enskilda näringsidkare få fri avskrivning under vissa villkor, framgår inte klart av formuleringen.

När man vidare säger, att rätten till fri avskrivning skulle innebära ett tillmötesgående av kravet på rättvisa, så tror jag inte, att man har rätt. Ty om man tänker på den slutliga skattebelastningen under ett år, är det ju uppenbart, att om en person behöver taga ut det mesta möjliga av sin rörelse, alltså inte har råd att göra avskrivningar, så tar han ut pengar och får då betala skatt på uttaget, under det att den, som har råd att låta en del av in-

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) komsten eller årsvinsten stanna kvar i form av avskrivning, slipper ifrån skatt. Jag har aldrig någonsin fattat detta krav på rätt till fri avskrivning som ett krav på rättvisa, utan som ett praktiskt krav, ett näringspolitiskt krav, som i och för sig är mycket berättigat: man skall uppmuntra juridiska personer att göra avsättningar i konsolideringssyfte. Det syftet tycker jag räcker mycket långt, om man bara kan finna sådana former, att det inte leder till svekliga manipulationer med bolagslagstiftningens hjälp. Och jag föreställer mig, att det kan finnas sådana möjligheter, men det är klart, att det är ett mycket svårt problem och kräver tid. Utskottet har här, lika litet som i flertalet övriga fall, talat om huruvida det är angeläget eller icke att få fram förslag. Till slut har man ett ungefär lika oklart uttalande om den kommunala progressivskattens verkan för aktiebolag. Man säger: tar man bort den, ökas kommunalskatten, och då kanske bolagen förlora en stor del av vad de vinna genom den kommunala progressivskattens slopande. Att en del går förlorad, är självklart, eftersom kommunalskatter äro repartitionsskatter, men i själva verket måste det alltid vara till fördel för en grupp skattebetalare, om denna grupp lyckas stjälpas över en del av sina skatter på samtliga skatte- dragare. Jag kan därför inte riktigt fatta tanken, som ligger bakom där — i den mån det nu finns någon sådan.

Ja, herr talman, jag skall inte punkt för punkt gå igenom alla de beskattningsproblem och i samband därmed stående utredningskrav, som utskottet har sysslat med i sitt utlåtande. Jag tror, att denna lilla axplockning visar, att utskottets utlåtande, i den mån det blir godkänt av riksdagen, kommer att snärja och inte stödja den regering, som har att planera det fortsatta revisionsarbetet på detta område. Därför tillåter jag mig, herr talman, att yrka avslag på utskottets motivering och vill samtidigt nämna, att om mot förmodan och mot vad jag hoppas detta mitt yrkande icke bifalles, skall jag för egen del — och jag har hört ett par av mina meningsfränder förklara, att de ämna göra detsamma — stödja som en nödfallsutväg bondeförbundsreservanternas förslag till utlåtande. Jag vill säga, att om denna reservation hade varit formulerad så, att den hade stått i full överensstämmelse med de principer, åt vilka herr Löfvander gav uttryck i sitt anförande här, skulle jag utan tvekan ha röstat därför. Men jag kan inte med bästa vilja i världen se, att det, som står kvar, sedan man strukit bort det, som herr Löfvander och hans medreservant önska få bort, verkligen stämmer med vad han här i kammaren sagt, att han ville ha.

Herr Wohlin: Herr talman! Det behövs säkerligen icke många ord för att erinra om den allmänna bakgrund mot vilken den föreliggande frågan bör ses, och om de djupare anledningarna till det läge, vari den råkat. Vi befunno oss för några år sedan i en osedvanligt svår ekonomisk kris, då skatteskördning och införandet av nya skatter voro oundgängligen nödvändiga. Sedan har konjunkturen gått i gynnsam riktning, och helt naturligt ha landets skattebetalare under sådana förhållanden hoppats på skattelättnader. Emellertid har just i sammanhang med högkonjunkturen framträtt krav på nya högst väsentliga statsutgifter och detta med särskild styrka såväl i samband med den stora försvarsreformen som i samband med vissa betydande sociala reformfrågors lösning. Och så befinna vi oss sålunda, trots högkonjunkturen, i ett läge, där det på alla håll i den svenska riksdagen anses omöjligt att skrida till sådana skattesänkningar, om vilka man tidigare gjorde sig vissa förhoppningar, utan där meningsbrytningarna i stället gälla, huru de skattestegringar skola planeras, som tidsomständigheterna trots det ökade skatteunderlaget och de goda tiderna i landet göra nödvändiga.

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)

Mitt i hela detta sammanhang ha också kommit två betydelsefulla riksdagskrivelser, helt naturligt avlätna i en situation som den nuvarande, nämligen dels riksdagsskrivelsen om ett rationellt samarbetande av de olika statsskattorna, dels riksdagsskrivelsen angående en förnyad utredning av kommunal-skattefrågan. När man bemärker, huru vårt lands kommunalbeskattning verkar i olika kommuner, har vetskap om de utomordentligt stora differenserna i skattetrycket skilda kommuner emellan, känner den tunga, som kommunalbeskattningen utgör, icke minst för de breda folklagren i vårt land, och ytterligare beaktar de stora organisationsfrågor, som röra vissa kommunala förvaltningsuppgifters överflyttande på större utdebiteringsenheter, så äro ju riksdagsskrivelsen om kommunalbeskattningens ordnande och de statsrådsdirektiv, som givits för denna utrednings verkställande, helt naturliga och fullt i överensstämmelse med, som jag tror, en enhällig uppfattning inom riksdagen. Jag föreställer mig, att denna utredning, som också statsrådet och chefen för finansdepartementet antydde, kommer att leda till förslag om vissa ytterligare kommunala förvaltningsuppgifters överförande till staten på sätt som redan har skett med avseende å en viktig gren av de tidigare kommunala uppgifterna, nämligen folkskoleväsendet, och att man sålunda i vårt land liksom för övrigt i en rad främmande länder har att motse ett förslag till reduktion av de kommunala skattebördorna genom vissa förvaltningsuppgifters och därmed förenade kostnaders överflyttande på statsverket. Lika uppenbart är emellertid, att utredningen om dessa spörsmål, som ju innefattar organisatoriska frågor av svårlöst och komplicerad natur, icke kan slutföras inom en nära liggande tid, utan det kommer troligen att kräva åtskilliga år, innan dessa frågor bli mogna för sin lösning. Även i gynnsammaste fall kan man säkerligen icke tänka sig denna stora kommunal-skatteutredning så slutförd, att något resultat där kan förväntas vare sig till nästkommande eller sannolikt ens till den därefter följande riksdagen. Vid sådant förhållande förefaller det mig uppenbart, att man icke kan avvakta dessa spörsmåls lösning, innan man skrider till rationaliseringen på statsbeskattningens område, och bevillningsutskottets såväl majoritet som olika reservanter ha ju också uttalat denna mening.

Det enda, som majoriteten i det sammanhanget uttalar, är ju en mera platonisk synpunkt, att dessa omständigheter med avseende å kommunalbeskattningen egentligen tala för att den statliga beskattningen icke borde lösas särskilt utan i samband med den kommunala beskattningen, men utskottet tillägger självt — och därmed är ståndpunkten klarlagd — att skulle detta icke kunna ske inom de närmaste åren — och jag erinrar om att så kan säkerligen icke ske — vill utskottet uttala det önskemålet, att hänsyn såvitt möjligt tagas till det utredningsmaterial, som må föreligga från kommunal-skatteberedningen. Ser man på detta uttalande, tror jag, att såväl herr statsrådet och chefen för finansdepartementet som representanterna för den socialdemokratiska reservationen vid detta utskottsbetänkande kunna vara fullständigt lugnade med avseende å den sidan av saken.

När man sedan kommer till riksdagens önskemål om en rationalisering av den statliga beskattningen, var ju detta också, när bevillningsutskottet under fjolåret skrev i ämnet, en mycket legitim önskan med hänsyn till den söndersplittring, som på grund av förhållandena under krisåren kommit att äga rum på statsbeskattningens område genom de nya krisskatternas införande. Man måste säga, liksom det har sagts från alla håll i debatten, att det arbete, som finansdepartementets experter och departementet självt nedlagt på den departementspromemoria, som legat till grund för propositionen, liksom på det omfattande aktstycke, som ytterligare tillkommit — visande skattetryckets för-

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) delning med flera förhållanden inom olika delar av vårt land ävensom i andra länder — tillhöra det mest kvalificerade, som under senare år sett dagen inom Kungl. Maj:ts kansli, och att detta material, såsom också utskottets ärade ordförande underströk, får utomordentligt stort värde för frågans fortsatta beredning i framtiden.

Vad är det då, som egentligen föranleder, att med en så kvalificerad utredning till grund och med en så pass stark önskan hos riksdagen bakom oss att här uppnå ett bättre tillstånd än det nuvarande, resultatet av behandlingen av dessa propositioner likväl för årets vidkommande blivit negativt? Jag får i det avseendet för min del säga, att det tyckes mig mera vara någonting, som allmänt ligger i luften i fråga om tveksamhet rörande ett definitivt ståndpunktstagande i detaljer till det framlagda förslaget, än någon meningsmot-sättning beträffande de allmänna principerna för detta förslag. Herr Löfvander har i sitt anförande för en stund sedan framhållit, att han för sin del icke har något egentligt att anföra gentemot det kungliga förslagets principer, fränsett den detalj, som rör bolagsbeskattningen och som ju hela utskottet och även departementschefen icke tillmäter så stor betydelse. För min del ansluter jag mig till denna herr Löfvanders och andra talares ståndpunkt, och detta så mycket mera som jag vid behandlingen av försvarspropositionen, liksom tidigare vid remissen av densamma, med full övertygelse gått in för den uppfattningen, att de ökade statsutgifter, som såväl denna reform som andra reformer krävt och komma att kräva, principiellt skola läggas på de mera bärkraftigas axlar och att de stora folklagren i vårt land med sina lägre inkomster och sina mera tryckta förhållanden icke böra under de kommande åren merbelastas utöver vad de redan äro belastade, och detta emedan det gäller för dem att få mera luft under vingarna icke minst med hänsyn till de familje- och övriga försörjningsbördor, de äro underkastade, och med hänsyn till de förbättrade förhållanden på skilda områden, varav de även i fortsättningen äro i behov. När det sålunda icke föreligger någon principiell skillnad i uppfattningen mellan i varje fall herr Löfvanders och min och herr statsrådets grunduppfattning rörande hela reformen, och när, såvitt jag förstår, icke heller utskottsmajoritetens motivering ger uttryck för några klara principiella synpunkter av motsatt natur, utan nöjer sig med allehanda något dunkla uttrycks-sätt, ägnade att i någon mån binda den kommande utredningen vid oklara direktiv, då förefaller det mig, som om det vore uppenbarligen riktigast att icke biträda utskottsmajoritetens motivering, utan den försiktigare motivering, som herr Löfvander har föreslagit.

Som redan sagts, förefaller det mig som om orsaken till att frågan icke desto mindre fått en negativ utgång vore tämligen given. Det är uppenbarligen ingenting annat än att en svensk riksdagsman, även om han har en viss intellektuell receptivitet och en viss förmåga att sätta sig in i de skiftande och svårbedömbara ärenden han fått framför sig, här stått inför ett osedvanligt komplicerat spörsmål på ett tämligen sent skede av riksdagens arbete, så att det uppenbarligen även för den, som sysslat med skattefrågor, varit en svår sak att taga ståndpunkt till verkningarna av dessa olika skattekalkor, och man har en allmän känsla av att man borde dröja något för att kunna få tid att tänka. Och vad är det, som är naturligare för de svenska bönderna än att de behöva en viss tid av mogen eftertanke för att fatta ett sådant beslut, även om de, när de en gång finna de förslag, de nu ha framför sig, i stora drag vara acceptabla? För min del måste jag säga, att detta har varit en av de mera svårsläsbara propositioner, som den svenska riksdagen fått på ett årtonde, och det förefaller mig icke alldeles onaturligt, att

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
man måste känna sig tveksam inför ett ståndpunktstagande i en fråga som denna.

Jag får också erinra därom, att det inte är så alldeles lätt att särskilja beskattningen av juridiska personer och taga definitiv ståndpunkt allenast till frågan om beskattningen av fysiska personer. Det är dock önskvärt, att dessa båda spørsmål komma till lösning i ett gemensamt sammanhang och det då allmänt erkännes, att den proportionella bolagsskatt, som i propositionen är föreslagen, knappast är tilltalande eller lycklig, detta är också ett skäl för att på någon tid uppskjuta det slutliga ståndpunktstagandet till hela frågan.

Det är också ett annat upphovsskäl, som herr statsrådet och chefen för finansdepartementet måhända tillmäter mindre betydelse, men som jag för min del tillmäter en mycket stor vikt och även samtliga bevilningsutskottets ledamöter, vilka motiveringar och ståndpunkter de än intagit, till min stora tillfredsställelse understrukit i sina uttalanden både i betänkandet och nu i kammaren. Det är den ingalunda oviktiga frågan om vissa reformer på familjebeskattningsens område, ägnade att tillgodose en enhällig riksdags för några år sedan uttalade önskan om utvidgade barn- och hustruavdrag och beredande av någon lättnad, om också icke så stor, för skattskyldiga med försörjningsbörda av denna natur. Att detta uttalande tillsammans med de ytterligare uttalanden, som förekomma i samtliga motiveringar, nämligen att man även, när det nu gäller att ytterligare överväga denna fråga, bör taga ståndpunkt till spørgmålet om möjligheten av en viss differentiering mellan å ena sidan skattebördan för personer utan försörjningsbörda och närmast utan familjeförsörjningsskyldighet och å andra sidan skattebördan för skattskyldiga med sådan försörjningsbörda, kommit med i motiveringen, innefattar ju ur de befolkningspolitiska synpunkter, som jag och herr Myrdal här i kammaren företråda, en mycket stor framgång, som i väsentlig grad gör, att vad som föranledde mitt i någon mån bekymrade uttalande vid en debatt i befolkningsfrågan för någon tid sedan numera kan betraktas med större jämnmod, och befolkningskommissionen bör kunna emotse sina framtida arbetsuppgifter med större optimism än vid det tillfället. Dessa båda punkter ha särskilt framhållits, och det förefaller mig, som om därmed också en mycket naturlig anledning till ett något fortsatt uppskov vore given.

Jag slutar med anmärkningen, att jag för min del, som jag redan antytt, sålunda finner de allmänna skälen för ett uppskov vara tämligen naturliga, att jag varnar för antagande av utskottets motivering på grund av de pekningar, som denna motivering ger åt den fortsatta utredningen samt att jag sålunda måste förorda ett bifall, visserligen till utskottets förslag, men med den motivering, som herr Löfvander och hans medreservanter ha föreslagit. Och ytterligare skulle jag, innan jag avslutar detta yttrande, vilja, i anledning av några uttalanden av herr statsrådet, tillägga, att man vid denna fortsatta utredning visserligen, såsom jag starkt understrukit, bör hålla i minnet den huvudprincip, som ligger till grund för förslaget, nämligen att de ökade statsutgifterna skola bäras av landets ekonomiskt mera bärkraftiga element, men att man likväl, när det gäller så ömtåliga och i den enskildes och samhällets förhållanden så djupt ingripande frågor som skärpningar i beskattningen, icke får tappa ur sikte att varje skatteskärpning ändå innebär en hård belastning, icke endast för de enskilda utan — i motsats till vad herr statsrådet anförde — även för det produktiva näringslivet, vars konkurrenskraft på världsmarknaden i icke oväsentlig grad beror på möjligheten att reducera produktionskostnaderna och däribland även skatteposten. Man bör

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) sålunda söka förena sin principiella uppfattning, att skattebördorna skola läggas på de mera bärkraftiga, med varsamhet vid framgåendet, så att man icke skärper skatterna mera än de nödvändiga statsutgifterna göra oundgängligen nödvändigt.

Med dessa ord, herr talman, får jag, såsom jag nyss anført, yrka bifall till utskottets förslag i den förevarande punkten, men uttala min anslutning till herr Löfvanders motivering för denna ståndpunkt.

Herr Velander: Herr talman! Jag hade inte avsett att deltaga i denna debatt, men det har under densamma förekommit en del uttalanden, som uppkallat mig.

Från olika håll har utskottets motivering berörts. Denna skulle vara behäftad med så utomordentligt stora brister. Bland annat skulle den på en del punkter inte utsäga, vad som egentligen vore avsett. Det ligger ju dock så till, att denna motivering är uttryck för den uppfattningen, att de föreliggande propositionerna inte äro av beskaffenhet att böra av riksdagen accepteras, utan att en ingående undersökning och prövning i skilda hänseenden vore påkallad; och då utskottet förordar en sådan undersökning och prövning, är det ju klart, att utskottet inte kan i antydda hänseenden angiva någon bestämd uppfattning.

Det har också uttalats en undran över vem som egentligen stode bakom utskottets motivering. Det framgår dock av betänkandet, och jag utgår ifrån att vid det definitiva ståndpunktstagandet här i dag till detta utskottsbetänkande de, som representera den uppfattning, som däri kommit till uttryck, även komma att stå fast därvid. Jag beklagar dock, att bondeförbundets representanter icke ansett sig kunna ansluta sig till denna motivering. På ett tidigare stadium har emellertid saken legat så till, att det icke förelegat något som helst skäl att antaga, att inte så skulle bliva fallet.

Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet uttalade i anslutning till herr Johan Nilssons i Kristianstad anförande, att han givetvis ansåge att utskottsmajoritetens ståndpunkt vilade på sakliga grunder, men att den dock vore ett uttryck för sådana subjektiva omdömen, som i trängre mening knappast kunde anses representera den fulla sakligheten. Detta omdöme må nu stå för finansministerns egen räkning. I det sammanhanget berörde emellertid finansministern bevillningsutskottets uttalande vid förra årets riksdag om lämpligheten av en översyn av de direkta statsskatterna. Jag utgår ifrån att bevillningsutskottet med detta sitt uttalande endast avsåg att ge sin anslutning till vad finansministern därutinnan anført i statsverkspropositionen, och jag kan inte gärna tänka mig, att bevillningsutskottet i det sammanhanget, alltså, i det statsfinansiella läge, som då förelåg, på något sätt avsåg, att resultatet av denna översyn av den direkta statliga beskattningen skulle bli så omfattande, som propositionen nr 232 till årets riksdag markerar. Jag kan till och med tänka mig möjligheten av att finansministern själv vid detta sitt uttalande i statsverkspropositionen till 1935 års riksdag egentligen inte tänkte sig, att det skulle bli nödvändigt, att gå så på djupet. Jag skulle också förmoda, att om finansministern respektive bevillningsutskottet då kunnat se på den finansiella ställningen så optimistiskt, som finansministern gjorde i början av årets riksdag, då det ställdes i utsikt en skattelättnad på inte mindre än 20 miljoner kronor, det knappast heller vore möjligt att tänka sig, att vare sig finansministern själv eller bevillningsutskottet 1935 tagit sikte på någon mera djupgående omläggning av den direkta statliga beskattningen. Det må sålunda vara ursäktligt, om bevillningsutskottets majoritet i

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) det förändrade läge, som nu inträtt, och med de ökade krav på skattebetalarna, som måhända icke låta sig avvisas, måste förutsätta en mera djupgående undersökning och utredning än som presterats.

Det förekom någonting i finansministerns yttrande, som, om jag inte fattade fel, innebar ungefär det, att man avvysade den kungl. propositionen bland annat av den anledningen, att man inte vore villig att acceptera den skattelättnad för de lägsta inkomstskikten, som finansministern tagit sikte på. Jag vill för min del säga, att utskottsmajoriteten på den punkten liksom på övriga punkter, där fortsatt utredning ifrågasatts, icke intagit någon bestämd ståndpunkt i sak, utan sådant ståndpunktstagande får bli beroende på resultatet av den fortsatta utredningen. Det är emellertid så, att de skäl, som finansministern åberopat till stöd för denna skattelindring, liksom ock för övervältrande av skatter från vissa inkomstskikt till andra, icke syntes åtminstone mig ägnade att utan vidare kunna accepteras. I det sammanhanget kommer man emellertid in på vad som tidigare här berörts, nämligen bl. a. frågan om den indirekta beskattningen; och då måste jag för min del ansluta mig till den tankegången att beträffande den indirekta beskattningen och dess tryck på olika inkomstskikt det gäller i första rummet icke frågan om den direkta beskattningen såsom sådan, utan frågor om levnadskostnadsnivå. Om trots en stark stegring av den indirekta beskattningen förhållandena dock utvecklats så, att levnadskostnaderna inte stegrats, utan att närmast motsatsen gäller, då synes det mig, som om den omständigheten, att vissa indirekta skatter gått något i höjden, inte kan vara någon avgörande anledning till något slags kompensation för vissa inkomstskikt i form av minskad direkt statlig beskattning.

Jag vill också betona — detta jämväl i anledning av ett finansministerns uttalande — att jag med skattebördan menar den samlade skattebördan, alltså både de direkta och de indirekta skatterna. När det gäller den kommunala skattetungan, är det dock i främsta rummet fråga om en skatteutjämning, och det kommunala skattetrycket är ju, såsom redan påpekats, ytterst ojämnt. Undan för undan vidtagas emellertid åtgärder, som äro ägnade att minska trycket av dessa kommunala skatter. Härvid kan hänvisas till exempelvis folkpensioneringen, som man väl får hoppas skall i väsentlig utsträckning minska fattigvårdskostnaderna, och kostnaderna för folkskoleväsendet — beslutet om dessas omläggning träder ju med nästa års ingång i full tillämpning.

Åtskilliga punkter finnas, där jag för min del måste, för att kunna taga definitiv ställning till en omläggning av den direkta statliga beskattningen, avsedd att lända till efterrättelse under någon längre tid, kräva ytterligare klarlägganden. Om jag börjar med beskattningen av de juridiska personerna, avses egentligen icke någon minskning av den samlade skattebördan för dessa. Däremot skulle en väsentlig förändring av skattebördans fördelning mellan de olika skattepliktiga inträda. Jag skulle kunna illustrera detta med några exempel. Svenska järnvägsföreningen har verkställt en undersökning, omfattande bl. a. 37 till föreningen anslutna företag, som deklarerat beskattningsbar vinst innevarande år. För 23 av dessa 37 företag skulle med den förändring av bolagsbeskattningen, som finansministern tagit sikte på, inträda en stegring av skattebördan med i genomsnitt cirka 255 %. Det var för 23 av de 37 företagen. För 4 av företagen med en inkomstprocent av mellan 4 och 5 skulle skattebördan ökas i genomsnitt med 200 %, och för 2 av företagen med en inkomstprocent av mellan 5 och 6 skulle det inträda en genomsnittlig skattestegring på 130 %. Enligt en utredning, verkställd inom utskottet, vilken omfattat företag inom olika branscher, skulle, om man håller sig till samtliga med utredningen avsedda företag inom en och samma bransch, en

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) skatteförhöjning komma att inträda för exempelvis träförädlingsindustrin med 75.8 %, för sågverken med 91 % och för den elektriska industrien med 40 %.

Det är ju ganska klart, att man inte kan vara benägen att acceptera en skatteproposition, som i nu antydda hänseenden knappast innehåller någon utredning och som, efter vad man finner, i enskilda fall medför dylika konsekvenser.

Nu gav finansministern uttryck åt den tanken, att på grund av utskottets ställningstagande beträffande beskattningen av de juridiska personerna vore frågan därom för avsevärd tid framåt avförd från vidare diskussion. Jag beklagar, om så skulle bliva fallet. Det synes mig ock, att när finansministern tagit upp denna fråga och därvid kommit till en sådan slutsats, att ett förslag verkligen borde framföras, detta förslag icke får förutsättas vila på så föga bärande grund, att icke en fortsatt utredning är påkallad.

De kungl. propositionerna synas mig vidare icke innefatta någon utredning eller i varje fall ingen tillfredsställande utredning beträffande avvägningen av förmögenhetsbeskattningen. År 1910, när man första gången gick in för beskattning av förmögenhet här i landet, var utgångspunkten den, att man icke syftade till en beskattning av förmögenheten såsom sådan, utan i stället att utnyttja den högre skattekraft, som den fonderade inkomsten eller förmögenhetsavkastningen representerade. Man gick då ut ifrån en genomsnittsavkastning av 5 % och ökad skatteförmåga för denna förmögenhetsbeskattning, motsvarande i förhållande till annan inkomst en tredjedel, eller med andra ord en tredjedel av 5 % = 1.67 %, alltså en sextiondedel av förmögenheten. Denna utgångspunkt bibehölls vid den omläggning av beskattningen, som ägde rum år 1919. Den bibehölls även vid den omläggning av beskattningen, som skedde år 1928. Nu säger finansministern, såvitt jag funnit, inte ett ord om denna sak. Vad har finansministern för uppfattning ifråga om den fonderade inkomstens högre skattekraft? Med vilken genomsnittsavkastning kan man i fortsättningen räkna, och i vilken utsträckning kan det vara rimligt och skäligt att taga denna avkastning i anspråk? Det förefaller, som om det skulle vara på sin plats att åvägabringa åtminstone någon utredning på denna punkt.

Till den kommande progressivskatten kan jag för min del deklarerera den inställningen, att skall man rubba på denna skatteform, bör det ske icke blott beträffande de juridiska personerna, utan även beträffande de fysiska personerna, och om sålunda resultatet vid en fortsatt utredning blir att man kan och bör slopa den progressiva beskattningen för de juridiska personerna, den även bör bortfalla för de fysiska. Detta skulle vara av icke oväsentlig betydelse bland annat ur ren skatteutjämningsynpunkt.

Här har efterlysts utskottsmajoritetens uppfattning om de olika föreslagna skalorna. Det har ansetts, att det skulle föreligga någon plikt att komma med ett klarläggande uttalande därutinnan i detta sammanhang. Det är alldeles säkert för mycket begärt. En sådan fordran sträcker sig självfallet vida utöver vad som kan vara rimligt. Avvägningen av dessa skalor hör väl just till det, som bör bli föremål för den fortsatta utredningen.

Innan jag slutar, skall jag beröra en annan synpunkt.

Såsom jag förut påpekat, gick finansministern i början av denna riksdag ut ifrån, att det skulle bli möjligt att sänka den direkta statliga beskattningen med ett belopp, motsvarande cirka 20 miljoner kronor. Det var ju ett meddelande, som mottogs med stor tacksamhet av svenska folket, och jag misstänker, att det var många, som i förskott, så att säga, höllo finansministern räkning därför. I propositionen nr 232 tog finansministern, efter vad man då hade anledning förmoda, definitiv ståndpunkt till regleringen av den direkta statsbeskattningen. Vid intetdera av dessa ställningstaganden kan finansministern

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)

ha saknat anledning att räkna med en väsentlig ökning av försvarsutgifterna. Räknade finansministern inte med stegringen av dem, skulle jag för min del nästan vilja beteckna det såsom en oförklarlig underlåtenhet. I propositionen nr 232 räknade emellertid finansministern av andra anledningar med att mycket väsentliga stegringar av den direkta statliga beskattningen vore att förvänta. Dessa stegringar klarade dock finansministern lekande och lätt under hänvisning till den nya bottenkattens elasticitet. Med utnyttjande av denna elasticitet kunde finansministern i framtiden möta bland annat den väntade omläggningen av familjebeskattningen. Finansministern klarade också med denna elasticitet den ökade statliga beskattning, som väl måste bli en följd av en mera effektiv skatteutjämning. För min del kan jag med hänsyn härtill inte känna annat än överraskning över att finansministern genom skattepropositionen nr 269 underkänner de skalor och de grunder i övrigt, på vilka propositionen nr 232 vilar. Jag vill också för mitt vidkommande bestämt säga ifrån, att det inte är, såsom finansministern antytt, något lättköpt argument, när någon hänvisar till detta och tar denna, jag höll nästan på att säga, enastående åtgärd såsom utgångspunkt eller skäl för att icke utan vidare utredning godtaga finansministerns uppgifter och uttalanden i skilda avseenden.

Jag ber, herr talman, i anslutning till det anförda, att få instämna i det yrkande, som i den föreliggande punkten framställts om bifall till utskottets förslag.

Herr Bergman: Herr talman! Vid flera föregående skattedebatter i denna kammare har jag gjort gällande, att man måste taga hänsyn till den obestridliga differentiering, som både logiskt och praktiskt taget måste göras emellan olika slag av indirekt beskattning. Den saken har också nu beaktats, och jag gläder mig åt att i det betänkande från bevillningsutskottet, som vi här ha framför oss, se den betonad ganska tydligt och energiskt, liksom ock att finna den framhållen i det anförande, som utskottets ärade ordförande höll i början av debatten. Han strök under differensen med särskild styrka. Det står på sidan 53 i betänkandet: »Vad den indirekta beskattningen beträffar, har i propositionen räknats med sådana indirekta skatter som skatter (respektive tullar) å sprit, vin, öl och tobak. De sålunda medräknade förbrukningsartiklarna äro samtliga att hänföra till mera umbärliga varor. Utskottet kan för sin del icke biträda den uppfattningen, att den relativa skatteförmågan bör bedömas med hänsyn till dylika lyxbetonade varor.»

Under föregående debatter i denna fråga har jag haft att kämpa på två fronter, dels emot finansministern, dels emot bevillningsutskottets majoritet och dess ordförande. Jag konstaterar att jag i dag inte behöver rikta mig åt det senare hållet. Nu ser det ut, som om finansministern och hans partivänner skulle vara isolerade i denna fråga. Ty i den särskilda reservation, som avgivits av bondeförbundets representanter, har ingen invändning gjorts emot denna passus i bevillningsutskottets betänkande. La vérité est en marche, den riktiga och förnuftiga uppfattningen arbetar sig dock fram. Detta är en fråga, som måste komma att lösas i den riktning och anda, som jag länge har gjort gällande. Det vore att försumma en plikt, om jag icke gäve uttryck däråt även i dag.

Till och med socialdemokraternas reservation synes vittna om, att man även bland dem blivit något betänksam på denna punkt. Där står uttryckligen medgivet, att man kan hysa olika åsikter om vilka indirekta skatter, som böra medtagas vid beräkning av skattetrycket. Men sedan står det: »Vi kunna inte finna annat än att, då det nu en gång förhåller sig så, att staten belagt konsumtionen av vissa umbärliga varor, såsom rusdrycker och tobak,

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) med betydande skatter, man icke kan undgå att taga hänsyn till den skattebelastning, som faktiskt kommer att åvila de olika inkomstklasserna.» Det är verkligen ganska egendomligt, att man erkänner, att man kan ha olika åsikter om skattetrycket, men ändå ställer sig på den ståndpunkten, att man skall räkna med detta skattetryck, vilket icke trycker någon annan än den som frivilligt belastar sig därmed. Detta slags indirekta skatter äga också folkuppfostande innebörd, i det man därigenom uppmuntrar folk till sparsamhet i avseende på en onyttig eller skadlig konsumtion. En sådan skatt är icke blott socialt oantastlig, den är också socialt nyttig och önskvärd.

Nu sade finansministern, att han inte hade kunnat finna, att man i andra länder vid resonemang om dessa saker gjort någon sådan differentiering. Man hade räknat med det indirekta skattetrycket såsom en helhet och räknat in dessa lyxartiklar däri. Jag skulle vilja fråga honom, om han följt med den litteratur från senaste tid, som på detta område sett dagen i England och Danmark. Åtminstone är den praxis, som där tillämpas, alldeles stridande mot en sådan uppfattning. Där har man på det allra skarpaste gått in på en beskattning av spirituosa och öl, och det mycket hårdare, än man någonsin har kunnat tänka sig här i Sverige.

Jag ber att få uttrycka min glädje över att, som sagt, dessa synpunkter nu vunnit erkännande från så många håll. Må man också draga konsekvenserna därav på alla dessa håll. Jag yrkar bifall till utskottets hemställan.

Herr statsrådet **Wigforss**: Jag tänker inte förlänga debatten, jag skall bara ge några repliker, därför att det kanske är nödvändigt att klara upp några missförstånd.

Herr Hansén citerade de — mycket onödigt, skulle jag vilja säga — välvilliga ord, som utskottet efter all den föregående kritiken har skjutit in. Jag vände mig inte alls mot något annat än att när utskottet börjar med en uppräknings på en hel rad sidor av de utredningar, som det anser borde ha föregått ett framläggande av förslag av denna natur, så kan ingen uppfatta det annat än som ett uttalande av den meningen, att detta borde ha skett. Om man sedan efteråt kastar in några välvilliga ord, så verkar det närmast, som om man tyckte, att man borde säga någonting vid sidan om det hela. Detta karakteriserar kanske ytterligare den något egendomliga tillkomsten av denna utskottsmotivering.

Jag glömde, när jag bemötte herr Johan Nilsson första gången, att svara på en direkt fråga. Det är så mycket mer skäl att taga upp den, som nu herr Johan Bergman ytterligare strukit under frågan om huruvida dessa så kallade lyxskatter skola räknas med. Herr Johan Nilsson frågade, om det verkligen var min mening, att om staten av andra skäl, till exempel folkhygieniska och dylikt, skulle finna sig föranlåten att ytterligare starkt belasta konsumtionen av dessa onödiga varor, detta då måste föranleda en justering av övriga skatter. Jag svarar ett fullständigt klart ja. Jag tror, att det är omöjligt att komma ut till det svenska folket och förklara: »Hur mycket skatt vi än lägga på sådana varor, som vi anse vara onödiga, skall ni inte resonera därom. Alla edra andra skatter skola vara likadana.» Om herrar bondeförbundare, som på den punkten icke ha reserverat sig mot utskottets betänkande, verkligen ha klart för sig, att utskottets yttrande här innebär, att svenska riksdagen skall slå fast, att hur mycket man än beskattar sprit, tobak, vin och öl, så skall detta inte räknas in i den samlade skattebelastningen, och det skall icke kunna föranleda något slags jämkning på övriga skatter, då borde de förstå, att man har slagit fast principer, som inte kunde framföras i något annat civiliserat land.

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)

Herr Johan Bergman förväxlar fullständigt frågan om spritbeskattningens höjd och belastningen. England och Danmark ha en mycket högre spritbeskattning än Sverige på varje liter, men England och Danmark belasta konsumenterna betydligt mindre än Sverige, helt enkelt därför att konsumenterna i Danmark och England konsumera så mycket mindre. Det är alltså två fullständigt skilda ting. Om vi lade, låt mig säga, tiodubbel beskattning på varje liter — och herr Bergman kan få nämna vilken siffra som helst — och detta hade till följd, att konsumtionen inskränktes så starkt, att till exempel varje individ och varje familj endast betalade ett obetydligt belopp, skulle det betyda, att denna spritbeskattning var synnerligen låg, under det att en spritbeskattning, som, även om den håller sig vid måttligare siffror på varje liter, dock svarar mot en mycket stor konsumtion, innebär en kraftig belastning av de mindre inkomsttagarna.

Jag tror, att just därför att jag själv hör till nykterhetsvännerna och därför att jag har sympatier för tanken, att man måste överväga även den möjligheten att begränsa konsumtionen genom högre beskattning — en åsikt, som kanske herr Johan Bergman inte företräder men som hyses av många andra inom nykterhetsrörelsen — så kan jag säga, att det är så mycket nödvändigare, att man inte förlorar ur sikte, att denna sak verkligen har en annan sida än bara den folkhygieniska. Om det vore på det sättet, som herr Johan Bergman säger, att den, som köper denna sprit och sedan konsumerar den, får stå sitt kast, då kunde det vara någon reson i det, men herr Johan Bergman vet mycket väl, att de där, låt mig säga 100 kronorna i spritskatt, som det talats om under denna debatt, minska inte bara personens i fråga konsumtion av annat, utan även storleken av det belopp, som skulle gå till hans hustru och barn. Jag tror, att den synpunkten inte kan lämnas ur räkningen, när man har att överväga ett lands beskattning.

Vad beträffar herr Velander's yttrande om bolagsbeskattningen och om den senkomna propositionen, är det ju en smula egendomligt att höra, att det inte föreligger någon utredning i fråga om bolagsbeskattningen, när vi ha fått hela den stora bolagsskatteberedningens förslag. Det enda, som skiljer detta förslag ifrån det nuvarande förslaget, är ju, att man nu har ansett sig helt enkelt vara tvungen att sätta det proportionella procenttalet högre. Men alla de principiella invändningar, som man kan rikta emot den proportionella skatten, finnas ju kvar, inte minst, såsom herr Velander säkert vet från utskottet, den invändningen, att det utgör en oskäligen nedsättning av beskattningen för stora och rika bolag. Och det lönar sig inte mycket att komma och tala om med vilka procenttal skatten höjs på vissa håll. Om dessa procenttal gälla mycket små skattebelopp, får jag säga, att 200 och 300 procent på en liten skatt betyder ju inte någonting. Herr Velander menar nog inte, att om ett bolag redovisar en avkastning på bara 2 eller 3 procent och man höjer skatten till det dubbla eller det tredubbla, så visar detta, att det är en orimlig beskattning av detta bolag. Det beror på hur detta bolag redovisar sitt kapital. Det kan hända, att detta kapital borde nedskrivnas på sådant sätt, att avkastningsprocenten bleve en helt annan.

När herr Velander till sist återigen upprepar — och herr Hansén gjorde det samma — den där invändningen, som jag finner vara något för lättvindig, att man är överraskad över att ha fått den nya propositionen, så vill jag återigen ställa den frågan, vad man överhuvud taget har tänkt sig under det anbud, som ställdes av regeringen till de övriga partierna om en överflyttning av skatt på de mera bärkraftiga. Om man överhuvud taget har inlagt någon som helst mening i detta, och det har man tydligen gjort under den offentliga debatten, så måste det innebära, att man icke skulle taga ut dessa 30 miljoner

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
genom en allmän höjning av en förut given rörlig skala, utan det måste innebära en förskjutning emellan de olika elementen i denna skala, vilket endast kan åstadkommas av det system, som nu är föreslaget, genom överflyttning antingen till den fasta tilläggsskatten eller till förmögenhetsskatten eller genom tillfogande av ett nytt skikt i botten skatten på de större inkomsterna.

Man kan sålunda gärna för mig kritisera hur mycket som helst, att överhuvud taget ett sådant anbud framkommit, att överhuvud taget en regering skulle kunna tänka sig att vädja till en folkrepresentation och säga: »Vi skola gå med på dessa kostnader, om ni vilja lägga dem på de mera bärkraftiga.» Men att sedan man resonerat om detta och funnit, att man kan diskutera själva tankegången, därefter anse det vara orimligt att praktiskt utforma ett förslag, det måste jag å min sida uttala min överraskning över.

Herr Bergman: Jag vill med ett par ord svara på det, som herr finansministern sade i början av sitt sista anförande.

Han riktade sig mot mig och syntes mena, att höjld skatt på ifrågavarande lyxvaror ej skulle inbringa något, därför att man därmed skulle sänka konsumtionen och alltså inte få in så mycket. Höjningen skulle sålunda ur den synpunkten vara ändamålslös. I Danmark hade man före införandet av den starka beskattningen en inkomst från alkoholkällorna av ungefär 16 miljoner, men efter densamma har man kommit upp i över 60 miljoner. Trots detta har man konstaterat en betydande och mycket nyttig sänkning av konsumtionen. Allt beror på hur hög beskattningen sättes.

Nu sade finansministern, och det gjorde väl intryck på många av kammarens ledamöter, att det inte bara är den, som förtär de där konsumtionsvarorna, som drabbas av skattehöjningen, utan hans hustru och barn komma att lida av att dessa varor bli dyrare. Mannen knappar in på vad de skulle ha. Jag har nyss varit i Danmark och deltagit i en politisk debatt om skattefrågorna där, vari deltogo landets främsta experter ur olika partier. Denna fråga var då också under behandling. De synpunkter, som jag då, liksom nu, gjorde gällande, rönt icke motsägelse från något håll. Man var ganska ense om denna sak, och jag fick också reda på — detsamma har jag även inhämtat från England — att erfarenheterna där visa, att det är ofantligt många flera familjer, flera hustrur och barn, som genom denna höga beskattning ha räddats åt ett lyckligare familjeliv, än de hustrur och barn, som möjligen i vissa undantagsfall ha fått det sämre, därigenom att husbonden har varit ohjälpligt förlorad i det här avseendet. De flesta familjer av den kategori, som både finansministern och jag ömma för, ha fått det bättre på denna väg, än de haft det förut. Man minskar konsumtionen, men tack vare den starka skattehöjningen, ökas icke desto mindre statens inkomst. Statsrådet syntes alldeles förbise den engelska ölbeskattningen. Det argument, herr statsrådet anförde, inverkar således inte på mig, som något känner till verkningarna i detta avseende både i England och Danmark.

Herr Velander: Herr statsrådet och chefen för finansdepartementet syntes vilja inlägga den meningen i bevillningsutskottets uttalanden, att någon som helst hänsyn inte finge tagas till skatter på umbärliga varor, exempelvis sprit, vin och tobak. Jag tror, att det måhända var något förhastat att fastslå detta liksom ock att bevillningsutskottet i det sammanhanget förfarit på ett sätt, som inte har sin motsvarighet i något annat land. Det förhåller sig väl i stället närmast så, att bevillningsutskottet velat reagera mot att finansministern själv tycks fästa en avgörande vikt vid denna beskattning.

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)

Sedan antydde finansministern beträffande de procenttal jag anført såsom exempel på den skattestegring, som skulle inträda för vissa företag vid den föreslagna omläggningen av aktiebolagsbeskattningen, att det inte var någon mening med sådana där procenttal, då det kanske förhöll sig så, att man hade att göra med så små beskattningsbara inkomster och alltså så små skattebelopp, att ökningen i procent i själva verket inte spelade någon roll. Jag skulle dock ifrån det material, som funnits tillgängligt inom bevillningsutskottet, kunna anföra en massa exempel på motsatsen, men jag skall nöja mig med att taga ett fåtal sådana från en enda grupp. Ett bolag, som nu betalar i skatt 18,133 kronor, skulle få detta skattebelopp höjt med 180.7 procent till 50,898 kronor. Ett annat bolag har enligt gällande grunder ett skattebelopp på 102,365 kronor. Detta skulle enligt propositionen nr 232 ökas med 75.8 procent till 179,982 kronor. Skattebeloppet i ett annat fall utgör 501,604 kronor. Detta skulle komma att stegras med 30.4 procent till 654,090 kronor. Ett annat bolag slutligen har nu en skatt på 323,961 kronor. Den skulle komma att ökas med 104.6 procent till 662,837 kronor. Exempler må vara tillräckliga. Att genom den föreslagna omläggningen av bolagsbeskattningen en betydande skattestegring kan uppkomma är utan vidare klart.

Finansministern ansåg, att jag förbisett, att det förelåg en omfattande utredning beträffande omläggningen av beskattningen av de juridiska personerna. Jag har emellertid inte förbisett den utredning, som föreligger i det betänkande, som 1931 avgavs av bolagsskatteberedningen, och inte heller de yttranden, som avgivits öfver detta betänkande. Men jag vill säga, att detta betänkande bygger på förutsättningar, som inte längre äro relevanta, och det syftar till sådana resultat, som finansministern fullständigt lämnat åt sidan. Bolagsskatteberedningens huvudsynpunkt var, att de svenska bolagen i förhållande till de utländska vore mycket hårt beskattade. Sedan menade beredningen, att det vore önskvärt att så omlägga bolagsbeskattningen, att det utländska kapitalet stimulerades till investeringar här i landet. Jag kan tänka mig, att intetdera av dessa skäl nu föreligger.

Skatteprocenten föreslogs av beredningen till 5, medan näringsorganisationerna i sina yttranden uttalade sig för procenttalet 4. Nu tar finansministern sikte på procenttalet 8. Det är alltså inte samma utgångspunkter. Öfver den departementspromemoria, som varit remitterad för yttranden av olika myndigheter, ha näringsorganisationerna inte på något sätt beretts tillfälle att uttala sig. Medan de år 1931 väntade sig en väsentlig skattelättnad, skulle nu, i många fall, en väsentlig skattestegring inträda, en skattestegring som i synnerhet skulle komma att gå ut öfver de minst bärkraftiga företagen, öfver företag, som äro inriktade på export, samt öfver vår rederinäring. Då så är fallet, känner jag mig inte övertygad om att resultatet av en utredning skulle komma att utgöra stöd eller underlag för finansministerns förslag i förevarande avseende.

Herr Bärq, Anders: Herr talman! Jag vill bara uttala min förundran öfver att herr Velander nöter med bolagsskatten, just den punkt i det föreliggande förslaget, där alla äro ense om att en ytterligare utredning bör ske. Såväl utskottets företrädare och socialdemokraterna, som reserverat sig, som statsrådet själf säga ju, att det kan finnas vissa skäl att ytterligare se på denna sak. Denna fråga kan således, såvitt jag kan förstå, inte ha något som helst inflytande på ställningstagandet till skatteförslaget i övrigt.

Dessutom måste jag göra en ytterligare fråga. Om jag får tolka herr Velanders angrepp i denna punkt som ett uttryck för uppfattningen att någon proportionell skatt på bolagen icke skall ifrågakomma, varför skriver då ut-

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.) skottet på följande sätt: »Även om skäl kunna anföras för, att de juridiska personernas statsbeskattning bör vara proportionell, anser utskottet med hänsyn till det anförda, att frågan härom bör göras till föremål för förnyad utredning.» Jag röjer väl ingen hemlighet om jag säger, att herr Velander är en av dem, som i utskottet ideligen förklarar, att han inte ville inta någon bestämd ståndpunkt i fråga om den proportionella beskattningen. Kärnan i det hela är säkerligen inte frågan om proportionell skatt eller icke från kritikernas sida. Sjung ut med att det här gäller att sätta en så låg skatteprocent, att alla bolag förtjäna på en övergång och bördan lassas över på andra skattebetalare! Det är detta som det reella i resonemanget ytterst rör sig om.

Slutligen vill jag till min gamle vän och trätobroder i spritfrågorna herr Bergman säga, att det var en tid i världen då dessa frågor voro helt dominerande. I brist på andra politiska livsförnödenheter kunde det parti, som herr Bergman då var en framstående företrädare för, passa in rusdrycksfrågorna på allt mellan himmel och jord. Det blev en laber vind efter den senaste partikombinationen, och jag gratulerar både rusdryckslagstiftningen och riksdagen, att den dämpare på folkpartiet, som anslutningen från den liberala falangen utgjorde, verkligen kom till stånd. I det föreliggande resonemanget försöker herr Bergman leda in problemet på spørsmålet nykterhetslagstiftning eller icke. Jag delar herr Bergmans uppfattning att man bör ha en så pass hög beskattning på rusdryckerna, som man rimligen kan våga sig på för att inte andra och större olägenheter, som vi känna till, skola göra sig alltför breda. Det gäller inte här denna fråga såsom sådan, utan det gäller de belopp rusdrycksbeskattningen inbringar och vilka statsmakterna sätta värde på i budgetärt avseende. Vill man sedan ha skäl att komma åt rusdryckskonsumtionen genom ökad beskattning får man vara vänlig att se till, att dessa skatter ges så brett rum i budgeten som möjligt; ty få inte inkomstkraven göra sig gällande så kommer man ingen vart. Tror ändå inte herr Bergman att de belopp som dessa skatteobjekt inbringa både i Danmark och England ha en stor inverkan på den direkta beskattningen där? Tar man bort dessa skatter så kommer den direkta beskattningen säkerligen att få sitta emellan. Finnas de, såsom fallet är i både England och Danmark och annorstädes, så komma de att ha sin verkan och bli en faktor som man inte kan underlåta att räkna med vid bedömandet av de olika skatteformernas betydelse i den allmänna budgeten. Jag kan inte se att man kan komma ifrån dem; sedan får man tycka vad man vill om deras nödvändighet. För min del behöver jag inte betyga vare sig herr Bergman eller någon annan, att jag har den uppfattning, som jag lät framskymta i mitt första anförande, att jag inte kan betrakta dessa varor annat än som överflödsvaror — jag behöver inte tillägga skadliga sådana — men de miljoner som genom dem rulla in kan jag inte underlåta att räkna med i budgetärt hänseende. Och någon annan plats för dem än bland de indirekta skatterna kan jag icke finna.

Jag vill till slut lyckönska herr Bergman till att i fortsättningen söka sitt stöd hos högern, när det gäller att höja spritskatterna.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjorde herr talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på bifall till vad utskottet i den nu föredragna punkten hemställt samt vidare på antagande av de förslag, som innefattades i punkten 1 av den av herr Bårg i Katrineholm m. fl. vid betänkandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, efter att hava upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition vara med övertygelse ja besvarad.

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)

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

Den, som bifaller vad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande nr 46 punkten 1, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, antagas de förslag, som innefattas i punkten 1 av den av herr *Bärg* i Katrineholm m. fl. vid betänkandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser. Herr talmannen förklarade därpå, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

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

Ja — 70;

Nej — 53.

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

Punkten 2.

Utskottets hemställan bifölls.

Punkten 3.

Herr *Löfvander*: Herr talman! Jag skall be att få yrka bifall till den av mig och herr *Olsson* i Närlinge avgivna reservationen angående motiveringen.

Herr *Bärg, Anders*: Herr talman! Herr *Björnsson* framställde redan i sitt yttrande under a) ett yrkande om strykning av utskottets motivering, alltså all motivering till det yrkande som göres under 3:o. Jag ber herr talman, att på denna punkt, då nu yrkande rätteligen skall framställas, få ansluta mig till herr *Björnssons* yrkande om avslag på all motivering. Jag ber samtidigt att få förklara, att därest detta mitt yrkande icke skulle komma att segra, jag ansluter mig till den reservation som är avgiven av herrar *Löfvander* och *Olsson* i Närlinge. Detta gör jag så mycket hellre — även om jag anser det vara klokast att inte ha några direktiv givna för denna utredning — sedan herrar *Löfvander* och *Wohlin* ha tolkat oklarheten i bondeförbundets reservation i vad den angår direktiven på ett sådant sätt att även jag kan känna mig tämligen tillfredsställd därmed. Jag vill därför, herr talman, slå fast till protokollet, att anledningen till att jag och den grupp jag tillhör, om mitt yrkande att stryka all motivering anslås, kunna ansluta oss till bondeförbundets motivering i motsats till utskottets yttrande är just den tolkning av innebörden däri, som är gjord av herrar *Löfvander* och *Wohlin* såsom företrädare för den reservation som är avgiven av herrar *Löfvander* och *Olsson* i Närlinge.

Ang. ändringar i förordningen om inkomst- och förmögenhetsskatt. (Forts.)
 Herr Nilsson, Johan, i Kristianstad: Då jag trodde att överläggningen skulle anses avslutad får jag inskränka mig till att yrka bifall till såväl utskottets hemställan som dess motivering.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i avseende på den nu ifrågavarande punkten yrkats 1:o) att vad utskottet hemställt skulle bifallas med godkännande av utskottets motivering; 2:o) att utskottets hemställan skulle bifallas med de ändringar i motiveringen, som förordats i den av herr Olsson i Närlinge och herr Löfvander vid betänkandet avgivna reservationen; samt 3:o) att kammaren skulle bifalla utskottets hemställan med uteslutande av motiveringen.

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

Herr *Löfvander* begärde votering, i anledning varav och sedan till kontraposition därvid antagits bifall till det under 2:o) här ovan upptagna yrkandet, uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller vad bevillningsutskottet hemställt i sitt betänkande nr 46 punkten 3 med godkännande av utskottets motivering, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles utskottets hemställan med de ändringar i motiveringen, som förordats i den av herr Olsson i Närlinge och herr Löfvander vid betänkandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser. Herr talmannen förklarade därpå, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för nej-propositionen.

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

Ja — 50;

Nej — 75.

Därjämte hade 5 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Punkten 4.

Utskottets hemställan bifölls.

Vid förnyad föredragning av bevillningsutskottets betänkande nr 47, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om särskild skatt å förmögenhet för år 1936 jämte i ämnet väckta motioner, bifölls vad utskottet i detta betänkande hemställt.

Föredrogs ånyo bevillningsutskottets betänkande nr 48, i anledning av Kungl. Maj:ts propositioner med förslag till förordning om extra inkomst- och förmögenhetsskatt för år 1936 ävensom en i ämnet väckt motion.

Ang. extra inkomst- och förmögenhetsskatt för år 1936.

I en den 3 januari 1936 dagteknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 22, hade Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogat förslag till förordning om extra inkomst- och förmögenhetsskatt för år 1936.

2 § i förevarande förordningsförslag var så lydande:

Extra inkomst- och förmögenhetsskatten skall utgöra:

när det till statlig inkomst- och förmögenhetsskatt beskattningsbara beloppet icke överstiger 8,000 kronor:

en halv procent av den del av det beskattningsbara beloppet, som överstiger 6,000 kronor;

när det beskattningsbara beloppet överstiger

| | | | | |
|----------------|-------------|-------------|---------------|-------------------|
| 8,000 men icke | 12,000 kr.: | 10 kr. för | 8,000 kr. och | 1 % av återstoden |
| 12,000 » » | 20,000 » : | 50 » » | 12,000 » » | 1.5% » » |
| 20,000 » » | 30,000 » : | 170 » » | 20,000 » » | 2 % » » |
| 30,000 » » | 40,000 » : | 370 » » | 30,000 » » | 2.5% » » |
| 40,000 » » | 60,000 » : | 620 » » | 40,000 » » | 3 % » » |
| 60,000 » » | 100,000 » : | 1,220 » » | 60,000 » » | 3.5% » » |
| 100,000 kr. | | : 2,620 » » | 100,000 » » | 4 % » » |

Rörande skatteplikt för äkta makar och fördelning dem emellan av det för dem gemensamt uträknade skattebeloppet skola stadgandena i 19 § 1 mom. förordningen om statlig inkomst- och förmögenhetsskatt äga motsvarande tillämpning.

Därefter hade Kungl. Maj:t i en den 5 juni 1936 dagteknad, till bevillningsutskottet hänvisad proposition, nr 268, föreslagit riksdagen att under i propositionen nr 267 angiven förutsättning antaga vid propositionen nr 268 fogat, ändrat förslag till förordning om extra inkomst- och förmögenhetsskatt för år 1936.

Det vid propositionen nr 268 fogade författningsförslaget var av samma lydelse som det med propositionen nr 22 framlagda med det undantag, att 2 § i det nya förslaget lydde sålunda:

Extra inkomst- och förmögenhetsskatten skall utgöra:

när det till statlig inkomst- och förmögenhetsskatt beskattningsbara beloppet icke överstiger 8,000 kronor:

två procent av den del av det beskattningsbara beloppet, som överstiger 6,000 kronor;

när det beskattningsbara beloppet överstiger

| | | | | |
|----------------|-------------|-------------|---------------|-------------------|
| 8,000 men icke | 10,000 kr.: | 40 kr. för | 8,000 kr. och | 3 % av återstoden |
| 10,000 » » | 12,000 » : | 100 » » | 10,000 » » | 4 % » » |
| 12,000 » » | 15,000 » : | 180 » » | 12,000 » » | 5 % » » |
| 15,000 » » | 20,000 » : | 330 » » | 15,000 » » | 6 % » » |
| 20,000 » » | 40,000 » : | 630 » » | 20,000 » » | 7 % » » |
| 40,000 » » | 60,000 » : | 2,030 » » | 40,000 » » | 8 % » » |
| 60,000 » » | 100,000 » : | 3,630 » » | 60,000 » » | 9 % » » |
| 100,000 kr. | | : 7,230 » » | 100,000 » » | 10 % » » |

Rörande skatteplikt för äkta makar och fördelning dem emellan av det för dem gemensamt uträknade skattebeloppet skola stadgandena i 19 § 1 mom. förordningen om statlig inkomst- och förmögenhetsskatt äga motsvarande tillämpning.

Ang. extra inkomst- och förmögenhetsskatt för år 1936. (Forts.)

Till utskottets behandling hade även överlämnats en i anledning av proposition nr 22 inom andra kammaren av herr *Karlsson* i Grängesberg m. fl. väckt motion, nr 624, i vilken hemställts, att riksdagen måtte besluta, att § 2 i förordningen om extra inkomst- och förmögenhetsskatt måtte beträffande skattesatsernas storlek erhålla följande lydelse:

Extra inkomst- och förmögenhetsskatten skall utgöra:
när det till statlig inkomst- och förmögenhetsskatt beskattningsbara beloppet icke överstiger 8,000 kronor,

fem procent av den del av det beskattningsbara beloppet, som överstiger 6,000 kronor;

| | | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|------|---------------|
| när det beskattningsbara beloppet överstiger | | | | | |
| 8,000 men icke | 10,000 kr. | 100 kr. för | 8,000 och | 6 % | av återstoden |
| 10,000 » » | 15,000 » | 220 » » | 10,000 » | 8 % | » » |
| 15,000 » » | 20,000 » | 620 » » | 15,000 » | 11 % | » » |
| 20,000 » » | 25,000 » | 1,170 » » | 20,000 » | 14 % | » » |
| 25,000 » » | 40,000 » | 1,870 » » | 25,000 » | 17 % | » » |
| 40,000 » » | 60,000 » | 4,420 » » | 40,000 » | 20 % | » » |
| 60,000 » » | 100,000 » | 8,420 » » | 60,000 » | 23 % | » » |
| 100,000 » » | 200,000 » | 17,620 » » | 100,000 » | 26 % | » » |
| 200,000 » » | 500,000 » | 43,620 » » | 200,000 » | 30 % | » » |
| 500,000 » » | 1,000,000 » | 133,620 » » | 500,000 » | 35 % | » » |
| 1,000,000 » » | | 308,620 » » | 1,000,000 » | 40 % | » » |

Utskottet hade i det nu föredragna betänkandet av angivna orsaker hemställt, att riksdagen måtte, i anledning av Kungl. Maj:ts propositioner nr 22 och 268 ävensom motionen II: 624 av herr *Karlsson* i Grängesberg m. fl., antaga det vid propositionen nr 22 fogade förslag till förordning om extra inkomst- och förmögenhetsskatt för år 1936 med den ändring, att 2 § erhöles följande lydelse:

Extra inkomst- och förmögenhetsskatten skall utgöra:
när det till statlig inkomst- och förmögenhetsskatt beskattningsbara beloppet icke överstiger 8,000 kronor;

en procent av den del av det beskattningsbara beloppet, som överstiger 6,000 kronor;

| | | | | |
|--|-------------|------------|---------------|-----|
| när det beskattningsbara beloppet överstiger | | | | |
| 8,000 men icke | 10,000 kr.: | 20 kr. för | 8,000 kr. och | 2 % |
| 10,000 » » | 12,000 » : | 60 » » | 10,000 » » | 3 % |
| 12,000 » » | 20,000 » : | 120 » » | 12,000 » » | 4 % |
| 20,000 » » | 30,000 » : | 440 » » | 20,000 » » | 5 % |
| 30,000 » » | 50,000 » : | 940 » » | 30,000 » » | 6 % |
| 50,000 » » | 100,000 » : | 2,140 » » | 50,000 » » | 7 % |
| 100,000 kr. | | 5,640 » » | 100,000 » » | 8 % |

Rörande skatteplikt för äkta makar och fördelning dem emellan av det för dem gemensamt uträknade skattebeloppet skola stadgandena i 19 § 1 mom. förordningen om statlig inkomst- och förmögenhetsskatt äga motsvarande tillämpning.

Enligt en vid betänkandet avgiven reservation hade herrar *Bärg* i Katrineholm, *Björnsson*, *Hjalmarsson*, *Lövgren* i Boden, *Sjödahl*, *Werner* i Hultsfred, *Eklund*, *Mårtensson* och *Persson* i Undersvik på anförda skäl ansett, att utskottet bort hemställa,

1) att riksdagen måtte, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande proposition nr 268, antaga det vid propositionen fogade förslag till förordning om extra inkomst- och förmögenhetsskatt för år 1936; ävensom

Ang. extra inkomst- och förmögenhetsskatt för år 1936. (Forts.)

2) att Kungl. Maj:ts proposition nr 22 samt motionen II: 624 av herr Karls-son i Grängesberg m. fl. måtte anses besvarade genom vad under punkten 1) hemställts.

Herr Velander: Eftersom herr statsrådet och chefen för finansdepartementet är i kammaren närvarande, skall jag tillåta mig att göra en hemställan till honom. Det förhåller sig ju så, att den ordinarie inkomst- och förmögenhetsskatten är fördelad på två uppbördsterminer, under det att den nu utgående extra inkomst- och förmögenhetsskatten erlägges under den förra av dessa. Nu blir den extra inkomst- och förmögenhetsskatten mer än fördubblad; och jag utgår ifrån att den kan bli av sådan storleksordning, att det är lämpligt att den liksom den ordinarie inkomst- och förmögenhetsskatten uppdelas på två terminer. Jag har, herr talman, här begärt ordet för att detta mitt uttalande skall komma till kammarens protokoll, och jag uttrycker den förhoppningen, att statsrådet och chefen för finansdepartementet måtte beakta detsamma.

Herr Bärq, Anders: Jag vidrörde redan i mitt första anförande i skattefrågorna det ändringsförslag till den kungl. propositionen om extra inkomst- och förmögenhetsskatt som nu föreligger. Jag skall inte trötta kammaren med att mala på den historien; det hela är nu i varje fall ur världen. Jag vill bara påpeka, att om riksdagen i detta fall följer reservanterna, som ha förordat bifall till Kungl. Maj:ts förslag, så innebär det att man med en liten skärning från kassafonden skulle kunna undvika att ta ut 170 % av den ordinarie inkomst- och förmögenhetsskatten, vilket annars bevillningsutskottet nödgas föreslå. Man skulle kunna inskränka sig till att höja skatteprocenten från av Kungl. Maj:t föreslagna först 150 och sedan 155 till 160 %.

I anslutning till vad jag har sagt ber jag att få yrka avslag på utskottets hemställan och bifall till den reservation som av mig och mina partikamrater är fogad till betänkandet.

Herr Nilsson, Johan, i Kristianstad: Ja, herr talman, förhållandet är ju det, att vi nu stå inför ett verkligt avgörande i fråga om årets beskattning, när vi skola ta ställning till det föreliggande förslaget. De uträkningar som där äro gjorda förutsätta nämligen, att budgeten sedermera skall balanseras med den ordinarie inkomst- och förmögenhetsskatten. För detta ändamål har man tvingats att gå upp till ett repartitionstal av 170. Uträkningarna ha visat, att sedan alla nya anslagsbelopp blivit täckta — och därvid vill jag erinra att statsutskottet de senaste dagarna höjt anslaget till arbetslöshetens bekämpande med 3 miljoner kronor utöver Kungl. Maj:ts förslag — en brist på 12,773,155 kronor uppstår. Nu hade finansministern beräknat den extra inkomst- och förmögenhetsskatten till det tredubbla mot den förutvarande, alltså 30 miljoner kronor, och vidare hade finansministern velat höja den ordinarie inkomst- och förmögenhetsskattens procental från 150 till 155, vadan det alltså skulle bli en merökning utöver den som stegringen i själva skatteunderlaget har framkallat av 5 miljoner kronor. Så hade finansministern räknat med att man skulle tillgripa 11.5 miljoner av den skatteutjämningsfond som finns. Den stora skillnaden mellan finansministern och bevillningsutskottet ligger däri, att utskottet inte har velat räkna med denna fond. Vi ha resonerat så, att när man inte tagit finansministerns nya skatteförslag — och det är i samband med detta som han velat tillgripa fonden — bör man inte heller i annat sammanhang tillgripa densamma, utan den bör tills vidare få vara som den är. Även om man tagit av fonden och i samband därmed

Ang. extra inkomst- och förmögenhetsskatt för år 1936. (Forts.)
utjämningskatten kommit att försvinna, vore man därmed inte av med de finansiella bekymmer, som de skattetyngda kommunerna bereda oss. Ty finns inte utjämningskatten eller denna fond, så föreställer jag mig att resultatet blir att man på den allmänna budgeten får ta upp ett motsvarande belopp, för att i fortsättningen kunna understödja de skattetyngda kommunerna. I realiteten tror jag alltså inte att det blir någon skattelättnad.

Utskottet har emellertid inte kunnat godkänna finansministerns förslag, att när man i detta budgetära läge tvingas att inte blott bibehålla utan även väsentligt öka de krisskatter som vi tidigare ha opponerat oss emot, samtidigt bereda en skattelättnad för en hel del genom att sänka det nuvarande skattetalet från 170 till 155. Vi ha i stället resonerat som så, att när man inte kan undvika dessa utgifter får man stå fast vid de 170 och sedan fylla återstoden genom att höja den extra inkomst- och förmögenhetsskatten med ett tal, som i stället för 10 miljoner som under löpande budgetår ger 23 miljoner. Det är mycket litet tilltalande att man tvingas belasta skattdragarna med denna extra skatt, men då man inte velat resonera om eller reflektera på att tillgripa någon indirekt beskattning, har man i nuvarande budgetära läge ingenting annat att göra än att föreslå att täcka bristen på detta sätt. Om nu skattetalet höjes på sätt utskottet föreslår är det ett faktum att vi ta ut i skatt 8 miljoner kronor mer än finansministern har föreslagit. Dessutom ha vi på grundval av inkommet siffermaterial vågat höja den ordinarie inkomstskatten med 1 miljon och på så sätt kommit upp till 9 miljoner. Det blir ju i alla fall en brist på 3,773,155 kronor, men beträffande denna ha vi i det betänkande om den ordinarie inkomst- och förmögenhetsskatten som kommer, antytt, att statsutskottet får klara upp den med kassafondens hjälp. Detta ha vi ansett oss kunna göra, därför att kassafonden i år beräknas komma upp till 78.3 miljoner, och enligt riksräkenskapsverkets uppfattning är det tillfredsställande om den är 70 miljoner. Då vill jag understryka att vi ha kvar de 11.5 miljonerna i utjämningskattefonden, som ju kan anses ha karaktären av en extra kassafond, ifall man skulle ändra på beskattningen. Jag vill heller inte underlåta att nämna att från Grängesbergsbolaget förväntas en engångsinkomst på 12.5 miljoner, som visserligen förfaller först nästa år men som man kan få när man vill, och även dessa medel kunna betraktas som en extra kassafond. Det budgetära läget får alltså, för närvarande i varje fall, betraktas som tämligen gott.

Nu kan möjligen mot detta anmärkas, att vi ändå ha tagit något från kassafonden. Men jag vill påpeka att den balansering av budgeten som legat framför oss från riksdagens början ju innebär att tillfälliga skulder så att säga skola avbetalas på kortare tid. Det gäller avskrivningar på statens järnvägars lånekapital, avskrivningar på krigslånen och på spannmålsförlusterna och förluster hos riksgäldskontoret på vissa affärstransaktioner genom Kreditkassan. Det sammanlagda beloppet uppgår till 411.5 miljoner kronor. Härav är avbetalat i årens budget ett belopp av 135.5 miljoner, alltså 33 %, vilket är en synnerligen kraftig avbetalning. För att kunna göra detta har finansministern tillgripit 60 miljoner kronor ur kassafonden, och det som vi göra oss skyldiga till är ju mycket oväsentligt i jämförelse med vad finansministern tidigare gjort.

Herr talman, jag har velat lämna denna lilla redogörelse som en förklaring till att vi nödgats komma med det förslag som utskottsbetänkandet innebär. Ifall detta nu accepteras av riksdagen, blir följden att i det förslag till bevillningar som sedan kommer, den ordinarie inkomst- och förmögenhetsskatten fastslås till 170.

Herr talman, jag anhåller att få yrka bifall till utskottets förslag.

Ang. extra inkomst- och förmögenhetsskatt för år 1936. (Forts.)

Herr statsrådet **Wigforss**: Jag skall inte nu rulla upp någon debatt, då vi redan vid föregående ärende hade den väsentliga debatten. Jag skall bara bekräfta vad utskottets ordförande säger, att sedan det nya skatteförslaget har fallit finns det ingen, om jag så får säga, enkel möjlighet att ta i bruk de 11.5 miljoner som ligga i utjämningsfonden. Det hade annars varit en naturlig utväg, även om den uppenbarligen hade minskat de fonderade medlen.

Jag begärde ordet för att påpeka, att det beslut, som nu fattas, har betydelse inte bara för avgörandet av vilken skatteprocent som skall läggas till grund för nästa års ordinarie inkomstskatt. Jag vill också understryka att genom det beslut som här fattas ger man uttryck åt sin uppfattning rörande den ståndpunkt, som regeringen intagit, då den föreslagit att flytta över en väsentlig del av de ökade kostnaderna på de större inkomsterna. Jag vill inte underkänna den argumentationen, att det i nuvarande läge kan vara motiverat att begära uppskov. Den som känner sig osäker kan alltid säga, att det ligger ingenting ont i att fundera ytterligare ett år på saken. Därmed har han inte utan vidare avvisat den linje i fråga om skattebördans fördelning som regeringen tänkt sig. Men då det gäller att besluta för budgetåret 1936/1937 så ställs man inför nödvändigheten att tillkännage vad man i grund och botten menar om denna förskjutning. Utskottsförslaget kan inte gärna uppfattas annat än som ett avslag på den linje som regeringen har valt. Det har ofta under de sista månaderna sagts, att alla äro ense om, att en större del bör läggas över på de mera bärkraftiga. När man nu kommer till avgörandet vill man så långt ifrån lägga de nya 30 miljonerna på de mera bärkraftiga, att man inte en gång accepterar de 20 miljoner som regeringen har föreslagit utan stannar vid 13 miljoner och därvid uttryckligen förklarar i motiveringen att detta är en extra ordinarie åtgärd, vilket jag inte kan fatta på annat sätt, än att så snart man kan komma ifrån denna ytterligare belastning på de mera bärkraftiga så skall man också göra det. Herrarna få inte undra på att man har det intrycket, att en icke obetydlig del av svenska riksdagen finner det naturligt att först och främst lägga skatterna på konsumtionen. När man inte kan komma längre på den vägen faller man tillbaka på den allmänna inkomstskatten som drabbar alla, och när inte heller den vägen längre står till buds bekvämar man sig att ta det återstående av de mest bärkraftiga. Jag säger inte detta som en kritik eller en anklagelse. Jag vill bara understryka att jag har litet svårt att tro att den enighet i princip rörande skattebördans fördelning, om vilken särskilt herr Wohlin talade, verkligen föreligger.

Med dessa ord skall jag inte yrka bifall — vilket jag inte heller kan göra i denna kammare — till Kungl. Maj:ts förslag. Efter utgången i den förra frågan torde väl även utgången i denna vara given.

Herr **Hansén**: Herr talman! Jag tillät mig i försvarsfrågan säga, att jag hoppades, att det skulle bli möjligt för oss att i handling visa, att då det gällde skattebördans fördelning voro vi beredda att taga konsekvenserna av det beslut som då fattades. Jag anser att i och med att vi besluta bifalla utskotts-förslaget har denna min förhoppning infriats. Man kan ju nämligen inte utsträcka förhoppningen därhän att man skulle ta ut mera pengar än som behöves. Vi ha, som bevillingsutskottets ordförande riktigt anmärkte, gått i överkant när vi lämnade de 11.4 miljonerna ograverade, alltså reserverade för skatteutjämnning, och togo ut ytterligare 13 miljoner på den extra inkomst- och förmögenhetsskatten.

Vad beträffar det uttalande som statsrådet citerade vill jag för min del säga, att jag inte inlägger den betydelsen i utskotts-förslaget, utan tvärtom uppfattar det så som om utskottet därmed markerar att det allvarligt vill lägga de ökade

Ang. extra inkomst- och förmögenhetsskatt för år 1936. (Forts.)
bördorna i ökad omfattning på de mera bärkraftigas axlar. Detta är uttryckt i utskottsförslaget, och det innebär å andra sidan, att så länge vi inte kunna få ett förslag till ny skattelagstiftning, som riksdagen kan godkänna, nödgas riksdagen fortsätta på den väg som vi slog in på 1931 och lägga en del av skattebördorna via dessa provisoriska skatter på de mera bärkraftigas axlar. Jag antydde förra året, att man tydligen ansett den nuvarande skatteskalen utnyttjad till hela sin elasticitet vid omkring siffran 170, och vid sådant förhållande, herr talman, anser jag att vi både i princip och sak ha hävdad vad vi utfäst oss till i detta avseende.

Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Efter härmed slutad överläggning gjordes enligt de därunder förekomna yrkandena propositioner, först på bifall till vad utskottet i det nu förevarande betänkandet hemställt samt vidare på antagande av det förslag, som innefattades i den vid betänkandet avgivna reservationen; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Vid ånyo skedd föredragning av bevillningsutskottets betänkande nr 49, i anledning av väckt motion om viss ändring av gällande bestämmelser om gift kvinnas beskattning, bifölls vad utskottet i detta betänkande hemställt.

*Förordnings-
förslag ang.
yrkesmässig
trafik med
automobil.*

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 54, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil, dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 11 mars 1936 till riksdagen avlämnad proposition, nr 161, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, hade Kungl. Maj:t anhållit om riksdagens yttrande över ett vid propositionen fogat förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil.

I sammanhang med berörda proposition hade utskottet till behandling förehåft följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen:

inom första kammaren:

- nr 290, av herr *Löfvander* m. fl.,
- nr 325, av herr *Johan Bernhard Johansson*,
- nr 337, av herr *Hamrin* m. fl.,
- nr 338, 339 och 340, av herrar *Lindley* och *Robert Berg*, och
- nr 362, av herr *Bagge* m. fl.; samt

inom andra kammaren:

- nr 581, av herr *Nilsson* i Steneberg m. fl.,
- nr 679, 680 och 681, av herr *Nilsson* i Göteborg m. fl.,
- nr 682, av herr *Andersson* i Rasjön m. fl.,
- nr 697, av herr *Skoglund* m. fl.,
- nr 707, av herr *Pehrsson* i Bramstorp m. fl.,
- nr 708, av herr *Lindmark*,
- nr 709, av herrar *Gustafsson* i Välsnäs och *Meyerhöffer*,
- nr 724, av herr *Hagberg* i Malmö, och
- nr 728, av herr *Lundqvist* m. fl.

I motionerna I: 337 och II: 682, vilka voro likalydande, hade hemställts, att riksdagen i yttrande över det i propositionen framlagda förslaget måtte uttala, att förslaget enligt riksdagens mening icke vore av beskaffenhet att bära läggas till grund för en förändrad lagstiftning på ifrågavarande område.

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

I motionerna I: 362 och II: 697, vilka jämväl voro likalydande, hade hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t meddela, att förslaget icke kunnat av riksdagen godtagas.

I motionen II: 707 hade hemställt, att riksdagen måtte avstyrka det gjorda förslaget samt att riksdagen i sitt yttrande till Kungl. Maj:t måtte uttala, att nytt förslag borde framläggas till riksdagens antagande i enlighet med § 87 regeringsformen.

I motionen II: 709 hade hemställt, att riksdagen måtte förklara, att propositionen ej borde läggas till grund för en förändrad lagstiftning på området.

I motionen II: 724 hade hemställt, att riksdagen ville avslå propositionen.

I motionen II: 728 hade hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t meddela, att förslaget icke kunnat av riksdagen godkännas, samt anhålla, att Kungl. Maj:t måtte verkställa förnyad utredning av den föreliggande frågan med beaktande jämväl av de synpunkter, som framförts i motionen.

I de likalydande motionerna I: 325 och II: 708, I: 338 och II: 679, I: 339 och II: 680 samt I: 340 och II: 681 hade hemställt om eller ifrågasatts vissa ändringar i eller tillägg till det i propositionen framlagda förslaget.

I motionerna I: 290 och II: 581, vilka även voro likalydande, hade hemställt, att riksdagen måtte besluta i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring i gällande motorfordonsförordning, att för transporter av mjölk till mejeri och konsumtionsort samt slaktdjur och slakteriprodukter ej skulle erfordras särskilt tillstånd.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet avfattat sin hemställan i sex särskilda, med A—F betecknade punkter.

På framställning av herr talmannen beslöts att utlåtandet skulle företagas till avgörande punktvis.

Punkten A.

I denna punkt hade utskottet hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen vid granskning av det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil, i anslutning till vad i motionerna I: 337, I: 362, II: 682, II: 697, II: 707, II: 709, II: 724 och II: 728 hemställt, funnit förslaget icke böra läggas till grund för lagstiftning i ämnet.

Enligt en vid utlåtandet avgiven reservation hade herrar *Linder, Hagman, Forslund, Hage, Olovson* i Västerås och *Hermansson* ansett, att utskottets yttrande bort erhålla den lydelse, reservationen visade, samt att utskottet bort hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen vid granskning av det vid propositionen fogade förslaget till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil funnit förslaget böra, med de jämkningar, som kunde föranledas av vad i det av reservanterna föreslagna utlåtandet anförts, läggas till grund för lagstiftning i ämnet,

samt att de i ärendet väckta motionerna, i den mån de icke blivit besvarade genom vad sålunda hemställt, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

Herr **Linder**: Herr talman! Det ämne, som nu är föremål för kammarens behandling, har tidigare låtit rätt så mycket tala om sig ute i landet. Som vi finna av utlåtandet har utskottsmajoriteten inte ansett regeringsförslaget vara en lycklig utgångspunkt för lösningen av detta problem. Vid slutet av den långvariga behandlingen i utskottet var det min tanke, att man inte skulle giva någon detaljerad framställning som svar på regeringens förslag, utan jag hade tänkt mig, att man allenast skulle återställa den kungl. propositionen med en anmodan till departementschefen att med hänsyn till den ingående diskussion, som har förekommit både i pressen och man och man emellan, samt med hänsyn till de motioner, som hade väckts, låta vidare bearbeta ämnet och slutföra utredningen. Efter det myckna arbete, som nedlagts på denna fråga, anser jag, att detta hade varit det riktigaste svaret. Man kan inte, tycker jag, underkänna det stora arbete som här blivit gjort, och den villighet att komma till ett tillfredsställande resultat, som statsrådet varit besjälad av. Då hade svaret, som man säger, kommit att stå i samma kasus som det stora arbetet, låt vara att propositionen återställdes. Det yrkades emellertid avslag på detta mitt förslag, och sedermera utvecklade sig saken på sätt som skedde, d. v. s. dels med en mera detaljerad framställning från utskottsmajoritetens sida och dels med ett mera detaljerat svar från reservanterna. Och där befinna vi oss nu.

Huvudskälet för majoriteten är som sagt, att propositionen inte är någon lycklig utgångspunkt för lösningen av det föreliggande problemet. Propositionen bygger emellertid på en utredning, som på sin tid genom riksdagens initiativ kom till stånd, då riksdagen anhöll, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning av frågan om åtgärder för ernående av en ur olika synpunkter sund reglering av förhållandet mellan biltrafik, järnvägar och sjöfart jämte därmed sammanhängande problem. När denna framställning gjordes, var anledningen den, att vårt järnvägsväsen befann sig under intrycket av en svår ekonomisk kris, vars orsaker man kunde föra tillbaka till den framflyttande motorismen. Sedan framställningen gjorts och sedan utredningens satts i gång, har vårt land fått uppleva en högkonjunktur, och under denna högkonjunktur har en hel del av det goda också kommit att falla på järnvägarnas lott. Järnvägarna ha kunnat uppvisa rätt gynnsamma resultat, trots den alltmer framskridande motortrafiken. Detta har gjort, att utskottsmajoriteten kunnat framställa de farhågor, vilka på sin tid voro anledningen till försöken att reglera förhållandet mellan biltrafiken och järnvägarna, såsom i stort sett ogrundade. Man hänvisar till, att järnvägarna gått bra, bättre än man någonsin tänkt sig, och att man alltså inte behöver hysa så förfärligt stor oro för konkurrensen med biltrafiken. Reservanterna medge naturligtvis, att det nu är en högkonjunktur, men anse att man mänskligt att döma inte får räkna med denna så förfärligt länge. Någon gång tar den som allting annat slut, och vid en ny lågkonjunktur stå vi sannolikt på nytt inför en brydsam situation. Framför allt komma måhända alla de enskilda järnvägarna att se sin existens i hög grad hotad, och det är då så dags att bereda dem en möjlighet att dra sig fram och leva. Så långt ifrån, att vi anse farhågorna överdrivna, förmena vi, att en utredning i denna sak bör påskyndas och inte uppskjutas. Det är av stor vikt, att man under lugna förhållanden kan åstadkomma en så vitt möjligt måttfull och lugn lösning av det problem, det här rör sig om.

Problemet är, som vi alla veta, inte något, som angår vårt land ensamt, utan svårigheterna äro desamma över hela världen. Vi äro ingalunda de första som tänkt på att försöka ordna denna angelägenhet. Om man inlåter sig på en sådan reglering är det självfallet, att man därmed inte avser att

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

försöka stoppa motortrafikens utveckling, något som jag för resten inte tror skulle löna sig. Men man får inte förbise, att motortrafiken har trängt in på ett område där gamla, stora, betydelsefulla transportmedel förut ha levat sitt liv, och att den därvid undergrävt och underminerat dessa transportmedels möjligheter att på samma sätt som förut finna sig till rätta och bibehålla sina intäkter. Man kan ju säga, att om ett transportmedel är för gammalt, så får det rymma fältet, det kan inte hjälpas. Men så förhåller det sig inte alldeles, ty motortrafiken har inte helt och hållet förmått onödiggöra järnvägsväsendet. Det är endast en del, låt vara en mycket värdefull del, att det gods, som varit föremål för transport av järnvägarna, som motortrafiken har tagit hand om, men en rätt stor del, den mindre värdefulla delen, har den inte övertagit, utan denna har alltjämt överlämnats åt järnvägarna, som med dess hjälp få försöka dra sig fram. Det är alltså inte oberättigat, att, även om man erkänner det berättigade i motortrafikens utveckling, också skänka en tanke åt de gamla transportmedlen, järnvägarna exempelvis. I järnvägarna är dock en mycket betydande del av vårt lands kapital investerat, och man får inte glömma att vid dessa järnvägar och med dessa järnvägars inkomster har det fötts och klätts en betydande massa människor under många, många år, vilka till stat och kommun ha fullgjort sina skyldigheter. Järnvägarna ha också varit av stor kulturfrämjande betydelse. Man talar om att motortrafiken har avlägsnat ödebygdsbegreppet, så att det inte har samma betydelse som tidigare, men även järnvägarna ha på sin tid skapat en stor och betydelsefull kulturutveckling som nu inte heller skall glömmas.

När man nu vill försöka en reglering ha olika projekt varit på tal. I andra länder har man tänkt sig en tvångsuppdelning av själva fraktmarknaden. Vi reservanter ha ansett det vara en förtjänst hos regeringsförslaget, att propositionen inte gått den vägen och velat bestämma, att visst gods skall fraktas på ett sätt och annat gods på ett annat sätt utan att det alltjämt skall få avgöras av allmänheten själv, vilket transportmedel den vill använda. Den reglering, som regeringen gått in för, innebär en tudelning, organisatoriskt och författningsmässigt, av den yrkesmässiga biltrafiken, alltså dess uppdelning i närtrafik- och fjärrtrafikområden. Man har klandrat denna uppdelning. När regeringen har velat göra till ett närtrafikområde ett visst begränsat handels- och transportområde, till vilket en viss stationsort närmast skulle hänföra sig, så säger man att detta är oriktigt, eftersom varken hantverk, handel eller industri ha sådana enhetliga handels- eller transportområden. Skulle det för övrigt verkligen gå att göra en sådan uppdelning i närtrafik- och fjärrtrafikområden, så är det, säger man, i varje fall oriktigt som regeringen har gjort, ty när trafikområdena ha blivit alldeles för snäva, medan fjärrtrafikområdena ha blivit så mycket större och inte bara omfatta avsevärda långresor utan även ett slags lokala fjärrtrafikområden. För reservanternas del får jag säga, att jag anser detta vara en fråga i andra planet, som kan avhjälpas genom att göra närtrafikområdena större. Då måste ju intressena, såvitt jag förstår, sammanfalla, eftersom ett större närtrafikområde givetvis måste sammanfalla med ett visst tillfredsställande handels- och transportområde.

Man har även gjort en annan anmärkning mot regeringsförslaget. Låt vara, säger man, att ni dela upp trafiken i när- och fjärrtrafik, inte tro ni väl, att den avlastning som då kommer till stånd tillfaller järnvägarna! Det gör den ingalunda. I stället kommer det att bli på det sättet, att de enskilda begagna sina egna bilar för att med dem forsla fram de varor och produkter, som det kan vara fråga om. Detta medför i sin tur att en hel del av dem som förut ha varit självständiga näringsutövare på detta område måste försvinna

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
och på sin höjd övergå till att bli anställda. Och, säger man, det är mindre önskvärt att få en ytterligare ökad kår av anställda inom denna trafik, rekryterad av dem, som förut varit självständiga företagare. — Överhuvud taget tycker jag häremot för min del, att ett bärande moment i det av regeringen framlagda förslaget är försöket att skapa en viss fastare taxebildning för att på den vägen få till stånd en stabilisering av fraktnivån. Det skulle inte bli denna mördande konkurrens. Det skulle bli åtminstone något så när fasta bestämmelser, hur mycket som skäligen borde tillkomma trafikutövarna och hur mycket som allmänheten borde betala. Det måste anses vara en ganska stor fördel för dessa trafikutövarare att på detta sätt få tillfälle att beräkna sina inkomster och utgifter, när de kalkylera sin verksamhet. Och för allmänheten måste det vara en fördel att kanske lättare än förut få sina transporter utförda genom att äga en säkrare tillgång till transportmedel. Transporterna komma också att bli på ett vederhäftigt sätt utförda. Och eftersom utövarna själva äro i tillfälle att genom sina organisationer öva ett betydande inflytande på de olika spörsmål, som här kunna förekomma, skulle det vara en praktisk och betydelsefull gärning, som på detta sätt skulle kunna åstadkommas i deras intresse.

Jag skall icke riva upp den kritik, som riktats mot detta förslag, eftersom jag anser, att den kan förbigås vid ett sakligt bedömande av frågan, men så mycket måste jag i alla fall säga, att det icke är rättvist att kasta sig över vederbörande departementschef. Här ha två stora utredningar förekommit. I den första utredningen, som, om jag inte minnes fel, igångsattes av dåvarande kommunikationsminister Jeppsson, deltog den för oss alla här i kammarerna väl bekante, numera landshövding von Sneidern — han var t. o. m. ordförande i andra lagutskottet — vidare herr Johan Bernhard Johansson, som sitter här ännu i dag och som också är väl känd för oss alla sedan många år, samt numera avlidne riksdagsman Wikström. Det är dessa personer, som givit statsrådet uppslaget att komma fram med ett försök i den riktning, som nu har skett. — Sedermera har det, som vi alla veta, riktats många invändningar mot uppslaget, och det är helt naturligt, ty varför skulle man inte gör det? Det är fråga om en sak, som bryter fram såsom en ny tid, med nya kommunikationsförhållanden. Det är alltså klart, att det skall uppstå mycken diskussion om detta förslag, och det kan väl tänkas, att många ha anmärkningar att göra mot detsamma. — När emellertid anmärkningarna kommo, tillsattes på nytt en utredning, de s. k. trafiksakkunniga. Det har varit en i vårt lands industriella och administrativa liv mycket känd man, landshövding Lübeck, som varit ordförande hos dessa sakkunniga. Jag skall icke räkna upp de övriga medlemmarna; de som äro intresserade i frågan veta mycket väl, vilka de äro. Såsom vi finna av propositionen ha även dessa personer kommit med sina förslag. Den väsentliga tankegången i den föreslagna regleringen är dock kort och gott dessa kommittéers. Jag menar därför, att man icke kan betrakta denna sak rätt och slätt som ett politiskt projekt, som ett statsråd har kastat ut, utan här föreligger från, såvitt man kan döma, objektivt och lugnt resonerande människor ett förslag att försöka en väg ut ur en besvärlig situation: att söka finna en lösning, som för samhället och oss alla skulle vara i möjligaste mån tillfredsställande.

Nu har detta förslag — för att använda ett rätt så banalt ord, men det skulle väl anses vara passande, kan jag tänka mig — »fallit under bordet», som det heter. Man har inte ansett det förtjäna ett bättre öde, men det är aldrig svårt att rikta kritikens udd mot ett förslag. Då frågar man sig: Var är hjälpen? Ty någon gång måste det i alla falla komma en stund, då man är tvungen att göra någonting. Ja, såvitt jag kan se av det betänkande,

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

som avgivits av utskottsmajoriteten, går det i första hand ut på en reglering, en sänkning av statens järnvägars taxor. Sedan jag började befatta mig med denna sak, har jag tänkt rätt mycket över detta projekt, som varmt förordas av utskottsmajoriteten. Det säges i utskottets förslag, att utskottet tror att ett åsyftat resultat kan vinnas i nära anslutning till det förslag, som järnvägsstyrelsen framlagt. Ja, jag undrar i alla fall, vad en sänkning av statens järnvägars godstaxor kan komma att betyda och om det på något sätt skulle kunna vara gynnsamt? Det är möjligt, att det kan vara gynnsamt för statens järnvägar på det sättet, att statens järnvägar kunna konkurrera ihjäl en betydande del av motortrafiken. Men det är också tydligt, att om statens järnvägar sänkte sina taxor, måste även motortrafiken observera vad som händer och rätta sig därefter, och för att kunna hålla sig uppe i konkurrensen måste alltså även den sänka sina taxor. På det sättet går ju skruven alltmera nedåt, och för dessa trafikutövare, som redan nu sägas utöva sin näring under socialt pressande villkor, måste en sådan åtgärd enligt min mening synas i hög grad betänkelig. Det är tydligt, att om den reglering, som här har föreslagits, hade fått sättas i verket, så hade man måst verkställa en avvägning mellan de olika transportmedlen, men när man nu låter allt ha sin fria gång — även om det i förbigående säges i utlåtandet att man naturligtvis också tänkt sig en reglering av motortrafiken — så kan jag förstå, att dessa trafikutövare med betydande oro tagit del av utskottets förslag, och jag kan icke finna annat än att deras oro är rätt så välgrundad.

Men det är inte slut med detta. Det föreslås också en höjd beskattning för de tyngre bilarna. Det kan jag också förstå. Man säger, att vägarna allt mer och mer påfrestas av dessa allt tyngre motorfordon, att godstransporten tär på vägarna, och att det är nödvändigt, att biltrafiken bidrager till att hålla vägarna i gott skick. Detta blir alltså ett ytterligare pålägg, som måste bäras av dessa trafikutövare, när de sätta i gång med sina tyngre bilar, ty ju större bilar de ha, dess bättre förmodar jag att det ställer sig ekonomiskt för dem.

Men det är icke riktigt slut ännu! Det finns också en annan sak, som i viss mån rönt reservanternas gillande. Jag har, som jag från början sade, icke med någon särskild glädje deltagit i en detaljerad framställning på reservanternas sida, ty jag ville ju, att man kort och gott skulle återställt propositionen och endast begärt en fortsatt bearbetning med anledning av den diskussion, som hade förts, och ett slutförande av det hela. Men nu har det påpekats från båda sidor, att den bilpark, som står till förfogande, är för stor, och att tillstånden äro för många. Då måste inskränkas. Efter vad jag kan se, är det tydligen fråga om att förfara mera rigoröst vid meddelandet av trafiktillstånd.

Det betyder med andra ord, att det kommer att bli allt snävare och snävare för dessa trafikutövare. Var gränsen skall gå, kan ingen människa säga. Den frågan skall avgöras hos en central myndighet; efter vad man nämner, förmodar jag att det i flertalet fall skulle bli länsstyrelsen. Men det är givet, att därvid ett ofrivilligt godtycke kan göra sig gällande. Det är icke så lätt att sitta i länsstyrelsen och avgöra, huruvida trafiktillstånd skall ges eller icke. Det kan ofta nog bli beroende på, hur pass mjuk och försiktig den tunga är, som talar, och hur pass man kan lägga siffrorna tillräta för att visa, att ens framställning är berättigad.

När jag skärskådar dessa huvudprinciper för en ny trafikreglering, sådan utskottsmajoriteten tänker sig den, måste jag säga, att det förefaller mig som om den icke skulle te sig så särskilt tilltalande för trafikutövarna. Men nu förväntar jag också — och det behöver inte vara slut ens med det jag

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

nyss sagt — att en önskan, som länge varit närd bland bondeförbundets män, icke skall ha långt till sitt förverkligande, nämligen att få verkställa transport av mjölk och slaktdjur utan tillstånd — att alltså få till stånd en linjetrafik, som går vid sidan av den yrkesmässiga linjetrafiken. Om den saken ha vi stritt många gånger här i kammaren, och det har från alla håll betygats, att vi varit villiga att stödja önskemålet om billigare frakter för jordbrukarnas produkter. Men det har alltid rests den lilla invändningen däremot, att man vill undvika en maskerad linjetrafik. Nu vill man, att detta medgivande skall omfatta även färsk fisk och skogsprodukter, ehuru jag hör, att man av någon egendomlig anledning ej gått med därpå i andra kammaren. Man har icke från det håll, där jag politiskt hör hemma, framställt någon önskan om en viss avtrubning av förslaget. Vi intogo ju en helt och hållet annan ställning. Från annat håll har man dock önskat, att färsk fisk och skogsprodukter skulle undantagas, medan det övriga skulle stå kvar. Jag kan mycket väl tänka mig, att det till sist inte blir så enkelt att uppehålla ett sådant individualiserat trafikillstånd, ty det anses vara i hög grad onaturligt, att icke en man, som skall forsla mjölk och slaktdjur till staden, också kan ta med sig något annat gods. Man tycker, att det inte är så noga. Men då har man vad vi alltid fruktat, vad vi brukat kalla en maskerad linjetrafik — ordet är godtyckligt valt, men man menar, att tillämpningen icke blir så strikt som man egentligen avsett. Därigenom blir det ogynnsamt för dem, som ha yrkesmässig linjetrafik till sitt yrke, sin näring, som de leva av.

Efter vad man räknat ut, har det talats fem, sex timmar i medkammaren om denna sak. Det behöver kanske icke ta så lång tid i denna kammar. I varje fall anser jag, att jag hållit på tillräckligt länge, och jag kan sluta med att bara yrka bifall till reservanternas förslag.

Herr Westman: Herr talman! Då andra kammaren har fattat sitt beslut i detta ärende, torde det icke vara nödvändigt, att vi här fördjupa oss i alla de synpunkter, som kunna framföras rörande det stora problem, som nu föreligger till vår diskussion. Jag skall för min del avstå från att försöka nyansera mina uttalanden, som man ju borde göra, om man verkligen skulle ingå på en diskussion, som skulle motsvara ämnets vikt, och i stället nöja mig bara med några få uttalanden. Jag kan så mycket hellre inskränka mig, som den föregående ärade talaren i sitt anförande, såsom vi hörde, diskuterade pro et contra. Han var den förste talaren. Det var således ur hans synpunkt mycket lämpligt, att han först redogjorde för de av motståndarna anförda skälen, innan han redogjorde för de motskäl, som han ansåg vara av betydelse. Jag förmodar, att kammaren icke tror, att det beror på bristande intresse, om jag under sådana förhållanden fattar mig ganska kort.

Herr statsrådet har haft till uppgift att förena gammalt och nytt. Det är en uppgift, som ett annat statsråd före honom en gång i Sverige tog sig för att söka lösa. Jag syftar på den berömda kappan, som Birger Jarl skickade som ett svar på inbjudan till bröllopet i Ulvåsa. Man kan mot herr statsrådet rikta den invändningen, att han har behandlat järnvägarna som sidensidan av kappan och bilismen som den delen, som är av vadmal. Det är alltid så, att när något nytt bryter sig fram, reses det ett motstånd mot det från det förutvarandes sida, och man bör naturligtvis icke hemfalla till det svenska begäret att hoppa på allting, som är nytt, i sådan utsträckning, att man vårdslöst åsidosätter eller tillintetgör det gamla, som ännu kan vara livsdugligt. Man har gjort den anmärkningen mot Kungl. Maj:ts proposition, att den tillkom under en lågkonjunktur, då järnvägarna voro mycket

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

litet räntabla och då den framflyttande motorismen tyckte åstadkomma en katastrof för vårt lands järnvägsväsen. Under sådana omständigheter var det förklarligt, att man övervägde mycket stränga åtgärder gentemot den framrusande motorismen för att hindra, att den åstadkom en ekonomisk katastrof för järnvägarna. Sedermera har krisen gått över, och det finnes icke längre så talande skäl för att vidtaga omedelbara och drastiska åtgärder för att skydda järnvägarna. Man har fått litet andrum och kan under sådana omständigheter studera detta problem i mera lugn takt.

De anmärkningar, som från utskottets sida framförts mot Kungl. Maj:ts förslag, ha, såsom framgår av utskottets utlåtande, väsentligen rört sig om det sätt, på vilket närtrafiken och fjärrtrafiken är reglerats. Bland andra anmärkningar har framförts den, att bestämmelserna om gränsen för närtrafikområdet icke ha varit riktigt väl avvägda. Bl. a. har man då pekat på, att det icke finnes något minimimått angivet för gränsen av ett närtrafikområde. Det är för övrigt en anmärkning, som reservanterna ha godkänt i sin reservation. Vidare har man ställt sig litet tveksam inför förslaget om att införa en fast taxa för fjärrtrafiken. I fråga om fjärrtrafiken skulle den regeln kunna gälla, att den, som fraktade gods i fjärrtrafik, icke skulle ha rätt att ta mindre betalt än efter den officiellt fastställda taxan. Det skulle vara fastställda taxor där liksom vid järnvägarna. Det ha vi funnit vara alltför hårt ådraget, såsom framgår av de anmärkningar, som äro gjorda i utskottsbetänkandet.

Vad beträffar tillståndsgivning har utskottet velat uttala sin anslutning till den synpunkt, som kommit fram i propositionen, att man vid tillståndsgivning skall se till, att tillstånd icke ges i större omfattning än behovet kräver. Men vi ha icke kunnat ansluta oss till herr statsrådets förslag, att det skulle införas en vägtrafikmyndighet, en central myndighet, som skulle ha hand om tillståndsgivningen. Det finnes för övrigt en hel rad andra frågetecken, som av utskottet satts i kanten av den kungl. propositionen.

Att utskottet har gått på hemställan om avslag har icke minst berott därpå, att utskottet har ansett, att de vore lämpligt, att innan man tog ståndpunkt i de stora frågorna skulle de utredas litet närmare. Utskottet har därvid att stödja sig på uttalanden både från den yrkesmässiga trafikens utövare och från järnvägsstyrelsen. Icke minst järnvägsstyrelsen har understrukit, att när man skall taga ställning till detta problem, vore det önskvärt, att man först hade undersökt, huruvida icke järnvägarna skulle kunna göras mera konkurrensdugliga. Och man måste ju säga, att det verkar litet egendomligt, när man är ute i bygderna här i Sverige och ser ett tåg komma dundrande fram genom terrängen med ett stort lokomotiv med kanske både lokomotivförare och eldare på, och så en personvagn, där det kanske sitter en enda gumma, och kanske en lastfinka efteråt, och tåget rusar fram i ett moln av rök, medan samtidigt en buss går fram på vägen bredvid, tyst och smidigt. Man tänker då också på, hur lätt det är ordnat med biltrafiken: bilen stannar vid vägkanten, lämnar av passagerare och paket utan vidare, medan däremot det för en ofta minimal järnvägstrafik skall finnas särskilda stationshus, godsmagasin, stins och alla möjliga anordningar. Man får det intrycket, att järnvägarna skulle kunna moderniseras något, utan att man komme ned på lägre säkerhetsgrad än man gör, när det är fråga om biltrafik. Man har för övrigt också talat om att rationalisera järnvägsdriften genom att sammanslå de många småjärnvägarna i större enheter. Utan tvivel skulle därmed kunna ernås besparing. Det har man redan funnit vid de rationaliseringsåtgärder, som vidtagits. Framför allt har järnvägsstyrelsen föreslagit, att man skulle vidtaga en taxerevision. Det är en fråga, som har framförts

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
bland annat också av den kommitté, som haft att beakta järnvägstrafikens och biltrafikens konkurrens med sjöfarten. Denna fråga har således icke framförts bara från järnvägsstyrelsen, utan också från olika andra håll.

Den föregående ärade talaren sade, att en nedsättning av taxorna på järnvägarna — framför allt på statens järnvägar — skulle vara betänklig, därför att det skulle betyda, att järnvägarna toge ifrån bilismen — eventuellt också sjöfarten — en del gods, som förut har fraktats av dessa trafikmedel. Men det är ju inte så säkert, ty det är också möjligt, att en nedsättning av frakterna kan öka trafikvolymen. Sådant ha vi sett många gånger förr i världens ekonomiska historia.

Utskottet har kommit till den uppfattningen, att det kunde vara av stort intresse att undersöka en hel del sådana problem, som spela in i lösandet av denna fråga, innan man toge definitivt ståndpunkt till densamma. Utskottet kan därvid till stöd för sin ståndpunkt åberopa icke blott en hel del sakkunniga, som tillkallats av Konungen, samt offentliga myndigheter och den yrkesmässiga biltrafikens företrädare, utan utskottet kan också som stöd härför åberopa reservanterna, som i sin reservation ha sagt, att en hel del önskemål från den yrkesmässiga lastbiltrafikens utövare borde överlämnas till Kungl. Maj:t, som skulle taga hänsyn till dem, utan att utskottet, och därmed riksdagen, uttalade något omdöme om deras berättigande eller icke berättigande.

Således finnas ganska många skäl anförda för att man inte nu skulle träffa ett avgörande, utan att man skulle bearbeta det material, som föreligger, och på grundval därav, med lämplig komplettering, försöka komma till en ny lösning av denna fråga. Utskottet har försökt att lämna sitt anspråkslösa bidrag till frågans förande framåt genom att ägna fyra trycksidor åt att ge anvisningar dels om vad utskottet anser bör undvikas vid en kommande reglering, dels om de problem, som böra beaktas vid det kommande arbetet. Utskottet har således på intet sätt ställt sig på en rent negativ ståndpunkt. Jag hoppas, att herr statsrådet håller utskottet räkning för dessa utskottets försök att inför Kungl. Maj:t framlägga riksdagens åsikt i en så positiv form som kan begäras av riksdagen.

Vad slutligen beträffar det av den siste ärade talaren berörda förslaget att fritaga transport av mjölk, slaktdjur, fisk och skogsprodukter från tillståndsgivning, har riksdagen beträffande de uppräknade varuslagen med undantag av fisk och skogsprodukter redan förut uttalat sitt gillande av en sådan anordning. Reservanterna ha velat avslå detta förslag. De ha i reservationen hemställt, att alltsammans skulle avstyrkas, men det föreföll mig som om den ärade talaren icke ämnade driva den ståndpunkten så hårt, och det synes mig som om det kunde föreligga en möjlighet för denna kammare att utan någon längre diskussion komma fram till samma ståndpunkt, som andra kammaren har intagit.

Eftersom det nu är fråga om att riksdagen skall avge ett yttrande till Kungl. Maj:t, så är det naturligtvis lättare för dem, som vilja tillgodose lantmännens önskemål att få ett positivt resultat, att vinna detta genom att kammaren avsluter sig till andra kammarens ståndpunkt. Jag skall, när vi komma till punkt C), tillåta mig framställa yrkande härom. För närvarande, då det endast gäller punkt A), ber jag få hemställa om bifall till utskottets yrkande i denna punkt.

Häri instämde herr *Johansson, Johan*.

Herr statsrådet **Leo**: Herr talman! Med hänsyn till den utförliga och utmärkta redogörelse för frågans innebörd och läge, som den ärade talesmannen för utskottsreservanterna redan har givit, skall jag icke närmare ingå på det

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.) föreliggande ärendet. Det finnes kanske så mycket mindre anledning därtill, som andra kammaren nyss har fattat sitt beslut, vilket jag antager så småningom kommer att bli också första kammarens, oberoende av hur debatten här föres och går. Jag skall emellertid i alla fall be att få säga några ord, som möjligtvis kunna tjäna till att bidra till frågans belysning.

Jag måste då först och främst uttala min uppriktiga förvåning över hur svårt det har varit att i denna dock för många så viktiga fråga få till stånd en ordentlig sakbehandling, en ventilerung av det sakliga innehållet i det framlagda förslaget. Jag fick se i tidningarna, att vid remissen här i första kammaren av det framlagda förslaget, då jag tyvärr icke kunde närvara, en av kammarens ärade ledamöter redan vid detta tillfälle hade tagit till orda och betecknat förslaget såsom reaktionärt och stridande mot utvecklingen. Då jag nu utgår ifrån, att denna beteckning på förslaget, »reaktionärt», icke satts dit med tanke på att det i allt väsentligt är resultatet av tvenne utredningar, där utredningsmännen såvitt jag vet samtliga äro av borgerlig politisk uppfattning, utan att beteckningen »reaktionärt» satts dit med tanke på förslaget sakliga innehåll, försökte jag i riksdagens protokoll få reda på, vad det skulle ha varit i förslaget, som hade orsakat, att det fick denna beteckning. Jag hittade emellertid inga anvisningar om vad som låg till grund för detta hårda omdöme från den ärade talarens sida, och jag får säga, att under den tid, som gått sedan dess, har jag förgäves väntat på att få se något sådant bevis.

I diskussionen om denna sak har man gärna velat framhålla — och den ärade utskottsordföranden antydde även något därom — att jag på grund av några ensidiga sympatier för järnvägarna skulle ha lagt fram detta förslag i syfte att hejda bilismens frammarsch och hjälpa järnvägarna i deras konkurrens mot bilismen. Jag vill på det bestämdaste bestrida, att jag har haft några som helst sådana avsikter, och jag tror heller icke, att ett genomförande av det framlagda förslaget skulle komma att ha någon sådan verkan, att järnvägarna på något som helst orättmätigt sätt skulle bli hjälpta på den yrkesmässiga lastbiltrafikens bekostnad. Utskottsmajoriteten har ju för övrigt själv framhållit, att någon sådan verkan icke kan förväntas av det framlagda förslaget.

Min egen inställning till detta förslag har jag angivit i propositionen, och jag skall be att få citera några ord ur densamma. Jag säger där bl. a.: »Ett genomförande av detta förslag kommer helt visst icke att nämnvärt inverka på den bestående transportfördelningen mellan de olika trafikmedlen. Däremot hyser jag för min del förhoppningen, att förslaget genomförande skulle komma att bidra till att avlägsna den oro och osäkerhet, som nu råder inom olika grenar av kommunikationsväsendet, och hejda eller åtminstone mildra den kris, som, om icke förr, så vid en eventuell konjunkturförsämring med säkerhet kommer att drabba de olika trafikmedlen, om det nuvarande tillståndet får obehindrat vidare utveckla sig.»

Det är, som man finner, alls inga överdrivna förhoppningar på verkningarna av det framlagda förslaget, och framför allt alls inga uttalade förhoppningar om eller någon uttalad avsikt att ett genomförande av detta förslag skulle föra över gods från bilarna till järnvägarna. Det är helt enkelt en uppfattning, att detta försiktigt hållna förslag genom sina bestämmelser rörande taxorna och organisationen för den yrkesmässiga biltrafiken skulle komma att något stabilisera förhållandena på transportväsendets område och förhindra de alltför pågående taxesänkningar, som äga rum, än inom det ena, än inom det andra transportmedlet, i deras konkurrenskamp med varandra, en taxesänkning, som enligt min mening redan gått för långt och åstadkommit mycket skadliga re-

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
sultat, icke minst inom den yrkesmässiga lastbiltrafiken, där de ekonomiska och sociala förhållandena till följd av denna ideligen pågående konkurrenskamp och ideligen pågående pressning av fraktpriset åstadkommit en verklig proletarisering inom stora delar av denna kår. Detta har varit mitt syfte och ingenting annat.

Jag lyssnade naturligtvis med stor uppmärksamhet till vad den ärade utskottsordföranden skulle ha att anföra i sak mot det framlagda förslaget, och jag blev, det måste jag erkänna, även denna gång besviken, ty, uppriktigt sagt, var det icke mycket av kritik i sak, som herr Westman bjöd på. Jag förstår, att det icke gärna kunde vara annorlunda, eftersom utskottet självt, efter att ju ändå ha i ett par, tre månader grubblat på saken, ej kunnat prestera någon saklig kritik av förslaget. Man har helt enkelt undvikit, även nu in i det sista, att ingå på en sakbehandling av denna viktiga fråga och viftat bort den med några talesätt, några allmänna fraser om bilismens förträfflighet, som vem som helst kan skriva under, om faran av att hejda denna utveckling, en fara, som vi alla inse, och vidare några anvisningar om hur man skall gå tillväga för att åstadkomma en lösning på annat sätt, anvisningar, som jag strax skall säga ett par ord om.

Men först vill jag säga ett ord till utskottets ordförande om hans hänvisning till att förhållandena nu dock äro annorlunda och bättre än de voro 1932, då riksdagen skrev och begärde att få en utredning och ett förslag i ärendet. Ja, det är alldeles riktigt. Vi ha sedan 1932 kommit in i en bra mycket bättre konjunktur. Just nu leva vi mitt uppe i en högkonjunktur, vad särskilt transportområdet beträffar, men alla veta ju, att denna högkonjunktur när som helst kan förbytas i sin motsats, att vi när som helst kunna beräkna att glida ned mot en lågkonjunktur igen och att man då måste räkna med att det uppstår precis samma svårigheter inom transportområdet som under föregående lågkonjunktur, lågkonjunkturen 1932. Icke är det väl på det viset vettigt folk i regeln handlar, att man skjuter upp att vidtaga sina försiktighetsmått ända tills faran står omedelbart för dörren och då det ofta är för sent att vidtaga nödiga försiktighetsmått eller i varje fall för sent att göra det på ett lugnt, måttfullt och lämpligt sätt. Det är klart, att vi kunna uppskjuta regleringen av biltrafiken till den tidpunkt, då vi på nytt befinna oss i en lågkonjunktur, då samtliga våra trafikmedel, järnvägarna, sjöfarten och den yrkesmässiga bilismen äro oerhört hårt pressade av de dåliga tiderna. Det är klart, att vi kunna uppskjuta regleringen till dess, men då är jag övertygad, att det kommer att bli en reglering av bra mycket mer genomgripande art än den, som framlagts i det föreliggande förslaget.

Ja, sedan var det verkligen två påpekanden i sak mot det framlagda förslaget, som herr Westman gjorde. Det ena var det, att förslaget saknade bestämmelser rörande minimistorleken av det s. k. närtrafikområdet. Ja, om detta nu skall vara en brist i det framlagda förslaget, hade väl ingenting varit lättare för andra lagutskottet, om det velat något i sak, än att sätta dit en sådan minimisiffra, 3 mil, 5 mil eller något annat, som utskottet ansett lämpligt. Det är ingenting, som kräver någon så vidlyftig utredning att icke utskottet skulle gått i land med den.

Herr Westman påpekade vidare, att det måste anses som en brist i förslaget, att det enligt detta skulle komma att gälla orörliga, fasta taxor för fjärrtrafiken, medan däremot han utgick från att järnvägarna liksom hittills skulle få lov att röra sig någorlunda fritt med priser under de av Kungl. Maj:t för järnvägarna fastställda maximitaxorna. Denna uppfattning hos den ärade utskottsordförandens sida är icke fullt riktig. Det är ingalunda så, att man här avser att röra sig med några fasta, orörliga taxor inom fjärrtrafiken, vilket

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
framgår av 1936 års kommittésakkunnigbetänkande, där det heter om detta: »Med kravet på offentlig taxa för fjärrtrafiken följer icke, vare sig att taxan skall vara lika för alla orter (och linjer) i riket eller att nedsättningar skola vara uteslutna. Huruvida en fast rikstaxa kan komma att i sinom tid realiseraras, får framtiden utvisa.» Man får här nöja sig med, säga de trafiksakkunniga, »att för varje särskilt fjärrtrafikföretag eftersträva samma grad av fasthet och likformighet, som uppnåtts för järnvägarna». — »Taxans förnämsta funktion är givetvis att, såvitt transporter i fjärrtrafik angår, medverka till förverkligandet av en fri tävlan på lika villkor mellan de olika transportmedlen.»

Det är således icke meningen och har icke varit meningen att låsa fast taxorna i fjärrtrafiken på det viset, att de skulle göras orörliga, under det att järnvägstaxorna skulle göras rörliga, varigenom järnvägarna skulle få ökad konkurrenskraft gent emot bilarna. Det har vid flera tillfällen framhållits, att den grundläggande principen, den grundläggande tanken i förslaget är att göra det möjligt för de olika trafikmedlen att konkurrera med varandra på likartade villkor.

Ja, nu har, som sagt, utskottsmajoriteten avvisat det föreliggande förslaget och i stället hänvisat till en fortsatt utredning. Jag ställer mig ganska frågande inför denna hänvisning till en fortsatt utredning av ärendet. Vad är det för riktlinjer, som utskottet anvisar för denna utredning? Ja, det är för det första en allmän sänkning av järnvägstaxorna, det är för det andra en höjd beskattning av de tyngre lastbilarna och det är för det tredje ett frigivande från bestämmelserna om yrkesmässig trafik av en hel rad av varor, mejeriprodukter, slaktdjur, färsk fisk och skogsprodukter, vilka enligt utskottets mening skulle få lov att yrkesmässigt fraktas utan att vederbörande behövde ha tillstånd till bedrivande av yrkesmässig trafik. Jag måste om dessa tre positiva anvisningar från utskottet säga, att ett förverkligande av dem kommer att bli ganska ödesdigert för icke minst den yrkesmässiga lastbilstrafikens utövare.

Vad betyder en allmän sänkning av järnvägsfrakterna? Vilket, inom parentes sagt, är järnvägsstyrelsens recept, då det gäller att komma tillrätta med konkurrensen från lastbilstrafiken? Jo, det betyder naturligtvis, att järnvägarnas förmåga att konkurrera med lastbilstrafiken och, väl att märka, även med *sjöfarten* kommer att ökas och att såväl lastbilstrafiken som sjöfarten få lov att släppa ifrån sig en del kunder till järnvägarna, såvida icke lastbilstrafiken och sjöfarten äro villiga och ha förmåga att ytterligare pressa sina taxor för att behålla sina kunder. Det blir en skärpt konkurrens om trafiken, som kommer att resultera i ett ytterligare skärpt taxekrig mellan de olika trafikmedlen. Men detta är, såvitt jag förstår, raka motsatsen till den trafikreglering, man velat åstadkomma och som väl också 1932 års riksdag tänkte på, då den skrev till Kungl. Maj:t och begärde utredning. Då vi tala om en sänkning av järnvägsfrakterna skola vi för resten komma ihåg, att vi röra oss icke bara med statens järnvägar utan även med de enskilda järnvägarna. Statens järnvägar kunna naturligtvis sänka sina taxor, d. v. s. minska sina inkomster och låta ytterligare ett par hundra miljoner kronor av det i statens järnvägar nedlagda kapitalet bli oräntabla och avskrivna. Det kan statens järnvägar göra, som har hela statens finansiella makt och stöd bakom sig, men de enskilda järnvägarna kunna icke handla på samma sätt. De ha icke samma ekonomiska ryggrad. En allmän sänkning av järnvägsfrakterna kommer för många av våra enskilda järnvägar att betyda en stark ökning av de svårigheter, under vilka de redan nu ha att leva, svårigheter så stora, att de säkerligen komma att knäcka ett icke obetydligt antal av dem.

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

Vad beträffar de undantag från bestämmelserna om yrkesmässig trafik i fråga om en hel del varor, som utskottet föreslår, måste jag också säga, att vad man än vill kalla det för, inte kan man kalla det trafikreglering. En trafikreglering syftar ju bland annat till att begränsa de tillgängliga trafikmedlen i förhållande till behovet. Vad kommer detta utskottets förslag att medföra? Jo, antalet lastbilar, särskilt på landsbygden, kommer att ökas i hög grad utöver det förefintliga behovet. Många av de yrkesmässiga bilåkarna på landsbygden komma att få släppa ifrån sig sina kunder till s. k. friåkare, som efter denna ändrings införande få full frihet att utan särskilt tillstånd forsla de varor, det här är fråga om.

Dessutom må jag säga om utskottets tal om fortsatt utredning, att det förvånar mig även ur den synpunkten, att jag icke inser vad det är som skall utredas. Beträffande den frigivning av varor, jag nu talat om, så har ju utskottet redan formulerat en författningstext och begär omedelbar ändring i motorfordonsförordningen. Här behöves således, enligt utskottet, ingen utredning. Vad frågan om höjd beskattning av de tyngre lastbilarna beträffar, är den redan föremål för utredning i annat sammanhang, och vad slutligen frågan om en allmän sänkning av järnvägsfrakterna beträffar, så vet jag icke vad en utredning därom skall gå ut på utöver det man kan få reda på, när nu järnvägsstyrelsen om någon tid kommer att framlägga sitt förslag till sänkning av järnvägstaxorna. Det är bara fråga om att taga ståndpunkt för eller mot en sådan sänkning och vara beredd att taga de konsekvenser, som kunna komma att uppstå av det ena eller andra avgörandet.

Jag skall, herr talman, icke vidare inlåta mig på någon redogörelse för den föreliggande propositionen. Saken torde väl i själva verket vara redan avgjord. Den kommer nu här att avgöras på ett sätt, som jag för min del är övertygad om inom kort kommer att av alla berörda parter anses vara, såsom utskottet yttrar om propositionen, »mindre lyckligt», om man icke rent av kommer att beteckna det som olyckligt, det beslut, som kommer att fattas.

Herr **Westman** erhöll nu ordet för kort genmäle och anförde: Herr statsrådet uttryckte sitt beklagande över att han icke liksom i andra kammaren mött en tillräckligt sakligt stark opposition, för att han skulle få fullt ut visa sina krafter.

Jag skall be att bara på en punkt få försöka förbättra hans intryck av oppositionen genom att påpeka, att han tydligen har missuppfattat vad jag sade om förslaget i propositionen att införa fasta taxor i fjärrtrafiken. Jag yttrade ej, att fjärrtrafiken därigenom skulle komma i annan ställning, än järnvägarna, utan tvärtom antog jag, att dessa fasta taxor hade sitt mönster i de taxor, som finnas vid järnvägarna.

Jag ber slutligen endast att få säga, att jag undrar om icke statsrådet betonat begreppet trafikreglering alltför mycket. I en trafikreglering ligger väl bara det, att den skall ingripa i den mån det är oundgängligen nödvändigt, men det ligger icke däri, att man skall reglera mjölktransporterna, om det är olägligt att göra det, och icke heller att man vid en trafikreglering ovillkorligen skall sörja för att ge ett skydd åt järnvägarna, för vilka inom parentes sagt herr statsrådets intresse stegrades i slutet av hans anförande.

Herr **Nylander**: Herr talman! Jag vill icke här så mycket ingå på det anförande, som departementschefen nyss har hållit, utan jag vill knyta några allmänna reflexioner till det föreliggande problemet med anledning av att jag under så många år såsom bilbesiktningsman har haft en ständigt återkommande beröring med hela den stora kategori av yrkesutövare, som ha sin in-

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

komst av den yrkesmässiga trafiken, varigenom jag har kommit att få en ganska god inblick i de olika förhållanden, under vilka dessa ha att arbeta och verka.

Det är så, att när en rättighet till yrkesmässig trafik lämnas av en tillståndsgivande myndighet, så ligger däri en skyldighet för den, som erhåller trafiktillståndet, att ha en viss tillämpad maximitaxa för de körningar, han utför. Men i praktiken har det gått längre. Jag vill säga, att alla förare i yrkesmässig trafik ha skyldighet också att varje dag utföra körningar, och i detta ligger ett alldeles särskilt moment, som jag tror, att man gör lyckligt i att hålla i minnet. Med detta menar jag också, att hos den tillståndsgivande myndigheten bör finnas en viss skyldighet att vid prövningen av blivande tillstånd se till, att den som erhåller sådant tillstånd, även har en antaglig möjlighet att inom sitt naturliga trafikområde erhålla sin skäliga försörjning. Jag avser härmed sådana trafikutövare, som helt ägna sig åt yrket, som sålunda leva på sin bil och för sin bil. Dessa äro givetvis mycket känsliga för varje förändring i gällande bestämmelser för den yrkesmässiga trafiken, och det kan ju icke vara angenämt för dem att leva under sådana förhållanden, att de kunna befara att helt oväntat utan uraktlåtenhet eller försummelse från deras egen sida bli genom ett riksdagsbeslut berövade sitt levebröd. Det är uppenbart, att riksdagen gentemot dessa måste taga en rimlig hänsyn för att icke sätta en hel kategori nyttiga och arbetsamma medborgare på bar backe och tvinga in dem i de arbetslösas skara.

Jag vill emellertid också påpeka, att det finns en annan kategori av utövare av yrkesmässig trafik, som hava detta yrke som biförtjänst. Jag avser det stora antal lanthandlande och jordbrukare, som själva ha anledning att mera regelbundet fara in till närmaste större ort med sina bilar för att få avsättning av olika jordbruksprodukter och för att samtidigt hämta hem sådana förnödenheter, som de måste inköpa. Dessa bilägare bli ofta anmodade att för kunder eller grannar mottaga personer eller varor, och då de av hänsyn till dessa icke gärna kunna vägra utföra den dem anförtrodda kommissionen, bli de satta i den situationen att antingen bryta mot gällande bestämmelser eller på något sätt försöka få ett trafiktillstånd. I den mån dessa kunna få trafiktillstånd, bli de ju endast i viss grad utövare av yrkestrafik. Det är ingenting att anmärka häremot. Det är säkerligen så, att ett dylikt trafiktillstånd, som endast utövas i viss mån, har sin stora betydelse för många orter, men man kommer på det sättet att få en hel skala av utövare av yrkesmässig trafik, från dem, som så att säga äro hundra procentiga och helt och hållet leva på detta, ner till dem, som endast utföra en och annan körning i yrkesmässig trafik. Jag har studerat detta förhållande ganska noga. Jag har genom att förhöra mig med olika trafikchaufförer, som haft dessa körningar, fått reda på att förhållandet ligger till på det sättet. Givetvis är det mycket svårt att vid tillståndsgivningen taga skälig hänsyn till förefintliga betingelser i varje särskilt fall för den begärda trafiken, och det måste tyvärr konstateras, att bedömningen varit mycket olika hos de olika tillståndsbevilljande myndigheterna. Jag menar emellertid, att det skulle väl inte vara omöjligt för Kungl. Maj:t att utfärda sådana direktiv, att man skulle kunna komma fram till ett mera enhetligt bedömande vid tillståndsgivningen, och redan härigenom skulle mycket vara vunnet. Utskottet har ju också pekat på åtgärder i samma riktning. Jag vill emellertid för min del erkänna, att nu gällande bestämmelser för den yrkesmässiga trafiken äro allt annat än klara och lätta att förstå och tillämpa.

Det finns en lång rad exempel, som kunna anföras, utvisande, hur åtal skett och dom fallit mot personer, som ansett sig lagligen och med all rätt utföra

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
vissa körningar. Det har t. ex. inträffat, att en hemmansägare försålt en skogspark för avverkning och då förbehållit sig att få köra med sin bil det avverkade virket. Det har emellertid befunnits, att han utövat yrkesmässig trafik, och han har blivit åtalad och fått böta. Om han däremot verkställer precis samma körning med hästar, är det ingen som lägger sig i det, och det äro troligt, att han får göra det helt och hållet som sin privatsak, och allt är i sin ordning. Men så snart han använder lastbil, är han färdig för åtal. Detta kan naturligtvis icke vara riktigt, och än mer märkvärdigt förefaller det ju, om han begagnat den möjligheten, som jag anser, att han kunnat göra, att han i sitt försäljningskontrakt på denna skogspark i stället för att sälja den, där den befinner sig, har sålt den att av ägaren levereras fritt framkörd till viss plats, en station eller såg, en fabrik eller dylikt. Då skulle såvitt jag förstår, det icke varit fråga om yrkesmässig trafik. Det finnes andra exempel, som äro kanske lika belysande för den oklarhet, som råder.

Jag har av en av kammarens ledamöter blivit underrättad om ett fall, då en vägstyrelse gjort upp med en person om en viss gruskörning, där han skulle få betalning per kubikmeter kört grus. Det skulle köras ut och uppläggas på vissa platser utefter vägarna. Han hade för detta blivit åtalad och dömd, och transporterha ha numera fått ordnas på annat sätt. Hade emellertid samma person uppträtt som entreprenör för underhållet av samma väg, d. v. s. hade han åtagit sig icke bara att köra ut gruset utan även att vid vissa av vägsstyrelsen angivna tidpunkter på visst sätt breda ut gruset på vägbanan, hade han stått som vägentreprenör, och den körning, han gjort, hade icke fallit under yrkesmässig trafik, även om man för enkelhetens skull gått in för att låta betalningen utgå för på vägen pålagt antal kubikmeter grus. Det finns många andra exempel, som man kunde föra fram, på den oklarhet, som för närvarande finnes. Jag har bara velat belysa detta för att ge uttryck åt det, att jag för min del ingalunda är belåten med de nuvarande förhållandena, eller anser, att de äro lämpliga att leva efter.

Vad kan det då bero på att de nuvarande bestämmelserna äro olämpliga? Det kanske ligger historiskt ganska långt tillbaka. Jag tänker icke upptaga kammarens tid med någon utredning om detta, men det är uppenbart, att när man började tala om tillståndet i den yrkesmässiga trafiken, tittade man icke så mycket på konkurrensförhållandet vare sig bilarna emellan eller gentemot andra trafikföretag, utan det var mera säkerhetsföreskrifterna som man granskade och talade om — att bilarna skulle undersökas, att förarna skulle vara så och så gamla och undergå särskilda prov. Utvecklingen har ju under de gångna åren naturligtvis gått på sådant sätt, att de tillståndsgivande myndigheterna, när de började lämna tillstånd, ingalunda ha kunnat se så långt framåt, att de kunnat tänka sig vilken enorm utveckling detta trafikmedel skulle komma att få, och för den skull har det icke funnits någon klar princip, efter vilken tillstånden blevo beviljade. Man har icke inom länen upplagt någon översiktlig plan över var tillstånd överhuvud erfordras. En sådan plan vore naturligtvis av allra största betydelse i alla län. I en sådan plan är det en hel massa olika faktorer, till vilka det bör tagas hänsyn. Det är ju befolkningstätheten, förefintligheten av industri, hemslojd o. s. v., geografiska förhållanden i allmänhet, vägnätets sträckning, naturliga handelsvägar o. s. v.

Nu kan det i en hel del fall påvisas, att de yrkesmässiga trafikrättigheterna finnas i överflöd i en trakt av länet, medan andra trakter däremot ha blivit helt utan eller i alla händelser uppenbart missgynnade. Intedera förhållandet, varken överflöd eller brist på bilar i yrkesmässig trafik, torde vara till gagn för orten. I förra fallet, om det är överflöd på trafikmedel, uppstår det

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

en mördande konkurrens med underbud på transportpriset, överbelastning av bilarna, otillfredsställande underhåll och tillsyn av fordonen, överansträngning av bilförarna o. s. v., oftast slutande med ekonomiskt obestånd och konkurs för innehavaren. I senare fallet, om det är brist på bilar i yrkesmässig trafik, frestas, som jag förut talat om, privata personer, som äga bilar, att för mycket åtaga sig körning för ortsbefolkningen och fortsätta med det i en eller annan form, därigenom förr eller senare ådragande sig åtal och böter. Och när jag nämner överbelastningen av bilarna, vill jag särskilt peka på att i denna omständighet ligger en av de faktorer, som kanske alldeles särskilt ha bidragit till att lastbilarna kunnat konkurrera med järnvägarna. Jag har så mångfaldiga exempel från min verksamhet på hur bilar kunna taga vissa låga taxor, därigenom att de så väldigt överlasta sina bilar och därigenom få så länge åtmintone bilarna hålla ihop, en ökad förtjänst på körningen. Särskilt gäller det om långlinje-, numera kanske de kallas fjärtrafikutövarna. Det är alldeles särskilt dessa, som genom dylika åtgärder kunna konkurrera med järnvägarna. Jag ser på detta område en alldeles särskilt viktig uppgift för statspolisen, som genom tidigare beslut vid denna riksdag blivit utökad för att kunna särskilt vaka över lastbilstrafiken på våra landsvägar.

Det synes icke heller vara för mycket begärt, att lastbilar i långlinjetrafik — d. v. s. så snart det är fråga om körning av gods till stationsorterna — skulle medhava någon sorts fraktsedlar, någon handling, som utvisade lastens beskaffenhet och vikten av den last, som för tillfället medföres på bilen. Jag skulle vilja erinra om hur i det fallet järnvägarna få redovisa genom fraktsedlar vartenda litet kolly, och jag får säga, att här kan verkligen den stora allmänheten begära, att samma strikta redovisningsmetoder användas för bilarna som för järnvägarna. Detta kan icke uppfattas som en fiendlighet vare sig mot den ena eller andra parten. Jag vill även erinra om att för några år sedan — det var år 1933 — infördes bestämmelser om särskild trafikbok för utövare av yrkesmässig trafik. Men denna bok tager icke alls någon hänsyn till beskaffenheten eller vikten på de varor, som transporteras, utan tager mera hänsyn till att man skall kunna övervaka, att icke vederbörande trafikutövare överanstränger sig genom att ha alltför lång arbetstid. Den går sålunda väsentligen på sidan av den sak, det här skulle gälla. Jag har emellertid funnit, att ur de synpunkter, jag här velat framhålla, innebär det förslag, som framlagts av den i det föregående omnämnda sakkunniga beredningen och upptagits av departementschefen, icke den förbättring, man skulle önska, utan en hel del här påtalade olägenheter. Olägenheterna skulle tydligen komma att framdeles kvarstå, och eftersom nu jag förmodar, att denna sak går till förnyad utredning, har jag med dessa ord, herr talman, velat så att säga skicka med de synpunkter, som jag här framfört.

Medan jag nu har ordet, vill jag liksom även den föregående talaren gjorde, något komma in på mom. C) i föreliggande utskottsutlåtande, där det gäller undantagsbestämmelserna för uteslutande transport av mjölk och mejeriprodukter, slaktdjur, färsk fisk och skogsprodukter. Jag vill för min del säga, att de vidlyftiga undantag, som här förelagits, skulle komma att medföra en katastrof för många innehavare av yrkesmässig trafik. Man kan fråga sig: Vad är det egentligen sedan på landsbygden, som är kvar att transportera för en utövare av yrkesmässig lastbilstrafik? Ja, det skulle vara några sådana jordbruksprodukter, som icke äro undantagna, och sedan litet handelsvaror och ett och annat flyttlass. Men jag är övertygad, att man genom denna reglering skulle komma att göra förhållandena på landsbygden väsentligt mycket sämre än vad de äro för närvarande.

Jag skulle för den skull gärna ha velat vara med på att hela mom. C) hade

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
 fått gå till nytt övervägande, men jag böjer mig för det argument, som utskottets ärade ordförande redan har anfört, då han påpekade, att riksdagen redan genom tidigare beslut uttalat sig för att mjölkprodukter och slaktdjur skulle undantagas från den yrkesmässiga trafiken, och det kanske skulle se alltför märkvärdigt ut, om riksdagen nu tog tillbaka sitt uttalande från ett tidigare år. Det kanske icke heller finnes anledning härtill, då det nu upplysts, att andra kammaren har beslutit i denna riktning. Jag tror emellertid, att det kommer att medföra ganska många komplikationer, såsom även statsrådet påpekade, ty det ligger ju nära till hands, att den som kör in mjölk på morgonen och kör tomflaskor tillbaka, vill passa på att lägga på en del andra varor för sina grannar och för dem i övrigt, för vilkas räkning han kör mjölk. Han är genast i kontakt med den yrkesmässiga trafiken, och det kan hända, att resultatet blir, att han lika fullt söker trafikrättighet för att kunna utnyttja bilen även andra tider på dagen än då själva mjölktransporten sker. När man talar om mejeriprodukter, låter det ju ganska märkvärdigt, att en privat bilägare får köra smör men icke skulle få köra margarin, ehuru, såsom det upplysts mig, margarin lär smaka som smör. Och vad beträffar slaktdjur, tror jag, att det icke blir så förfärligt stor glädje heller för de privata bilägarna med detta undantag, beroende därpå att det för transport av slaktdjur, således levande djur, i allmänhet fordras särskilda anordningar på bilarna med höga lämmar och även anordningar för att kunna lätt lasta o. s. v., vilket gör, att det nästan är uteslutet för den enskilde bilägaren att lägga sig till med en sådan utrustning för det fåtal fall, då han för egen räkning har att transportera levande djur, utan det blir väl närmast uppköparen, som kan ha sådan utrustning på bilen eller ock de som driva sådan yrkesmässig trafik.

Jag har med detta redan nu velat ange min ställning till den fråga, som senare kommer fram, och jag vet, att utskottets ordförande kommer att ställa yrkande på den punkten. Jag kommer då att biträda det yrkandet, att för färsk fisk och skogsprodukter, varuslag, om vilka riksdagen icke tidigare fattat någon ståndpunkt, icke för närvarande måtte beviljas undantag, utan att vi måtte så att säga stanna vid det beslut, som riksdagen en gång uttalat, det må vara lyckligt eller olyckligt.

Då tiden nu var långt framskriden, beslöts på framställning av herr talmannen att den fortsatta överläggningen i förevarande fråga skulle uppskjutas till aftonsammanträdet.

Anmäldes och godkändes statsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 333, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående återuppförande av brunnen byggnad vid Rosersbergs slott m. m.;

nr 334, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående granskning av läroböcker jämte i ämnet väckta motioner;

nr 335, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ersättning åt J. P. Styрман i Karungi för förluster i anledning av inköp av vissa besittningsrätter;

nr 336, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om avlöningsanslag till socialstyrelsen m. m.;

nr 337, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1936/1937 till inrättande av en anstalt för män, som ådömts ungdomsfängelse m. m.; samt

nr 338, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för befrämjande av hemslojden inom Bohuslän.

Anmäldes och godkändes andra lagutskottets förslag till riksdagens skrivelse, nr 344, till Konungen i anledning av väckta motioner angående ändringar i lagen om utlännings rätt att här i riket vistas m. m.

Anmäldes och godkändes bevillningsutskottets förslag till riksdagens skrivelser till Konungen:

nr 345, i anledning av väckta motioner om ökat skydd för frukt- och trädgårdsodlingen; samt

nr 346, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till förordning om ändring i vissa delar av förordningen den 19 november 1914 (nr 383) angående stämpelavgiften.

Anmäldes och bordlades

statsutskottets utlåtande nr 170, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning angående tillfällig löneförbättring under budgetåret 1936/1937 för viss personal inom den civila statsförvaltningen m. m. jämte en i ämnet väckt motion;

bevillningsutskottets betänkande och memorial:

nr 50, angående beräkning av bevillningarna för budgetåret 1936/1937, m. m.; och

nr 51, angående ersättning åt av utskottet vid behandling av vissa ärenden anlitade biträden;

sammansatta bevillnings- och jordbruksutskottets memorial nr 2, angående ersättning åt av utskottet anlitat biträde;

bankoutskottets utlåtanden:

nr 81, i anledning av fullmäktiges i riksbanken och fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag till ansvarighetslag för nämnda fullmäktige m. fl.;

nr 82, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag om ändring i vissa delar av militära tjänstepensionsreglementet den 17 maj 1935 (nr 167) jämte en i ämnet väckt motion;

nr 83, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 196, punkten 2, angående pension åt skrivbiträdet hos statens fastighetsregisterkommission Maria Falk, född Cervin;

nr 84, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående pensionsrätten för vissa övningslärare vid folkskoleseminarierna; och

nr 85, i anledning av fullmäktiges i riksgäldskontoret förslag angående vissa ändringar i reglementet för riksgäldskontoret;

jordbruksutskottets memorial nr 89, i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning angående anslag till avsättning till fonden för mötande av förluster å spannmålsregleringen m. m.; samt

budgetdeputerades memorial angående arvode åt deputerades sekreterare.

Justerades protokollsutdrag för detta sammanträde, varefter kammaren åtskildes kl. 5.20 e. m.

In fidem
G. H. Berggren.

Onsdagen den 17 juni e. m.

Kammaren sammanträdde kl. 8 e. m.

*Förordnings-
förslag ang.
yrkesmässig
trafik med
automobil.*

Fortsattes överläggningen rörande punkten A i andra lagutskottets utlåtan-
de nr 54, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till för-
ordning angående yrkesmässig trafik med automobil, dels ock i ämnet väckta
motioner.

(Forts.)

Herr **Lindley**: Herr talman! Det är inte något nöje att tala för tomma
bänkar, men jag får väl börja trots allt.

Jag får säga jag som pojken, vilken blev tillfrågad, om han kunde spela
piano, och som svarade, att det trodde han nog, att han skulle kunna göra,
inte för att han försökt, men ändå! Jag har ju aldrig försökt heller att sköta
en bil, men jag tror mig likväl, med den kunskap jag har i att styra fartyg i
till och med mycket trånga farvatten, om att även kunna klara bilkörning
efter en liten smula övning.

Orsaken till att jag här, trots dessa mina något tvivelaktiga kunskaper på
bilkörningens område likväl anser mig berättigad att begära ordet, är, att jag
i egenskap av förtroendeman för Svenska Transportarbetareförbundet haft åt-
skilligt att göra med biltrafiken. Till det förbundet äro inte allenast många
tusen chaufförer anslutna utan även ett ansenligt antal smärre, egna åkare,
av vilka en del även hava anställda löntagare. Visserligen skulle man ju
kunna säga, att dylika företagare inte borde ha någon hemortsrätt i ett lön-
tagarnas fackförbund, och det råder också delade meningar därom inom vårt
förbund, men anledningen till deras anslutning är helt enkelt den, att de ansett
sig behöva en större fackorganisations stöd och hjälp dels för den lokala sam-
manhållningen och dels för att få hjälp vid regleringen av sina taxor. Även
en och annan av vad vi skulle kunna kalla för de större åkarna har anslutit
sig till vårt förbund, vilket emellertid helt och hållet berott på den omstän-
digheten, att när åkarna på någon plats organiserat sig, d. v. s. bara sådana
åkare som sköta åkeriet och körningen själva, kanske det på platsen även
kunnat finnas åkare som haft flera bilar, varför de övriga, smååkarna, velat
att även de större åkarna skulle ansluta sig till organisationen för samman-
hållningens skull och för undvikande av den mördande konkurrens, som i annat
fall skulle uppstå. Det är därför jag anser mig hava rätt att tala å samtliga
dessa åkares vägnar i min egenskap av deras förtroendeman.

Jag har också i denna min egenskap haft en del kontroverser med kommuni-
kationsminister Leo, och vid dessa samtal har jag vid olika tillfällen fått det
intrycket, att han inte är någon större vän av motorfordonstrafiken, med undan-
tag möjligen för den del därav, som drosktrafiken utgör. Beklagligtvis har den
uppfattningen om herr Leo även blivit allmän, och herr Leo har därför inte bli-
vit populär bland den kategori, som vi här tala om. Man har betraktat herr
Leo som motståndare till motorfordonstrafiken, och man har ansett, att han
lägger ned all kraft på att försöka försvara järnvägarnas intressen. Det är
nog detta, som har legat honom emot vid bedömandet av den nu föreliggande

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
propositionen och som gjort det lättare att från denna utgångspunkt bedriva en verkningsfull agitation mot hans förslag.

Jag måste dessutom konstatera, att herr Leo många gånger fått lida för missnöjet med den, även enligt mitt förmenande, oskäligt höga bilbeskattningen. Det är självklart, att gemene man ha möjligheter att anställa jämförelser. När det tas ut mycket stora skatter från trafikbilägarna på deras bilar, blir ju möjligheten mindre för dem att kunna betala de löner, som de hos dem anställda arbetarna kräva. Åkarna äro således hårt pressade från olika håll.

Med den inställning jag fått, skulle jag för något år sedan ha ansett det vara nästan otänkbart för mig att här uppträda för att försvara en sådan proposition av herr Leo. Detta nämner jag nu endast för att konstatera, att jag ser saken reellt och att jag inte alls skulle vara villig att rösta för ett förslag, bara därför att det utgått från en socialdemokratisk regering.

Vi ha, som sagt, en mängd åkare, således arbetsgivare, anslutna till vårt förbund, men det oaktat ha vi aldrig — och den saken skall jag strax återkomma till — blivit tillfrågade vid propositionens utarbetande. Om man granskar frågan närmare, skall man måhända finna, att vårt förbund har flera åkare anslutna än vad ens lastbilägarnas eller trafikbilägarnas riksförbund har, och vi skulle troligtvis kunna visa upp en medlemssiffra för åkare, anslutna till vårt förbund, fullt jämförbar med någon av de andra organisationernas. Vi ha emellertid, som sagt, inte ens blivit tillfrågade vid propositionens utarbetande, medan man inkallat ett par representanter för lastbilägarna och trafikbilägarna. Vi kunde därför inte heller få fram våra synpunkter, utan vi ha varit hänvisade till den utvägen att, sedan propositionen blivit framlagd, här i riksdagen framföra våra synpunkter genom motioner. Jag klandrar detta förhållande, att vi inte blivit tillfrågade. Jag tycker inte det är riktigt, och bara det visar, att det inte varit något så förtroligt samarbete oss emellan, som det borde ha varit.

Jag kan alltså säga, att jag var en Saulus, när jag först började läsa propositionen nr 161. Men ju mer jag försökte hitta de svagaste punkterna i propositionen, desto mer blev jag övertygad om att propositionen i och för sig dock var något att slå vakt om, eftersom den i själva verket innebar ett försök att lösa det förevarande problemet.

Det måste erkännas, att en reglering av biltrafiken och i synnerhet av lastbiltrafiken bör komma till stånd snarast möjligt. Konkurrensen mellan järnvägar, sjöfart och biltrafik är mördande. Skulle nu det framlagda förslaget avslås av riksdagen, dröjer det nog flera år, innan ett nytt förslag torde kunna framläggas, ty man måste väl i så fall först försöka åstadkomma en ny utredning.

Jag skall här passa på att deklarerera att jag aldrig trott på något tillfredsställande resultat av den nu verkställda utredningen. Inom utskottet — ty frågan hänsköts till bankoutskott på grund av att den framfördes från järnväghåll — yrkade jag, att denna utredning skulle verkställas enligt de principer, som man mera allmänt tillämpar vid utredningar i England, nämligen att man tillsätter en kommission, som skall ha full rätt att till och med få höra vittnen på ed, att infordra handelsböcker för granskning och att vidtaga alla önskvärda åtgärder för utredningen; alltså en öppen undersökningskommission. Hade så skett även här, hade man fått alldeles klart för sig, hur den ekonomiska ställningen gestaltade sig för alla de parter, som voro berörda av utredningen. Man svarade mig emellertid då i utskottet, att det var omöjligt att åstadkomma en dylik utredning, ty då skulle Kungl. Maj:t först nödgas gå till riksdagen och begära en särskild lag, för rättighet att tillsätta en kommission av denna art, och vidare, sade man, skulle en sådan utredning bli mycket dyr-

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

bar. Ja, det är möjligt, att den skulle ha kostat betydligt mer än den nu verkställda undersökningen, men hade en sådan kommit i gång, är jag säker på att man fått fullständig klarhet om hur frågan ligger till för vårt lands vidkommande. Två misslyckade utredningar äro inte heller så billiga, och skall man nu till och med nödgas vidtaga en tredje, måste man väl erkänna, att det hade varit bättre att redan från första början gå till botten med problemet. Skulle nu förslaget rörande denna utredning beträffande regleringen av biltrafiken falla, blir inte heller den utredning, som redan verkställts beträffande konkurrensen mellan sjöfarten och lastautomobiltrafiken samt järnvägstrafiken, till någon nytta, ty den skulle ju då komma att hänga fullständigt i luften. Då måste åtgärder på nytt vidtagas för att få den frågan ordnad.

Vårt förbund är också mycket intresserat i den frågan, eftersom det även har att göra med trafik i samband med sjöfarten. Det låter sig knappast förnekas, att det behöfvits en reglering av trafikförhållandena, och vid den allmänna sjöfartsföreningens årsmöte i maj månad detta år, protesterade man emot att trafikfrågorna blivit onödigt mycket politiserade, och man sade, att läget krävde en snar reglering av trafikförhållandena. Men till Sveriges allmänna sjöfartsförening äro, såvitt jag vet, inte den stora massan av motorfartyg och motorseglare, till ett antal av närmare 1,000, anslutna, utan till den höra endast kustångfartygen och liknande fartyg. Från representanterna för dessa ha vi gång på gång fått påstötningar, vari de kräva, att vi skola reducera hamnarbetstarrifferna för lossning och lastning. De säga, att de inte kunna konkurrera med statens järnvägar och med bilarna. För någon tid sedan kunde man utåt Djurgårdssidan här i Stockholms hamn se en stor mängd av Sveabolagets kustbåtar upplagda till följd av denna konkurrens. Men dessutom finns det också konkurrens mellan kustbåtarna och de små motorfartygen, konkurrens mellan dessa och bilarna, ävensom konkurrens mellan järnvägen, sjöfarten och bilarna. Det är ju en mördande konkurrens, som pågår och som fullständigt håller på att trassla till förhållandena i vårt land.

Jag anser, att sjöfartsföreningen har fullständigt rätt i vad den sade beträffande politiseringen. Denna utgör också den enda förklaringsgrunden till hur det kunnat vara möjligt, att representanterna för lastbilägareförbundet och trafikbilägarnas riksförbund, som själva varit med om att godkänna kommittéförslaget, sedermera backa ut från det och vilja gå fram på en helt annan linje. Vad har inträffat? Jo, helt enkelt, att denna politisering påverkat dem. Med tidningsskriverier har man försökt förklara för dem att kommittéförslaget vore något alldeles förskräckligt farligt. Det finns något, som heter bondånger, och för litet mera än fjorton dagar sedan, då jag trodde, att förslaget omedelbart skulle komma inför riksdagen, skrev jag följande i mina anteckningar: »Det finns någonting, som kallas bondånger, och jag tror, att även en sådan skall inställa sig, innan många månader förflutit.» Jag räknade inte med att denna bondånger skulle inställa sig redan inom åtta dagar, men det har den gjort. Man har blivit varse, att man hoppat i galen tunna, och nu ha vederbörande själva skickat ut cirkulär till alla riksdagsmän, där de för död och pina be att man skall vidtaga åtgärder för att skydda dem mot de faror, som hota dem. Om statens järnvägar endast vidtager det, som utskottet i själva verket föreslår, är ju gärdet fullständigt uppgivet såväl för lastbilstrafiken som för sjöfartens vidkommande. Statens järnvägar kunna gott sänka sina taxor under de verkliga fraktkostnaderna, och det göra de i vissa fall allaredan, enligt vad vi kunnat konstatera. Rederierna ha t. ex. påvisat för mig, att statens järnvägar sänkt sina fraktsatser, så att det blivit omöjligt för fartygen att kunna konkurrera med statens järnvägar.

En gång i tiden påtalade jag detta i riksdagen — det gällde då statens järn-

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

vägars taxor för transport av mineralvatten från Hälsingborg eller Ramlösa till Göteborg. Frakten var fastställd till 20 kronor per ton, men statens järnvägar nedsatte den till 5 kronor per ton, med resultat att vederbörande kunde frakta Ramlösavatten från Ramlösa till Göteborg för 5 kronor per ton och sedan tillbaka halva vägen till Hälsingborgstrakten på tåg billigare än med båt direkt. Sådana omständigheter måste man också räkna med.

Nu säges det visserligen, att de små enskilda järnvägarna, inte kunna bedriva någon sådan hänsynslös konkurrens som statens järnvägar, men det är ju tal om att infoga de enskilda järnvägarna i statens järnvägsnät, och då kommer hela den på järnvägstrafiken uppkommande förlusten på skattedragarna. Järnvägarna kunna sedan sätta ned sina taxor hur långt de vilja. Om inte den nu föreslagna regleringen kommer till stånd, blir ställningen ytterst prekär såväl för lastbilstrafiken som för sjöfarten.

Jag skall villigt erkänna, att även Kungl. Maj:ts förslag är behäftat med en del fel, som jag redan påtalat. Dessa ha vårt förbund försökt rätta till genom en del motioner. Utskottet har emellertid förklarat sig icke kunna taga hänsyn till motioner om ändring i Kungl. Maj:ts förslag, eftersom utskottet avslår hela Kungl. Maj:ts förslag. Jag vill emellertid inte vid detta tillfälle diskutera de av oss väckta motionerna, utan jag skall hålla mig mera till den stora avslagsmotion, som i första kammaren har framburits av herr Hamrin m. fl. I denna motion finner jag efter en lovsång till automobilens ändamålsenlighet följande: »Mot bakgrunden av dessa förhållanden synes böra övervägas, huruvida en reglering av den yrkesmässiga biltrafiken enligt de i propositionen förordade formerna *dels* kan anses ur den allmänna samhällsnyttans synpunkt önskvärd, *dels* verkligen i avsedd omfattning skulle befordra den utjämning i konkurrensen mellan järnväg och bil, som åsyftas, samt *dels* även förbättra det sociala och ekonomiska läget för de inom den yrkesmässiga biltrafiken sysselsatta, vilket enligt departementschefen utgör en av de ej minst viktiga bevekelsegrunderna för denna lagstiftning.» Läser man uppmärksamt igenom ifrågavarande motion, framträda ganska tydligt de intressen, som motionärerna identifiera med beteckningen »samhällsnyttan», nämligen, efter vad jag kan förstå, detsamma som möjligheten för grosshandlare och andra att kunna få sina varor distribuerade efter billigast möjliga taxa. Detta söker man visserligen dölja genom att man säger, att enskilda firmor skulle skaffa sig egna transportbilar, ifall den föreslagna regleringen genomfördes. Det tror jag inte blir fallet. Gäller det någon stor industriell verksamhet, som distribuerar sina varor över hela landet i stora partier, kan man tänka sig något sådant som möjligt, men när det gäller den stora massan, som sänder varor från ena delen av landet till den andra, behöver man väl knappast tänka sig, att egna transportbilar skola användas. På Stockholms gator ser man visserligen många bilar, som tillhöra enskilda firmor, men de ha inte transportbilar, därför att dessa äro oundgängligen nödvändiga för verksamhetens bedrivande, utan bilarna äro helt enkelt ingenting annat än rullande annonstavlor för respektive firmor. Är det fråga om långtransport, t. ex. mellan Göteborg och Stockholm, föreligger det inte något behov av att firmorna skaffa sig egna bilar, och därför tror jag inte, att den faran är så stor beträffande lastbilstrafiken. Vill man identifiera samhällsnyttan med att låta grosshandlarna få skära pipor i vassen under en utarmande konkurrensstrid? En sådan kan väl inte heller betraktas som någon samhällsnyttig företeelse. Man kan ju tänka sig, att ett sådant konkurrenskrig skulle avlöpa så, som jag i min ungdomstid hörde att slagsmål mellan manxkattor avlöpte. De slogos så, att bara svansstumparna funnos kvar efter dem.

Sedan säger man att det är omöjligt att kunna på förhand avgöra, huruvida

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
den föreslagna regleringen i avsedd omfattning skulle kunna utjämna konkurrensen mellan järnväg och bil, men man måste ha rätt att räkna med en del betydande förbättringar. Härtill kommer även hänsynen till kustsjöfarten, som är i mycket stort behov av en sådan reglering för att kunna trygga sin verksamhet. Går man den andra vägen och nedsätter järnvägsfrakterna och etablerar ett utsvältningskrig, skulle alla parter hotas av ruin. Följden skulle bli en mycket stor fartygsuppläggning. Jag tänker då även på den mängd småfartyg, motorfartyg, som finns vid kusterna landet runt, och som säkerligen allaredan nu ha det ganska svårt i ekonomiskt avseende, eftersom vi fått lov att försöka förhandla med dem om ordnade förhållanden för att undvika arbetskonflikter vid hamnarna.

Herr Hamrin sade också, att han tvivlade på regleringens möjligheter att förbättra det sociala och ekonomiska läget för de inom den yrkesmässiga biltrafiken sysselsatta. Detta är ju alltid beroende på arbetarorganisationens möjligheter att utöva påtryckning, ty även företag med goda inkomster betala ibland mycket, mycket usla löner, såvida det inte finns någon arbetarorganisation, som kan förmå dem att betala rimliga löner. Men där det inte finns något att taga, finns det å andra sidan inte någon möjlighet att åstadkomma rimliga löner. Skulle t. ex. lastbilägarna på grund av den hänsynslösa konkurrensen drivas ned till att tillämpa taxor, som motsvarade eller kanske understego rena självkostnadspriset, skulle de inte kunna betala några rimliga löner. Jag skulle kunna visa herrarna en provkarta på de löner, som betalas litet varstans i vårt land i småsamhällena, där sådana åkerisammanslutningar finnas. Våra medlemmar ha där måst nöja sig med mycket, mycket små löner, och arbetstiden är många gånger fruktansvärt lång. Vi hava kunnat konstatera, att fall inträffat, då samma person fått köra bil i fjärtrafik under fjorton, sexton, aderton, ja, tjuu timmar i sträck. Under sådana förhållanden kunna mycket lätt bilolyckor inträffa, och sådana ha också inträffat många gånger. Men det finns ingen möjlighet att reglera arbetstiden, då vederbörande åkare påstår, att hans rörelse inte går ihop, så att han kan hålla några avbytare. Det skulle krävas, att det på sådana långfärder skulle finnas två avbytare, varav den ene skulle få försöka vila, medan den andre körde. Men även om den ene skulle få försöka sova, medan den andre körde, så blev det nog svårt för honom att kunna sova. Även om man försöker göra sovplatsen på bilen så pass rymlig, att han skulle kunna luta sig och låtsas sova, så blir det ändå inte någon ordentlig vila. Det är ju en smutskonkurrens med järnvägarna, som ha ordnad arbetstid och ombyte för personalen, så att den inte blir överanstängd. Från den synpunkten sett måste jag ge järnvägarna rätt, att lastbilarnas konkurrens med järnvägarna är unfair i det hänseendet. I fråga om sjöfarten finns det i alla fall några regler beträffande arbetstiden, ehuru arbetstiden på fartygen enligt min mening är för lång.

Vi skola inte heller vara absolut övertygad om att de av herr Hamrin och hans medmotionärer framförda synpunkterna alldeles sammanfalla med köpmannaintresset. Jag håller nu i min hand här ett mycket intressant dokument från Haparanda, vari samtliga handelsfirmor gjort en hemställan till vårt förbund om åtgärders vidtagande för att ordna upp lastbilstrafiken i Haparanda. Det fanns där en sådan lokal sammanslutning av åkare, som har anslutit sig till vårt förbund. En del av dem voro av finsk börd och talade finska. En del voro svenskar. Men finnarna voro i majoritet, och de äro som bekant litet envisa. Firmorna ville ha en taxa, men åkarna ville inte utarbeta en sådan, utan de ville göra upp själva, när de blevo anmodade att köra. Men firmorna förklarade: »Vi kunna inte ha det på det sättet; vi måste veta, när vi skola distribuera varor till byarna och samhällena, hur mycket vi skola betala för

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

transporterna, annars kan den ene ackordera sig till ett billigare pris och sälja varorna billigare än den andre.» Då måste vi försöka påverka åkarna att göra upp en gemensam taxa, och det fingo vi dem också så småningom till. Vi ha sedermera bekommit en skrivelse av följande innehåll:

»Härmed har jag äran meddela, att jag i dag mottagit åkeriföreningens underskrivna taxa. Samtidigt anhåller jag att få överlämna en avskrift av den skrivelse, som tillställts åkeriföreningen. Underskrifterna representera 90 procent av stadens affärsmän och trafikanter, och hava samtliga visat härigenom det allra största intresse att få den föreslagna organisationen genomförd. Under livlig förhoppning, att transportarbetarförbundet kraftigt vill stödja den i skrivelsen önskade anordningen, som är av uteslutande fördel för *alla* föreningens medlemmar, vore jag mycket tacksam att få motse förbundets ståndpunkt i saken och tecknar» . . . jag behöver inte angivna namnet, men jag kan uppge det, om någon så önskar. Och skrivelsen, vad innehåller den? Jo, här står:

»Under hänvisning till åkeriföreningens taxa få vi undertecknade trafikanter framhålla följande: En s. k. 'ordercentral' — alltså någonting i stil med vad kommunikationsminister Leo föreslagit — »i likhet med var fallet är inom andra liknande sammanslutningar, är nödvändig att omedelbart anordna. Denna ordercentral organiseras sålunda: Åkeriföreningen tillsätter en ombudsman med egen telefon, varom kungörelse införes i Haparandabladet. Till denna central (ombudsman) anmälas alla önskade transporter, vilka då utföres till föreningens taxa. Centralen (ombudsmannen) fördelar så bland föreningens medlemmar efter tur och ordning all körning, som av föreningsmedlemmarna skall utföras, centralen (ombudsmannen) utskriver i åkeriföreningens namn räkningar å all den körning, som av föreningsmedlemmarna utförts, samt inkasserar dessa räkningar och fördelar likviden bland resp. medlemmar.»

Här följer så underskrifter av 16 firmor.

Detta var firmornas önskningsar, och jag måste säga, att sedan denna kungl. proposition blivit framlagd, ansåg jag, att jag kunde ta den som tillhygge mot våra medlemmar och säga: »Ni kan lika gärna gå med på att ordna detta frivilligt nu som att ni bli tvungna genom denna lagstiftning att ordna det på detta sätt.» Och så beslöto de att ordna det så, som samtliga köpmän och importfirmor hade begärt.

På samma sätt är det med de rederier, som ha trafik på staden eller dess uthamn, därför att då de i Göteborg eller Stockholm eller någon annan kuststad taga in fraktgods, som kanske är destinerat till någon plats i närheten av Haparanda, vilja de veta på förhand, vad de skola debitera för att kunna ta emot sådant gods. Det är till allas fördel, att det kan ordnas på detta sätt, och jag kan icke förstå, att utskottet inte inser det nödvändiga i att åstadkomma en sådan här reglering.

Varför vilja nu firmorna ha det så? Jo, för att det inte skall bli något smussel, utan lika taxor tillämpas vid försändningen av varor till byar och samhällen. Man vill inte ha någon illojal konkurrens. Kustsjöfarten behöver också denna ordning för transitering av godset. Dessa köpmän och godsav-sändare representera i politiskt hänseende borgerliga åskådningar, förmodar jag; det finns väl knappast någon enda, som representerar socialdemokratisk åskådning. Även bland åkarna finns det alla möjliga åskådningar: de äro ofta bondeförbundare, liberaler och högermän, ty vi ha aldrig bedrivit någon politisk agitation bland dem. Men jag är övertygad, att sedan de fått erfara, hur de borgerliga här förfarit och vad de anse bör göras för att ordna deras verksamhet, så tror jag sannerligen, att åkarna komma att fundera över, om de verkligen böra skänka den borgerliga politiken sitt stöd.

Efter vad jag sagt beträffande herr Hamrins och hans medmotionärers

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
 motion torde det vara onödigt att här ge sig in på de andra motionerna. Herr Bagge har visserligen fört fram en motion av något liknande slag, men han säger där bland annat, att det är olämpligt att fastställa taxor endast för fjärrtrafikutövarna. Är det nu så, att herr Bagge skulle vara villig att gå i spetsen för att man även skall fastställa taxor för närtrafikutövarna, skall jag ansluta mig till det förslaget ögonblickligen, så att det kunde bli som vi redan ordnat det i Haparanda på grund av köpmännens egen framställning.

Jag anser mig inte här kunna gå in på motioner, som väckts i medkammaren. Men vad är det nu, man egentligen föreslår? Man föreslår, såsom kommunikationsministern förut påpekat, en sänkning av järnvägsfrakterna, just det, som lastbilstrafikutövarna inte vilja ha, som sjöfarten inte vill ha och som skulle åstadkomma fullständig ruin för dem. Skulle Kungl. Maj:t göra allvar av detta och försöka med de maktmöjligheter, som finnas, att åstadkomma något sådant, kommer här säkerligen att bli ett våldsamt gny över hela vårt land.

Vidare föreslår man en ökad beskattning av de tyngre bilarna. Ja, det skulle kanske hjälpa till att strypa de större bilarnas konkurrens med järnväg och sjöfart, och det tror jag att järnvägarna och sjöfarten kanske inte skulle ha så värst mycket emot, men det är väl inte någon egentlig lösning på detta problem. Och sedan talar man om en begränsning av tillstånden. Jag har hört — jag vet inte om det är riktigt — länsrepresentanter säga: avslå ni i riksdagen Kungl. Maj:ts förslag, så ha vi inte någon anledning att hålla igen beträffande tillståndsgivningen, som vi gjort förut, och vilka maktmedel skola vi här kunna tillämpa emot de olika kungl. befallningshavandena för att få dem att strypa åt tillståndsgivningen? Det finns ju inte någon lag, utan det är de själva, som bestämma vad de anse kan vara behöfligt i länet, och vilja de hjälpa till att åstadkomma försvårade förhållanden, så kunna de ju mycket lätt öka ut bilbeståndet.

Jag tycker också, att det verkade en smula komiskt — förlåt att jag säger det — när herr Nylander här gav oss några exempel på den oklarhet, som är till finnandes och som gjorde, att han här ställde sig avvisande till Kungl. Maj:ts förslag. Han talade nämligen om att personer inte skola kunna få bedriva yrkesmässig trafik, t. ex. om det är en person, som äger en skogslott och har sålt den till någon annan, men vill förbehålla sig, fastän han inte har rättighet till yrkesmässig trafik, att likväl få bedriva sådan. Han får visserligen inte kontant betalning därför, utan betalningen för denna yrkesmässiga trafik ingår i försäljningsvillkoren. Det anser herr Nylander är en oklarhet. Jag tycker det är klart, att den saken blir någorlunda reglerad, så att man icke skall få idka yrkesmässig trafik och utföra ett arbete, som andra ha fått tillstånd till.

Likadant är det beträffande körning av sand till en väg. Herr Nylander sade, att om personen i fråga åtagit sig att själv sköta om vägen, skulle han få göra det, men kör han sand för någon annan, skulle han inte ha rättighet att göra det. Nej, naturligtvis inte, ty då bedriver han ju yrkesmässig trafik, och får betalt, antar jag, för varje lass sand han kör.

Jag förstår inte denna sorts argumentering. Allt talar emellertid för att en ytterligare reglering borde komma till stånd fortast möjligt.

Så påvisade herr Nylander också en hel del fall, där personer i smyg åtagit sig körningar för ortsbefolkningen och sådant mera. Ja, det är dessa saker, som behöva regleras och förhindras. Likadant är det beträffande överlastningen, som han talade om, fast i det fallet ansåg han ju inte, att det berodde på oklarhet, utan helt enkelt på underlåtenhet att följa redan fastställda regler beträffande bilarnas belastning. Allt detta talar ju bara för att en reglering borde komma till stånd fortast möjligt, och jag kan inte förstå annat än att

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

om vi nu avslå detta förslag — och det är väl nästan säkert, att riksdagen kommer att göra — så kommer ju här allting att lämnas i en fullständig villervalla.

Man skulle ju nästan kunna säga, att om man vill åstadkomma skada och villervalla, vore det väl det enklaste att visa på att detta är den nuvarande riksdagens ståndpunkt: se, hur den ställt till det för alla dessa bilägare och för sjöfarten och det andra!

Jag måste säga, att jag är rent förvånad över att man intagit en sådan ståndpunkt i riksdagen. Jag stod, som sagt, ursprungligen på den ståndpunkten, att jag letade efter skäl att avslå Kungl. Maj:ts förslag, men när jag hade läst igenom denna proposition grundligt, kom jag underfund med att det förslaget är det enda förslag, som är möjligt att realisera, och att man, om man inte tar det nu, säkerligen kommer att inom en mycket kort tid ändå nödgas acceptera ungefär samma sak.

Herr talman! Jag kan inte göra något annat än yrka bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Herr Lindhagen: Herr talman! Jag har icke varit med i andra lagutskottet om behandlingen av detta ärende och är inte heller insatt i detta komplex av frågor, som upprullat sig om motorfordonsförordningen. Men så mycket förstår jag, att här ha vi inför oss ett skådespel av den rasande kampen mellan maskinerna samt mellan människor, som söka skaffa sig maskiner för att till det yttersta, i strid med andra och om möjligt med andras undergång, tillkämpa sig ett uppehälle.

Jag röstar alltså för att man håller sig till det förslag, som åtminstone försöker med statens ingripande hand börja införa någon reda på landsvägarna. Det har ju redan fordrats koncession för att anlägga järnvägar och busslinjer för befordrande av personer. Det är väl uppenbart, att oredan på, jag säger inte landsvägarna, utan allfartsvägarna icke kan redas upp annat än därigenom, att det blir koncessioner även beträffande godstrafik på dem, i all synnerhet som man mer och mer strävar till att transportera storgods på landsvägarna: bredare bilar, större bärighet!

Hela den stora fabriksindustrien skall nu också in på vägarna med sina skogsprodukter. Om den trafiken åtminstone vore inskränkt till småbönder och småbrukare, kunde det ju finnas något bevekande skäl därför, men allting skall nu in på allfarsvägarna. Och så förstör man sjöfarten på samma sätt, och arbetarna slå ihjäl varandras försörjningsmöjligheter, allt eftersom de tillhöra den ena industrien eller den andra eller industrier av samma slag med inbördes konkurrens.

Jag tror inte, att Kungl. Maj:ts förslag kan trolla, men det är ju i alla fall en uppslagsända att låta statens fasta hand taga vid här lika väl som vid järnvägarna och busslinjerna med flera trafikanstalter.

Men vad föreslås nu här i stället av det »sociala» lagutskottet? Jo, det föreslås, att vi skola övergå till näringsfrihet på vägarna. Kan man tänka sig, herr talman, ett sådant förslag! Näringsfrihet på vägarna — det måtte bli ett trevligt tillstånd därigenom, herr talman! Här ha några epigoner från gamla tider, som fört med sig den gamla liberalismen under kappan, trots att vi leva i samma tid som då liberalismen kämpade för genomförande av näringsfrihet. Det var näringsfrihet för handens arbete, och det var en nyttig sak, men näringsfrihet för maskinerna med undertryckande av handens arbete, det är en annan sak. Den liberala näringsfriheten passar inte alls in på det nuvarande systemet, utan dess tillämpning här är bara att göra den ena villan värre än den andra, såvitt jag förstår.

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

Jag hade begärt ordet för att tala om sammanhanget mellan detta lagutskottsutlåtande, som jag inte varit med om, och det följande, där jag så mycket mer varit med såsom representant för fotfolket. Det är nu knappast tal om annat än föra in ytterligare bilism på allfarsvägarna. Att bland annat fotfolket därigenom får släppa till liv, lem och egendom i högre grad än förut, det betyder föga. Man frågar inte efter vad allfarsvägarna tåla, man tar ingen lärdom av erfarenhet och statistik över döda och lemlästade, för att inte tala om att 50 miljoner kronor om året gå förlorade på allfarsvägarna genom materiella skador, samt bråket och omkostnaderna för 50,000 processer årligen om bilismens framfart. Det tänker man inte på. Ännu mera rulljangs där, och ännu mera döda och lemlästade människor och skadade ägodelar. Är det en ansvarskännande riksdag, som tror sig kunna lösa svårigheterna på detta sätt?

Vidare må framhållas, att bilismens påkallade frihet att med äventyrande av statens och enskilda järnvägars bestånd i obegränsad omfattning använda allfarsvägarna till transport är icke en befogad frihet. Järnvägarna äro fortfarande menige mans främsta fortskaffningsmedel, och i samma mån man förstör järnvägarna för oss genom minskade inkomster och höjda transportpris för människor och gods, bli vi också pungslagna och eventuellt berövade en stor del av de fördelar, vi ha genom att kunna få använda järnvägarna.

Järnvägarna måste vara till fyllest, till dess man kan ordna saken på annat sätt, och deras förmåga att transportera får man använda tills vidare och inte låta de menigas främsta kommunikationsmedel äventyras för dem. Detta under ledning — och det är det, jag skall komma till i nästa ärende — av de mäktiga bilorganisationerna och i all synnerhet av gentlemannachaufförernas sammanslutning i den kungl. automobilklubbens trust. Läs bara den senares trusttidning, hur den behandlar dessa saker, vilken hets, vilken nonchalans och vilka glåpord mot allt allvarligt återställande av vägfreden för att i den stora läsekretsens namn, för att i stat, kommun och regering kräva diktatur för maskinens suveränitet med uppoffrande av människornas rättigheter!

Jag förstår inte, att kommunikationsminister Leo, som jag tycker är en bland de förståndigaste statsråd vi upplevat, kan tillsätta en sådan kommitté som de s. k. »sakkunniga», som vimla i nästa betänkande. Den bestod av tre representanter för högbilkulturen, två höga ämbetsmän, som åka bil på landsvägarna. De ha kommit med det mindervärdigaste betänkande, man kan föreställa sig. Det är ett spektakel, att i en kungl. proposition vimlar av denna slags »sakkunskap», som är raka motsatsen till sakkunskap. Ett kommittébetänkande av parter utan ett ord av medkänsla för mänskligheten. Jag säger ifrån detta, herr talman, ty det måste sägas någon gång, och jag har förre polismästare Hårlemans tillstånd att åberopa även hans uppfattning vid detta tillfälle.

Herr Nylander — som också är en hygglig människa privat — sade, att det är högst egendomligt, att man med hästskjuts får forsla sådana här saker men inte med bil. Förstår inte Nylander, att hästarna inte köra ihjäl några människor, men det göra bilarna, och därför måste det vara kontroll på bilarna? Hästarna ha bättre förstånd än människorna, ty ligger det en människa på vägen, stannar hästen av sig själv, även när hans körsven är drucken.

Och hela den rulljangs med näringsfrihet på allfarsvägarna kommer också att betyda, att de starkare komma att vinna över de svagare, grosshandeln över minuthandeln, storkörslorna över småkörslorna och storfolket över småfolket, ty det är naturens lag. Det är denna lössläppta näringsfrihet, som utskottet nu vill ha — Gud bevars — under lags skydd. Däremot, när jag föreslår skydd genom lag mot trafikens utsvävningar så säger utskottet, att det be-

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
hövs inte. Utskottet tycker kanske det vore bättre, att regeringen får sköta det ensam, därför att regeringen och dess kommitterade ha bilmännen bättre hand om, och där kunna de bättre få sin vilja igenom.

Jag kommer således att med olust rösta för det enda, som har någon betydelse här, nämligen för Kungl. Maj:ts förslag som en utgångspunkt. Nu har ock Kungl. Maj:t fått så mycket direktiv att välja på, och vi behöva ju inte tro att just utskottets förslag obekymrat anammas.

Jag tror, att staten väl får övertaga en del av trafiken även på de stora landsvägarna. Men då bör staten i första hand anställa de chaufförer, som nu försöka livnära sig i egna, dyrt förvärvade bilar. De skola ha företrädesrätt att bli chaufförer vid dessa statens inrättningar.

Herr Tamm, Gustaf: Som denna fråga nu ligger, är det naturligtvis fullständigt meningslöst att här ingå på någon längre debatt, i synnerhet som tiden redan allt för mycket har upptagits med rätt ovidkommande synpunkter. Det är dock ett par saker, som jag med anledning av dagens debatt skulle vilja be att få framhålla.

Det första och viktigaste, jag skulle vilja säga, är att jag för min del skall be att få instämma i de beklaganden, som av herr Linder direkt och av herr kommunikationsministern indirekt uttalades över att det kommit in alldeles för mycket politik i denna fråga. Jag anser det också befogat att ifrån det håll, jag representerar, uttala den bestämda meningen, att jag och vi förmena, att det framlagda förslaget är ett verkligt ärligt och uppriktigt försök av statsrådet Leo att lösa denna fråga och att åtminstone inte jag på något sätt ställer mig bakom de uttalanden av politisk art, som riktats emot statsrådet i detta avseende.

Gent emot vad herr Lindhagen yttrade, att de av statsrådet Leo senast tillsatta sakkunniga icke skulle ha varit vederhäftiga, vill jag hävda, att för den uppfattningen står nog herr Lindhagen såsom ofta ganska ensam. Det är kloka, skickliga och vederhäftiga män, som insatts i denna sakkunnigkommitté, och statsrådet har sedan i stort sett följt dem.

Att nu detta förslag kommit att i viss mån lida haveri, har ju många orsaker.

Jag skall icke närmare ingå på några ytterligare sakskaäl, men då herr statsrådet efter det anförande, som hölls i dag på förmiddagen av utskottets ordförande, efterlyste sakskaäl, som förmenade att utskottet knappast hade presterat några sådana, vill jag erinra därom, att när man bildar sig en uppfattning, anser man gärna, att ens egna subjektiva synpunkter äro riktiga, medan de skäl, som kunna anföras däremot, anses vara av mindre vägande art. Jag vill i detta fall bara peka på den bestämt avvisande hållning, som intagits till en början från trafikbilägarna och järnvägsstyrelsen. Kommerskollegium har ju vidare för sin del, när det gäller yttrande över 1932 års trafikutredning, funnit att kollegium icke alls kunde taga ställning till frågan, därför att en utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel då ännu icke förelåg. Denna utredning är daterad den 29 februari 1936, alltså endast några dagar före propositionen, som bär datum av den 6 mars 1936. Men det hindrar ju icke, att herr statsrådet kan hava tagit del av dess innehåll förut.

Och på tal om politiska biintressen vill väl knappast någon hävda att en dylik tankegång legat bakom de sakkunnigas olika förslag. Herr Lindley sade också att trafikbilägarna blivit påverkade av tidningspressen till att göra politik av saken. Detta är ett uttalande, som jag knappast heller tror kan hava någon som helst hemul för sig.

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

Det är kanske riktigt och ganska naturligt, om den nuvarande kommunikationsministern hyser en viss förkärlek för järnvägarna. I det fallet vill jag emellertid inte alls gå så långt som herr Lindley, i hans påstående, att kommunikationsministern icke alls har någon förståelse för motorismen. Med den allmänt förstående inställning, som herr kommunikationsministern ständigt visat alla kommunikationsmedel under sin ämbetsutövning, tror jag, att man icke har mycket att anmärka på heller i detta fall.

Jag skulle i detta sammanhang vilja säga några ord om en sak, som här varit mycket på tal, nämligen just järnvägsstyrelsens förslag angående taxesänkning. Vi ha naturligtvis icke från vårt håll sagt, att man överhuvud taget skulle gå in för en taxesänkning, men vi ha begärt, att frågan om taxesänkning i större eller mindre omfattning skulle kunna upptagas till omprövning. Vidare ha vi ansett att det i viss mån kunnat vara befogat därför att, såsom järnvägsstyrelsen själv påpekat, socialstyrelsens levnadskostnadsindex, jämförd med 1914, utgör ungefär 150, och kommerskollegii grosshandelsindex rör sig om 115, medan järnvägsstyrelsens taxor alltjämt variera mellan 141 och upp till 185. Det är ju alltså icke så märkvärdigt, att man inför ett sådant faktum kan föreställa sig, att viss justering utan olägenhet skulle kunna företagas.

Jag vill dock bestämt understryka, att en taxesänkning givetvis icke bör ske så, såsom det har befarats på vissa håll, att statens järnvägar utnyttjar taxesänkningarna till att slå ihjäl ej så mycket motorismen som i främsta rummet de mindre enskilda järnvägarna. En sådan art av taxesänkning kan självfallet ingen av dem, som stå bakom utskottets utlåtande, vilja vara med om.

Nu är det för övrigt så, att en taxesänkning behöver långt ifrån alltid betyda en inkomstminskning, ty det är väl i allmänhet bättre att få en ökad trafik, även med lägre tariffer, än en liten trafik med högre taxor, eller att såsom utskottets ordförande på förmiddagen framhöll, genom lägre taxor söka åstadkomma en ökad varucirkulation. Det är alldeles säkert, att vi ännu icke nått gränsen för det transportbehov, som kan frammanas. Jag kan t. ex. peka på ett fall uppe i Bergslagen för något år sedan. Tack vare sänkning av vissa järnvägsfrakter kunde en hel gruvas drift återupptagas och arbete beredas åt något hundratal man. Och detta gäller naturligtvis icke blott järnvägarna utan även i lika hög grad bilarna.

Nu kan det ju dock hända, att en taxesänkning trots allt skulle leda till en viss sänkning av förräntningsmöjligheterna för järnvägskapitalet. Enligt erhållna uppgifter skulle järnvägskapitalet i vårt land kunna uppskattas till cirka 2 miljarder kronor, medan man förmenar, att värdet av motorfordon etc. är något mindre än hälften härav. Men det är ganska märkvärdigt att samtidigt erfara, att lastbiltrafiken representerar en årsomsättning av omkring 300 miljoner kronor. Räkna vi med hela motorismen, var det enligt den siffra, som för mig uppgivits, år 1931 en omsättning av 530 miljoner kronor. Även om man nu vet, att härav ungefär 100 miljoner kronor genom bensinuppköp etc. gå till utlandet, är det hela ju en ganska betydande siffra. Samtidigt uppgå avlöningar och dylikt och andra driftskostnader för järnvägarna sammanlagt till 250 miljoner kronor per år, alltså icke mer än till hälften. Om vi då även lägga till räntorna på driftkapitalet, så skulle det hela röra sig om 350 miljoner kronor om året. Antalet å motorismens område sysselsatta arbetare uppgick år 1931 till närmare 105,000, medan järnvägarna sysselsatte 48,000 personer.

Jag har tagit mig friheten att nämna dessa siffror just för att visa, hur verkligt betydande motorismen numera är för hela näringslivet i vårt land.

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

Om man därför också skulle tvingas att genom en sänkning av taxorna minska förräntningsmöjligheterna och detta skulle nödvändiggöra avskrivning av en del av järnvägskapitalet, vore det kanske i alla fall icke så alldeles ekonomiskt oklokt att göra detta med hänsyn till att man dock icke kan i längden med konstlade medel motverka en utveckling efter modernare och mera tidsenliga riktlinjer. Jag vill därmed icke alls hava tagit ställning till saken på annat vis, än att jag velat hemställa — och det ha vi ju även gjort i utskottet — att denna fråga skulle bli i dess helhet föremål för en förnyad och mera allsidig omprövning, som om möjligt skulle leda till ett förslag utan att några hårdare ingrepp i näringsfriheten behövde tillgripas.

Herr Lindley nämnde i sitt anförande, att redan nu tyckas trafikbilägarna, alltså efter en vecka, ha fått bondånger. Ja vi ha fått cirkulär, där man hemställer, att vi icke skola antaga utskottets förslag i föreliggande skick. Men, herr Lindley, det är icke fråga om förslaget i dess helhet, utan endast om det tillägg, som upptages i punkten C). Man har haft betänkligheter emot den föreslagna fria rättigheten för jordbrukarna att få transportera mejerivaror, skogsprodukter och fisk.

Jag vill då framhålla, att riksdagen fattat beslut i samma riktning redan i fjol beträffande mejeriprodukter, och då har jag icke kunnat göra annat än biträda även årets förslag på den punkten. Beträffande lämpligheten av att i de fria rättigheterna medtaga även skogsprodukter och fisk, kan ju tveksamheten vara större. Men vidare tror jag, att olägenheterna av bestämmelsen i mycket hög grad överskattats från trafikbilägarnas sida.

Jag skall be att få läsa upp några rader, varmed en person, som under många år varit motionär i frågan, nämligen herr Löfvander, förra året slutade sitt anförande här i kammaren. Uttalandet var av följande lydelse: »Jag anser mig böra deklarerera, att det inte varit motionärernas avsikt att ge jordbrukarna monopol på dessa transporter. Det må vara fritt för vem som helst att kontraktera om mjölktransporter. Det praktiseras i allra största utsträckning, att dessa mjölktransporter lämnas ut på ett år eller flera år framåt, och det är min och mina medmotionärers uppfattning, att vem som helst bör få åtaga sig sådana. Det skall inte vara något monopol för jordbrukarna, jag vill särskilt framhålla detta.»

Jag vill nu sluta med att säga, att en fullständig enighet ju råder om att detta verkligt stora och viktiga problem, som nu behandlas, måste lösas, och vi hoppas, att det skall få en snabb lösning. Jag tror också, att det värdefulla arbete, som ligger bakom den kungl. propositionen, skall bli en god hjälp vid den slutliga lösningen, som jag hoppas, att vi skola kunna komma fram till i största möjliga endräkt.

Herr Linder: Herr talman! Det var några mycket vackra ord, varmed herr Tamm slutade sitt anförande, och ingen skulle livligare än jag vilja instämma däri, men jag skall i alla fall därutöver säga några ord.

Det är rätt märkligt, hur hovsam denna debatt om den yrkesmässiga trafiken på det hela taget har varit i jämförelse med allt, som försiggått dessförrinnan och som till och med sträckt sig långt in i riksdagen. Jag har nu hört sägas, att man yrkar, att det skall bli en ny utredning och att det kommer att vidtagas nya åtgärder. Herr Tamm talade om, att det behövdes en ny omprövning. För min del tror jag icke, att det står mycket mera att vinna på den vägen, utan att man sedan vid detta tillfälle liksom också vid den föregående striden i andra kammaren i själva verket fattat ett betydelsefullt avgörande.

Herr Lindhagen karakteriserade saken på det sättet, att han tänkte sig, att

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
det skulle bli statens fasta hand, som skulle komma att läggas över denna trafik, och han ställde däremot, att sedan regeringens förslag nu har fallit, ramla vi åter in i näringsfrihet. Trots det, att vi svenskar i allmänhet lita rätt mycket till statens rättvisa och önska, att den skall ställa allt till rätta för varjom och enom, tror jag likväl, att striden här, att regeringens förslag faller i verkligheten betyder, att vi segla ut ifrån den kontroll, som man hade önskat från statens sida och i stället glida in, som det heter, i det fria näringslivet, men icke på det sättet, att det blir något slags låt-gå-system. Jag tror, att denna sak kommer att tagas om hand av storfinansen och de stora näringsorganisationerna. Även detta kallas egendomligt nog för det fria näringslivet. De komma att begagna detta tillfälle, som verkligen är glänsande, till att söka göra någonting. Jag tror alltså, att det blir utgången av det hela, att man kommer att skapa en organisation, men den kommer icke att ledas från statens sida utan av de stora finansiella makterna i detta land och möjligen där utanför.

Herr Lindley: Bara några få ord! Jag vill säga till herr Tamm, att då jag här påpekade, att kommunikationsministern icke var populär, om jag så får uttrycka mig, bland motorfolket, menade jag, att det var därför, att han fått på sig det där omdömet, att han mera intresserade sig för järnvägarna än för motortrafiken. Nu kan det ju vara med rätt eller orätt, jag vill inte alls fälla något omdöme om dessa saker, men det är ett allmänt rykte, att det förhåller sig så, och får en person ett elakt rykte, får han behålla det ganska länge.

Men vad det nu föreliggande förslaget beträffar, har jag konstaterat, att statsrådet absolut funnit den rätta lösningen. Han har här föreslagit det enda, som kan göras, för att åstadkomma en reglering på ifrågavarande område. Kvar står nu det hot, som offentligen uttalats av herr Granholm från statens järnvägars sida, nämligen att om denna reglering icke genomföres, kommer han där att vidtaga åtgärder för att sänka taxorna och etablera en ohejdad konkurrens med automobiltrafiken. Frågan är nu, vilka krafter herrarna vilja sätta emot detta. Ni komma att förkasta regleringsförslaget. Vad skola ni då svara dem, som sedermera komma att klaga över de förhållanden, som därigenom uppkommit? Ni kunna möjligen säga, att lasttrafikbilägarna i första hand hängt upp sig på frågan om jordbrukarnas rättighet att få transporterera mjölk och andra dylika produkter. Det är det, som sticker mest i ögonen, men det är de andra verkningarna, som äro de allvarligaste. Det kommer säkerligen att föranleda en fruktansvärd uppståndelse, så fort statens järnvägar vidtar de där taxenedsättningarna. Och jag är rädd för att det inte finns någon möjlighet, om detta förslag nu blir avslaget även i denna kammare, att regeringen på nytt kan lägga fram samma förslag. Här gäller det att välja mellan en reglering och den fria konkurrensen. Det är den fria konkurrensen, som ni vilja gå in för. Jag är alldeles övertygad om att den kommer att bli till fruktansvärd skada såväl för järnvägarna som även för lasttrafikbilägarna.

Därför vidhåller jag mitt yrkande om bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Herr Lindhagen: Jag glömde en sak. Det är så svårt att komma till rätta med en sådan här fråga, när en valrörelse förestår, ty då är det så många obehöriga synpunkter, som också anläggas.

När det nu förespeglas för särskilt de smärre jordbrukarna, att de skola kunna få köra med egna bilar, vill jag varna dem för att låta förleda sig till att köpa bilar. Jag har färdats i bygder och hört bönder klaga över att deras

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
 söner äro så ivriga efter bilar. Familjen blir ruinerad på det, ty deras lilla jordbruk kan icke bära kostnaderna för en bil.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr talmannen jämlikt där- under förekomna yrkanden gjorde propositioner, först på bifall till vad utskottet i den under behandling varande punkten hemställt samt vidare därpå att kammaren skulle godkänna första stycket av den hemställan, som förordats i den av herr Linder m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen; och förklarade herr talmannen, sedan han upprepat propositionen på bifall till utskottets hemställan, sig finna denna proposition var med övervägande ja besvarad.

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

Den, som bifaller vad andra lagutskottet hemställt i sitt utlåtande nr 54 punkten A, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes första stycket av den hemställan, som förordats i den av herr Linder m. fl. vid utlåtandet avgivna reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästes, verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser.

Då herr talmannen fann tvekan kunna råda angående omröstningens resultat, verkställdes härefter votering medelst omröstningsapparat; och befunnos vid omröstningens slut rösterna hava utfallit sålunda:

Ja — 67;

Nej — 50;

Därjämte hade 8 ledamöter tillkännagivit, att de avstode från att rösta.

Punkten B.

I denna punkt hade utskottet hemställt, att riksdagen, i anledning av motionerna II: 707 och II: 728, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t under beaktande av vad i utskottets utlåtande anförts ville upptaga ärendet till fortsatt beredning samt, därest nytt förslag i ämnet komme att innehålla bestämmelser, innefattande mera betydande ingrepp i näringsfriheten, framlägga en sådan lagstiftning för riksdagen i enlighet med § 87 regeringsformen.

Herr *Linder*: Detta kan ju synas vara en fråga utan någon väsentligare vikt. Jag har egentligen den uppfattningen också, men jag anser likväl, att något bör sägas i den.

Man har ifrån majoritetens sida ansett, att när det gäller regleringar, som medföra så betydande ingrepp i näringsfriheten som Kungl. Maj:ts här framlagda proposition, bör Kungl. Maj:t inte nöja sig med att inhämta riksdagens *råd* beträffande förslaget, utan i stället förfara i enlighet med 87 § regeringsformen och alltså framlägga *lag*förslag för riksdagen i frågan. Jag får säga, att i stort sett är det för mig ganska likgiltigt, hur man går tillväga, såsom

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
en fråga som denna nu ligger till. Kungl. Maj:t lägger fram sin proposition och hör riksdagens mening därom och får ett lika klart och tydligt besked eller *råd* som Kungl. Maj:t skulle ha fått, om Kungl. Maj:t hade framlagt förslag till en *lag* i enlighet med 87 §. Det kan invändas, att då Kungl. Maj:t inte kan begära annat än ett råd, behöver Kungl. Maj:t inte bry sig om att följa det, utan kan handla fritt. Men praxis har utvecklats sig på det sättet, att Kungl. Maj:t i allmänhet ändå går riksdagen tillmötes och följer det råd, som riksdagen givit. Jag kan därför inte se, att man vinner någonting genom att fordra ett tillvägagångssätt enligt 87 § regeringsformen. Det är för övrigt här fråga om Konungens ekonomiska lagstiftning, såvitt jag förstår, och i den skall Kungl. Maj:t ha beslutanderätt ensam. Visserligen är det sant, att denna ekonomiska lagstiftning under tidernas lopp, allteftersom konkurrensen blivit vildare mellan människorna, inskränkts alltmer, men när det gäller en fråga som denna, tror jag inte, att man bör vara alltför sträng, så länge man i alla fall tillämpar regleringen så lojalt, som nu sker.

Jag har intet särskilt yrkande att framställa, men jag har velat anföra dessa synpunkter på frågan.

Herr **Westman**: Eftersom den siste ärade talaren inte framställde något yrkande, kanske det kan vara överflödigt för mig att göra något uttalande i frågan.

Jag ber emellertid att i all korthet få fästa kammarens uppmärksamhet därpå, att när utskottet på yrkande av en motionär föreslagit, att riksdagen skulle göra det uttalande, som innehålles i denna punkt, har utskottet gått efter den riktlinje, vilken riksdagen följt vid ett flertal föregående tillfällen.

Herr talman, jag ber att få hemställa om bifall till utskottets förslag.

Herr **Lindhagen**: Herr talman! Jag ber att få yrka avslag på denna punkt av de skäl, som jag förut har anfört. Motiven för utskottets förslag äro klart ådagalagda. De äro, att man genom näringsfrihet för motorismen skall låta den ytterligare översvämma landsvägarna utan någon kontroll från det allmännas sida än som redan består. Det måste medföra en ytterligare anhopning av olycksfall på allfarsvägarna.

Herr **Reuterskiöld**: Jag vill med anledning av det första anförandet endast påpeka, att de förhållanden, som regleras genom de nu behandlade och avstyrkta förslagen, avse rättsförhållanden enskilda emellan i allra största utsträckning, och sådant faller under 87 § regeringsformen. Såvitt det här är fråga om de enskildas ställning till staten, är det en helt annan sak. Men så som utvecklingen här gestaltat sig, är det framför allt dessa förhållanden de enskilda emellan, som det kommer att gälla, och då är *lagens* väg den enda riktiga.

Herr **Lindhagen**: Jag instämmer fullkomligt med den siste ärade talaren, men önskar att det antages en särskild lag, som sätter tumskruv på näringsfriheten.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjordes enligt de yrkanden, som därunder framkommit, propositioner, först på bifall till samt vidare på avslag å vad utskottet i den nu ifrågavarande punkten hemställt; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
Punkten C.

I denna punkt hade utskottet hemställt, att riksdagen, i anledning av motionerna I: 290 och II: 581, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte vidtaga sådan ändring i gällande motorfordonsförordning, att transporter uteslutande av mjölk eller produkter därav eller av slaktdjur eller av färsk fisk eller av skogsprodukter från avverkningsplats undantoges från tillämpningen av de särskilda bestämmelser, som gällde för den yrkesmässiga trafiken.

Herr Westman: Herr talman! Andra kammaren har godkänt utskottets förslag med strykning av orden »eller av färsk fisk eller av skogsprodukter från avverkningsplats». Alltså skulle sådana transporter, som avse färsk fisk eller skogsprodukter från avverkningsplats, icke bliva undantagna från tillämpningen av de särskilda bestämmelser, som gälla för den yrkesmässiga trafiken.

Då Kungl. Maj:t ju endast har infordrat riksdagens yttrande, och då alltså jämt den regeln gäller, att utskottet endast avger yttrande beträffande en lagstiftning av denna art, tillämpas ju sådana former, ifall kammrarna fatta olika beslut, att det förefaller vara ändamålsenligast ur deras synpunkt, vilka önska en riksdagens åtgärd med anledning av punkten C, att första kammaren biträder andra kammarens beslut.

Jag ber därför, herr talman, att få hemställa om samma uteslutning, som verkstälts av andra kammaren, i utskottets kläm. Jag hemställer vidare, att i utskottets motivering å sid. 62 och 63 följande text måtte utgå: å sid. 62 i andra stycket av motiveringen punkten »Tillgången till — — — konsumtionsorter»; å sid. 63 i tredje stycket orden »eller av färsk fisk eller av skogsprodukter från avverkningsplats», samt å sid. 63 i sista stycket av motiveringen orden »eller av färsk fisk eller av skogsprodukter från avverkningsplats».

Herr Sederholm: Jag har i denna punkt intet annat yrkande att framställa än den föregående talaren, men jag skall med avseende på motiveringen för utskottets förslag på denna punkt be att få anföra några synpunkter.

Det är ett efter min mening berättigat önskemål från jordbrukare och även andra näringsidkare, att de skola få använda sina automobiler såsom transportmedel vid näringsutövningen. Det är önskvärt för sådana jordbrukare, som kanske i sin näring inte kunna få full användning av automobilen, att få utnyttja den till transporter inom en mindre rayon, i den mån de inte begagna den för egen räkning. Genom den nuvarande restriktiva licensgivningen och särskilt den restriktiva behovsprövningen av nya licenser är emellertid denna möjlighet i hög grad beskuren. Nu skulle ju jordbrukarna få möjlighet att köra inte blott sin egen mjölk, utan även andras mjölk mot ersättning, precis som förhållandet var, innan automobilerna kommo till och hästen användes för mjölktransporterna. Enligt min uppfattning böra jordbrukarna inte genom en sådan rigorös behovsprövning hindras från att utnyttja sina bilar för transporter i trakten, utan jag anser, att sådana böra tillåtas.

Här vill man gå den vägen, att de skola få köra mjölk utan någon sådan licens. Jag anser, att det vore bättre, om man kunde gå en annan väg, nämligen att licenserna gjordes mera lättförvärvade för sådana näringsidkare, som hade dylika transporter att utföra, inte bara av mjölk, utan även av andra produkter. Licenserna kunde gälla för endast ett begränsat område, ett begränsat antal varuslag och under begränsad tid.

Beträffande transport av skogsprodukter har det framhållits, att jordbrukare inte kunna få verkställa sådana transporter från avverkningsplatsen vid

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
inköp av en skogspark eller dylikt. Jag anser, att det varit lämpligast och riktigast, att tillfälliga licenser lämnades för transporter vid en speciell avverkning, och en sådan licens skulle kunna lämnas utan den tidsödande och osäkra prövning av behovet, som nu äger rum. Man borde åtminstone ha kunnat taga under övervägande att mjuka upp denna skarpa gräns mellan den strängt yrkesmässiga trafiken och den trafik, som föranledes av transporter mer eller mindre för eget behov.

Herr **Linder**: Vi ha många gånger talat om denna sak både i andra lagutskottet och här i kammaren, men man kan inte säga, att saken, trots allt som talats därom, blivit klarare. Utskottsmajoriteten säger nu, att »starka skäl tala för att transporter uteslutande av mjölk eller produkter därav eller av slaktdjur eller av färsk fisk eller av skogsprodukter från avverkningsplats undantagas från de bestämmelser, som gälla den yrkesmässiga trafiken i allmänhet». I nästa stycke säges det, att utskottet föreslår riksdagen att anhänga hos Kungl. Maj:t, »att sådan ändring snarast vidtages i gällande motorfordonsförordning, att dylika transporter undantagas från tillämpningen» av de ifrågavarande stadgandena. Redan detta, att man nu i denna debatt börjar tumma på vad utskottet förut så ivrigt framhållit, visar, hur osäker man är på sin sak. Även reservanterna ha emellertid sedan många år tillbaka förklarat sig behjärta lantbrukarnas önskemål om billigare transporter för sina produkter, men vi ha alltid i viss mån hesiterat att inför riksdagen framlägga förslag om lagstiftning i den riktningen, därför att vi ansett, att det skulle kunna resultera i en maskerad linjetrafik, som skulle komma att menligt inverka på den yrkesmässiga trafiken.

När nu emellertid vederbörande statsråd lagt fram sitt förslag, har han i § 4 sista momentet tagit upp frågan om dessa mjölktransporter såsom hänförliga under yrkesmässig trafik men såsom närgodstrafikbestämmelse. Nu har dock hela det lagförslaget fallit, och allting står åter i samma läge som förut. Under sådana omständigheter vidhåller jag för min del min gamla inställning till frågan. Inga garantier finnas för att man här inte eventuellt får en maskerad linjetrafik.

Det fälldes också ett yttrande här före middagspausen, att det var mycket sannolikt, att när vederbörande avlämnat sin mjölk, taga de gärna på återvägen med sig någon last hem. Man skulle anse det helt naturligt, att man då forslade andra saker med sig. På det sättet kommer man att göra intrång på den yrkesmässiga linjetrafiken, vilkens utövare ha sitt levebröd därav.

I det skick som ärendet nu befinner sig, har jag därför ingen anledning att yrka annat än bifall till reservationen och avslag på de motioner, som väckts i syfte att få sådana transporter tillåtna.

Herr **Westman**: Herr talman! Vid fjolårets riksdag diskuterade vi frågan om mjölktransporterna, och riksdagen fick då höra vittnesbörd från lantmän från alla delar av Sverige, men alldeles särskilt från det län, från vilket den föregående ärade talaren politiskt härstammar, därom, att det nuvarande tillståndet innebär, att alldeles olidliga hinder läggas i vägen för lantmännens näring. På grund av de ökade krav, som ställas på mejeriprodukternas snabba befordran till mejerierna, är det nödvändigt att använda bilar, och det är nödvändigt för lantmännen att därvid befrias ifrån restriktioner, som en del länsstyrelser mycket hårdhänt tillämpa på detta område.

Efter mycken överläggning både vid fjolårets riksdag och vid denna riksdag har utskottet nu funnit, att enda sättet att tillmötesgå det behov, som är styrkt från lantmännen i hela Sverige, är, att man ställer dessa transporter utanför regleringen. Jag vågar tro, att första kammaren, liksom den gjorde i fjol och

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

liksom andra kammaren gjort i år, skall finna, att denna önskan från den svenska lantbefolkningens sida bör tillmötesgå. Jag skall icke uppehålla tiden med att erinra om den mängd fall av hårdhänt tillämpning av lagen, som upprört landsbygdens befolkning och som den fattat såsom ett fullkomligt oberättigat och byråkratiskt intrång i dess näring.

Jag nöjer mig, herr talman, med att vädja till alla lantmän i kammaren, huruvida de inte äro beredda att styrka, att vad jag här sagt är riktigt, och jag ber att få hemställa om bifall till utskottets förslag med den ändring jag angivit i mitt förut framställda yrkande.

I herr Westmans yttrande instämde herrar *Holstenson, Oscar Ericson* och *Gunnar Bodin*.

Herr Lindhagen: I fråga om frigörelsen från licenser har jag ingenting att invända emot herr Sederholms förslag. Därigenom få de stora trävaruindustriella företagen ej belamra våra allfartsvägar med transporter av sina produkter. Licenserna skulle inskränkas till transporter, utförda av småbrukare.

Beträffande vad den föregående talaren sade i övrigt om lantbrukarnas möjlighet att få fria händer, när det gäller att transportera sina produkter, synes mig detta tilltalande, eftersom jordbruket är den främsta näring, som skapar kultur samt äger bestånd och varaktighet.

Som fotgängare skall jag dock anhålla, att innan vägarna med herr Sederholms bistånd ytterligare betungas med motortrafik enligt den nyssnämnda behjärtansvärda licensfriheten, bör det samtidigt förekommas, att olyckorna därigenom ökas på landsvägarna. Ty den primära frågan måste väl vara, att bilismens civilisatoriska uppgifter ej köpas med offer av människoliv, lem-lästade människor och skadegörelse av egendom i stor omfattning.

Vidare bör i varje händelse denna frihet ej komma till stånd, förrän vi få den av riksdagen år 1935 begärda skyndsamma lagstiftningen om ändring i försäkringslagen.

Herr Löfvander: Jag hade för min del inte tänkt deltaga i denna debatt, på grund av den långt framskridna tiden, och jag skall inte mycket förlänga densamma.

Jag vill på det livligaste instämma i vad utskottets ordförande anført. Sedan vi i föl behandlade denna fråga i riksdagen, har det visat sig, att det inte under det år, som gått, blivit några bättre förhållanden ute i landet på detta område. Tvärtom har man ännu starkare känt behovet av en sådan frihet för transporter av mjölk och andra produkter som föreslås av utskottet.

Man vill göra gällande, att den skulle medföra ett intrång på motortrafikens område till skada för lastbilägarna. Jag har här i min hand en skrivelse, som visar, att en sådan lasttrafikbilägare sökt tillstånd att få transportera mjölk, men detta har mött svårigheter. Trots att han hade länstrafikrättigheter, fick han inte köra en mjölkskjuts. Skrivelsen är rätt lång; den visar tydligt och klart, huru det gestaltar sig och huru det förfares inom länsstyrelserna. Detta exempel är hämtat ifrån Kronobergs län. Det skulle vara intressant att läsa upp skrivelsen, men för tillfället skall jag inte göra det.

Jag vill ännu en gång instämma i vad utskottets ärade ordförande anført och yrkar bifall till det förslag han framställt här.

Herr statsrådet Leo: Jag har redan under den föregående debatten som min bestämda mening framhållit, att frigivandet av de varor utskottsmajoriteten har föreslagit kommer att innebära ett hårt slag mot stora delar av den yrkesmässiga biltrafikens utövare. Även om man, såsom majoriteten nu tycks vara

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
i färd med, delvis backar ut från sitt eget förslag genom att stryka från listan på de fria varorna färsk fisk och skogsprodukter och låta stå kvar endast mjölk och mejeriprodukter, slaktdjur och slakteriprodukter, kommer det i alla fall att medföra, att — ja, jag tors säga det — hundratals yrkesåkare bli av med sina kunder och tvingas över på andra områden med sina körslor för att där konkurrera med kolleger och i sin tur söka tränga ut dem. Jag vet ju mycket väl, att riksdagen förra året skrev och begärde ett frigivande ungefär i den utsträckning, som herr Westman nu sist föreslagit. Jag sökte att tillmötesgå det framställda önskemålet på det sätt, som framgår av § 7 i det framlagda förslaget, ett sätt som närmast överensstämmer med det, som herr Sederholm nu förordat, nämligen en friare licensgivning och ett friare bedömande av ansökning om tillstånd till yrkesmässig trafik, då det gäller transport av mejeriprodukter och slakteriprodukter, liksom också då det gäller att befordra skolbarn med skolskjutsar. Om herr Sederholm tittar efter i det framlagda regeringsförslaget, tror jag, att han där skall återfinna sin egen tankegång. Hans anförande borde, synes det mig, ha utmynnat i en hemställan om bifall till regeringens förslag åtminstone på den punkten.

Herr Löfvander: Då kommunikationsministern i sitt anförande ville göra gällande, att ett förslag sådant som det utskottet här framlagt, skulle innebära ett intrång på den yrkesmässiga biltrafikens område, kan jag inte underlåta att uppläsa den skrivelse jag i mitt förra anförande omnämnde. Den ger ett exempel på att även den yrkesmässiga biltrafikens utövare kunna vara i behov av en sådan frihet som föreslås av utskottet. Skrivelsen är ställd till »Herrar Lagstiftare» och lyder på följande sätt: »Statsmakterna ställde som villkor för jordbruksstödet, att vi lantmän skulle sammansluta oss och centralisera vår affärsverksamhet vad jordbrukets produkter beträffar, och i stor utsträckning har detta villkor av lantmännen efterkommit; men för att denna centralisering skall kunna fullständigt genomföras är det av vikt att motortrafiken icke genom förordningar monopoliseras utan får mera fritt utveckla sig, ty motortrafiken är dock den glest befolkade landsbygdens livsnerv.

Jag vill med ett litet exempel ur verkligheten belysa trafikförordningens svagheter vid dess tillämpning.

Vi hade här i Annerstad ett litet privatmejeri, som av Mejeriförbundet inköptes och tillträdades den 1 juli 1935 för att mjölken skulle överföras till Ljungby andelsmejeri.

De första dagarna i ovan nämnda juli månad insände en i Skee bosatt lastbilschaufför Lavesson, som har läntrafikrättigheter i Kronobergs och angränsande län, till länsstyrelsen ansökan om linjetrafikrättigheter för att kunna få forsla vår mjölk till Ljungby mejeri; men ärendet skulle som vanligt ut på remiss och i mitten på oktober månad kom det åter till Lavesson för påminnelser och erinringars avlämnande, och vid förfrågan fick han det beskedet att omkring den 1 november skulle tillståndet vara klart. Han ansåg sig därför kunna teckna kontrakt med oss mjölkleverantörer från och med den 1 november, vilket ock skedde och trafiken började; men den hade icke fortgått många dagar förrän anmälan och stämning för olaglig trafik träffade vår mjölkchaufför och den 19 november dömdes han av Sunnerbo häradsrätt till tjugo dagsböter.

Den tjugonde ringde jag till länsstyrelsen för att höra hur saken låg till och talade om förhållandet; jag fick det beskedet, att tillståndet för Lavesson var utfärdat den 15 november, men där var 30 dagars klagotid, så att han hade icke rätt att börja någon transport av mjölk före den 15 december.

Det förefaller rätt märkvärdigt att det skall behövas över fem månader för

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

tillstånd att transportera mjölk, då personen i frågan befor samma vägsträcka dagligen förut med vedlass och varjehanda gods.

Lika riskabel är förordningen för chauffören om han hämtar mjölk utom det linjestadgade området, och det är ju alldeles på tok, om några gårdar ligga vid en anfartrväg till linjevägen och av en eller annan anledning icke lämnade mjölk då linjerättigheten söktes, dessa skola vara avstängda eller nya rättigheter behöva sökas om icke böter skall bli följden.»

Jag vill understryka vad jag sade i fjol under debatten i denna fråga, nämligen att jag med min motion inte avsett att införa monopol för jordbruket på detta område. Tvärtom bör det vara fritt även i framtiden för alla, som vilja konkurrera. Jag har inte med min motion velat avstänga den yrkesmässiga biltrafikens utövare från deras näring.

Herr statsrådet **Leo**: Den av herr Löfvander upplästa skrivelsen visar två ting, nämligen dels att brevskrivaren tycks ha brutit mot gällande bestämmelser, och däråt är ingenting att göra — han får finna sig i vad som följer därav — och dels att om herr Löfvander och hans meningsfränder anslutit sig till Kungl. Maj:ts förslag i § 9, skulle någonting sådant, som omtalas i skrivelsen, inte behöva upprepas, ty enligt detta förslag kunna länsstyrelserna omedelbart meddela tillstånd i ett sådant fall, som det här var fråga om, utan att vederbörande behövde tillgripa det vanliga och vidlyftiga ansökningsförfarandet med inväntande av besvärstidens utgång o. s. v.

Det är således en ytterligare anledning för kammarledamöterna att övertänka, om icke Kungl. Maj:ts förslag är den riktiga lösningen även i detta fall.

Herr **Sederholm**: Då nu de lagförslag, som herr statsrådet framlagt i sin proposition, genom beslutet vid punkt A ha så att säga blivit avvisade av kammaren, är det rätt naturligt, att jag inte bryter ut en paragraf och här yrkar bifall till någon del i det redan underkända förslaget. I den mån som mitt förra yttrande innebar ett erkännande av de principer, som herr statsrådet velat tillämpa i den nämnda paragrafen, så står jag fortfarande för att jag anser, att de böra under ett utarbetande av en ny lagstiftning åter komma under övervägande.

Herr **Westman**: Herr talman! Vi diskuterade ju, låt vara helt flyktigt, denna fråga redan under förmiddagen, och jag skall inte upprepa vad som då sades. Men redan under förmiddagen, då vi diskuterade det huvudförslag, som avslagits i dag av kammaren under punkten A, märkte helt säkert kammaren, att herr statsrådet betraktade regleringen ur en vidare synpunkt än den, som kammarens majoritet anlade. Och samma allmänna åskådning kom till uttryck även i herr statsrådets näst sista anförande här i kväll, när herr statsrådet framhöll, att om man ställde de skjutsar, varom det nu är fråga, utanför regleringen, skulle man göra några hundratal lastbilägare arbetslösa. Så bör man väl inte resonera. Man får väl i stället se saken så, att man med denna lagstiftning skall tillgodose näringslivets behov. Om det nu är ett behov för våra jordbrukare i hela Sverige att kunna få köra sin mjölk utan att behöva begära licenser för mjölkskjutsar, kan väl det betraktas som en så stor och viktig sak, att om man lägger den i ena vågskålen, kan den inte uppvägas genom att man i den andra lägger det förhållandet, att ett par hundra lastbilägare blivit arbetslösa. Man kan ju inte anse, att det skall vara en reglerings uppgift att tillgodose denna minoritet av mellanhänder gentemot den stora tusenhövdade skara av producenter, vilka i sin legitima näring lida skada genom det byråkratiska ingripandet i deras näring. Man kan väl icke uppfatta

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)
en reglerings uppgifter på det sättet. I varje fall är jag övertygad om att Sveriges lantbrukande befolkning icke vill fatta begreppet reglering på det sättet.

Herr Löfvander: Herr statsrådet nämnde i sitt anförande, att den där personen, som omnämndes i den skrivelse jag uppläste, hade brutit mot gällande bestämmelser. Ja det är riktigt, men man får väl ändå förlåta denne man, om han hade svårt att förstå, att det skulle innebära ett brott att handla på det sätt han gjorde. Han hade dock vänt sig till länsstyrelsen och fått besked, att han en viss dag skulle få tillstånd. Är det nödvändigt, att det skall behöva dröja fem månader, innan man skall få ett dylikt tillstånd?

Vidare yttrade kommunikationsministern, att enligt hans förslag i propositionen kan ett sådant tillstånd beviljas utan att vederbörande länsstyrelse inforrdrar yttranden från olika håll. Det är också det enda kommunikationsministern givit på hand i den kungl. propositionen, men med min kännedom om resp. länsstyrelser inställning till detta spörsmål så komma de nog fortfarande att inforrdra sådana yttranden och ta all hänsyn till vad fjärdingsmän och landsfiskaler i bygden ha att anföra. Det är min erfarenhet. Jag kan därför inte tillmäta kommunikationsministerns förslag i det avseendet det ringaste värde.

Herr Lindley: Herr talman! Jag påpekade förut i ett anförande här, att vi ha en mängd små åkarföreningar anslutna till vårt förbund. De finnas inte i de större städerna, ty där är det storåkare, som ha avlönat folk anställt i rörelsen, utan det är just i de smärre samhällena med kringliggande landsbygd. En hel del av dessa trafikbilägare äro samtidigt småbrukare. Dessa ansluta sig till de föreningar, som finnas på detta område med uppgift att reglera arbetet och den inbördes konkurrensen mellan medlemmarna. Dessa åkare ha också i allmänhet kontrakterat med bönderna — de äro, som sagt, själva oftast småbrukare eller bönder — om att transportera deras mjölk och mejeriprodukter.

Nu säger man här, att frihet skall ges för vilken lantbrukare som helst att konkurrera med åkarna, och herr Westman sade, att jordbrukarna lida skada, därför att de inte få uppta den konkurrensen. Kan det vara rimligt, att de skulle få göra det? På det sättet kan man ju bara trasa sönder för andra. Om vem som helst, som har en bil och använder den till egna körningar, skulle få rätt att utföra transporter för andra, innebure det ju i själva verket, att man satte ur spelet trafiktillståndet för dem, som bedriva yrkesmässig trafik.

Det är det frågan gäller och ingenting annat. Jag kan inte se, att det kan vara lämpligt att på det sättet frigiva transporter, så att vem som helst skall kunna uppträda och konkurrera, kanske till och med med sina egna grannar, som ha det där arbetet som sin födkrok. Det kan inte vara riktigt.

Herr Lindhagen: Det är riktigt, som Westman sade, att hela organisationen av vårt samhälle är sådan, att den enes död betyder den andres bröd. Om det göres någon ny upptäckt eller kommer något nytt patent, då få personer sluta sina anställningar, där de haft sitt uppehälle. Men jag har aldrig hört någon så oförbehållsamt säga det och säga det så belåtet, att så skall det gå till. Här anser man det vara viktigast, att vissa medborgare skola få sköta sig själva precis som de vilja, och för den skull få gärna andra gå under.

Jag yrkar, herr talman, att om en sådan omreglering sker och då yrkesidkare trott, att det fortfarande fordras licens för att driva den ifrågavarande näringsgrenen och staten har lockat dem över till den, bör officiellt övervägas,

Förordningsförslag ang. yrkesmässig trafik med automobil. (Forts.)

i vad mån sådana yrkesidkare må få ersättning för inkomstförlust och utlösen av deras bilar. Då först kan Westman med gott samvete låta den nya ordningen passera.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr talmannen, att i avseende på den nu föredragna punkten yrkats 1:o), av herr *Westman*, att kammaren skulle bifalla utskottets hemställan med den ändring, att orden »eller av färsk fisk eller av skogsprodukter från avverkningsplats» uteslötes, samt i samband härmed i avseende å utskottets motivering besluta, att följande delar därav skulle uteslutas, nämligen dels å sidan 62 i det tryckta utlåtandet den mening, som började med orden »Tillgången till automobiler» och slutade med »andra konsumtionsorter», dels å sidan 63 de i andra och fjärde styckena förekommande orden »eller av färsk fisk eller av skogsprodukter från avverkningsplats»; samt 2:o) att utskottets hemställan skulle avslås.

Sedermera gjorde herr talmannen propositioner, först på bifall till vad utskottet i förevarande punkt hemställt samt vidare enligt berörda yrkanden; och förklarade herr talmannen sig anse propositionen på bifall till herr *Westmans* yrkande vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Linder* begärde votering, i anledning varav och sedan till kontraproposition därvid antagits avslag, uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som bifaller herr *Westmans* yrkande med anledning av punkten C i andra lagutskottets utlåtande nr 54, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, avslås vad utskottet i nämnda punkt hemställt.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästes, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

Punkterna D—F.

Vad utskottet hemställt bifölls.

Föredrogs ånyo andra lagutskottets utlåtande nr 55, i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga, dels ock motioner i ämnet m. m.

Genom en den 11 mars 1936 till riksdagen avlämnad proposition, nr 213, vilken hänvisats till lagutskott och behandlats av andra lagutskottet, hade Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, anhållit om riksdagens yttrande över vid propositionen fogade förslag till

- 1) motorfordonsförordning och
- 2) vägtrafikstadga.

Till grund för de i propositionen framlagda författningsförslagen låg i huvudsak ett av 1934 års vägtrafiksakkunniga den 28 maj 1935 avgivet betänkande med förslag till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga m. m.

Det förslag, som i nu förevarande proposition framlagts, innebar i stort sett endast en formell omarbetning av författningarna och särskilt en överflyttning från motorfordonsförordningen till vägtrafikstadgan av sådana bestämmelser i den nuvarande förordningen, som direkt hänförde sig till trafiken. I motorfordonsförordningen hade nämligen ansetts icke böra bibehållas andra bestämmelser än de, som hade avseende å fordons beskaffenhet och registrering samt rätten att föra motorfordon. I åtskilliga fall hade emellertid sakliga ändringar vidtagits.

I sammanhang med berörda proposition hade utskottet till behandling förehåft följande inom riksdagen väckta motioner, nämligen

inom första kammaren:

- nr 10, av herr *Lindhagen*,
- nr 319, av herr *Elof Andersson* m. fl.,
- nr 360, av herr *John Gustavson* m. fl., och
- nr 361, av herr *Nylander* m. fl.; samt

inom andra kammaren:

- nr 390, av herr *Elmroth*,
- nr 655, av herr *Norell* m. fl.,
- nr 693, av herr *Andersson* i Övanmyra m. fl.,
- nr 694, av herr *Nilsson* i Göteborg m. fl.,
- nr 696, av herr *Aronson* m. fl.,
- nr 710, av herr *von Seth* m. fl.,
- nr 712, av herrar *Elmroth* och *Wiklund*,
- nr 722, av herrar *Andersson* i Igelboda och *Andersson* i Rasjön, och
- nr 723, av herr andre vice talmannen *Jeppsson* m. fl.

Utskottet hade i det nu föreliggande utlåtandet anført, att utskottet funnit de i propositionen framlagda förslagen i deras huvuddrag tillfredsställande och ansåge, att desamma borde läggas till grund för ny lagstiftning i ämnet, samt att utskottet vid granskning av förslagets detaljer och de väckta motionerna ansett sig böra göra vissa å sid. 46—144 i det tryckta utlåtandet återgivna uttalanden i ämnet. Utskottet hade därefter hemställt,

A) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att vid granskning av de vid ifrågavarande proposition fogade förslagen till motorfordonsförordning och vägtrafikstadga riksdagen ej funnit skäl att mot desamma göra andra erinringar än utskottet i förevarande utlåtande upptagit;

B) att motionerna I: 10, I: 319, I: 360, I: 361, II: 655, II: 693, II: 696, II: 722 och II: 723, i den mån de icke blivit beaktade genom vad utskottet under A) hemställt, icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd; samt

C) att motionerna II: 390, II: 694, II: 710 och II: 712 icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Vid utlåtandet funnos fogade ett flertal reservationer.

Angående sättet för utlåtandets föredragning yttrade

Herr **Linder**: I avseende å föredragningen av andra lagutskottets utlåtande nr 55 får jag hemställa, att detsamma må företagas till avgörande på det sätt, att först föredragas i den ordning, vari de i utlåtandet förekomma, utskottets uttalanden beträffande de föreliggande förslagets detaljer och de i ämnet

väckta motionerna, varvid sagda uttalanden icke må behöva uppläsas i vidare mån, än sådant av någon kammarens ledamot begäres, samt att, sedan utlåtandet blivit på nyss angivet sätt genomgånget, utskottets hemställan föredrages.

Härtill lämnade kammaren sitt bifall.

I enlighet härmed föredrogs nu

Utskottets å sid. 46 i anslutning till 1 § 1 mom. av förslaget till motorfordonsförordning gjorda yttrande beträffande olika slag av automobiler.

Ang. begreppet personautomobil.

Berörda moment innehöll bland annat följande bestämmelser:

I denna förordning förstås med

motorfordon: för färd på marken avsett, för person- eller godsbefordran inrättat fordon, som för framdrivande är försett med kraftmaskin (motor) och icke löper på skenor, ävensom underrede till dylikt fordon (chassi);

automobil: motorfordon, som är försett med tre eller flera hjul, där icke fordonet enligt det följande är att anse såsom motorcykel;

personautomobil: automobil, som är byggd för befordran av personer, högst sju;

omnibus: automobil, som är byggd för befordran av ett större antal personer än sju, vare sig densamma därjämte är avsedd för befordran av gods eller icke.

Vägtrafiksakkunniga hade framhållit, att de hade sig bekant, att numera i marknaden förekomme automobiler, vilka vore avsedda för ända till nio personer utan att därför böra betraktas som omnibusar. Med hänsyn härtill hade de sakkunniga föreslagit, att sist angivna personantal skulle bestämmas som maximum för en personautomobil.

I vissa yttranden över de sakkunnigas förslag hade anmärkts, att en höjning av personantalet för personbilar icke vore av behovet påkallad samt att en dylik ökning endast skulle leda till maskerad linjetrafik samt ökad konkurrens.

Föredragande departementschefen, statsrådet Leo, hade icke ansett sig böra biträda förslaget, att såsom personautomobil skulle anses även automobil avsedd för befordran av 8 eller 9 personer. Den nu fastställda gränsen, 7 personer, borde enligt departementschefen bibehållas och fordon för större antal personer alltjämt betraktas såsom omnibus.

I motionen II:723 av herr *Jeppsson* m. fl. hade föreslagits, att gränsen för ett fordons klassificerande som personautomobil eller omnibus skulle sättas till automobil, som vore byggd för befordran av högst respektive mera än nio personer. Såsom skäl härför hade i motionen anförts, att i handeln redan funnes personbilar med sittplatser för fler än sju personer och att utvecklingen mot något större automobiler sannolikt komme att fortskrida.

Härom hade utskottet i den nu föredragna delen av sitt yttrande anført bland annat:

»De praktiska konsekvenserna av att ett fordon betecknas som personautomobil eller omnibus äro betingade av att skilda regler i vissa avseenden gälla för dessa slag av motorfordon. Enligt 24 § 1 mom. i Kungl. Maj:ts förslag till vägtrafikstadga skall hastigheten för personautomobiler vara fri vid färd utom tätbebyggda områden under det att omnibusar i motsvarande fall icke skola få framföras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen. Vidare stadgas i 29 § 1 mom. gällande motorfordonsförordning, att särskilt tillstånd att föra automobil i yrkesmässig trafik (trafikkort) icke berättigar till fö-

Ang. begreppet personautomobil. (Forts.)
rande av omnibus i yrkesmässig trafik, såvitt ej å trafik kortet lämnats uttryckligt medgivande härtill.

Då automobilernas bromsnings- och manövreringsanordningar blivit allt mera effektiva, torde det ur trafiksäkerhetssynpunkt icke möta några betänkligheter att såsom personautomobiler godtaga även något större vagnar än de som enligt gällande lagstiftning falla under denna beteckning. Det torde även föreligga ett praktiskt behov att kunna använda dylika vagnar t. ex. för transporter till och från arbetsplats eller för skolskjutsar utan hinder av de inskränkande bestämmelser, som gälla för omnibusar. Vägtrafiksakkunniga ha även föreslagit, att med personautomobil skall avses automobil som är byggd för befordran av högst nio personer. De i vissa yttranden uttalade farhågorna, att den av de sakkunniga förordade höjningen skulle leda till maskerad linjetrafik, innebära enligt utskottets mening icke tillräcklig grund för bibehållande av de nuvarande bestämmelserna. Utskottet anser sig därför böra tillstyrka motionärernas yrkande, att såsom personautomobil skall betecknas automobil, som är byggd för befordran av högst nio personer, och såsom omnibus automobil, som är byggd för befordran av ett större antal personer än nio.»

Vid förevarande moment hade reservation anförts av herr *Norman* och herr *Olovson* i Västerås, vilka ansett, att de av Kungl. Maj:t föreslagna definitionerna å personautomobil och omnibus bort lämnas utan erinran.

Herr Norman: Herr talman! Denna paragraf innehåller en del definitioner på olika slag av motorfordon. I den tredje punkten står definitionen på personautomobil. Kungl. Maj:t har där föreslagit, att med sådana menas »automobil, som är byggd för befordran av personer, högst sju». Vägtrafiksakkunniga ha här föreslagit, att definitionen skulle bestämmas så att fordonet i fråga skulle vara avsett för högst nio personer. Mot detta har gjorts en del erinringar i de olika yttranden, som inkommit, t. ex. från Sveriges trafikbilägares riksförbund, Västra Sveriges omnibusägareförening, Kopparbergs läns trafikbilägareförening, Gävleborgs läns trafikbilägareförening samt svenska järnvägsföreningen. Det har framhållits, att ett sådant där stort fordon kan, om det betraktas som personautomobil, föranleda, att det skulle kunna leda till maskerad linjetrafik och därmed också konkurrens.

När lagutskottet realbehandlade denna paragraf, deltog jag inte i handläggningen. Jag satt och lyssnade på debatten och tyckte, att det fanns kanske skäl för bägge ståndpunkterna, nämligen både för Kungl. Maj:ts ståndpunkt och den, som förordas av vägtrafiksakkunniga, vilkas förslag framburits i en motion av herr *Jeppsson* m. fl. När det definitiva beslutet sedan fattades, fick jag särskild anledning att ta ståndpunkt till det här spörsmålet, och vad som för mig då bestämde denna ståndpunkt, var kanske inte så mycket de skäl, som framfördes från dessa olika yrkessammanslutningar, som yttrat sig över förslaget. Visserligen kunde man tycka, att med all den överflödande välvilja, som under våren åtminstone i ord har visats dessa yrkesutövare, skulle utskottet och riksdagen här gärna tillmötesgå deras önskemål och synpunkter.

Vad som för mig var avgörande vid mitt ståndpunktstagande till Kungl. Maj:ts förslag var dock, att utskottet beträffande hastighetsbestämmelserna i tätbebyggda samhällen uttalat sig för s. k. fri hastighet och detta endast för personautomobiler och motorcyklar under det att maximihastighetsbestämmelserna fortfarande enligt utskottets mening skola bibehållas beträffande lastbilar och omnibusar. Jag menar då, att uttalar sig riksdagen i enlighet med detta utskottets förslag, är det allt skäl i världen att övertänka, huruvida

Ang. begreppet personautomobil. (Forts.)

det kan vara lämpligt att göra den ändring i definitionen av personautomobil, som utskottet här förordar. Det blir en så pass stor och tung vagn, förefaller det mig, att den måste i det här fallet jämsställas med omnibusar och lastbilar i allmänhet.

Av dessa skäl, herr talman, hemställer jag, att kammaren måtte lämna Kungl. Maj:ts förslag i denna punkt — således 1 § 1 mom. tredje punkten — utan erinran.

Under detta anförande hade herr talmannen uppstått och avlägsnat sig, varvid ledningen av kammarens förhandlingar övertagits av herr andre vice talmannen.

Herr Nylander: Herr talman! Det förefaller mig som om herr Norman har ganska mycket missuppfattat, vad det är fråga om för slags fordon. Han talar nämligen ett par gånger om så stora och tunga fordon. Det är emellertid inte alls så att dessa fordon, som det här är fråga om, skulle på något sätt verka omnibusar. Det är helt enkelt vanliga personautomobiler, som äro så rymliga i sätena, att det får rum tre personer i varje säte. Jag är övertygad om att herr Norman är mycket van vid att t. ex. i baksätet på en bil tre personer mycket bekvämt kunna få rum genom att man byggt om karosseriet, så att man minskar stänkskärnarnas bredd och i många fall t. o. m. låter karosseriet gå ända ut till yttersidan, så att säga, av stänkskärnarna — således utan att öka fordonets bredd. I övrigt är det ju redan så, att på de säten och de stolar, som finnas i de nu förekommande sjuitsiga bilarna, kan man mycket väl få in nio personer. Det förefaller då, som om det vore att motverka utvecklingen, om man skulle göra det omöjligt för personer att använda dessa niositsiga bilar, som redan finnas i marknaden. Jag kan fördenskill säga, att herr Normans farhågor, då han talar om dessa förfärligt stora bilar, inte äro befogade och jag ber, herr talman, att med dessa korta ord få yrka bifall till utskottets hemställan.

Herr Linder: Beträffande herr Normans invändning vill jag säga, att en vagn avsedd för nio personer redan finns i den öppna handeln. Då vi därjämte veta, att de tekniska framstegen äro så stora, att bromsnings- och manöveringsanordningarna nu äro rätt effektiva, anser jag för min del, att det inte finns någon risk att beträffande dessa bilar utsträcka det av Kungl. Maj:ts förslagna antalet sju personer till nio. Jag yrkar därför bifall till utskottets förslag.

Herr Nylander: Herr talman! Det är en sak till under denna första paragraf, som jag i all korthet vill säga några ord om. Det avser lättviktsmotorcyklarna. Jag har egentligen intet att erinra mot vad utskottet här föreslagit, men jag skulle vilja framhålla en sak, som är mycket vanlig med dessa lättviktsmotorcyklar, nämligen att när man nu skall försöka pressa vikten å en sådan cykel under 50 kilogram, blir det nära nog nödvändigt att eftersätta något på denna motorcykel för att icke vikten skall gå över. Då har det visat sig beträffande mångfaldiga sådan typer av cyklar, som jag haft att göra med, att man har eftersatt fordran på ljuddämpare. Jag skulle vilja i detta fall endast nämna, att då det förhåller sig på det sättet, att Kungl. Maj:t här har begärt riksdagens yttrande, skulle det ju ännu kunna vara möjligt att vid lagförordningens utfärdande påpeka, att det icke får vara något eftersättande av kammarens ledamöter många gånger ha hört dessa ilsket puttrande maskiner i fordringarna på ljuddämpare. Jag kan vara ganska säker på att flertalet skiner, som fara fram utmed vägarna och som nära nog helt och hållet sakna

Ang. begreppet personautomobil. (Forts.)

den ljuddämpning, som man eljest anser vara en synnerligen nödvändig och viktig sak för alla motorfordon.

Jag har emellertid icke något yrkande.

Efter härmed slutad överläggning gjordes i enlighet med de därunder förekomna yrkandena propositioner, först på godkännande av utskottets yttrande i nu ifrågavarande del samt vidare på godkännande av den av herr Norman och herr Olovson i Västerås därom anförda reservationen; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Utskottets å sid. 48 i anslutning till 1 § 1 mom. av förslaget till motorfordonsförordning gjorda yttrande beträffande lättviktsmotorcyklar.

Godkändes.

Utskottets å sid. 50—59 gjorda yttranden beträffande 2 § 4 mom., 4 § 1 mom. i), 9 § 2 mom., 10 § 1 mom., 13 § 1 mom. 2 och 3 punkterna, 14 § samt 15 § 2 mom. av förslaget till motorfordonsförordning.

Godkändes.

*Ang. minimi-
åldern för rätt
att föra lätt-
viktsmotor-
cykel.*

Utskottets å sid. 60 gjorda yttrande beträffande 18 § 3 mom. av förslaget till motorfordonsförordning.

Berörda moment lydde:

Lättviktsmotorcykel må föras allenast av den, som fyllt 15 år.

I gällande motorfordonsförordning fanns ingen åldersgräns stadgad för rätten att föra lättviktsmotorcykel. Ej heller vägtrafiksakkunniga hade föreslagit någon bestämmelse härutinnan.

I yttranden över de sakkunnigas betänkande hade, bland andra, statspolisintendenten, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, besiktningsmyndigheten i Stockholm, kungl. automobilklubben och svenska teknologföreningen föreslagit 16 år som minimiålder för rätten att framföra lättviktsmotorcykel. Automobilbesiktningsmännens förening hade i sådant hänseende föreslagit 15 år.

I motionen II: 723 av herr *Jeppsson* m. fl. hade anförts:

»Att bestämmelse om viss minimiålder för rätt att föra lättviktsmotorcykel är av behovet påkallad torde vara oomtvistligt, varför propositionens förslag i detta hänseende är ett steg i rätt riktning. Dock synes, med hänsyn till att lättviktsmotorcyklar i många avseenden äro att jämställa med motorcyklar, en minimiålder av 15 år vara för låg, varför föreslås att denna ålder, i likhet med för förande av motorcykel, sättes till 16 år.»

Utskottet hade i denna fråga yttrat:

»I överensstämmelse med vad som anförts i ett flertal yttranden över vägtrafiksakkunnigas förslag anser utskottet, att för rätten att föra lättviktsmotorcykel bör stadgas en minimiålder av 16 år.»

Reservation hade anmälts av herrar *Linder*, *Norman*, *Hage*, *Olovson* i Västerås och *Pettersson* i Hällbacken, vilka ansett, att Kungl. Maj:ts förslag bort lämnas utan erinran.

Herr **Norman**: Herr talman! Här har utskottet förordat en ändring i Kungl. Maj:ts förslag, som jag anser, att det är allt skäl, att kammarens ledamöter fundera på en smula. Det gäller frågan om minimiålder för förande av lättviktsmotorcyklar. För närvarande finns intet stadgande härom i motorför-

Ang. minimiåldern för rätt att föra lättviktsmotorcykel. (Forts.)

ordningen. Kungl. Maj:t har föreslagit, att lättviktsmotorcyklar må föras allenast av dem, som fyllt 15 år. Med anledning av vissa yttranden över vägtrafiksakkunnigas förslag har det motionsvis förordats, att denna minimiålder skulle höjas till 16 år. Utskottet har förordat detta och i konsekvens härmed har utskottet beträffande straffbestämmelserna infört den punkt, som gäller överträdelse av vad utskottet här föreslagit i 18 § 3 mom.

Skulle riksdagen förorda utskottets förslag, kommer det egendomliga att inträffa, att en pojke kan köra lättviktsmotorcykel, innan han är 15 år, utan att han kan straffas därför, då straffbarhetsåldern ju inträder först vid 15 års ålder. Men åker en pojke, som är mellan 15 och 16 år, på en lättviktsmotorcykel, som han kanske redan har nu, fastän han inte uppnått den ålder, som utskottet här förordar, nämligen 16 år, så skall han straffas. Jag finner, att dessa konsekvenser av höjningen av minimiåldern icke låta försvara sig. Jag vet icke, om man kan påvisa några särskilda olägenheter av att småpojkar farit fram på dessa lättviktsmotorcyklar. Det förefaller mig, som om de klarat sig bra hittills, och då synes det mig, som om 15-åringar även hädanefter skola kunna göra det.

Jag hemställer om bifall till den i paragrafen och momentet avlämnade reservationen av herr Linder med flera — således bifall till Kungl. Maj:ts förslag.

Herr Tamm, Gustaf: Vid behandlingen av denna punkt i utskottet upplystes det, att numera finns det lättviktsmotorcyklar, som med trimning kunna köras med ända upp till 70 å 80 kilometers hastighet. Nu är det så, att det behövs icke något licensförfarande för att få köra en lättviktsmotorcykel, utan vem som helst får göra det. När man vet, att dessa lättviktsmotorcyklar göras mer och mer kraftiga och även snabbare, tycker man i alla fall, att det är litet betänkligt, att vilken yngling som helst över 15 år skall få köra dem, utan att överhuvud taget hans kompetens därtill har blivit prövad.

Man kan naturligtvis säga, att det är väl inte så stor skillnad mellan en 15-åring och en 16-åring, men det är väl i alla fall i regel någon skillnad. Vi fäste oss inom utskottet vid att den av utskottet föreslagna minimiåldern 16 år har förordats bland annat av statspolisintendenten och kungl. automobilklubben, som ju bägge två — var och en på sitt område — äro särskilt sakkunniga. Att man sedermera måste, när det gäller straffbestämmelserna, som herr Norman framhöll, ta in sådana för överträdelser beträffande ynglingar mellan 15 och 16 år, är ingen märkvärdighet. Det är en enkel logisk följd, tycker jag, och den saken behöver inte ha den allra ringaste betydelse.

Med hänsyn just till denna frihet för vem som helst att utan prövning få köra dessa lättviktsmotorcyklar och det meddelande, som lämnades i utskottet, att för framtiden lättviktsmotorcyklarna säkerligen komma att bli ganska starka och kraftiga fordon, ansågo vi, att man bör sätta litet större åldersgräns här, och jag ber med anledning därav, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Colleen: Herr talman! Jag måste verkligen rätta till de vanföreställningar, som herr Norman har, när han sade, att en pojke, som icke har fyllt 15 år och åker på en lättviktsmotorcykel, blir utan straff, men att en, som fyllt 16 år, blir straffad. Ja, så är det för alla pojkar. De, som icke ha fyllt 15 år, men begå samma förseelser som 16-åringar, kunna icke straffas av domstol, utan bli överlämnade för bestraffning till t. ex. barnavårdsnämnderna. De bli icke utan straff. Så är det på hela området, och det är icke något

Ang. minimiåldern för rätt att föra lättviktsmotorcykel. (Forts.) speciellt märkvärdigt, vad lättviktsmotorcyklarna beträffar. Pojken får sitt straff icke inför domstol, men inför exempelvis barnavårdsnämnderna.

Herr **Norman**: Jag var naturligtvis för kortfattad, så att jag missuppfattades i mina begrepp om de rättsliga följder, som skulle kunna uppstå i det här fallet. Jag känner mycket väl till vad den sakkunnige juristen anför, men jag tänkte knappast, att jag kunde ifrågasätta, att en pojke, som överträder det här förbudet, skulle t. ex. tas in på ett skyddshem eller på annat sätt omhändertas. Att ett sådant förfarande gäller i allmänhet, är ju fullt riktigt. Här är det emellertid så, att för närvarande finns ingen åldersbestämmelse för att få köra lättviktsmotorcyklar. Nu skall det emellertid införas en sådan åldersbestämmelse, när en hel massa pojkar, som icke ha uppnått den föreslagna åldern, redan ha sådana lättviktsmotorcyklar, och man skall samtidigt införa straffbestämmelser för pojkarna. Det är just mot detta, som jag har reagerat.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter enligt föreliggande yrkanden gjordes propositioner, först på godkännande av utskottets nu föredragna yttrande samt vidare på godkännande av den av herr Linder m. fl. därom anförda reservationen; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

*Ang. före-
teende av
nykterhets-
intyg m. m.
vid förare-
prov.*

Utskottets å sid. 60 gjorda yttrande beträffande 19 § 2 mom. av förslaget till motorfordonsförordning.

Detta moment angav de handlingar, som vid anmälan till förarprov skulle företes av sökanden.

Till skillnad från vad som gällde enligt mosvarande stadgande i 1930 års motorfordonsförordning (14 § 2 mom.) hade i 19 § 2 mom. i propositionens förslag bland handlingar, som skulle företes, icke upptagits nykterhetsintyg, av sökanden undertecknad uppgift, huruvida han tidigare sökt eller erhållit körkort, samt fotografi. Föredragande departementschefen hade såsom skäl för denna ändring angivit, att dessa handlingar syntes ha betydelse endast vid länsstyrelsens prövning av frågan om utfärdande av körkort, varför han låtit bestämmelserna härom inflyta i 20 §. Enligt vägtrafiksakkunnigas förslag skulle dylika handlingar företes vid anmälan till förarprov.

I motionerna I: 361 av herr *Nylander* m. fl. och II: 696 av herr *Aronson* m. fl. hade anförts, att i det föreliggande förslaget sådan ändring borde ske, att nykterhetsintyg och fotografi upptoges bland de handlingar, som enligt 19 § skulle företes för besiktningsmannen vid anmälan till förarprov.

Härom hade utskottet yttrat, att utskottet anslöte sig till departementschefens uppfattning och följaktligen icke kunde förorda det i motionerna framförda förslaget.

Herr **Nylander**: Herr talman! Det kan ju tyckas, att den sak, som det här rör sig om, är en ren bagatell. Det gäller å ena sidan det fotografi och å andra sidan det nykterhetsintyg, som skola medfölja handlingarna, när vederbörande skall ha sitt körkort. Med den långa erfarenhet, som jag har häri — jag tror, att det är över 10,000 människor, som jag har provat för körkorts erhållande — har jag kommit till insikt om hur det bör vara på detta område.

Det är nämligen så, att detta fotografi, som skall medfölja körkortet, följer ju, så att säga, med personen i fråga under hela hans liv, och detta fotografi skall väl åtminstone då vara sådant, att den, som ser personen framför sig, kan

Ang. företeende av nykterhetsintyg m. m. vid förareprov. (Forts.)

konstatera, att det är den personen. Fotografiet skall överhuvud taget ha någon likhet med den person det gäller. Jag kan säga, att man mycket ofta får kassera de fotografier, som de körkortssökande komma med. Om de t. ex. ha en liten gruppbild av ett stort sällskap, där de äro med, ta de helt enkelt och klippa ut sitt eget huvud och få på detta sätt ett fotografi, som är någon centimeter i fyrkant. De anse, att detta fotografi är riktigt, eller också komma de med fotografier, som äro tagna för så länge sedan, att man inte på något sätt kan finna någon likhet. Det skall väl i alla fall vara någon, det vill jag säga, som skall se personen och verkligen kan konstatera, att det är han. Det kan aldrig länsstyrelsen göra.

Jag vågar uttala, att här är ett klart misstag begånget i såväl departementschefens förslag som även i utskottets, som ju här gå på samma linje, nämligen att vid körkortsprövningen skall fotografi inte medföras. Jag vill tala om här för kammarens ledamöter att i den 1923 utfärdade förordningen hade man glömt detta »fotografi», men det hade icke gått mer än något år, förrän det kom en kompletterande förordning, som med en klar motivering angav, att fotografiet skulle vara med bland de handlingar, som skola medföras till besiktningsmannen för att av honom påtecknas, att det verkligen är herr den och den, som nu genomgår provet. Man skall tänka på att det här rör sig om personer från mycket stora distrikt. Ingen känner dem. Varken besiktningsmannen eller någon i hans omgivning kan ju personligen känna dem. Man har endast fotografierna att gå efter för att se, att det är verkligen den person, som har genomgått provet. Det finns exempel på, tyvärr vill jag säga, att bedrägligt förfarande har förekommit i detta avseende. Den, som varit rädd för provet, har skickat upp någon annan i ungefär samma ålder och på detta sätt kunnat klara sig till ett körkort. Det förekom, innan bestämmelsen om fotografiet fanns.

Något liknande gäller angående nykterhetsintyget. Här är nu föreslaget av departementschefen, att nykterhetsintyget skall skaffas först efter det att vederbörande har gått igenom körkortsprovet. Nu är det emellertid så, att om man inte har klart nykterhetsintyg, kan man aldrig få något körkort. Då har denne person kostat på sig hela sin utbildning och sitt prov förgäves. Därför är det också mycket vanligt, att man brukar se till att man har klart nykterhetsintyg, innan man kommer till besiktningsmannen. Annars äro ju papperna så att säga förgäves utfärdade. De ha kostat på sig hela sin utbildning förgäves, om de icke kunna få ett klart nykterhetsintyg. Därför ligger även å detta område ganska klart för mig, att nykterhetsintyg bör vara med, när besiktningsmannen skall underkasta den sökande provet. Härtill kommer ytterligare den omständigheten, att det nu åligger bilbesiktningsmännen att särskilt förhöra sig angående vederbörande sökandes kändedom om alkoholhaltiga dryckers inverkan på människokroppen, och jag får säga, att man vid frågoras framställande har mycket god ledning av detta nykterhetsintyg för att verkligen bilda sig ett begrepp om att personen har fattat, vad det är fråga om. När man får nykterhetsintyg och ser efter, hur de besvara frågan om den tid, de varit absolutister, och man finner, att en del säger »sedan kanske ett år» och en del säger »sedan 14 dagar», torde kammarens ledamöter förstå, att den, som svarar »nykterist sedan 14 dagar tillbaka», har man all anledning att på detta särskilda område underkasta ett litet mera ingående förhör och verkligen se efter, vad det är, som givit honom anledning att komma med ett sådant påstående.

Jag vill sammanfatta detta på så sätt, att såväl fotografi som nykterhetsintyg böra i enlighet med de av mig i denna kammare och herr Aronson i andra kammaren väckta motionerna förefinnas bland de handlingar, som skola med-

Ang. företeende av nykterhetsintyg m. m. vid förareprov. (Forts.)
följa till besiktningsmännen vid körkorts avläggande, och jag ber, herr talman, att få yrka bifall till dessa motioner i denna punkt.

Herr Linder: Jag skulle vilja svara på detta med att endast hänvisa till det skäl, som departementschefen framhållit för sitt ståndpunktstagande i saken, nämligen att dessa handlingar, alltså fotografi och nykterhetsintyg, torde ha betydelse endast vid länsstyrelsens prövning av frågan om utfärdande av körkort. Jag skulle vilja understryka detta.

För övrigt tycker jag beträffande herr Nylanders krav på fotografi, så som han skildrat saken, att det väl bör kunna vara tillräckligt, om vederbörande finner sig hos besiktningsmannen och där företer, såsom det står skrivet i 19 §, åldersbevis, utvisande sökandens ålder. Det är det vanliga sättet, när man identifierar sig, att man har med sig ett åldersbevis. Det hela kan vara en smak-sak. Jag kan för övrigt inte tänka mig, att mystifieringar äro några mera allmänt förekommande fall hos bilbesiktningsmännen, utan som regel är väl den person, som inställer sig för att undergå förareprovet, den riktige. Om herr Nylander händelsevis någon gång under sin besiktningsmannatid har fått något mystifierat fall, får det väl ändå anses ha varit ett undantag, ett sällsynt undantag. Jag tycker icke, att man behöver gå längre än vad departementschefen säger.

Vad beträffar besiktningsmannens prövande av nykterheten, får jag säga, att även här tycker jag, att departementschefen har rätt, då han säger, att det är egentligen en sak, som är av betydelse för länsstyrelsen, när den skall utfärda körkort. Hos länsstyrelsen skall företes ett av polismyndighet utfärdat intyg, och det intyget stöder sig på ett intyg från nykterhetsnämnden. Jag tycker för min del, att har en person dokumenterat sig hos en nykterhetsnämnd, får det väl vara tillräckligt. Skall han nu undergå en extra besiktning och provas ytterligare om sin nykterhet hos bilbesiktningsmannen, det tycker jag är att gå litet bra långt. Låt var och en ha sin uppgift och nykterhetsnämnden alltså sin och pröva vederbörandes nykterhet där. För resten tycker jag, när jag läser 19 §, att där står inte alls talat om något, som tyder på något mera särskilt framträdande krav i fråga om undersökning av den sökandes nykterhet. Det heter om besiktningsmannen, att han skall pröva de sökandes lämplighet, om de besitta »ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderlig körskicklighet, sinnesnärvaro och omdömesförmåga, dels ock äga nödig kännedom om verkningssättet hos det slag av motorfordon, varom fråga är, om gällande trafikföreskrifter ävensom om alkoholhaltiga dryckers inverkan ur trafiksäkerhetssynpunkt å den mänskliga organismen». Att på grund därav en sökande skall behöva underkasta sig en extra examination om sin nykterhet, det tycker jag inte alls är nödvändigt. Jag håller mig till departementschefens förslag i detta fall och tycker, att när nykterhetsnämnden har prövat dessa saker, vilket förresten lär vara rätt ingående, skulle bilbesiktningsmannen i viss mån kunna draga sig för att gå på djupet med alla de frågor, som höra till utrönandet av en persons nykterhetsförhållanden och bara nöja sig med att »som skomakaren bli vid sin läst» och ingenting vidare.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr Nylander: Herr talman! Jag måste börja med att konstatera, att åtminstone har jag tagit min tjänst såsom bilbesiktningsman väsentligt allvarigare än vad herr Linder anser, att man skall vifta i väg saken och bara se på papperna, om mannen har ett nykterhetsintyg. Hur det än ser ut, skall han släppas vidare. Jag måste bestämt reagera mot en sådan sak. Det är väl meningslöst, om riksdagen här år efter år beklagar sig över de olyckor, som ske

Ang. företeende av nykterhetsintyg m. m. vid förareprov. (Forts.)
genom onyktra bilförare och sådana, som kanske inte ha kunskap om hur alkoholhaltiga drycker verka på kroppen, och vi skulle, så att säga, sudda ut den prövning, som man genom tidigare beslut har ansett vara nödvändig för de sökande att undergå.

Jag får säga, att jag kan ingalunda så bagatellisera den saken, som herr Linder vill göra, och jag undrar, om icke i detta fall kammaren har en annan mening än den, som herr Linder här har företrätt. Såsom herr Linder varit vänlig nog att läsa upp, står det ju i denna paragraf, att det skall särskilt undersökas, att den sökande har kännedom om alkoholhaltiga dryckers inverkan ur trafiksäkerhetssynpunkt å den mänskliga organismen. Då har jag sagt, att om jag finner av den sökandes nykterhetsintyg, att han kanske vid upprepade tillfällen varit ådömd straff för fylleriförseelser eller dylikt, är det väl så mycket mera anledning, att jag offrar tid för att verkligen försäkra mig om att denna person nu har insett vilka faror, han kan råka ut för, och vilka olyckor han kan ställa till med, om han fortsätter med sitt mer eller mindre olämpliga tillstånd.

Vad sedan angår fotografiet, får jag också återkomma därtill. Herr Linder säger helt enkelt, att åldersbevis är tillräcklig identifiering. Det får jag med bestämdhet tillbakavisa. Det hjälper icke, att man kommer med ett åldersbevis, ty det kan begäras utav vem som helst. Fotografiet är det enda, som verkligen kan identifiera, och har jag det, kan jag se, att det är den person, som står framför mig, som saken gäller.

Jag ber att få vidhålla mitt yrkande.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, anförde herr andre vice talmannen, att därunder yrkats dels att utskottets yttrande skulle godkännas i nu förevarande del, dels ock, av herr *Nylander*, att kammaren skulle godkänna det uttalande i ämnet, som gjorts i motionerna I: 361 och II: 696.

Därefter gjordes propositioner i enlighet med dessa båda yrkanden; och förklarades propositionen på godkännande av utskottets yttrande vara med övervägande ja besvarad.

Utskottets å sid. 61—77 gjorda yttranden beträffande vissa andra delar av förslaget till motorfordonsförordning.

Godkändes.

Utskottets å sid. 78 gjorda yttrande beträffande vägtrafikstadgans rubrik.

I sin motion I: 21 vid förra årets riksdag, till vilken hänvisas i motionen I: 10 till denna riksdag, hade herr *Lindhagen* hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville överväga och föreslå riksdagen ett återställande av vägfreden i landet väsentligen på sätt i motionen närmare angivits.

Om fastställande i lag av vägtrafikstadgans huvudsakliga föreskrifter.

I motionen hade bland annat framhållits, att trafikfrågorna borde regleras genom lag och ej genom regeringens eller länsstyrelsernas administrativa föreskrifter.

I motionen I: 10 till innevarande riksdag hade herr *Lindhagen* hemställt, att riksdagen ville anhålla, att Kungl. Maj:t måtte föreslå, att de huvudsakliga stadgandena till skydd för liv, lem, arbete och egendom skulle fastställas i lag och ej i administrativa förordningar.

Med erinran, att den kungl. propositionen icke innehölle något uttalande i förevarande ämne, hade utskottet yttrat, att utskottet ansåge den gjorda framställningen icke böra föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

Om fastställande i lag av vägtrafikstadgans huvudsakliga föreskrifter.
(Forts.)

I en vid vägtrafikstadgans rubrik avgiven reservation hade herr *Lindhagen* på anförda skäl hemställt om riksdagens förord för sitt yrkande, att vägtrafikstadgans huvudsakliga föreskrifter skulle fastställas i lag.

Herr Lindhagen: Herr talman! Det lönar sig nu knappast att yrka någonting eller hoppas någonting i denna upplösningens tid. Den individuella parlamentarismen, där varje individ själv tar hänsyn till rim och reson enligt eget tycke, är beskuren. Det tjänar föga till att göra gällande individuella synpunkter. Var ha vi partiledarna, och saken är merendels avgjord.

Nu har jag i alla fall avgivit en reservation, och den skall försvaras. Den är, såvitt jag förstår, riktig, det vill jag säga nu med detsamma, och därför avslås den, ity att den kränker bilens suveräna majestät.

Ett kapitel i reservationen har till rubrik: »Vad det gäller.» Det gäller, att 1935 dödades i landet 316 personer och skadades 4,556. Därtill komma de olyckor till okänt antal, som icke kommit till vederbörandes kännedom, men som sannolikt till antalet äro betydande. Så finns det också en statistik, varav framgår, att egendomsskador uppstått vid 6,165 olyckor. Därtill förekommo enligt 1933 års statistik i runda tal 30,000 rättegångar om motorfordonsförordningen och 20,000 rättegångar om trafikstadgan.

Jag läste, att den nitiske stockholmsexperten ingenjör Wallenberg, som ordnar de s. k. trafikveckorna här i staden vid särskilt utsatta hörn och vägkorsningar, har vid en intervju upplyst, att genom bilolyckor åstadkommits, endast under ett år skador för 50 miljoner kronor. Det är ju förskräckligt, sade Wallenberg, och vi måste förekomma det. Man kan säga tulipanaros, men gör den också.

Nu är det så, att på alla andra områden är en verksamhet, som leder till mord och lemlästning av individer samt ruin och sorg för dem och deras familjer, icke tillåten. Det tänka vi emellertid inte på här. Du och jag ha inte varit föremål för det, och min familj lever, så länge det bär sig, i välbefinnande, och jag behöver bara tänka på mig själv. Så resonera vi förmodligen i allmänhet.

Det står också i 1935 års statistik, att huvudorsaken är bilarnas fortkörning eller »förarens körsätt» jämte hans personliga förhållanden — ett mindre antal fall fylleri o. s. v. Det är hans *körsätt*, som är orsaken. Chaufförens »körsätt» är icke någon skuld hos honom utan det är samhället, som har infört och tillåtit ett sådant körsätt och därför skall man inte heller skylla för mycket på föraren. Det är samhället — riksdagen och Kungl. Maj:t — och ingen annan, som, såvitt jag förstår, bär den huvudsakliga skulden.

Det är ju klart, att innan motorismen infördes på allfarsvägarna, skedde inte sådana här olyckor. Nu påstår man, att det är icke det, som gjort det, utan det är fotgängarna, som äro oförsiktiga. Så säger nämligen Kungl. automobilklubben och andra bilorganisationer merendels. Jag tycker, att Kungl. automobilklubben borde ombilda sig till »Gentlemannachaufförernas biltrust». Nästan alla bilolyckor bero således på för hög hastighet och fortkörningen är ett tärningskast med människors liv och lemmar, det är konstaterat. Nu ber jag förre socialminister Larsson, som sitter där nere och konverserar om andra saker, att han måtte intressera sig just för dessa ting och att han hör på mig.

Även statsmakten har kommit underfund med att det kanhända är motorfordonens fart i alla fall, som tillskapat ofreden på vägarna. Därför är stadgat för närvarande en viss maximihastighet i trakter med sammanträngd befolkning. Men nu förordas i riksdagen s. k. fri fart allestädes såsom allmän regel med rätt visserligen för de tjugufyra länsstyrelserna att utan någon gemen-

Om fastställande i lag av vägtrafikstadgans huvudsakliga föreskrifter.
(Forts.)

sam vägledning en var efter sitt huvud stadga restriktioner för vissa fall. Således eventuellt ett sammelsurium i författningarna för hela landet. Utskottsmajoriteten har hoppats, att det blir mindre olyckor, om man gör farten fri överallt. Såsom skäl till förslaget har även angivits att restriktionerna sällan efterlevas, men på samma gång lämnar man rum för kaotiska undantagsrestriktioner under förhoppning kanhända, att de skola sällan komma.

Bakom denna överraskande nyhet skymtar skuggan av motorfordonsorganisationerna med sin hänsynslösa press och Kungliga automobilklubben i spetsen och det var ju därför också i sin ordning, att av en slump som andra lagutskottets ordförande fungerade chefredaktören för klubbens spridda tidning.

Överträdelser av gällande restriktion beivras ibland — till och med kitsligt — med. Men det lönar sig inte. Den vilda jakten går i alla fall sin gång, och så resignerar samhället. Jag såsom domare har för mig, att lagar skola efterlevas. Respekt för gällande lag och öppen rätt att fordra en annan har alltid varit inskrivet inom mig. Här måste det vara fel med lagarna eller åtminstone med strafflagarna. Om jag vore lagstiftare, åklagare och polischef på en gång, skulle inom kort tid dessa överträdelser vara försvunna.

Nu gör sig jäktet gällande på alla områden. Vi ha möjlighet att på järnvägslinjerna få allt större fart och likaså till sjöss och i luften genom bättre maskiner. Men på allfarsvägarna få inte sådana här kriminaliteter tillåtas, så länge de äro allfarsvägar. Vill man på marken ej nöja sig med järnvägar-nas och fartygens allt snabbare fortkomstmöjligheter, så får det byggas särskilda billinjer, avsedda endast för motorfordon med rätt för gentlemanna-chaufförer och lastbilsägare att för vinnings skull hålla sina motorfordon i den fart, som fordonet medgiver. En annan möjlighet är att minska farten, och det lär enligt en tidningsnotis ha införts i Italien — en för hela riket gemensam högsta fart. Detta har också förordats i min reservation med rätt för länsstyrelser att för vissa undantagsfall medgiva sänkningar eller förhöjningar i farten, allt med bibehållande av erforderlig varsamhet vid varje tillfälle såsom den grundläggande regeln. En tredje hjälpåtgärd är, att ransonera antalet bilar, som släppas in på allfarsvägarna, varom ock en framställning förekommer i min motion I:21 vid 1935 års riksdag. Ju flera bilar man släpper in, dess större antal olyckor blir det.

I dag har riksdagen redan beslutat, att släppa loss i näringsfrihetens namn ytterligare motorfordon på vägarna med därav följande större osäkerhet.

När jag häromdagen skulle skriva min reservation, intervjuade jag förre polismästaren i Stockholm Härleman. En författare Anders Norell har nämligen skrivit en lärorik broschyr om bilolyckorna och deras beroende av för hög hastighet. Där upplyses, att han frågat en polismästare — enligt Norells uppgift till mig Härleman — varför ej åtgärder här vidtagas mot överskridande av stadgad maximifart. Därpå svarades, att bilfolket har så starka organisationer, att mot dem kan polisen ingenting åtgöra. På min förenämnda intervju med polismästare Härleman härom, sade sig denne kunna säga så mycket, att bilintressenterna hade så starka organisationer, som kraftigt verkade för att tillrättalägga den allmänna opinionen till sin fördel. Detta omdöme tilläts jag även att publicera.

Bilarna må gärna få köra med hur stark fart som helst blott den nuvarande olycksfrekvensen väsentligen och definitivt förekommes. Det senare är huvudproblemet. Detta kan emellertid inte ske, därför att allfarsvägarna inte äro till för ett sådant fortskaffningsmedel. Icke på något annat område är det tillåtet att förfara på detta sätt med människor annat än i krigstid.

Nu är mitt första yrkande ett sådant, som icke faller under någon para-

Om fastställande i lag av vägtrafikstadgans huvudsakliga föreskrifter.

(Forts.)

graf, och det är, att vägtrafikstadgan skall förvandlas till lag enligt den nyss förut i förra ärendet åberopade 87 § grundlagen. Det har sedan urminnes tider varit så, att skydd för liv och lem, arbete och egendom reglerats genom lag och icke genom administrativ författning.

I förra ärendet var lagutskottet angeläget om att bilarnas rätt till obehindrad trafik skulle garanteras i själva näringsfrihetslagen, så att de skulle få frihet att idka det hur som helst och släppa in hur många bilar som helst utan licens på landsvägarna. Då ville man ha en lag, men när det föreslås att genom lag vinna trygghet mot biltrafiken till människornas liv, lemmar och egendom, då får det inte vara fråga om någon lag längre. Då önskas reglering fortfarande endast genom administrativ författning, kanske därför att därigenom anses bilorganisationerna lättare få inflytande på författningens redigering.

Jag yrkar således, herr talman, först bifall till mitt yrkande, att riksdagen bör äska, att skydd mot motortrafikens äventyr regleras genom en lag om trafiksäkerhet och icke genom administrativ författning.

Herr Linder: Jag ber att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr Lindhagen: Jag tycker, att borgmästarens i Malmö yttrande är väl kortfattat. Anser Linder, att det verkligen är riktigt att gå till väga på det här sättet? Varför är det riktigt?

Herr Linder: Jag skall säga förre borgmästaren i Stockholm, att det är så litet att ta på, vad han har sagt. När vi emellertid komma till de särskilda paragraferna, och om herr Lindhagen då har några speciella punkter, där han vill göra något yrkande, kan jag ju där närmare yttra mig. Jag hade tänkt, att när herr Lindhagen hann fram till den av honom mycket omtalade hastigheten, kunde vi talas vid om den saken ett litet slag.

Emellertid har jag suttit och uppmärksamt hört på vad herr Lindhagen sagt. Jag har också läst herr Lindhagens motioner och sökt bilda mig en uppfattning därom. Jag finner visst och sant, att herr Lindhagen har fog för klagomål, men herr Lindhagen är inte den ende, som kommer med sådana. Herr Lindhagen säger därvidlag inte någonting annat än vad många andra tycker och tänker i denna sak. Men det är inte säkert, att man bemästrar dessa ting på det sätt, som herr Lindhagen tänkt sig. Jag vill framhålla för herr Lindhagen, att, åtminstone såvitt angår detta land, människorna göra allt vad de kunna och allt vad som står i deras förmåga för att bemästra de svårigheter, som ha uppkommit med bilismen. Det är inte tillräckligt att komma med allmänna talesätt härom, utan man måste verkligen också göra någonting, och det kan man inte göra på något annat sätt än genom att söka få fram goda bestämmelser att efterleva. När herr Lindhagen säger, att lagarna inte efterlevas på detta område, så är det helt enkelt inte sant. Vi måtte väl veta detta båda två, det skulle väl vara att tala mot bättre vetande, om man hävdade någonting annat; domstolarna överflöda ju av s. k. bilmål. Att påstå, att inte åklagarna sysselsätta sig med dessa ting är oriktigt. När herr Lindhagen säger, att om han vore åklagare etc., skulle det snart bli slut på det här — ja, då ber jag: tala om vad det är, herr Lindhagen tänker göra då! Det är ju dock inte herr Lindhagen, som är diktator i detta land — ännu. Vad är det, som skulle kunna göras för att få hela folket med på vad herr Lindhagen önskar? Det har jag inte hört talas om. Herr Lindhagen talar om en sådan allmän sak som att man skall göra lag och inte administrativ författning. Blir det bättre för det? Tror inte herr Lindhagen, att domstolarna kunna tillämpa

Om fastställande i lag av vägtrafikstadgans huvudsakliga föreskrifter.

(Forts.)

de administrativa författningarna med kraft? Har inte förresten herr Lindhagen varit med om en lag också i det avseendet såsom ett utflöde ur automobilförfattningar, där fylleri vid ratten belägges med urbota straff? Gör inte samhället så gott det kan? Jag har för övrigt för ganska länge sedan suttit här och läst igenom på sidan 139, som vi framdeles komma till, allt vad herr Lindhagen där räknar upp. Det är ett program, skall jag tala om för herr Lindhagen, som, såvitt jag kan bedöma med min erfarenhet och min synvidd, skulle ta ungefär hundra år att förverkliga. Jag menar, att vi få hålla oss inom det rimligas gränser och inte bara komma med allmänna talesätt.

Det står för övrigt någonting här, som jag tycker, att man får ta fasta på, även om det har sina svårigheter och trångmål. Det står, att vi få försöka att hjälpas åt alla på denna punkt och visa varandra ömsesidig hänsyn.

Jag kan verkligen inte för ögonblicket svara herr Lindhagen annat än detta, men när vi komma till de reella punkterna, kan jag kanske säga något. Men det är som bekant så, att det finns fall, då man inte kan svara. Herr Lindhagen erinrar sig kanske något sådant.

Herr Lindhagen: Den siste talaren håller sig inte till det ämne, som nu föreligger. Vi komma för övrigt sedan till hastigheten och många andra detaljfrågor, som finnas specificerade i fjolårets motion och åberopats i min motion i år. Om det är någon som »talat bara i allmänhet» så är det väl Linder, som i sitt föregående anförande icke gjorde annat.

Mitt realprogram är enligt vad alla andra hittintills sagt mig det utförligaste som framkommit och rör sig i allt på jorden. Även överståthållareämbetets trafikråd har officiellt yttrat, att det innehåller många tänkvärda uppslag och går vida utöver vad rådet sysselsatte sig med. Om Linder tycker som han sade, att det går åt hundra år exempelvis för att lagstiftningarna om statsplanen och om vägar på landet skola mera syssla med vår tids utveckling, än som hitintills skett, så kan man förstå att allting måste gå hopplöst.

Men den nya generationen är ganska livligt inställd för att ta vara på sina egna aktualiteter. Så det reder sig nog fortare än herr Linder tror, blott man tar uti med tingen för dagen.

Jag talar för övrigt inte för mig själv, utan för de årligen i hundratal dödade och i tusental lemlästade jämte deras familjer. En sådan angelägenhet får ej tövas med. Sedan gammalt har skydd skapats genom lag och ej lättvindigare överlämnas åt administrativt godtycke, när det gällt så viktiga angelägenheter för individen. Det var en av andra kammarens främsta programpunkter vid sekelskiftet. Andra lagutskottet har i år uttalat sig i samma riktning vid behandlingen av propositionen om motorfordonens konkurrens med järnvägarna. Förhållandena böra regleras genom näringsfrihetslagstiftningen och icke lösligt genom administrativt godtycke, ansåg lagutskottet.

Det är detta ämne, varmed kammaren i anledning av mitt här ommotionerade yrkande för ögonblicket sysselsätter sig eller åtminstone bör göra det. Jag kan ej hjälpa, om borgmästaren i Malmö i olikhet med förre borgmästaren i Stockholm ej intresserar sig för denna angelägenhet.

Vi övergår därför till nästa ärende, herr talman.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjordes i enlighet med de yrkanden, som därunder framkommit, propositioner, först på godkännande av utskottets yttrande i nu ifrågavarande del samt vidare, enligt herr Lindhagens yrkande, därpå att riksdagen skulle förorda, att vägtrafikstadgans huvudsakliga föreskrifter fastställdes i lag; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Utskottets å sid. 78 gjorda yttrande beträffande 1 § av förslaget till vägtrafikstadga.

Godkändes.

Ang. fotgängares ansvar för ovarsamt gående. Utskottets å sid. 82 gjorda yttrande beträffande 2 § av förslaget till vägtrafikstadga.

Berörda paragraf hade följande avfattning:

Varje vägfarande skall iakttaga all den omsorg och varsamhet, som till förrekommående av olycksfall betingas av omständigheterna. Han skall uppträda hänsynsfullt mot andra vägfarande och mot dem, som bo eller eljest uppehålla sig vid vägen. Han skall efterkomma polismans anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman därtill giver tecken.

Utskottet, som i sitt utlåtande erinrat om att paragrafens bestämmelser vore tillämpliga å samtliga vägfarande, alltså icke endast å förare av fordon, därunder inbegripen bland annat även cyklande, utan jämväl å gående m. fl., hade anfört, att utskottet ansåge det föreslagna stadgandet hava erhållit en lämplig avfattning och icke funnit skäl till erinran mot detsamma.

I en vid paragrafen avgiven reservation hade herr *Lindhagen* bland annat påyrkat att fotgängare icke skulle åtalas och bötfällas annat än om de uppenbarligen av tredska eller okynne lade hinder i vägen för bilfarten genom ett sådant otillbörligt tillvägagångssätt samt att vid sidan av böter och frihetsstraff borde för trafikförselser införas även varning att icke falla offer för den av samhället självt instiftade och på bilorganisationernas begäran tillåtna likställigheten mellan olikställda; och hade herr *Lindhagen* hemställt om riksdagens förord för dessa yrkanden.

Herr **Lindhagen**: Här har gjort åtskilliga yrkanden. Jag kommer icke att begära votering annat än vid punkten om trottoarer på landsvägarna. Där står jag kanske ensam, under det att första lagutskottet förra året var så gott som enhälligt med därom. Det blir intressant att se, om första kammaren finner, att det inte behövs trottoarer vid landsvägarna och således ej att taga hänsyn till fotgängarnas äventyr och bekvämlighet. Det skall inskrivas kulturhistoria också i riksdagsprotokollen.

I § 2 är det fråga om varsamheten. Upphovet till sakernas nuvarande tillstånd är motorismen. Det är således den, som bör iakttaga varsamhet. Till en början gav lagstiftningen också uttryck för åskådningen, att motorförarna skulle vara varsamma. Men i den mån tiden gick samt länsstyrelser, regeringar och särskilt bilismens experter fingo sitt ord med i laget, fordrades och stadgades »likställighet i varsamheten». Likställighet mellan totalt olika och olikställda vägfarande. På den punkten befinna vi oss nu. Det är den historiska utvecklingen.

Jag menar, att här i lagen bör återinföras något uttryck för olikställigheten. Det har därför också föreslagits, att åtal icke skall ske mot fotgängare, som icke kunnat iakttaga all den varsamhet, som bilismen har gjort det omöjligt för dem att kunna iakttaga i varje fall. Ty individen är väl inte bara en maskin, som endast tänker på bilarna. Han tänker väl på sina ärenden och sina bekymmer samt förbiser därför lätt det ena och hinner ej iakttaga det andra i den stora bilhetsens böljegång från skilda väderstreck.

Det har framför allt föreslagits, att fotgängare icke skola kunna åtalas, när de endast åsamkat sig själva skada av bilarnas framfart. Men det är en specialitet, åtminstone hos Stockholmsåklagarna, att så snart de kunna få tag

Ang. fotgängares ansvar för ovarsamt gående. (Forts.)

i en person, som endast åsamkat sig själv skada, äro de i alla fall bums över honom. Sådant väckte löje hos opinionen överallt i landet när man genom mitt olycksfall fick veta att något sådant praktiseras. Nyligen avgjorde hovrätten ett mål, där tre ledamöter mot en dömde, att när någon fotgängare skadar bara sig själv, kan detta inte bli föremål för åtal. Sedan kom målet till högsta domstolen, som beslöt med 4 röster mot 3, att den ifrågavarande personen borde dömas på sätt skett i underrätten. De tre hade samma åsikter som hovrätten. Här stodo således 6 överdomare mot 5. För detta mål är närmare redogjort i min motion I: 21 år 1935. Nu hemställer jag, att regeringen vid författningens slutliga redigering tar hänsyn till den allmänna opinionens, av sakens natur och dessa sex överrättsdomares stödda åsikt i detta fall. Den naturliga olikställigheten mellan orsak och verkan skulle då åter få ett vederbörligt uttryck i författningen.

Däremot böra fotgängare åtalas, när de uppenbarligen av tredska och okynne lägga hinder i vägen för biltrafiken, men det bör stå i författningen att det är då de skola åtalas.

Nu säger man också, att den bästa och största varsamheten vinnes genom att bilisterna få hålla fri fart överallt. Det är lösen i detta utskottsbetänkande, att den kollektiva bilförarkårens bästa förstånd och samvete är den bästa vägledningen. Men liksom varje människa har sitt särskilda ansikte — intet är likt det andra — så har också varje människa sin särskilda själ, olik alla andra. Det finns inte något kollektivt förstånd hos alla bilförare, utan de ha var och en sitt särskilda förstånd, eller sin särskilda brist på förstånd, i det avseendet. Därför vänta vi fotgängare tåligt och iakttaga rimlig försiktighet, av självbevarelsedrift. Vi veta inte, vem som sitter vid ratten i den bil, som nalkas och måste därför räkna med att det kan vara en bilterrorist eller en särdeles obetänksam människa. Att grunda den obegränsade farten på det bästa förståndet hos en kollektivitet är ett förbiseende av naturlagarna.

Det hemställes, att Kungl. Maj:t vid slutlig utformning av trafikstadgan tar hänsyn även till vad av mig anförts ovan och i övrigt i mina två motioner i ämnet vid 1935 års riksdag, i en motion vid 1936 års riksdag samt i min reservation till förevarande utskottsbetänkande.

Efter härmed slutad överläggning yttrade herr andre vice talmannen, att därunder endast yrkats, av herr *Lindhagen*, att riksdagen skulle förorda de yrkanden, som framstälts i den av honom vid förevarande paragraf avgivna reservationen.

Sedermera gjordes propositioner, först på godkännande av utskottets yttrande i nu föredragna del samt vidare enligt herr Lindhagens yrkande; och förklarades den förra propositionen, som upprepades, vara med övervägande ja besvarad.

Utskottets å sid. 88 gjorda yttrande beträffande 3 § av förslaget till vägtrafikstadga.

Godkändes.

Utskottets å sid. 90 gjorda yttrande beträffande 4 § 1 mom. av förslaget till vägtrafikstadga.

Ang. övergång till högertrafik.

Berörda moment hade följande lydelse:

Annan vägfarande än gående bör, där så lämpligen kan ske, färdas å körbanans vänstra del.

Ang. övergång till högertrafik. (Forts.)

Om vid färd i kurva, gatu- eller annan vägförsving, backe eller annorstädes utsikten över vägen är skyddad, skall vägförande, som här avses, städs hålla till vänster å körbanan.

Utskottet, som erinrat om att vägtrafiksakkunniga upptagit till övervägande spörsmålet, huruvida vårt land borde övergå till systemet med högertrafik, hade beträffande det nu ifrågavarande momentet anfört:

»Enär frågan om införande av högertrafik är föremål för Kungl. Maj:ts prövning i anledning av vägtrafiksakkunnigas förslag, anser sig utskottet icke vilja föreslå riksdagen att göra något ytterligare uttalande i ämnet.»

I en beträffande momentet avgiven reservation hade herr *Lindhagen* anfört vissa skäl, som talade för en övergång till högertrafik, men yttrat, att han trots dessa skäl dock finge låta sig nöja med utskottets uttalande.

Herr *Lindhagen*: Detta gäller högertrafiken. Där har jag gjort ett yrkande, att ur internationell och även ur den svenska bilfabrikationens synpunkt är det av vikt att denna fråga inte skjutes upp, tills den kanske blir omöjlig att lösa.

Jag tycker, att riksdagen påminner om att den saken omedelbart bör tagas upp till övervägande.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter propositioner gjordes, först på godkännande av utskottets nu föredragna yttrande samt vidare, enligt herr *Lindhagens* yrkande, därpå att riksdagen skulle uttala sig för ett övervägande av frågan om övergång till högertrafik; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Utskottets å sid. 93 gjorda yttrande beträffande 4 § 3 mom. av förslaget till vägtrafikstadga.

Godkändes.

Ang. möte med eller omkörning av gående m. m. Utskottets å sid. 94 gjorda yttrande beträffande 4 § 4 mom. första stycket av förslaget till vägtrafikstadga.

Ifrågavarande stycke var så lydande:

Vägförande, varom i detta kapitel förmäles, åligger att vid möte med eller omkörning av gående lämna denne rådrum att vika åt sidan ävensom möjliggöra för honom att förfoga över tillräckligt utrymme å vägbanan.

Berörda stycke motsvarades i gällande stadga av 3 § 1 mom. andra stycket enligt vilket den som framför fordon skulle, där särskild gångbana icke vore anordnad, såvitt möjligt låta gående utan intrång färdas närmast vägkanten.

Utskottet hade i sitt utlåtande erinrat om att herr *Lindhagen* i motionen I: 21 vid 1935 års riksdag framställt vissa önskemål i ämnet men att nämnda motion i förevarande del avslagits. Utskottet hade därefter yttrat:

»Enligt utskottets mening tillgodoser den av Kungl. Maj:ts föreslagna bestämmelsen bättre än motsvarande föreskrift i gällande vägtrafikstadga fotgängarnas intresse att erhålla tillräckligt utrymme å vägarna. Emot vad sålunda i propositionen föreslagits har utskottet icke haft något att erinra. Vad som anförts i motionen, vilken varit föremål för prövning av fjolårets riksdag och då i förevarande del avslagits, har utskottet icke ansett böra föranleda någon riksdagens åtgärd.»

Ang. möte med eller omkörning av gående m. m. (Forts.)

Reservation hade anmälts av herr *Lindhagen*, som hemställt om riksdagens förord för vissa i reservationen framställda yrkanden, bland annat avseende skyldighet för förare av automobil att hålla trottoaravstånd till viss bredd öppet dels för fotgängare och dels för cyklister.

Herr *Lindhagen*: Här har jag en reservation. Jag yrkade förra året, och det yrkar jag också nu, att för vägar, där det inte redan finnes trottoarer, skall det i författningen, den må fortfarande vara administrativ eller bliva lag, stadgas skyldighet att hålla trottoaravstånd vid passerandet av fotgängare och cyklister, så att dessa inte som nu drivas ut i diken eller på renarna eller helt enkelt köras ikull bakifrån och dödas, såsom händer. Det kan hända på natten, när det är svårare att se. Detta kan inträffa, även när fotgängarna hålla sig längst ut på vägen vid själva dikeskanten. Och så dödas de. Bilarna skola för säkerhets skull också ha skyldighet att stanna. Min åklagare sade åt min gentlemannachaufför: ni kunde ju använda ett knep, som sällan brukas, nämligen att stanna bilen! Jag har aldrig sett, att sådant förekommer, utan bilförarna mena, att de skola ha rätt att hålla farten.

I fråga om dessa två saker yrkar jag således, att trottoaravstånd skola hållas, och kan man inte det, skola bilarna stanna.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjordes propositioner, först på godkännande av utskottets yttrande i nu förevarande del samt vidare, i enlighet med herr *Lindhagens* yrkande, på godkännande av den av honom därom anförda reservationen; och förklarades den förra propositionen, som upprepad, vara med övervägande ja besvarad.

Utskottets å sid. 97 och 98 gjorda yttranden beträffande 4 § 5 och 6 mom., 5 § första stycket samt 7 § av förslaget till vägtrafikstadga.

Godkändes.

Utskottets å sid. 99 gjorda yttrande beträffande 10 § av förslaget till vägtrafikstadga.

Ang. rätten att begagna gångbana och cykelbana.

Nämnda paragraf lydde:

Annan vägfarande än gående må ej begagna gångbana. Ej heller må annan sådan vägfarande än cyklande begagna cykelbana. Vad ovan stadgats må dock ej utgöra hinder för färd tvärsöver gångbana eller cykelbana, där så är erforderligt, eller för sådan banas befarande av annan giltig orsak.

I vägtrafiksakkunnigas förslag hade för 10 § första stycket föreslagits följande avfattning:

Annan vägfarande än gående må ej begagna gångbana. Ej heller må annan vägfarande än cyklande begagna cykelbana; dock må cykelbana, där gångbana icke finnes, kunna användas jämväl av gående. Utan hinder av vad ovan stadgats må gångbana eller cykelbana, där så finnes erforderligt för färd tvärsöver banan eller av annan särskild orsak, befaras jämväl av annan vägfarande än sådan, för vilken banan är avsedd.

Härom hade utskottet anfört:

»Kungl. Maj:ts förslag i förevarande paragraf lider av en viss oklarhet. Av detsamma framgår ej med tydlighet, huruvida gående skall äga rätt att använda cykelbana. Enligt 14 § 1 mom. i samma förslag bör gående, där gångbana finnes, använda denna. Om gångbana finnes, torde skäl saknas att låta gående använda cykelbana. Då första stycket i de sakkunnigas för-

Ang. rätten att begagna gångbana och cykelbana. (Forts.)
 slag enligt utskottets mening erhållit en lyckligare avfattning än propositionens förslag, får utskottet föreslå, att förevarande paragraf avfattas i överensstämmelse med nämnda stycke.»

Reservationer hade avgivits

1) av herr *Lindhagen*, som av angivna orsaker förordat propositionens förslag med den förändringen, att ordet »sådan» i andra satsen utginge;

2) av herr *Norman*, som på anförda skäl ansett, att utskottet beträffande 10 § bort utan ändring förorda Kungl. Maj:ts förslag.

Herr Norman: Herr talman! I denna paragraf har utskottet förordat en ändring av Kungl. Maj:ts förslag, som inte riktigt passar, åtminstone inte i det sammanhanget. Jag får be de ärade ledamöterna att slå upp sidan 25. Då finna ni, att där står ett tredje kapitel med rubriken »Särskilda bestämmelser för andra vägfarande än gående». Det kapitel omfattar §§ 3—13. Nu ha trafiksakkunniga, efter vad jag kan förstå, begått en lapsus i sitt förslag, då de i tionde paragrafen ha intagit ett stadgande, som gäller *gående*. Motiönärerna i det här fallet ha gjort likaså och utskottet har följt i spåren och föreslagit, att riksdagen skall uttala sig för första stycket av de sakkunnigas förslag i denna paragraf. Där står det i andra punkten: »Ej heller må annan vägfarande än cyklande begagna cykelbana; dock må cykelbana, där gångbana icke finnes, kunna användas jämväl av gående.» Kungl. Maj:t föreslår indirekt detsamma, då Kungl. Maj:ts förslag lyder så här: »Annan vägfarande än gående må ej begagna gångbana. Ej heller må annan sådan vägfarande» — alltså annan än gående — »än cyklande begagna cykelbana.» Utskottet menar, att Kungl. Maj:ts formulering där är oklar. Jag finner den däremot mycket klar och redig och riktigt utsäga, vad som skall sägas, utan att något denna paragraf ovidkommande kommer in i detta stadgande. Om det skall stadgas någon rätt för gående att begagna cykelbana, så bör detta, efter vad jag kan förstå, intagas i § 14, som innehåller just de stadganden, som äro avsedda för gående. Nu finner jag det för min del alldeles onödigt, att det göres ett sådant där särskilt påpekande, att gående i särskilda fall må använda cykelbana. Enligt bestämmelserna i § 10, sådan Kungl. Maj:t har föreslagit den, jämförda med vad Kungl. Maj:t föreslagit i § 14, är detta enligt min mening tydligt och klart utsagt.

Jag hemställer därför om bifall till min reservation vid denna paragraf.

Herr Lindhagen: Utskottet har här föreslagit bifall till de sakkunnigas förslag. Det är synnerligen olyckligt formulerat i två avseenden. För det första förutsättes — och uppmuntras således — att vid allfarsvägar kunna inrättas cykelbanor, men inte gångbanor. Den ordningen skall det väl i alla fall inte gå. För det andra föreslås en sak, som inte borde få ifrågakomma, nämligen att cykelbanan bör kunna användas jämväl av gående. Det blir ju olidligt både för gående och cyklande, om bäggedera hänvisas till att använda cykelbanan. Hur kan man föreslå något sådant! Jag vet inte, om utskottet har tillstyrkt det, men i samma veva står det så här: »Å väg skall den, som framför fordon, såvitt möjligt låta gående utan intrång färdas närmast vägkanten.» Det är verkligen frikostigt! »Såvitt möjligt» — annars kör man över honom förstås! Det är sakkunskapen — ifrån automobilklubben.

Jag yrkar bifall till propositionen, som är rättvis och begriplig, bara man stryker ordet »sådan», som står på tredje raden i propositionens formulering, vilken återfinnes i utskottsutlåtandet på sidan 98. Detta ord gör det inte sammanhängande för mig, men strykes det, får man en mycket bra och klar be-

Ang. rätten att begagna gångbana och cykelbana. (Forts.)

stämmelse. »Annan vägfarande», står det i propositionen, »än gående må ej begagna gångbana. Ej heller må annan . . . vägfarande än cyklande begagna cykelbana.» Där ha vi cyklarna. »Vad ovan stadgats må dock ej utgöra hinder för färd tvärsöver gångbana eller cykelbana, där så är erforderligt, eller för sådan banas befarande av annan giltig orsak.» Det är ju en redig och begriplig paragraf.

Jag vet inte i vad mån herr Normans reservation skiljer sig från min. Det är väl detsamma, kan jag tro.

Herr **Linder**: Frågan om placeringen, som herr Norman fört på tal, kan ju vara en smaksak. Utskottet har i alla händelser funnit, att det kanske ändå med propositionens formulering av denna paragraf råder en viss oklarhet. Vi ha därför funnit, att med den placering, som finnes här, är ett tillstyrkande av sakkunnigas förslag på denna punkt bättre. Vi ha därför gått in för detsamma i utskottsutlåtandet. Vi tycka, att sakkunnigas förslag här är klarare än propositionens, och vi ha ansett oss böra åtnöja oss med detta. Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr **Norman**: Jag skall kanske besvara herr Lindhagens fråga beträffande innehållet i min reservation i jämförelse med hans. Herr Lindhagens yrkande innebär enligt min mening precis samma inkonsekvens som utskottets yrkande, då genom att ordet »sådan» borttages det i detta kapitel kommer in ett stadgande, som gäller gående, vilket inte alls hör hemma i detta kapitel utan i fjärde kapitlet.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, yttrade herr andre vice talmannen, att därunder förekommit följande yrkanden: 1:o) att utskottets yttrande skulle godkännas i nu föredragna del; 2:o), av herr *Lindhagen*, att kammararen skulle godkänna den av honom därom anförda reservationen; samt 3:o), av herr *Norman*, att den av honom vid förevarande paragraf avgivna reservationen skulle godkännas.

Sedermera gjorde herr andre vice talmannen propositioner enligt berörda yrkanden och förklarade sig anse propositionen på godkännande av utskottets yttrande vara med övervägande ja besvarad.

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

Herr *Lindhagen* äskade emellertid votering om kontrapositionens innehåll, i anledning varav uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en så lydande omröstningsproposition:

Den, som till kontraposition i huvudvoteringen angående andra lagutskottets å sid. 99 i utlåtande nr 55 gjorda yttrande beträffande 10 § av Kungl. Maj:ts förslag till vägtrafikstadga antager bifall till herr Normans yrkande, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, har till kontraposition i nämnda votering antagits bifall till herr Lindhagens yrkande.

Ang. rätten att begagna gångbana och cykelbana. (Forts.)

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästs, verkställdes omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr andre vice talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

I följd därav uppsattes, upplästes och godkändes för huvudvoteringen en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som godkänner andra lagutskottets å sid. 99 i utlåtande nr 55 gjorda yttrande beträffande 10 § av Kungl. Maj:ts förslag till vägtrafikstadga, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes den av herr Norman därom anförda reservationen.

Sedan denna voteringsproposition ånyo upplästs, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr andre vice talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

Ang. tillstånd till vissa tävlingar å väg. Utskottets å sid. 100 gjorda yttrande beträffande 11 § av förslaget till vägtrafikstadga.

Denna paragraf hade följande avfattning:

Å väg må tävling med motorfordon eller cykel ej anordnas, utan att vederbörande länsstyrelse finner anledning meddela tillstånd därtill. Gives tillstånd har länsstyrelsen att meddela nödiga föreskrifter till förebyggande av fara och olägenhet för trafiken och dem, som äro bosatta eller uppehålla sig utmed vägen, ävensom att i övrigt vid tillståndet fästa de villkor, som kunna finnas påkallade.

Utskottet hade härom anført, att utskottet ansett sig kunna lämna den föreslagna bestämmelsen utan erinran.

Reservation hade anmälts av herrar *P. Sandström, Hage* och *Olovson* i Västerås, vilka ansett, att tävlingar med motorfordon borde vara förbjudna.

Herr **Sandström**: Två ledamöter från den andra kammaren ha jämte mig avgivit en reservation beträffande § 11 i vägtrafikstadgan. Jag anser mig emellertid icke ha skäl att framställa något yrkande.

Efter härmed slutad överläggning godkändes utskottets yttrande i nu föredragna del.

Utskottets å sid. 101 och 105 gjorda yttranden beträffande 12 §, 13 § 1 mom. och 17 § av förslaget till vägtrafikstadga.

Godkändes.

Utskottets å sid. 109 gjorda yttrande beträffande 18 § 1 mom. första stycket av förslaget till vägtrafikstadga.

Ang. förändring av lykta eller reflexanordning å hästfordon.

Detta stycke var så lydande:

Om med dragare förspänt fordon framföres å allmän väg under mörker, skola å fordonet eller dragaren föras antingen en eller flera tända lyktor, så anbragta, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordning, som återkastar sken såväl framåt som bakåt. Lyktor och reflexanordning skola visa vitt, blåvitt eller gult ljus framåt och sådant eller rött ljus bakåt.

Berörda stycke motsvarades i gällande vägtrafikstadga av 5 § andra och tredje styckena, vilka voro av följande lydelse:

Därest sådant finnes av behovet uppenbarligen påkallat, må länsstyrelse beträffande viss väg med livlig trafik förordna, att å med dragare förspänt fordon, som under mörker framföras å vägen, eller å dess dragare skall föras antingen tänd lykta så anbragt, att ljuset är synligt på avstånd såväl framifrån som bakifrån, eller ock reflexanordningar, som vid belysning återkasta sken såväl framåt som bakåt. Lykta och reflexanordningar skola visa vitt ljus framåt och rött ljus bakåt. Sådant förordnande, som ej må avse med dragare förspänt ofjädrat arbetsåkdon, må innehålla de undantag, länsstyrelsen finner erforderliga, och skall kungöras samt, i den ordning länsstyrelsen bestämmer, tillkännagivas medelst anslag å eller invid vägen.

Reflexanordning skall vara av typ, som godkänts av Konungen eller den myndighet, Konungen därtill förordnar.

I de likalydande motionerna I:360 av herr *John Gustavson* m. fl. och II:693 av herr *Andersson* i Ovanmyra m. fl. samt I:319 av herr *Elof Andersson* m. fl. och II:655 av herr *Norell* m. fl., hade föreslagits, att bestämmelserna angående skyldighet att föra lykta eller reflexanordning å hästfordon skulle givas samma innehåll som i nu gällande stadga.

I motionen I:21 vid förra årets riksdag hade herr *Lindhagen* anført:

»Motorismens även i riksdagen framställda krav, att hästfordon skola föras med lyktor vid mörkrets inbrott, synes mig ej förtjäna avseende. I varje fall bör en sådan ytterligare militarisering av vägarna för bilismens bekvämlighet bekostas av bilskattemedlen med hästfordonens befriande från de ifrågasatta utgifterna.»

I detta ämne hade utskottet yttrat:

»Enligt utskottets uppfattning synas strängare bestämmelser än de nu gällande icke böra ifrågakomma. Utskottet vill därför förorda, att det huvudsakliga innehållet av gällande bestämmelser angående skyldighet att föra lykta eller reflexanordning upptages i en kommande ny vägtrafikstadga. I viss överensstämmelse med Kungl. Maj:ts förslag torde emellertid böra stadgas, att lyktor och reflexanordningar skola visa vitt, blåvitt eller gult ljus framåt och rött ljus bakåt.»

Reservation hade avgivits av herr *Lindhagen*, som ansett, att utskottet bort föreslå riksdagen att uttala, att någon skyldighet överhuvud taget icke borde föreligga att föra lykta eller reflexanordningar å med dragare förspänt fordon.

Herr *Lindhagen*: Jag försummade nyss i föredragningens brådska tillfälle att yrka bifall till min reservation till förmån för herr *Aronsons* m. fl. motion i andra kammaren som jag tycker är riktig. Jag ber motionärerna om ursäkt och hoppas att Kungl. Maj:t beaktar motionen och reservationen.

Ang. förändring av lykta eller reflexanordning å hästfordon. (Forts.)

I det nu förevarande ämnet har jag ansett, att någon skyldighet över huvud taget inte bör stadgas att föra lykta eller reflexanordningar å med dragare förspänt fordon, så snart det begagnar sig av eller tillfälligtvis kommer in på landsväg. Lantmännen vilja ju i allmänhet ej heller veta av det. Att nu gå längre än redan stadgats är så mycket mindre påkallat. Bilisternas krav på denna punkt är såsom i andra fall icke tillkommet för att skydda andra vägförande, utan för att bilarna skola få köra fort och gentilt och slippa se sig för. Sedan kommer man väl och vill, att vi fotgängare skola ha en lykta på ryggen och en på bröstet, vilket väl i bilarnes nyssnämnda intresse vore ännu mer påkallat. Det går för långt, och vi böra stämma i bäcken. Jag yrkar bifall till min reservation.

Herr Nylander: Vi ha här kommit in på ett ämne, som jag för min del för ett par år sedan i motioner har framställt förslag om, nämligen just i enlighet med det förslag, som nu har framlagts av de sakkunniga och av föredragande departementschefen. Det nära nog förvånar mig, att utskottet enhälligt har gått på en annan linje, nämligen på de nuvarande bestämmelserna, som ju bara innebära det, att det bör ankomma på länsstyrelsen att för viss väg föreskriva, att belysningsanordningar eller reflexglas skola finnas på hästskjuts. Jag vill inte taga upp någon lång debatt om detta, men jag beklagar, att det inte ännu har gått upp för kammarens ledamöter och för den stora allmänheten vilket skydd det är för alla dem, som måste färdas med hästskjutsar, att på sina fordon använda dylika reflexglas. De kosta någon krona, kanske 1.25 i inköp, och det kan sålunda inte på något sätt anses vara någonting betungande för den enskilde ägaren till ett hästfordon. Jag tycker, att det är mycket sorgligt, att inte utskottet har kunnat lyfta sig till litet mera känsla för trafiksäkerheten. Här bevilja vi exempelvis till nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande ett ganska stort belopp. Det ha vi gjort både förra året och i år med 50,000 kronor vardera året, och alla deklarerar, när man talar med dem, vilket intresse man har för trafiksäkerheten, men det är på denna punkt, som om tungan säger en sak men hjärtat är långt ifrån att ha något intresse i själva ärendet.

Jag tänker inte här framställa något yrkande, då det inte finnes någon enda, som har varit saklig nog att följa departementschefen och de sakkunniga på denna punkt. Jag har endast velat beklaga den oerhörda efterblivenhet och brist på känsla för utvecklingen, som utskottet har visat, och som jag kan förstå, att även kammaren kommer att nu i dag visa.

Herr Linder: Ja, det ligger mycket i vad herr Nylander sade. Detta är en gammal fråga, många gånger diskuterad. För min del har jag och flera med mig i utskottet vid mer än ett tillfälle yrkat på, att dessa belysningsanordningar skulle komma till stånd, men det har varje gång strandat på det önskemål, som har framförts från bondehåll. Det har alltid varit en önskan från det hållet, att man här skulle hålla sig till en viss gammal frihet och inte onödigt besvära med kostnader. Vi ha nog, precis som herr Nylander uttryckte sig, alltjämt haft sinne för att det är det enda riktiga, att man skulle ha ifrågavarande belysningsanordningar. De äro ett led i utvecklingen, som man med rätt kan kräva, men det är faktiskt också av hänsyn till den från böndernas håll uttalade önskan, som vi låtit det bero. Vi ha också denna gång liksom många gånger förut stannat vid, att det icke skall bli strängare bestämmelser än vad det nu är. Jag vill alls inte påstå, att detta är ett utlåtande av utskottet i trötthetens tecken, utan det är helt enkelt så, att vi ha låtit bönderna få sina önskemål tillgodosedda i denna punkt och så

Ang. förande av lykta eller reflexanordning å hästfordon. (Forts.)

få vi ju se, om inte utvecklingen med nödvändighet sedermera för saken vidare fram. Hittills har det väl inte skett så många eller stora olyckor, till följd av att dessa reflexanordningar ha saknats, och då ha vi tyckt, att det inte varit skäl att göra något åt saken.

Herr Branting: Då jag under min erfarenhet som praktiserande jurist sett en del fall, där svåra trafikolyckor inträffat tydligen på grund av avsaknad av sådana belysningsanordningar, som här äro i fråga, har jag för min del ganska svårt att intaga den passiva hållning, som man nu förutsätter. Jag vill i stället tillåta mig framställa yrkande om bifall till paragrafen i den lydelse den har enligt Kungl. Maj:ts förslag. Jag hoppas, att herr Nylander vill stödja detta yrkande.

Herr Sederholm: När man skall bedöma den här frågan, bör man ju först bilda sig en mening om vilka svårigheter det kan möta med en föreskrift om förande av sådant ljus, som här är föreslaget i Kungl. Maj:ts proposition. Det går nog rätt bra att förse vanliga åkdon med ett sådant ljus, men om vi tänka oss, att en lantman är ute och åker med ett halmluss så är det rätt så besvärligt att anbringa en sådan belysningsanordning. Om han kör med ett timmerlass eller ett vedlass, så är det också besvärligt men kanske allra mest när han åker hem på vintern med kälkar och inte har annat än kälkarna, som han sitter på. Då vore det ganska svårt att iakttaga en sådan föreskrift. Många sådana svårigheter kunna uppstå, som göra, att det kommer att från lantbefolkningens sida anses som en onödigt pålaga och ett trakasserier med en sådan bestämmelse. Jag skulle emellertid inte säga så mycket om det, om det verkligen vore anledning att, som den föregående talaren här gjort, påstå, att trafikolyckor ofta uppstå av denna anledning. Jag har som landshövding haft tillfälle att göra en undersökning. Jag skickade ut cirkulär till alla polismyndigheter, landsfiskaler o. s. v. med förfrågan huruvida under deras tjänstetid något fall inträffat, där en trafikolycka kunde sättas i samband med det förhållandet, att man inte var skyldig att föra ljus, och ingen sådan polisman kunde uppgiva något sådant fall inom Södermanlands län. Om nu herr Branting råkat få något eller några fall så tror jag, att det är ett ganska enastående fall, och jag tror inte, att den fara, som herr Nylander här talade om, alls är så stor, som man velat förespegla, att den skulle vara. Det iakttages så pass stor försiktighet från de åkandes sida — både från deras sida, som köra bil, och från deras, vilka åka med hästskjuts, att på denna grund olyckor icke brukar uppstå. Jag ber därför att få yrka bifall till utskottets hemställan.

Häri instämde herr *Svensson, Martin*.

Herr Nylander: Ja, herr talman, jag kan naturligtvis inte ha något att invända mot den undersökning, som herr Sederholm såsom landshövding i Södermans län verkställt. Jag tror, att den säkerligen har givit det resultat, som svarade mot verkligheten, men jag kan också omnämna, att när jag för ett par år sedan drev denna sak två år å rad såsom motionär här i kammaren, fick jag från personer, som jag aldrig har träffat och aldrig hört talas om, men vilka äro intresserade för detta, det ena brevet efter det andra med massor av tidningsurklipp med skildringar av olyckor, som voro direkt föranledda därav, att någon som helst belysningsanordning inte funnits, på hästfordonen. Det var särskilt en norrlandsläkare — jag kommer inte nu ihåg hans placering — som hade en hel del fall att relatera, och jag tror även, att jag då gav honom några antydningar om vad som hade inträffat.

Ang. förändring av lykta eller reflexanordning å hästfordon. (Forts.)

Och beträffande de uttalanden, som herr Sederholm gjorde om att det vore så besvärligt att anbringa dessa reflexglas på fordon av olika slag, så kan inte detta uttalande bero på annat än att herr Sederholm inte har sett alla de olika typer av sådana reflexglas, som finnas i marknaden och, som jag sade, för en mycket ringa penning. Det finnes sådana, som mycket lätt kunna hakas fast om man bara har en rem påspikad på en del av vagnen, och det finnes sådana, som äro monterade på en rem ungefär som ett vanligt klockarmband, och som man alltså kan spänna upp på vilken uppstående stolpe eller del av fordonet som helst. Och vad framsidan beträffar så är det mycket enkelt att anbringa ett sådant glas i hästens pannrem eller möjligen på bogremmen, om han har en sådan. För närvarande är det oftast så, att det första man ser av en skjuts, då man möter den, är glansen i hästens ögon, men hur mycket mera effektivt vore det inte, om det verkligen finnes ett reflexglas på exempelvis pannremmen! Då har man genast klart för sig, att man möter ett hästfordon.

Sedan herr Branting har framställt yrkande om bifall till Kungl. Maj:ts proposition, ber jag att få instämma i detta.

Herr statsrådet **Leo**: Herr talman! Jag vill bara med ett par ord i likhet med herr Nylander beklaga, att denna gamla omstridda säkerhetsfråga inte heller denna gång tycks få en tillfredsställande lösning, men i likhet med herr Nylander inser jag det hopplösa i att gentemot ett enhälligt utskott söka få önskemålet igenom. Jag vill dock för min rent personliga del säga, att jag överhuvud taget icke förstår hur någon människa, gående eller åkande, i dessa tider vågar sig ut på en landsväg i mörkret utan att vara försedd med en reflexanordning, som kan varna bilisterna. och jag tycker det skulle ligga i vars och ens eget intresse att vara med om genomförandet av den enkla och billigt verkställda säkerhetsanordning, som föreslås i Kungl. Maj:ts proposition.

Herr **Lindhagen**: Vid detta tillfälle talar, synes mig, statsrådet som om hänsyn endast skall tagas till bilisterna. Varför skall man vara utsatt för att bli överkörd av bilisterna, om man inte har en lykta? Bilisterna få väl köra varsamt även om natten. Äro de vägarnas konungar, och får deras fall inte på något sätt hindras? Det är nog så, som landshövdingen i Södermanlands län sade, att det måste vara mycket sällan som det blir olyckor av den här anledningen. Herr Brantings fall var kanske det enda, ty så många lära väl inte ha förekommit på den advokatbyrån, men nu har det redan blivit pluralis, och hålla vi på en stund så blir det snart hundra. Var det ett fall, Branting, eller var det flera? Det var nog bara ett fall, och vad olyckan bestod i vet jag inte heller, men det var väl en vagn, som skadades, eller en bil, som skadades.

När människor sitta i så där stora skyddsvärn som ett åkdon av ena eller andra slaget brukar det ju avlöpa utan några människooffer i varje fall. Men jag vill säga Nylander, att jag har fått mig tillsända tidningar och brev om mångahanda olyckor och vet att det också förekommer, att fotgängare på nätterna blivit överkörda och dödade. I ett fall berodde det på en oerhörd försummelse från bilägarens sida. Han bara körde bakifrån på och över en förhoppningsfull ung man, som höll sig i yttersta utkanten av vägen, och dödade honom. Jag tror inte heller, att det förekommer i så stor utsträckning, men det händer här och där. En fotgängare har bara sin lilla kropp, som kan skydda honom, men den, som kör ett fordon eller en vagn, honom skyddar vagnen, och till och med den, som drar en dragkärra, har genom kärran bättre skydd än en fotgängare. Det fordras väl då, om Nylander har medkänsla för

Ang. förande av lykta eller reflexanordning å hästfordon. (Forts.)

människorna eller om det inte bara är det förargliga, att bilen inte får hålla sin fart såsom vägarnas konung, att också fotgängarna ha en lykta på bröstet och en på ryggen när de gå. Det vore som sagt ännu viktigare, ty för dem ske lättare olyckor, än för den, som sitter i sin vagn, som skyddar honom, och bilägarna äro ju också så rädda om sin egen vagn att det är sällan som de köra på en skjuts ens på nätterna.

Jag har åkt bil på andra sidan havet i Lettland en kolmörk natt. Vi passerade otaliga foror med hö till Riga. Vi susade förbi dem, men inte hade de några lyktor på sig.

Herr **Henriksson**: Herr talman! Jag skall be att få instämna i vad herr Sederholm har sagt. Det är mycket sällan man hör, att det har blivit sammanstötningar med en hästskjuts, och på den ort jag är ifrån tror jag man kan räkna hela år innan man ser något sådant fall. Däremot är det riktigt som herr Lindhagen sade, att fotgängarna äro ännu mer utsatta. Herr Nylander borde ha kommit med det förslaget också, att fotgängare skola ha en röd lykta bak och vitt sken framtill. Det var på stora landsvägen mellan Landskrona och Malmö ett par lantbrukare, som stodo och resonerade på gångbanan. Det kom en bil i full fart, och stänkskärmen tog dem och kastade dem flera meter utåt marken. Den ene dog tvärt, och om den andre vet jag inte, om han blev vid liv. Sådant händer mycket ofta. Nu beror det på, om herr Nylander har större ömhet om bilarna, ty om de taga törn mot en lastvagn kommer det att märkas. När de däremot köra över en människa så skadar det inte bilen. Det är bara människan, som får släppa livet till. För min del tycker jag, att det är lika nödvändigt, att man säger att gående skola vara klädda i sådana lyktor som hästfordonen. Med hästfordonen är det, som herr Sederholm sade, så, att det mycket sällan inträffar någon skada. Därför kan jag inte finna, att det är nödvändigt att gå den här vägen. Då får det nog tagas så, att allt kommer med. Jag ber därför, herr talman, att få yrka bifall till utskottets förslag.

Herr **Englund**: Herr talman! Herr Lindhagens hållning till den här frågan är ju grundad på ett personlighetskomplex, som kan hänföras till en viss för honom beklaglig erfarenhet, men att den erfarenheten skall generaliseras i alla väder och i alla sammanhang på det sätt, som här skett, kan jag icke anse vara riktigt.

Jag har som publicist i en ganska stor tidning en rätt vidsträckt erfarenhet, givetvis bara iakttagelsevis, vilken an knyter sig till vad herr Branting här yttrade. Det är ingalunda på det sättet, att det är så sällan, som olyckstillbud och svåra olyckstillbud inträffa på landsvägarna, särskilt i de delar av landet, där vägarna gå fram genom skogrika trakter, och var och en, som någon gång medan mörker råder har suttit i en bil och upplevat den nervösa chock, som ofta kan inträffa då det i mörkret dyker upp en hästskjuts, som man inte riktigt vet på vilken sida man skall taga, inser nog hur befogat det är, att en ändring kommer till stånd i det avseende, som det här är fråga om. Det räcker ingalunda, som herr Lindhagen yttrade, med att man far varsamt fram om natten. En bil må köra fram aldrig så varsamt — om man kommer i en vägkrök och möter en hästskjuts, något som ingalunda är så ovanligt, som det här göres gällande, så kan ju trots all varsamhet ett olyckstillbud inträffa. Jag erinrar mig några under de senaste åren i min hembygd inträffade ganska ruskiga olyckshändelser av detta slag som jag inte skall skildra. Särskilt ett rinner mig i minnet. Det var då en skakel från ett hästfordon klippte av huvudet på en människa som satt i sidvagnen till en motorecykel. Att i

Ang. förande av lykta eller reflexanordning å hästfordon. (Forts.) Skåne, som herr Henriksson säger, olyckor av det slag jag tänker på inte äro så talrika är ganska självklart. Där föreligga inte sådana sikthinder som i andra delar av landet, där det inte finns öppna, siktbara områden kring vägarna.

Jag kan för min del, herr talman, inte förstå det sega motstånd, som nästan under hela motorismens senare utveckling här i landet har framträtt, därvid man alltid åberopar lantmännens, som man anser självfallna, intresse av att i dessa saker få vara och fara efter vägarna hur som helst. Det är inte något obilligt krav, tycker jag, att om en hästföra kommer en avtagsväg från en arbetsplats ut på allmän landsväg, som det ofta händer i Dalarna eller Norrland eller var som helst, den skall ha tåten markerad med ljus och ljusreflex till ledning för andra vägfarande. Herr Nylander, som är bilexpert och en verklig auktoritet på detta område och vars ord alltså bör tillmätas en avgörande betydelse, framhåller också att det är ett ganska billigt krav att en vägfarande skall markera sin närvaro. Man viftar inte bort detta genom att skämtsamt tala om, att fotgängare skola ha lyktor både fram och bak. Det är inte därom frågan rör sig, och man skall inte försöka att fullständigt osakligt skämta bort en allvarlig sak. Man tycker det är för mycket begärt att hästfordon på landsvägen skola markera sin närvaro med ljus. Men numera håller man efter cyklisterna mycket effektivt och i varje fall mycket bättre än förut, och jag skulle tro att cyklisterna nu, då de fara vägarna fram, inte bara ha en lykta som är synlig på långt håll, utan även bakljus, så att en bil som kommer bakifrån ser den framförvarande cyklisten. Ett sådant anspråk bör man också kunna ställa på hästskjutsarna, att deras närvaro på landsvägarna verkligen syns.

Jag vill med dessa korta ord instämma i herr Brantings yrkande.

Herr Nylander: Herr talman! Jag kan inskränka mig till att i likhet med den siste ärade talaren säga till herr Henriksson, att man inte skall göra den allvarliga fråga det här gäller, frågan om människors liv, till ett skämtstycke att roa sig med här i kammaren. Det är verkligen en sak av en sådan betydelse för den svenska allmänheten, att man inte som herr Henriksson får driva den till ett skämt. Det gäller ju att ge bilisten en möjlighet att iaktta en ytterligare hänsyn till hästskjutsarna. Jag anser det mycket viktigt att man ger de bilfarande denna möjlighet. Herr statsrådet framhöll alldeles nyss att för den som är ute nattetid med en hästskjuts borde det vara en känsla av säkerhet att ha satt på ett reflexglas för att därigenom vara mera skyddad för inträffande olyckor.

I detta anförande instämde herr *Wagnsson*, *Ruben*, och herr *Rahmn*.

Herr Löfvander: Den fråga vi här diskutera är inte ny. Den har varit uppe förut i riksdagen, fastän vi de senaste åren varit förskonade från densamma. Då man skall motivera nödvändigheten av denna belysning framhåller man alltid den ringa kostnad som den skulle innebära. Jag kan vara med om, att det inte är någon betydande kostnad, men svårigheten är att alltid kunna hålla dessa belysningsanordningar i ordning på arbetsåkdon. Detta har också varit anledning till att tidigare förslag inte bifallits av riksdagen. Samma skäl kvarstår fortfarande. Det finns ingen möjlighet garantera att alltid belysningen på arbetsåkdon kan hållas i det skick en lag föreskriver, detta på grund av den risk för åverkan som alltid förefinnes å dessa fordon, och då riskerar vederbörande, som råkar ut för ett sådant äventyr, att åtalas. Att frågan inte är så enkel som herrarna göra gällande framgår därav, att mig veterligt ingen länsstyrelse begagnat sin befogenhet att utfärda förordning om belysning på

Ang. förande av lykta eller reflexanordning å hästfordon. (Forts.)
arbetsåkdon. Det var intressant att höra herr Sederholm upplysa, att det i Södermanlands län inte förekommit något fall av sådana olyckor, vilka så ofta påstås inträffa.

Jag kan inte bibringa mig den uppfattningen att denna åtgärd är nödvändig. Jag har kört bil i många år och inte råkat ut för några äventyr av dylikt slag. Kör man bara ordentligt fram på vägarna nattetid så reder man sig utan en sådan här belysning. Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Herr Henriksson: Herr talman! Det var ett mycket egendomligt uttryck som herr Nylander tog sig för att använda, då han sade att jag tog denna saken skämtsamt. Jag har tvärtom tagit den mycket allvarligt, men jag har inte tagit det så allvarligt med en lastvagn som jag har gjort med en människa som blir överkörd. Lastvagnen är någonting man kan skaffa igen för en rimlig kostnad, men ett människoliv, då det kanske gäller en familjeförsörjare, anser jag vara värre. Det är därför jag har sagt, att en människa är värre utsatt än en lastvagn, ty den får bilföraren akta sig litet för.

Jag vill också säga till herrarna: det finns ljussignaler och ljudsignaler vid järnvägarna och allt möjligt sådant. Man har börjat tänka på att ta bort dem för att folk numera skulle ha blivit tillräckligt varsamma. Men vad händer? Mitt under det signalen ringer, mitt under det ljuset är framme, det skarpa ljuset som syns på långt håll, kör man rakt på tåget. Det har många gånger konstaterats att sikten varit fri, ingenting har varit i vägen, och ändå händer sådant. Hur kan man då tänka sig, att det lilla ljus, som skulle finnas på en hästskjuts, kommer att göra så mycket för den sortens bilförare? Att så inte blir fallet borde herr Nylander ha klart för sig också.

Jag vidhåller mitt yrkande om bifall till utskottsförslaget. Det finns inte något skäl att handla så som herr Nylander vill.

Herr Colleen: Jag skall väl också vittna litet i denna sak i egenskap av gammal domare. Jag har de senare åren haft åtminstone tre fall, då hästskjutsar blivit påkörda av automobiler. Det yttrades här mera skämtsamt, att man kanske skall begära att fotgängare nu också skola förse med reflexljus eller lykta, men jag tycker inte det skulle vara så förfärligt märkvärdigt om det bestämdes. Ty en människa som är rädd om livet ger sig inte ut i mörkret på en av bilar mycket befarad väg utan att tänka sig för hur hon skall skydda sig. Det kan hon mycket lätt göra med ett reflexljus fram och ett bak. Så det är som sagt inte så mycket att skämta med. Det kanske inte behövs i denna tid, ty, som en chaufför sade: Gud ske lov, att damerna ha korta kjolar igen, så att man ser de ljusa benen! Det tyckte han var en välsignelse och det är nog så med många, många chaufförer. Men om kjolorna bli längre igen får man kanske fundera på att sätta på dem reflexljus.

Jag instämmer i herr Nylanders yrkande.

Herr Lindhagen: I utskottet var det lantmännen som absolut satte sig emot förslaget i propositionen. Dels kunde inte sådant ljus sättas på alla skjutsar både fram och bak, och dels blev man tvungen att vidta sådana försiktighetsåtgärder, även om man bara skulle köra över en allmän väg för att komma från sitt stall till en äga på andra sidan. Kunde inte bilarna också få vänja sig iaktta försiktighet och inte köra på sådana här vagnar? Herrar Englund och Nylander ha verkligen också »komplex.» De påstå att jag har fotgängarkomplex, vilket nog är riktigt, men de glömma att de sitta inne, så det förslår, med bilägare-, bilförare- eller bilåkarekomplex, nämligen just de för vägfreden i landet farliga komplexen.

Ang. förande av lykta eller reflexanordning å hästfordon. (Forts.)

En talare från Skåne, erinrade nyss Nylander, som sagt att man inte skulle skämta bort en allvarlig fråga, varför han var så ivrig när det var fråga om skjutsar och inte när det var fråga om fotgängare. Det är väl också en allvarlig fråga, då man vet att de äro mera utsatta för olyckorna. Varför? Kan-ske därför att bilisterna i sin omedvetna komplexstämning frukta först och främst skada på sin bil, men kör han över en fotgängare blir det mera sällan skada på bilen.

Herr Nylander: Herr talman! Jag finner att denna debatt har gått vida över gränserna för vad man kan tillåta sig att säga genom sådana insinuationer som exempelvis den herr Lindhagen nu kom med, att jag hellre skulle köra över en människa än riskera en skada på bilen. Jag väntar att herr Lindhagen ber om ursäkt för ett sådant uttalande. Till herr Henriksson kan jag säga ungefär detsamma, när han sade sig tro att bilförarna nära nog sikta på att köra över människor. Jag skall tala om för herr Henriksson, att åtminstone i den del av landet där jag vistas och där jag i huvudsak har kört ha vi så mycket hänsyn till en skjutskarl som vi möta, att vi inte vilja att han skall råka i olycka. Man skall inte — det säger jag ännu en gång, herr Henriksson — försöka göra detta till ett skämtstycke genom att tala om, att fotgängare borde vara mer eller mindre lysande i sitt uppträdande.

Till herr Löfvander vill jag lämna en saklig upplysning. Han visste inte något fall, där en länsstyrelse använt den rätt som tillerkänts den att påbjuda reflexglas eller ljus för vissa vägar. Jag kan tala om för herr Löfvander, att det finns många län, där sådana bestämmelser finnas på åtskilliga vägar. Jag har stött på dem på många håll och vet att många här i kammaren känna till saken. Men faran ligger just däri, att när man kör från ett län eller härad, där sådant är påbjudet, in i ett annat län, så tror man fortfarande att hästskjutsarna äro utrustade på det sättet, och om så inte är fallet kunna olyckor inträffa, just på grund av att enhetliga bestämmelser saknas. Det är däri den stora faran ligger.

Herr Wagnsson, Ruben: Herr talman! I början av debatten kring vägtrafikstadgan höll herr Lindhagen ett temperamentsfullt anförande, i vilket han bland annat omnämnde, att under föregående år ett stort antal trafikolyckor inträffat i vårt land, som resulterat i trehundra dödade människor. Han riktade också en ganska allvarlig anklagelse mot utskottet därför att inte detta beaktat denna fråga och velat vidta någon effektiv åtgärd till skydd för människoliv. När sedan utskottets talesman, herr Linder, hos herr Lindhagen efterlyste vilka åtgärder han ville vidta för att åstadkomma detta skydd, blev herr Lindhagen honom svaret skyldig. I stället har herr Lindhagen nu givit svaret genom att energiskt motsätta sig åtgärder med detta syfte. För min egen del tror jag, herr talman, att om man biträder Kungl. Maj:ts förslag i denna del och samtidigt räknar med en tillräckligt lång övergångstid för ikraftträdandet av dessa bestämmelser, så skulle man därmed tillmötesgå olika berättigade önskemål och framför allt bidra till att öka skyddet för människoliv. Jag biträder alltså herr Brantings yrkande.

Herr Gustavson, John: Vid denna punkt har jag väckt en motion om avslag på förslaget om anbringande av belysningsanordningar på alla slag av fordon. Det är inte av likgiltighet för vare sig körkarl eller häst eller lass, utan det är på grund av svårigheterna att tillämpa en sådan lag som vi anse att det bör göras undantag. Herr Nylander bör tänka efter, hur det skulle gå till att anordna effektiv belysning på halmlass, timmerlass, gödsellass eller rislass,

Ang. förande av lykta eller reflexanordning å hästfordon. (Forts.)

d. v. s. lass med grenar eller bränsle, som man kör hem från skogen. Jag tror inte det blir så förfärligt lätt. Det skulle stöta på så stora svårigheter i praktiken att tillämpa en sådan bestämmelse, att det skulle vara så gott som omöjligt. Det förekommer heller inte så ofta att man kör sådana lass nattetid, men har man varit i skogen på kvällen och det börjar natta på och det är lång väg hem, så att man kan bli tvungen att köra någon timme efter mörkrets inbrott, så får man antingen lov att stanna där man är eller riskera att bli bötfälld under hemfärden. Nej, det är absolut omöjligt att anbringa belysning enligt de föreskrifter som Kungl. Maj:t föreslagit, så att den blir effektiv. Och jag vill säga herr Nylander att det inte är svårare att upptäcka en körkarl, som går bredvid sitt hölass eller sitter på detsamma, än en människa som går ensam på vägen. Det är nog inte så galet, det som herr Lindhagen yttrade om denna sak.

Jag ber med dessa ord att få ansluta mig till dem som yrka bifall till utskottets förslag.

I herr John Gustavsons yttrande instämde herr *Karlsson, Gottfrid.*

Herr **Englund:** Herr Lindhagen är ibland ganska frikostig med att göra insinuationer. Jag har för min del inte yttrat mig för bilägare eller bilförare. Jag har aldrig ägt en bil eller tagit i en bilratt men däremot varit bilpassagerare mångfaldiga gånger, och det är med en sådans erfarenhet, som jag här vågar ta till orda. Detta om den saken.

Sedan vill jag tillfoga en fråga till herr Löfvander. När lantbrukarungdomen överallt i landet är ute och cyklar på vägarna, har den alltid lykta och bakljus. Det går alldeles förträffligt, och var man än kommer kan man möta på vägarna långa, långa kavalkader av cyklande ungdom. Skall det vara svårare att göra ett ljus på en hästskjuts och se till, att det fyller vissa förpliktelser, än att kontrollera en cykellykta? Vad herrarna säga rimmar inte alls vid en jämförelse med vissa förhållanden i verkligheten.

Herr **Branting:** Man gör gällande att det skulle stöta på stora praktiska svårigheter att anbringa nu ifrågavarande belysningsanordningar på vissa slag av fordon. Samtidigt är det ostridigt att länsstyrelserna äga rättighet att påbjuda sådan belysnings anbringande även på dessa vagnar. Det är vidare upplyst, att länsstyrelserna i vissa län meddelat förordnande härom. Vore det riktigt, som man här gör gällande, att det överhuvud taget inte låter sig göra att anbringa denna belysning på vissa fordon, skulle väl konsekvensen ha fordrat att man väckt förslag om avskaffande av länsstyrelsernas befogenhet att meddela ett sådant omöjligt förordnande. Något sådant förslag har emellertid inte syntts till.

Herr **Lindhagen:** Jag vill inte yttra mig om länsstyrelsens förfarande, men det har ju förklarats att på vissa skjutsar, exempelvis vanliga personvagnar, ljus kan anbringas men inte på andra. Om så är förhållandet föreställer jag mig, att länsstyrelserna bara tillämpa förordningen på sådana vagnar för vilka den passar och inte på de andra. Och inte kan väl Branting påstå, att han har någon erfarenhet av hur det tillämpas.

Det var en talare som ville, att jag skulle be om ursäkt. Det kan jag verkligen inte göra, ty jag har blivit beskylld för att handla under komplex. Jag vill skydda de svaga, och hade jag inte blivit överkörd, så hade jag i alla fall väckt min motion, ty det har jag varit betänkt på länge. Herr Nylander handlar också under komplex, och därför äro vi oansvariga båda två och inte vid våra sinnens fulla bruk.

Ang. förande av lykta eller reflexanordning å hästfordon. (Forts.)

Herr Wagnsson kom som stadsbo och hoverade sig och sade att jag blivit Linder svaret skyldig. Det visar att han inte alls begriper vad det är fråga om och icke ens hörde det uttryckliga svar, som jag gav Linder på hans i detta fall särdeles underliga anförande. Då jag har väckt fredsmotioner, har Wagnsson såsom ordförande i ett tillfälligt utskott och även annorstädes alltid yrkat avslag på dem, både stora och små, och det är tydligen detta motsatsförhållande, som också nu skall upprätthållas, då det gäller den för Wagnsson likaledes obekanta vägfreden.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr andre vice talmannen anförde, att därunder yrkats 1:o) att utskottets yttrande skulle godkännas i nu ifrågavarande del; 2:o), av herr *Branting*, att kammaren skulle förklara, att den ej funnit skäl till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag; samt 3:o), av herr *Lindhagen*, att kammaren skulle godkänna den av honom därom anförda reservationen.

Sedermera gjorde herr andre vice talmannen propositioner enligt berörda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på godkännande av utskottets yttrande vara med övertvägande ja besvarad.

Herr *Branting* begärde votering, i anledning varav och sedan till kontraposition därvid antagits bifall till det av honom framställda yrkandet, uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som godkänner andra lagutskottets å sid. 109 i utlåtande nr 55 gjorda yttrande beträffande 18 § 1 mom. första stycket av Kungl. Maj:ts förslag till vägtrafikstadga, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, förklarar kammaren, att den ej funnit skäl till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr andre vice talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

Utskottets å sid. 109 och 110 gjorda yttranden beträffande 19 § av förslaget till vägtrafikstadga.

Godkändes.

Om förbud mot rökning till vägtrafikstadga.

vid framförande av automobil.

Detta moment lydde:

Förare må icke röka tobak vid framförande av automobil i tätbebyggt samhälle.

Ifrågavarande bestämmelse hade oförändrad upptagits från 21 § 7 mom. gällande motorfordonsförordning.

I motionen II: 723 av herr *Jeppsson* m. fl. hade föreslagits, att stadgandet skulle utgå, då förbudet att röka tobak numera syntes vara föråldrat.

Om förbud mot rökning vid framförande av automobil. (Forts.)

Utskottet hade anfört, att utskottet i likhet med motionärerna ansåge, att förevarande stadgande borde utgå.

Herr *Lindhagen* hade i avgiven reservation hemställt om riksdagens förord för totalförbud för förare att röka tobak vid framförande av automobil eller, om detta ej bifölles, att åtminstone det nuvarande partiella förbudet måtte bibehållas.

Herr *Lindhagen*: Detta är en pikant historia. Det gäller om bilföraren skall få röka i bilen eller icke under fart. För närvarande är det stadgat, att när bilen passerar ett samhälle med mera sammanträngd bebyggelse, får föraren icke röka, men när han kör mera i ödemarker får han röka i bilen. Utskottet har föreslagit att man skall få röka vid alla tillfällen och således även vid färd genom sammanträngd bebyggelse.

Nu vill jag fästa uppmärksamhet på, att en förare icke får vara berusad, varken mer eller mindre. Men trots att det är honom påbjudet att inte underlåta den utomordentligaste vaksamhet, skall det tillåtas honom att förslappa och distrahera sig med utövande av tobaksrökning under fart överallt och alltid.

Detta förordas av utskottet på det skäl, som anförts av motionärerna, vilka ansett förbudet mot rökning under fart även i bygder med sammanträngd befolkning, vara »föråldrat». Detta är ett föga vackert betyg för svenska folkets karaktärsdaning och förmåga av självöverninnelse.

Jag hemställde om kammarens förordning för totalt förbud mot förare att röka tobak vid framförande av automobil. Men sådan rökning tillåter nog herr *Wagnsson* också, det är jag övertygad om, därför att jag gjort detta yrkande. Om mitt yrkande inte bifalles, hemställles, att det nuvarande partiella förbudet åtminstone bibehålles.

Likaväl som en förare inte får på något sätt vara berusad, inte ens så, att graden av berusningen endast kan genom blodprov ådagaläggas, bör han inte få distraheras och förslappas med tobaksbruk just när människors liv och lemmar stå på spel inför hans självbehärskning. En unikt »ovarsam» lagstiftning således.

Därtill må uppmärksamheten fästas på, att riksdagen två gånger på mitt förslag enhälligt förordat ett upplysningsarbete till förekommande av tobaksmissbruk. Här tillstyrker utskottet, såsom mig synes i synnerligen oträngt mål, just ett sådant missbruk.

Det återstår i sådant fall fotfolket den förhoppningen, att Kungl. Maj:t skall rätta till en sådan förlöpning av riksdagen i blind underkastelse för sina gentlemannachaufförers upplopp mot rimlig ordning och »varsamhet» till och med på denna punkt.

Häri instämde herr *Andersson, Anders*.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, gjordes propositioner, först på godkännande av utskottets yttrande i nu föredragna del samt vidare, enligt herr *Lindhagens* yrkande, på godkännande av den av honom därom anförda reservationen; och förklarades den förra propositionen, vilken förnyades, vara med övervägande ja besvarad.

Utskottets å sid. 111 gjorda yttrande beträffande 22 § av förslaget till vägtrafikstadga.

Godkändes.

Ang. auto-
mobils högsta
hjultryck.

Utskottets å sid. 114 gjorda yttrande beträffande 23 § 1 mom. av förslaget till vägtrafikstadga.

Detta moment hade följande avfattning:

Automobil med ett största hjultryck överstigande 2,000 kilogram må ej framföras å allmän väg, gata eller annan allmän plats utan särskilt tillstånd. Tillstånd skall sökas hos länsstyrelsen i det län, där vägen är belägen, eller, om trafiken skall försiggå inom viss stads område, hos polismyndigheten i staden.

Utskottet hade i sitt utlåtande erinrat om att enligt 2 § 1 mom. i Kungl. Maj:ts förslag till motorfordonsförordning automobils största hjultryck motsvarade den tyngd, som, när automobilens vikt uppginge till dess totalvikt, uppbares av det mest belastade hjulet, samt att automobils totalvikt utgjorde dess tjänstevikt med tillägg av i fråga om personautomobil, den beräknade vikten av det största antal passagerare, för vilket automobilen vore avsedd, och beträffande omnibus eller lastautomobil, den beräknade vikten av det största antal personer utom föraren och den största last, varför automobilen vore inrättad (maximilast).

I anledning av väckta motioner hade utskottet sedermera förordnat, att i förevarande moment måtte införas en bestämmelse om rätt att framföra automobil, vars högsta hjultryck efter den i nyssnämnda moment angivna beräkningsgrunden överstege 2,000 kilogram eller eljest medgivet största hjultryck, därest automobilen lastats så att dess förhandenvarande hjultryck icke överstege det högsta tillåtna. Utskottet hade därvid uttalat, att utskottet icke förbisåge; att övervakningen av bestämmelsens iakttagande kunde bliva för- enad med vissa svårigheter.

Reservation hade anförts av herrar *Linder, Frändén, Lindhagen, Norman, Hage* och *Olovson* i Västerås, vilka ansett, att Kungl. Maj:ts förslag bort lämnas utan erinran.

Herr statsrådet **Leo**: Herr talman! För min del har jag med undantag för den nyss behandlade punkten om anbringande av reflexanordningar på hästfordon inte känt något behov att yttra mig angående utskottets utlåtande förrän nu.

Vi komma här till två paragrafer, 23 och 24 §§, där utskottet gjort ett par avvikelser ifrån Kungl. Maj:ts förslag, som jag inte anser vara välbetänkta. Övriga jämkningar och justeringar, som utskottet företagit i propositionen, ha varit av mindre betydelse och mera rört rena smakfrågor, som inte varit av något större intresse. I föreliggande punkt har utskottet föreslagit, att det oberoende av en bils högsta teoretiska hjultryck skall vara tillåtet att färdas med den på en väg, tillåten endast för ett visst hjultryck, om bara det faktiska hjultrycket håller sig under det för vägen tillåtna högsta hjultrycket. Detta kan kanske lättast med ett exempel åskådliggöras. För närvarande gäller för vägar i allmänhet ett högsta hjultryck på 2,000 kilogram, och om en bil har ett teoretiskt högre hjultryck än 2,000 kilogram får den bilen inte utan särskilt tillstånd färdas på dessa vägar, även om bilen vid tillfället inte har högre last än att hjultrycket håller sig under dessa 2,000 kilogram. Nu föreslår som sagt utskottet, att även om bilen teoretiskt har högre hjultryck än dessa 2,000 kilogram, skall den få framföras efter dessa vägar, om bara faktiskt hjultrycket håller sig under 2,000 kilogram.

Utskottet säger självt, då utskottet föreslår denna ändring i Kungl. Maj:ts förslag, att utskottet ingalunda förbiser att svårigheter kunna uppstå rörande övervakningen, och däri har utskottet alldeles rätt. Men vad betyder detta

Ang. automobils högsta hjultryck. (Forts.)

utskottets medgivande? Jo, det betyder, att man genom den bestämmelse, som utskottet nu vill införa, faktiskt kommer att fresta en hel del personer till lagöverträdelse. Man kommer att fresta dem till att utnyttja bilens högsta lastförmåga även om hjultrycket därvid skulle överstiga det för vederbörande väg tillåtna, fresta dem att göra detta i förhoppning, att de inte skola bli upptäckta. Jag anser det vara orätt mot våra lastbilschaufförer, och det är dem, det här gäller, att på det sättet nära nog locka dem till äventyrligheter, som kunna få mycket besvärliga följder för dem. Vi veta, att om en chaufför några gånger brutit mot bestämmelserna i motorfordonsförordningen eller vägtrafikstadgan, riskerar han att få sitt körkort indraget, och för en chaufför i yrkesmässig trafik betyder denna körkortsindragning ofta, att han blir berövad sitt levebröd under hela den tid, körkortsindragningen varar. Jag tror, att den bestämmelse vi ha, och som vi hela tiden haft, är enklare, rejälare och mera ägnad att förhindra missbruk. Där får vederbörande veta, att om hans bil kan taga högre last än den på viss väg tillåtna, får inte bilen gå fram på vägen. Det är visserligen sant, att detta i vissa fall kan medföra resultat, som kunna synas obilliga och stela, men jag tror, att detta i längden är den tryggaste lösningen och den, som inte minst till bilägarnas och chaufförernas egen nytta förhindrar missbruk och därigenom också hindrar dem från att komma i kollision med lagens bestämmelser.

Jag ber för min del att få rekommendera Kungl. Maj:ts förslag i ifrågavarande punkt.

Herr Tamm, Gustaf: Ja, herr talman, i stort sett har utskottet nästan på alla punkter utom i fråga om vissa smådetaljer, som vi talat om nyss, följt den kungl. propositionen. Vad det här gäller, framgår av själva huvudförslaget, att det högsta hjultrycket endast skall få gå upp till 2,000 kilogram i normala fall, och i den delen har även utskottsmajoriteten följt propositionen och alltså avstyrkt en motion, som har yrkat på allmänt tillstånd till högre hjultryck. Detta ha vi gjort med hänsyn till vägarna, eftersom det kanske inte är så många vägar i alla delar av landet, som hålla för ökat hjultryck.

I detta fall är som herr statsrådet framhöll den enda meningsskiljaktigheten, att en bil med exempelvis 2,500 kilograms hjultryck enligt utskottets mening bör få köra med låt oss säga halv last på de vägar, där den inte har rätt att köra med det högre hjultrycket, ty då skulle man inte belasta vägarna hårdare med denna bil än om man kör med en mindre bil, till exempel en vagn med 2,000 kilograms hjultryck, vilken har full last.

Nu framhåller herr statsrådet såsom huvudmotiv för att han avstyrker denna lättnad, att den enligt min mening praktiska anordning, som utskottet föreslagit, skulle mången gång kunna fresta till lagöverträdelse. Ja, utskottet har även strukit under, att utskottet observerat den saken, men vi veta, hur ofta det tyvärr är så redan nu, att bilchaufförer lasta sina bilar långt utöver vad de ha rätt till. Frestelsen föreligger ju nästan alltid för en chaufför — inte alltid men i många fall — att »överlasta» sin bil för att förtjäna litet mera. Jag förstår så väl herr statsrådets uppfattning. Man bör ju inte med full klarhet om att det inleder folk i frestelse åstadkomma en sådan lagstiftning, att folk i onödan frestas. Vi ha dock ansett, att frestelsen skulle över huvud vara lika stor ändå, och att den förekommer i så många fall, att detta inte skulle ha någon större betydelse. Hela vårt förslag har alltså gått ut på att få en praktisk tillämpning. Ställer man nu å andra sidan emot detta obenägenheten att inleda bilförare i frestelse, så förstår jag ju, att man kan väga dessa synpunkter mot varandra. Jag för min del anser det inte vara någon sorts livssak, att man tager utskottets hemställan på denna punkt, och jag

Ang. automobils högsta hjultryck. (Forts.) skulle bara vilja säga, att jag skulle kunna gå med på statsrådets inställning till denna punkt med hänsyn till motiveringen, att folk inte skall frestas till lagöverträdelse, om jag skulle kunna räkna på, att herr statsrådet ville med samma motivering gå med utskottet på den sista punkten, som vi skola resonera om. Ty det är just där, som vi motivera vår inställning med ungefär samma sak, men efter vad statsrådet anförde, ha vi kanske inte någon större utsikt att där få något stöd från honom — vilket vi ju visserligen inte hade räknat med men kanske litet svagt hoppats på.

Jag får säga, att den praktiska nyttan av denna sak skulle peka på ett bifall till utskottets förslag. Men då jag nu här har framställt läget precis så, att jag tror, att var och en kan överväga vad han anser praktiskt, vill jag för min del, då jag naturligtvis biträder detta utskottets utlåtande, yrka bifall till det, men jag kan inte underlåta, att jag samtidigt ärligt säger ifrån, att de betänkligheter, som herr statsrådet här framhållit, naturligtvis också äro befogade.

Herr Nylander: Herr talman! Då jag framburit en motion i denna fråga, tillåter jag mig att säga ett par ord. Jag åhörde med intresse herr statsrådets yttrande och fäste mig vid ett par ord, som han fällde, nämligen, att det skulle vara rejälare och enklare med nu gällande bestämmelser. Jag förstår inte, hur man kan komma till den uppfattningen. Det är just de nu gällande bestämmelserna, som verka rent absurda kan man säga. Här kan man — jag skall gå till ett ytterlighetsfall — komma och köra med en bil, som har ingen last alls, utan är tom, men den får ej befara vägen, därför att den, om den vore lastad så högt som dess fulla bärighet medgäve, skulle ha ett hjultryck, som vore för högt för vägen i fråga. Inte kan det väl av praktiskt tänkande människor anses riktigt att vara så formalistisk. Det teoretiska hjultrycket, som står instämplat på vagnen, inverkar väl inte på vägbanan och utgör väl inte det förstörande moment, som motiverar begränsningen av det tillåtna hjultrycket för vissa vägar. Man bör sträva till att inte fastna i juridiska formaliteter, och om man verkligen vill komma fram till sådana bestämmelser, som äro praktiska för den stora allmänheten, då måste man väl gå den väg, som utskottsmajoriteten här föreslagit. Vad nu gäller svårigheten att övervaka de bilar, som skulle köra med reducerad last, förstår jag inte riktigt det resonemang, som herr statsrådet förde. Det är väl lika stor anledning att övervaka, att inte de, som ha ett lägre teoretiskt hjultryck på sina bilar, överskrida detta? Jag tror, att det kanske bland dem är många flera, som lasta sina bilar över den tillåtna hjultrycksgränsen. Jag har förut i annat sammanhang i dag varit inne på samma sak, och det är en erfarenhet, som jag har vunnit från ofantligt många fall. Däremot tror jag, att om en bilförare vet med sig, att nu skall han med sin bil, som har ett högsta hjultryck av så och så många kilogram, trafikera en väg, där endast ett mindre hjultryck är tillåtet, då kommer han att vara mycket mera försiktig vid framförandet av sin bil och se till, att lasten inte överstiger det tillåtna, just därför att han har anledning att vänta särskild undersökning angående den last han har, medan han däremot, då han kör på de stora huvudvägarna med mycket större last, tänker, att där är inte kontrollen så noggrann.

Jag kan således inte tillmäta tillräckligt vitsord åt de betänkligheter, som herr statsrådet anført, utan tror på vad som är, om jag så får säga, vettigt och som folk förstår, nämligen att det är det förhandenvarande hjultrycket, som inverkar på vägbanan och inte det teoretiska hjultryck, som står instämplat på bilen.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Ang. automobils högsta hjultryck. (Forts.)

Herr **Linder**: Det exempel, som herr Nylander tog fram med den tomma vagnen, är väl ändå inte riktigt lämpligt att anföra, ty det kan ju inte gärna tänkas i verkligheten. Det skulle nämligen innebära ett oekonomiskt utnyttjande av vagnen. Man får i stället alltid tänka sig, att vagnen lastas så, att det lönar sig så bra som möjligt, lastas så mycket som möjligt, och alltså kommer det ständigt och jämt att finnas en massa tveksamma fall. Vederbörande möta i ty fall en statspolis, och han börjar fråga om lasten. Han tycker, den är bra stor. »Nej», säger föraren, »den är inte mer än vad jag får ha.» — »Ja, det få vi undersöka», svaras det, och så blir det ständiga tvister om saken. Lasten måste vägas, och vi ha i gång en rätt otrevlig »trafik», om jag så får säga, som utmynnär i ständiga tvister mellan vederbörande ordningsmän på vägarna och trafikanterna. Jag förmenar, att liksom hittills det teoretiska hjultrycket är det säkraste att lita till. Den andra bestämmelsen för med säkerhet till stora och många tvistigheter.

Jag yrkar bifall till reservationen.

Herr **Nylander**: Herr talman! Jag måste först och främst till herr Linder säga, att det som han anförde om tvisterna innebär en ganska märkvärdig uppfattning. Han tror, att dessa fall, då en bil framföres på vägar, där hjultrycket inte får vara så högt som det hjultryck, bilen är utrustad för, skulle bli så förfärligt många. Men det är tusentals flera fall, där bilar framföres, vilkas teoretiska hjultryck icke överstiger det tillåtna, men där lasten ändå är för hög. Det blir tvister där också, om statspolisen kommer. Det måste vara mångfaldigt flera fall där detta kommer att inträffa. Då jag talade om det extrema fallet, att bilen är utan last, gjorde jag det just därför att jag minns ett tillfälle, då vederbörande kom med en ny bil, som skulle levereras på en plats. Bilfirman förde dit bilen tom. Den hade ett påstäplat hjultryck, som var högre än det för vägen officiellt tillåtna, och mannen, som körde denna väg, blev åtalad och dömd. När en sådan absurditet kan inträffa tror jag, herr borgmästaren är med mig och säger, att vi skola väl inte tvinga in folk i sådana galenskaper, utan vi skola väl rätta sådana här bestämmelser efter vad som är möjligt att efterleva.

Herr **Lindhagen**: Det betraktas nu bara som en naturlig utveckling att utnyttja allfarvägarna mer och mer i bilismens tjänst. Vi äro på väg att tillåta allt större fordon med stora foror, som förr fördes på järnvägarna, således med anlitage även av landsvägar, som ännu inte äro skapade för sådan användning. Hur det kommer att gå med nötning och underhåll av vägarna, lämnar jag därhän.

Efter det överläggningen förklarats härmed slutad, gjorde herr andre vice talmannen jämlikt därunder förekomna yrkanden propositioner, först på godkännande av utskottets yttrande i nu ifrågavarande del samt vidare på godkännande av den av herr Linder m. fl. därom anförda reservationen; och förklarade herr andre vice talmannen, sedan han upprepat propositionen på godkännande av utskottets yttrande, sig anse denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som godkänner andra lagutskottets å sid. 114 i utlåtande nr 55 gjorda yttrande beträffande 23 § 1 mom. av Kungl. Maj:ts förslag till vägtrafikstadga, röstar

Ja;

Ang. automobils högsta hjultryck. (Forts.)

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes den av herr Linder m. fl. därom anförda reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes omröstningen på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr andre vice talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser; och befanns därvid, att flertalet röstade för ja-propositionen.

Utskottets å sid. 115 gjorda yttrande beträffande 23 § 2 mom. av förslaget till vägtrafikstadga.

Godkändes.

Ang. körhastigheten vid färd med automobil.

Utskottets å sid. 122 gjorda yttrande beträffande 24 § 1 mom. av förslaget till vägtrafikstadga.

Nämnda moment var så lydande:

Automobil må icke inom tätbebyggt område framföras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen. Omnibus och lastautomobil må annorstädes ej framföras med högre hastighet än 50 kilometer i timmen.

Härom hade utskottet yttrat bland annat följande:

»De grundläggande föreskrifterna i 2 och 3 §§ förslaget till vägtrafikstadga erbjuda ett säkrare skydd mot äventyrlig hastighet än fixerade hastighetsgränser. Särskilt betydelsefull är den allmänna regeln i 3 § första stycket om skyldighet för vägfarande 'att vid varje tillfälle anpassa färdhastigheten efter vad behörig hänsyn till andra vägfarande och till trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder'. Erfarenheterna från de år, då den fria hastigheten varit medgiven för landsbygden i allmänhet, tala för att ett slopande av bestämda hastighetsgränser under särskilda förhållanden kan komma att ha för trafiksäkerheten gynnsamma följder. Utskottet finner därför övervägande skäl tala för att några föreskrifter om högsta medgivna hastigheter icke böra meddelas för personautomobiler, motorcyklar och lättviktsmotoreyklar för färd inom tätbebyggt område.»

Reservationer hade avgivits

1) av herrar *Frändén, Hage, Olovson* i Västerås och *Hermansson*, vilka ansett, att den av Kungl. Maj:ts föreslagna författningstexten bort tillstyrkas, dock, i överensstämmelse med vad föredragande departementschefen till statsrådsprotokollet yttrat, med det tillägg, att vederbörande myndigheter skulle, där trafikförhållandena det medgäve, äga förordna om höjning av maximihastigheten för personautomobil till högst 50 kilometer i timmen;

2) av herr *Lindhagen*, som på anförda skäl förordat en viss normal högsta körhastighet för hela riket, med rätt för vederbörande länsstyrelser att kunna utsträcka den i vissa fall samt nedsätta den i andra med ledning av allmänna anvisningar därom i lagen.

Herr statsrådet **Leo**: Herr talman! Här är en punkt i utskottets utlåtande, som innebär en avvikelse från Kungl. Maj:ts proposition av kanske något mera avsevärt intresse. Det gäller frågan om hastigheten i städer och tätbebyggda

Ang. körhastigheten vid färd med automobil. (Forts.)

samhällen. För närvarande är denna hastighet begränsad till 35 kilometer i timmen. Den kommitté, som hade att utreda frågan om utarbetande av vägtrafikstadga, föreslog höjning av denna hastighetsgräns till 50 kilometer. Utskottet har å sin sida uttalat sig för slopande helt och hållet av varje begränsning av hastigheten i städer och tätbebyggda samhällen, så att samma bestämmelser, skulle komma att gälla för dessa områden som för våra landsvägar. Jag skall nu oförbehållsamt erkänna, att jag helt och hållet delar utskottets resonemang beträffande frågan om det lämpliga eller olämpliga i att fastställa en så pass hög gräns för den tillåtna hastigheten som 50 kilometer. Jag är fullständigt ense med utskottet därom, att det sämsta av allt man kan göra i denna fråga är att fastställa en för högt maximerad hastighetsgräns. Hellre än att göra det, bör man som utskottet säger, övergå till den fullständigt fria hastigheten, ty det är klart att om man sätter upp den tillåtna maximigränsen för högt, exempelvis till de 50 kilometer, som utredningsmännen föreslagit, inger man lätt folk den uppfattningen, att, om de bara hålla farten under denna gräns, ha de uppfyllt allan rättfärdighet. Den första ursäkt, de då andraga, när de råkat ut för någon olycka, är den, att de ändå hållit sig under den tillåtna hastigheten, inte överskridit denna, och följaktligen efter egen mening äro oskyldiga till vad som hänt. Hellre än att fastställa en så hög maximigräns bör man alltså gå utskottets väg och slopa varje hastighetsbegränsning men lägga ansvaret helt och hållet på motorförarna för de olyckor som kunna komma att inträffa på grund av för hög hastighet. Man har ju nämligen alltid den bestämmelsen att falla tillbaka på i förordningen, att den körande alltid skall iakttaga vad nödig hänsyn kräver och således bland annat aldrig hålla högre hastighet än att olyckor kunna undvikas.

Men även här gäller det, att man genom att slopa varje begränsning av hastigheten lätt lockar människorna i frestelse och därmed i olycka. Det låter visserligen mycket bra att säga, att man lägger ansvaret på motorföraren själv, vädjar till hans ansvars känsla, litar till hans omdöme och på det sättet vinner garanti för att han aldrig driver upp hastigheten högre än som vid varje tillfälle kan vara tillåtet och försvarligt med hänsyn till omständigheterna. Vore det bara så, att man alltid hade att räkna med omdömesgilla, sakkunniga och ansvars-kännande motorförare, så skulle det väl inte heller vara fråga om annat än att man kunde följa den av utskottet anvisade vägen och slopa hastighetsbegränsningen. Men tyvärr är det inte alldeles på det viset, att vi bara ha att räkna med en kår av motorförare, bestående uteslutande av omdömesgillt, kunnigt och ansvars-kännande folk. Om vi titta på vår rättsstatistik, skola vi finna, vilket verkligt förfärande stort antal personer, som årligen dömas för förseelser mot vägtrafikstadgan och motorfordonsförordningen i vårt land. Jag har tagit fram siffrorna från 1933, vilka äro de senast tillgängliga och de visa, att under 1933 dömdes för förseelser mot vägtrafikstadgan 23,266 personer och för förseelser mot motorfordonsförordningen 18,658 personer; sammanlagt äro således över 40,000 personer dömda under ett år för förseelser mot vägtrafikstadgan och motorfordonsförordningen. Jag tror, att man bara behöver kasta en blick på dessa siffror för att få klart för sig, att vi tyvärr inte ännu kunna överlämna åt motorförarna själva att enbart på eget ansvar och med ledning av eget omdöme och med anlitande av egen kunnsighet avgöra bland annat, hur stor hastigheten skall vara i våra tätbebyggda samhällen och i våra städer.

Jag tror, att försiktigheten både mot motorförarna själva och mot de oskyldiga personer, som kunna råka ut för deras mer eller mindre ovarsamma framfart, bjuder, att vi fortfarande bibehålla en lagom avpassad maximigräns för den tillåtna hastigheten i städer och samhällen. Jag har för min del ansett,

Ang. körhastigheten vid färd med automobil. (Forts.)
att man skulle kunna något jämka på denna högsta gräns, vilket, som jag nämnde, för närvarande är 35 kilometer, upp till 40 kilometer, men därutöver anser jag, att man under inga omständigheter bör gå — försåvitt en maximigräns överhuvud skall finnas till. Och det vill jag öppet säga, att skulle kammaren icke dela min mening, att man bör stanna vid en maximigräns av 40 kilometer, ja, då rekommenderar jag kammaren att taga utskottets förslag om en obegränsad hastighet hellre än att stanna vid en så farligt hög maximigräns som 50 kilometer, ty det vore, som jag redan nämnt, säkerligen den sämsta lösningen av alla. Men jag tror, att försiktigheten bjuder oss att stanna vid den utväg, som är anvisad i propositionen, och vänta med att taga ytterligare ett steg mot den fria hastigheten, tills vi blivit övertygade, att körkulturen och hänsynen mot andra vägfarande har gått våra förare litet mera in i blodet än vad de för närvarande tycks ha gjort.

Herr Linder: Detta är utan tvivel en fråga, som tilldragit sig den största uppmärksamhet, och jag medger mycket gärna, att det resultat, utskottet kommit till, kan synas rätt så djärvt. Jag anser mig nu rätt hemma på detta område, ty jag har varit med om att genomföra den fria hastigheten, då det gällde landsbygden. Då var man ytterst bekymrad och såg de största faror i att, som det hette, släppa lös den fria hastigheten. Jag för min del kom av en händelse att tillhöra dem, som ansågo, att den fria hastigheten var det enda riktiga, ty så som man for fram på vägarna, såg jag ingen annan möjlighet att hejda människor, som visa obetänksamhet, än att göra dem ansvariga så att säga för varje meter, som de körde. Jag minns icke nu i detalj, hur det kom sig, men efter de överläggningar, som ägde rum i kamrarna, gick man med på den fria hastigheten. Jag hade, bland annat, också den uppfattningen, att när man hade fri hastighet i Bulgarien, Ungern, Spanien och Tjeckoslovakiet o. s. v., också vårt folk kunde anses vara så disciplinerat och organiserat, att man skulle våga anförtro det en sådan förmån, som man kan anse rätten att köra med fri hastighet utgör. Jag kan icke tänka mig annat än, och man har fått det bekräftat av erfarenheten, att den fria hastigheten varit till välsignelse, sådan den har blivit genomförd, när det gällt landsbygden.

När man nu kommit fram till städerna, veta vi alla, att maximihastigheten där är bestämd till 35 kilometer i timmen. Men det är också ett faktum, att alla, så snart som det ges tillfälle därtill, här i staden köra mer än 35 kilometer i timmen. Det hör väl egentligen till undantagen, att man inte överskrider denna hastighet. Herr statsrådet har också säkerligen haft på känn, att ingen i stad kör med den lagstadgade hastigheten. Hade herr statsrådet då velat sätta kraft bakom ordet och bestämt säga: »Här *skall* det köras högst 35 kilometer», så hade detta kunnat genomföras eventuellt genom nya tillägg till straffbestämmelserna, men nu har statsrådet själv givit sig ut på det slutande planet. Herr statsrådet tror, att han kan hjälpa upp det förhållande, att varje människa kör ungefär som han vill i städerna — i den mån han icke hindras av trafiken — genom att höja gränsen med 5 kilometer. Därmed vinner dock ingenting, ty det blir ingen skillnad att tala om — man överskrider lika lätt en hastighet av 40 kilometer.

I utskottet, där man noga tänkt på denna sak, framställdes frågan: »Varför skulle man icke kunna få köra med 50 kilometers hastighet? Med de stora tekniska framstegen, när det gäller bromsinrättningar o. s. v. på bilarna, måtte det väl inte vara någon konst att pålitligt manövrera och styra en bil, och därför kan man mycket väl höja hastighetsgränsen till 50 kilometer.» Nu hör jag bestämt till dem, som vilja, att lagarna skola efterlevas, och jag anser, att bilisterna böra vara så goda och köra högst 35 kilometer i städerna, men man

Ang. körhastigheten vid färd med automobil. (Forts.)

ser ju, att de inte ta hänsyn till bestämmelsen om en sådan maximihastighet. Under sådana förhållanden vill jag, hellre än att fixera 50 kilometers maximihastighet, gå in för den fria hastigheten. Därmed menar jag, att det kanske kommer att gestalta sig på det sättet, att man långt ifrån får köra ens med 35 kilometers hastighet, utan får kanske nöja sig med 10—15 km. Ty här gäller det samma bestämmelse, som beträffande den fria hastigheten på landsbygden: där äro förarna skyldiga att i varje ögonblick iakttaga varsamhet och uppmärksamhet, och det kan kanske till och med hända, att varje bilist vid olycksfall blir dömd, därför att man kan säga till vederbörande: »Ni har inte kört tillräckligt försiktigt.» Men det skadar inte, att människor få sig ålagd denna skyldighet att ständigt och jämt vara på sin vakt. Och var och en, som har i sina händer ett verktyg, som i sig självt rymmer en så ofantlig kraft, som en bil gör, har skyldighet mot andra medborgare att alltid vara försiktig.

Jag hade tänkt, att jag skulle sluppit behöva även denna gång ställa mig i bräsch för den fria hastigheten, men jag har tvingats in i denna situation, därför att ingen fäster sig vid bestämmelsen om 35 kilometers maximihastighet, och jag skulle tro — jag säger detta, utan att jag på något vis vill förnära herr statsrådet — att man skulle skratta åt en ändrad bestämmelse om 40 kilometers maximihastighet. Så som förhållandena ligga till, vill jag för min del sätta p för detta sätt att betrakta givna föreskrifter genom att förklara: »Ni få köra med fri hastighet, men varje ögonblick äro ni ansvariga.» Det tycker jag är den bästa principen.

När det gäller förhållandena här i Stockholm t. ex., är det klart, att man inte kan begära, att en bilist skall inskränka sig till att hålla högst 35 kilometers hastighet på vägen utåt Kristineberg eller dylika ställen, där sikten är fri. Men stadgar man en maximihastighet av 50 kilometer, blir det så, att var och en som ställes inför domstol på grund av en olyckshändelse i samband med bilkörning, svarar: »Ja, men jag har ju inte kört fortare än jag har rätt till.»

Under sådana omständigheter menar jag, att jag vill tillåta vad som kallas för fri hastighet — vilket dock innebär att vederbörande i varje ögonblick är ansvarig för hur han kör.

Jag yrkar för min del med dessa ord bifall till utskottets hemställan och får kanske tillfälle att återkomma sedan under diskussionen.

I detta anförande instämde herr *Nylander*.

Herr Pauli: Herr talman! Orsaken till att jag djärvts taga till ordet i denna fråga, något som jag icke har anledning till såsom utskottsmedlem, då jag icke tillhör detta utskott, och icke heller såsom bilist, är den, att jag har ett allmänt intresse för att det skall råda civiliserade förhållanden i vår vägtrafik. Jag har dessutom observerat, att förstakammarreservanten i den reservantgrupp, som här finnes, ej tyckes vara närvarande i kväll. Jag har därför velat framställa yrkande om bifall till herrar Frändéns, Hages m. fl. reservation, för den händelse att ett sådant yrkande icke eljest skulle framkomma. Denna reservation innebär ett tillstyrkande av Kungl. Maj:ts författningstext »dock, i överensstämmelse med vad föredragande departementschefen till statsrådsprotokollet (sid. 77) yttrat, med det tillägg, att vederbörande myndigheter skola, där trafikförhållandena det medgiva, äga förordna om höjning av maximihastigheten för personautomobil till högst 50 kilometer i timmen». Detta innebär alltså icke något avsteg från det förslag till författning, som Kungl. Maj:t har framlagt och som statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet här har utvecklat.

Ang. körhastigheten vid färd med automobil. (Forts.)

Jag måste säga, att jag har mycket svårt att förstå de argument, som här framförts av utskottets ärade ordförande. Därför att det har slagit väl ut med den fria hastigheten på landsbygden, är det väl ej säkert, att det skall slå väl ut med den fria hastigheten på de tätt trafikerade gatorna i städerna. Jag har också svårt att förstå, att en allmän bestämmelse i vägtrafikstadgan, som ålägger varje vägfarande att visa omsorg och varsamhet, icke måste gälla, även när man satt en maximigräns.

Nu talar man om att en sådan maximigräns liksom suggererar en bilförare, så att han tänker: »Så fort kan jag i alla fall utan risk köra.» Vi hörde herr Linder här säga, att denna 35-kilometershastighet är så obetydlig, att den över-skrides under alla förhållanden. Men var ligger då den förfärande faran i detta? Det har jag svårt att förstå. Menar herr Linder, att de skulle köra minst 35 kilometer under alla förhållanden, så att de antingen köra fortare eller i många fall, då de borde hålla lägre fart, icke göra det? Det är väl i alla fall inte riktigt. De köra väl med lägre fart än 35 kilometer även nu, fast de formellt ha rättighet att hålla högre hastighet. Jag menar med andra ord, att nog begagnar väl den enskilde bilföraren sitt omdöme i de särskilda ögonblicken även nu. Men det förefaller, som om utskottet menade, att ett sådant begagnande av det enskilda omdömet icke skulle ske annat än under förutsättning av fri hastighet. Det har jag synnerligen svårt att förstå.

Däremot delar jag fullt statsrådets uppfattning, att ett medgivande av fri hastighet i städerna skulle kunna innebära en uppmuntran för de mera ansvars-lösa elementen att passa på och köra undan.

Jag har hälsat den tysta trafiken som en välkommen reform, och den är naturligtvis också ofarlig, så länge man kör hyggligt, men jag är rädd, att den bilist, som är uppmuntrad av den fria hastigheten till att släppa sig lös litet grand och som dessutom icke längre har någon skyldighet eller ens rättighet att signalera, kommer att kunna ställa till mycket ont.

Överhuvud tycker jag, att det är ganska märkvärdigt, att utskottet här gett sig ut på denna djärvhet, som ordföranden själv kallade det, då icke några särskilda omständigheter egentligen kunna åberopas såsom skäl för en sådan, minst sagt, dristig, jag skulle vilja säga äventyrlig reform. Jag tror, att litet sund konservatism skulle varit klädsam för utskottet. I detta fall talar jag, liksom herr Lindhagen brukar göra i sådana här frågor, närmast å fotgängarnas vägnar. Jag tror verkligen, att denna uppfostringssynpunkt, som man anlägger på den fria hastigheten, väger något lättare i detta fall i jämförelse med den risk, som otvivelaktigt ett införande av fri fart i tättbebyggda samhällen och städer skulle innebära.

Jag ber på grund av dessa i korthet framförda synpunkter få yrka bifall till den vid punkten fogade reservationen av herr Frändén m. fl.

Herr Tamm, Gustaf: Herr talman! Herr Pauli började med att säga, att han hade ett allmänt intresse av att det skulle råda civiliserade förhållanden på trafikområdet. Jag vet icke, om herr Pauli har givit sig tid ens att läsa utskottets motivering på denna punkt, men om herr Pauli hade gjort det, tror jag, att herr Pauli i så fall skulle kommit till den uppfattningen, att just detta intresse är ett av huvudskälen till att utskottet kommit till den ståndpunkt, som det gjort. Jag skall ej stå här och upprepa de skäl för utskottets ställningstagande, som herr Linder nyss framförde. Det är ju så, som jag även hade tillfälle att i en annan fråga nyss framhäva, nämligen beträffande den subjektiva uppfattningen, att de skäl, som för en part i detta fall för mig äro övertygande och klart ådagalägga, att föreliggande förslag kommer att leda

Ang. körhastigheten vid färd med automobil. (Forts.)

till en bättre ordning, av herr Pauli åberopas som skäl att antaga raka motsatsen eller att ändringen rent av skulle leda till äventyrligheter och kaos.

Jag ber få framhålla, att det egentligen är två huvudskäl, som tvingat mig, rent ut, till att gå på den linje, som vi här följt. Det första skälet är — vad ju också framförts och, i viss mån godtagits av herr statsrådet — att just denna tillåtelse till fri hastighet med huvudansvaret vid körningen måste skärpa förarens uppmärksamhet och öka hans ansvarskänsla, lagd på gällande huvudregel, som innebär, att »vid framförande av automobil skall hastigheten städse anpassas efter som vid varje tillfälle behörig hänsyn till andra vägfärande och till vad trafiksäkerheten kräver och nödig försiktighet bjuder». Det är självklart, att om denna allmänna bestämmelse följes, måste resultatet bli ett mera »civiliserat» körande även i städerna.

Samma argument, som herr Pauli här anfört, anfördes ju från många håll, när den fria hastigheten tilläts på landsbygden. Jag tror, att utvecklingen visat, att de herrar, som då ordade om äventyrligheter och voro rädda för den kommande utvecklingen, nu icke ha något belägg eller kunna få något sådant för sina betänkligheter. Jag tror, att man vågar påstå, att utvecklingen har gått i helt annan riktning, eller i den som förespråkarna för den fria hastigheten då förutspådde.

Det andra huvudskälet — kanske det allra viktigaste, och nu ber jag få använda just de ord, herr statsrådet använde i diskussionen på den förra punkten — är det, att man genom en lag om viss maximihastighet ovillkorligen frestar människor i hög grad till överträdelse. Statsrådet framhöll visserligen, att man också frestar folk i viss mån att köra vårdslöst genom att bara hänvisa till den allmänna huvudregeln, det är riktigt! Men enligt mitt förmenande är dock utsikten och frestelsen måndubbelt större att bli lagbrytare med fastslagen bestämmelse om maximihastighet. Man bör ej skriva en lag, om vilken man på förhand vet att den överhuvud taget aldrig någonsin kommer att följas! Herr statsrådet angav några mycket höga siffror för fall av överträdelse av motorfordonsförordningen och vägtrafikstadgan. Ja, mina herrar, när man vet, hur det går till i praktiken, är det icke underligt, om man kan få fram sådana siffror. Jag nödgas verkligen här i kammaren draga fram ett exempel, som jag tycker är ganska belysande för hur det verkligen går till i praktiken.

Det gällde min egen chaufför, som för två år sedan skulle köra till Stockholm för att hämta en läkare. Han hade kört denna väg mellan Västerås och Stockholm många gånger och kände den mycket bra. Jag vill påpeka, att jag har haft denne chaufför i tjugu år, och han har aldrig förut haft någon prick på sig. När han kommer till en plats, som heter Kungsängen, ser han plötsligt på ett ställe en nyuppsatt anslagstavla, innebärande, att man kommit till ett tätbebyggt samhälle. — Herrarna veta ju själva hur en dylik tavla ser ut. Han kom i normal fart, körde väl omkring 60 kilometer i timmen, och bromsade ögonblickligen upp. Men efter 400 meter ungefär stod där en polisman, som stoppade honom och sade: »Ni har kört denna vägsträcka med 45 kilometers hastighet mot tillåtna 35 kilometer». Om en bilist kommer till denna punkt där anslagstavlan står, och icke förut vet, att han kommit till ett tätbebyggt samhälle — och det kan man ej se, när man kommer till Kungsängen, ty där är det faktiskt icke tätbebyggt — så hinner han icke, fast han bromsar in så häftigt, som chauffören gjorde, komma ned i en tillräckligt låg genomsnittshastighet, så kort vägsträcka som det här var fråga om. Det är nästan omöjligt. Ja, chauffören försökte förklara sig, men det hjälpte ej. Han blev naturligtvis uppskriven. Han kom till Stockholm och hämtade läkaren och for tillbaka. Denne läkare hade bråttom. När han kom till Kungsängen, satte chauffören saktare fart, ty nu visste han, var gränsen var. Den ena bilen

Ang. körhastigheten vid färd med automobil. (Forts.)
 efter den andra susade förbi honom. Det var två timmar efteråt, det förra tillfället. Läkaren undrade: »Varför kör ni på det viset? Jag har bråttom.» Chauffören talade då om anledningen därtill, men läkaren sade: »Kör på bara! Jag får taga det på mitt ansvar.» Ja, då hade polisen strax förut tagit en 40—50 sådana »lagbrytare», och på detta och liknande vis kommer nog stora delar av denna statistik över lagbrotten till. Men två timmar efteråt körde, som sagt, den ena efter den andra — kanske flera hundra bara denna dag — förbi med för hög hastighet. Hade polisen legat där en vecka, hade den väl plockat in tusen lagbrytare minst.

En bekant till mig hade kört genom ett samhälle, som heter Bålsta, litet längre bort på samma väg, ett samhälle, som det heller icke finnes någon rimlig anledning att beteckna såsom tätbebyggt. Han blev fast på samma vis, och då sade statspolisen: »Det är mycket beklagligt, men här ha sjuttio blivit fast före herrn, så det får herrn väl taga med jämnmood.»

Ja, så går det till. Jag skulle vilja rekommendera riksdagens ärade ledamöter att taga var sin bil och åka ut i Stockholm, åka runt staden och sitta bredvid chauffören och se på mätaren. Jag tror icke, att någon av herrarna, om ni åker bara en så liten bit som Strandvägen—Narvavägen—Karlavägen, som äro gator med någonlunda fri sikt, skola komma åter utan att ha varit delaktiga i brott mot svensk lagstiftning. Är detta rimligt?

Här har sagts och påyrkats att man överhuvud taget icke skall tillåta bilisterna hålla en högre lagstadgad fart än 40 kilometer i timmen i städer etc. Men när redan nu icke någon enda bilist t. ex. i Stockholms stad håller denna fart eller nu gällande 35 kilometer, är det då lämpligt att föreskriva en sådan i lag? Jag har rent av icke moraliskt mod att vara med om en sådan lagstiftning, då jag vet, att praktiskt taget varenda bilförare i Sverige bryter och tvingas att bryta mot en sådan lag. Jag tycker inte, att det är rätt av lagstiftarna att stifta sådana lagar, om vilka de äro medvetna att de icke komma att hållas och knappast kunde hållas i verkligheten. Då är det väl mycket bättre att tillåta den fria hastigheten men samtidigt se till att polisen finge stränga order att, om någon bryter mot huvudbestämmelsen, d. v. s. icke kör med nödig hänsyn, strängt gripa in och bestraffa den felande. Jag har inte heller något emot, om herrarna vilja öka straffet — det anser jag vara skäligt — men skriv icke sådana lagar, om vilka man uppenbarligen vet, att de komma att överträdas nästan varje dag!

Jag skulle som ett sista litet exempel vilja nämna, att härom dagen körde jag med min bil genom Stockholm. Då körde framför mig två statspoliser på motorcykel. Jag sade då till min chaufför med tanke på det nyss relaterade:

»Nu skola vi se, hur fort polisen kör.» Flera gånger såg jag tiden på mätaren och konstaterade, att polisen körde 10—15 kilometer över den lagstadgade hastigheten.

Är det rimligt att ha en sådan lag, som inte hålles ens av polisen, som skall vara kontrollant? Jag känner mig, jag kan ej hjälpa det, nästan upprörd, när jag tänker på en sådan lagstiftning. Och en höjning från nu gällande 35 till 40 kilometer har ingen betydelse. Varje hastighetsbegränsning kommer här, även om gränsen sätts ganska hög, icke att leda till något annat resultat än lagbrott. Det var med tillfredsställelse jag konstaterade det uttalande, som herr statsrådet gjorde, att fixerandet av en högre maximihastighet än t. ex. 40 kilometer som något normalt, måste anses vara i hög grad förkastligt och att fri hastighet då vore mycket att föredraga. Hänvisa då i stället, som utskottet föreslagit, varje bilkörare till den angivna huvudregeln, och kräv personligt ansvar!

Jag tror, att riksdagen därmed skulle göra en god gärning, och det skulle hälsas med stor tillfredsställelse och, herr Pauli, även öka civilisationen inom

Ang. körhastigheten vid färd med automobil. (Forts.)

trafikområdet! Det är min bestämda övertygelse. Eljest skulle det aldrig falla mig in att vilja tillstyrka en sådan bestämmelse. Jag är fullkomligt övertygad om, att detta skall leda till förbättrade förhållanden på trafikområdet, men då det naturligtvis, som statsrådet med full rätt betonade och beklagade, finns en hel del personer, som icke med någon lagstiftning kunna beräkna köra under nödigt ansvar, så kläm efter dessa herrar eller damer och ge dem kraftiga straff och böter! Det är bättre, men låt icke dem, som vilja vara laglydiga, i onödan göras till lagbrytare!

I herr Gustaf Tamms yttrande instämde herrar *Karl Bodin, Holstenson, Gustaf Björkman, Ruben Wagnsson* och *Mannerskantz*.

Herr Sandström: När jag i utskottet anslutit mig till dem, som röstat för fri fart vid framförande av automobil inom tätbebyggt område, har detta skett, icke därför att jag anser, att särskild försiktighet ej alltid kan anses vara av nöden, när man framför bil eller cykel inom dylikt område. Tvärtom håller jag bestämt före, att föraren vid färd inom stad eller annat tätbebyggt område städe bör iakttaga synnerlig aktsamhet. Men detta hindrar icke, att jag icke kunnat undgå att taga intryck av den omständigheten, hurusom på sätt förut anförts i debatten, i nu gällande motorfordonsförordning stadgade bestämmelser om maximifart för bil, som framföres inom tätbebyggda orter, i regel aldrig efterlevas. Enbart en mera ytlig iakttagelse av motorfordonstrafiken här i Stockholm ger vid handen, att maximifartsbestämmelserna mycket sällan efterlevas. Detsamma torde även gälla beträffande trafiken inom de tätare bebyggda orterna i landsorten.

Ännu anmärkningsvärdare synes mig emellertid, att överträdelser av hastighetsföreskrifterna i allmänhet aldrig beivras. Trafikpolisen finner det ej nödvändigt ingripa, fastän flagranta lagöverträdelser äro för handen. Det vanliga torde vara, att körning med för stor fart så gott som undantagslöst endast åtalas i det fall, att fortkörningen konstaterats i sammanhang med någon inträffad bilolycka eller vid tillbud till sådan olycka. Då torde det vara regel, att bilföraren ställes till ansvar, även fastän fortkörningen i och för sig ej kan sättas i kausalsammanhang med olyckshändelsen eller olyckstillbudet.

Nu angivna sakförhållande har för mig utgjort ett mycket tungt vägande skäl, varför jag anslutit mig till förslaget om fri fart för automobil, som framföres inom tätbebyggt område. Ty jag håller före, att det icke finnes anledning för lagstiftaren att, om ej alldeles särskilda skäl föreligga, bibehålla eller söka ingjuta nytt liv i lagbestämmelser, som enligt vad erfarenheten visar, redan förlorat sin livskraft och därför ej längre respekteras. Enligt mitt förmenande är det icke skäl att uti en lag bibehålla bestämmelser, då man vet, att de icke efterlevas.

Jag vill sluta mitt korta anförande med att tillkännagiva, att jag helt delar herr statsrådets uppfattning om att, därest kammaren ej kommer att bifalla utskottet förslag, hastigheten inom tätbebyggda områden bör begränsas till 40 och icke till 50 kilometer i timmen, på sätt som i den till utlåtandet vid denna paragraf avgivna reservationen föreslagits.

Herr Hammarskjöld: Herr vice talman! Det har alltid varit mig svårt eller till och med omöjligt att begripa, varför regeln, att en chaufför skall iakttaga erforderlig varsamhet, skall upphöra att utöva sin verkan på honom, när han kommer inom ett område där en maximifart är föreskriven. Jag har sålunda icke kunnat förstå eller tänka mig, att en försiktig chaufför, som med största varsamhet har passerat en landsbygdssträcka, när han kommer till ett bebyggt

Ang. körhastigheten vid färd med automobil. (Forts.)
 samhälle och får se ett anslag »Högsta fart 35 km», då i sitt inre ropar: »Hej, nu kan jag släppa mig lös! Om jag bara inte kör mer än 35 km, behöver jag inte vara försiktig längre.» Denna synpunkt har jag aldrig kunnat förstå, och jag förstår den icke nu heller.

Om, såsom jag icke vill bestrida, införandet av den fria farten på landsbygden har avlupit väl, beror det på omständigheter, vilka åtminstone delvis icke ha sin motsvarighet inom städerna, i varje fall icke inom de verkligt tätt bebyggda områdena. Den varsamhet, som chauffören skall visa, går ju ut på att förebygga olyckor; således att undvika att köra på folk o. d. Men speciellt i de verkligt tätt bebyggda stadsområdena föreligger ju den olikheten mot på landsbygden, att det mycket ofta finnes anledning för fotgängare att passera automobilvägen. På den jämförelsevis öde landsbygden behöver man i regel icke vänta så länge, förän vägen är fri och man kan passera. I staden kan man få vänta mycket länge, innan vägen blir fri, och för att då våga korsa automobilens väg måste man ju göra en beräkning, om man skall hinna över, innan en annalkande automobil har kommit fram, en beräkning av väglängderna och en beräkning av automobilens fart. Denna beräkning blir givetvis allt vanskligare, ju hastigare bilen går, ju bredare vägen är, som man själv har att korsa, och ju ovissare man alltså är om den sträcka bilen kan tillryggalägga på den tid, som man själv behöver för att korsa vägen. Om man hade tillräckligt många övergångsställen i städerna och om dessa övergångsställen respekterades, skulle det ju icke vara så mycket att säga, om bilarna åkte aldrig så fort däremellan, men jag skulle tro, att det icke är vidare förenligt med ekonomisk fart att åka mycket fort mellan närbelägna övergångsställen, där man är skyldig att hålla sakta fart, och dessutom har man näppeligen det intrycket, att automobilförarna allmänt respektera övergångsställena, även om dessa äro tydligt utmärkta, och det finnes ju många övergångsställen som icke äro utmärkta alls.

Ur dessa synpunkter kan jag icke annat än finna betänkligt att släppa farten lös i städerna. Jag kan medge, att de nuvarande bestämmelserna om tätt bebyggda områden äro något för vidsträckta, så att man eventuellt borde inskränka fillämpningen av regeln om den minskade farten till mindre områden. Det skulle jag kunna vara med om, men att helt och hållet slopa regeln förefaller mig icke rådligt.

På grund härav ansluter jag mig till det yrkande, som närmast överensstämmer med mina intentioner, och hemställer således om bifall till den reservation, som avgivits av herr Frändén m. fl.

Herr Lindhagen: Herr talman! Vid denna punkt kommer frågans psykologiska sida fram såsom en intresse motsats mellan bilfolk och fotfolk i renodlad form. Vad vill motorfordonsintresset nu? Vad vilja ni göra åt olyckshändelserna, som ske varje år? Med utskottets förslag göres ingenting. Medkänslan saknas alldeles. Alltså blir ingenting gjort.

Huvudsaken för bilismen är att komma fram fortast möjligt. Och i nästa punkt avslås även begäran om nödortfuga gångbanor på landsbygden, åtminstone där det är avsevärd trafik.

Olyckshändelserna ha inträffat med att motorismen kommit in på allfarvägarna. Förr hände det inga olyckor. Alltså måste det vara bilarnas fel. Och varför? Jo, därför att de ha för stor fart. Alla olyckor uppkomma genom att bilarna ha för stor fart.

Nu försöka Tamm och andra »urbilister» så att säga förespegla oss, att om vi inte sätta någon gräns för farten, ja, då blir det bra, ty då blir man samvetsgrann. Hur kunna herrarna försöka föra oss bakom ljuset på det sättet?

Ang. körhastigheten vid färd med automobil. (Forts.)

Det är väl givet, att om det är fri fart och man har bråttom, kör man på ännu friskare, än om det finnes någon kapon.

Den där begränsade farten kan anges på förståndigt sätt i författningen, t. ex.: »Här får inte köras mer än så och så fort, även om man har fri sikt, där ingenting kan inträffa. Men farten skall saktas och disciplineras ytterligare för att ingen olycka skall inträffa när helst ett sammanträffande mellan vägfärande är i sikte eller kan vid backkrön eller kurvor i vägen befaras.» Ett sådant tydligt och begripligt innehåll bör formuleras i författningen. Detta kan ock ske med iakttagande av den syn på saken, som anlagts i min reservation. Men att försöka slå i allmänheten, att om det blir fri fart, ja, då blir det en sakta fart, det är väl att ställa allt på huvudet, som borde stå på fötterna. Det beror bara på att herrar bilister äro offer för egna intresseinstinkter, vilka här råka att vara de farligaste.

Det rådde först mycken betänksamhet i utskottet. Det talades visserligen bland bilisterna om önskvärdheten att avskaffa begränsningen av farten i bygger med sammanträngd befolkning, men ingen yrkade det. Då var det en modig man, en folkpartist från Påboda, som slutligen grep till ordet och sade: »Ja, det där låter förståndigt och då ni inte också yrka det, så gör jag det.» Då blevo i ett slag alla dammar upprivna. Allmänt instämmande följde detta yrkande. Endast ordföranden, chefredaktör för kungl. automobilklubbens något hetsiga motortidning, skakade beklämd på huvudet. »Jag undrar, om det verkligen kan gå igenom i riksdagen», sade han. »Jo, var lugn för det, herr ordförande», sade jag. Då föll till sist även ordföranden, glad och lycklig, i den stora majoritetsfamnen.

Så slumpa vi med människoliv för att få köra fort i gentlemannabilar, såsom »Packard» och allt vad de heta, och ha det bekvämt och trevligt till andra människors eventuella fördärv genom dylika föredömen även för den övriga motorfordonskåren. Vad ha dessa vederbörande gjort för att förbättra olycksstatistiken? Ingenting. De ha som sagt inte ens bestått offren något medlidande. Det förklarar allt. Det visar, att vi äro nästan inne i ansatser till ett specialiserat hunnervälde, ty de foro fram på något liknande sätt. Därför fingo de ett märke i historien. Var lugn att motorismen för vägarna också får det, helst olyckorna nu också skola ökas.

Jag skulle kunna vara med på en allmän medborgerlig fart för hela landet, som enligt en pressnotis lär införts i Italien. Den farten få bilisterna hålla, när sikten är fri och ingen olycka synes kunna inträffa, men vid möten med alla slags vägfärande och förbifarter skola de sakta ned farten och även stanna, om det behövs. Därtill kan fogas — med svenskarnas konstitutionella förtröstan till länsstyrelserna — att för vissa i lagen allmänt skisserade undantagsfall må av länsstyrelserna föreskrivas sänkningar eller medgivas höjningar i den allmänna genomsnittsfarten. Detta system föreslås som sagt i min reservation, som jag tillåter mig anbefalla i Kungl. Maj:ts välbevågenhet.

Det förvånar mig något, att även statsrådet i den allmänna bristen på utvägar blivit så övertygad om fartens nödankare, att han vill höja maximifarten något, såsom ett provisorium utan någon genomgripande reform.

Nu kunna vi höja farten till 40 km, sade statsrådet. Sedan kan man så småningom gå över till den fria farten, när alla chaufförer blivit så kultiverade, trots den stora farten, som de ännu inte kunna bemästra. En sådan förhoppningsfullhet, byggd för övrigt på övergångar med lik, lemlästningar, skadegörelser och rättgångar, går även över min förmåga.

Herr Pauli är den ende opartiske i kammaren, som haft ett oförvillat förstånd i den här saken. Jag och utskottets majoritet äro partiska, men det är

Ang. körhastigheten vid färd med automobil. (Forts.)
inte Pauli, förklarade han själv. Och jag har heller inte funnit, att han på detta område företer några eskapader.

Jag nödgas således vara med Pauli och de av honom åberopade reservanterna i voteringen, ehuru jag ogärna går med på en skenreform, som inskränker sig till att i mer befolkade trakter höja farten från 35 till 40 km, utan då är det väl bättre att, i avvaktan på den stora klarheten, börja tillämpa gällande bestämmelser. Det vore skönt för oss alla, om man körde lugnt och varligt åtminstone i städer och liknande samhällen. Då kunde man se sig omkring på omgivningen i stället för att som nu sitta och undra, om bilen kör i diket, på ett träd eller en lyktstolpe, mot en bil eller över en fotgängare eller en cyklist.

Vägen måste gå mot *fred* över vägarna!

Jag yrkar nu — ja, vad skall man yrka, herr talman, i denna församling, i dess nuvarande upplösta skick och återstodens tydliga inställning till förmän för tidens väsende, maskinkulturen.

Jag yrkar därför emellertid som sagt — till att börja med — bifall till Frändens m. fl. reservation, ty den är i alla fall ett litet steg i rätt riktning.

Herr Pettersson, Anton: Det kunde vara obehövt att efter herr Hammar-skjöld's sakliga inlägg förlänga debatten, men jag lovar att icke yttra många ord.

Jag vill då säga, att när man åhör en debatt som denna, finner man, att partilinjerna äro alldeles utsuddade. Det är något, som vi veta från en föregående liknande debatt. Men man hör så väl, vilka det är som ha bil och vilka som icke ha det, och av de förra är det några, som vilja köra fort, och andra, som icke vilja köra fort.

Gentemot herr Tamm skulle jag vilja säga, att det är väl ändå ett faktum att om man kör med endast 35 km fart, kan man bromsa in bilen på kortare sträckor, än om man har 50 å 60 km fart. Det kan väl icke bestridas. Och om man åker genom ett tätt bebyggt samhälle, hur lätt kan det då inte hända, att ett barn springer ut på vägen, som ofta är kantad av häckar? Den ser ut att vara klar, men hur lätt är inte olyckan framme, om man har en fart av 50 å 60 km? Ty det är givet, att man då inte kan bromsa in bilen på lika kort sträcka, som om man kör med lägre hastighet.

Sedan säger herr Tamm: »Ja, men de köra ändå så fort. Hur många är det som hålla den lagliga farten?» Men det är väl just det man skall bestämma, att man skall ha en maximifart av 40 km i städerna. Om det visar sig, att den, som vållat en olycka, kört med 60 km fart, är det ju klart, att han haft för hög hastighet.

Jag menar, att om det föreskrives viss maximifart, kunna de inte på anmärkningen: »Ni åkte för fort», svara: »Ja, men vägen var klar. Inte kunde jag veta, att ett barn eller en cyklist skulle komma ut från en gård.»

Jag förstår mycket väl, att herrarna ha bestämda åsikter. Det är inte gott att rucka på dem. Men det är min uppfattning, att man inte behöver ha så bråttom, när man kör igenom ett tätt bebyggt samhälle. Det är något annat, när man åker på en väg, utefter vilken det inte finns några gårdar. Där möter intet hinder att hålla hög fart, men i fråga om tätt bebyggda samhällen tycker jag att vi kunna hålla oss till det förslag, som framlagts i reservationen.

Jag ber därför att få yrka bifall till reservationen.

Herr Norman: Herr talman! Herr Pauli uttalade sin förvåning över att utskottet kunnat komma till det resultat, som det gjort, utan att några särskilda omständigheter förelegat för ett sådant ståndpunktstagande. Vad mig be-

Ang. körhastigheten vid färd med automobil. (Forts.)

träffar, har det förelegat sådana särskilda omständigheter, nämligen den motion, som har väckts av herr Jeppsson m. fl., vari yrkas, att maximihastigheten i tät bebyggda samhällen skall fastställas till 50 km med rätt för vederbörande myndighet att i särskilda fall höja den siffran till 60 km.

Stämningen inom utskottet var sådan, att det, efter vad jag kunde förstå, förelåg ganska stor sannolikhet för att denna motion skulle bli tillstyrkt av utskottet, och då yrkade jag i första omgången bifall till Kungl. Maj:ts förslag under förklaring, att jag egentligen tyckte, att 35 km var tillräckligt hög fart i tätbebyggda samhällen, men jag tillade, att hellre än att gå med på en maximifart av 50, eventuellt 60 km, skulle jag rösta för s. k. fri fart. Det förefaller mig nämligen, att det i realiteten ofta kan bli så, att den fastställda maximihastigheten i många fall uppfattas som en *rättighet* att köra med den farten, vilken således också blir minimihastighet.

Jag lämnade denna förklaring, och sedan någon annan talare i utskottet hade framfört ungefär samma synpunkter som jag beträffande denna sak, framlade då herr Knut Petersson sitt yrkande om den s. k. fria farten. Då gick jag över på hans linje, under det att dessa, som ville ha 50 à 60 km fart, voro betänksamma, som herr Lindhagen sade, och skakade på huvudet åt vår djärvhet.

Herr Hammarskjöld antydde, att det kanske är så, att beteckningen »tättbebyggt samhälle» är för vidlyftig och obestämd för att det skall bli en rätt effekt av bestämmelser om maximifart i dessa samhällen. Jag har tänkt på den saken och framhöll också bestämt i utskottet, att skola vi ta bort maximibestämmelserna, då skola vi också i 12 § understryka, att vederbörande myndigheter — polismyndigheten i städerna och länsstyrelserna på landsbygden — ha rättighet att, där så lämpar sig meddela erforderliga bestämmelser om begränsning av hastigheten. Jag hoppas för min del, att myndigheterna, om den s. k. fria farten blir genomförd, skola begagna sig av den möjlighet, om vilken utskottet här har uttalat, att den bör förefinnas i vägtrafikstadgan, och jag har den föreställningen, att om sådana bestämmelser komma till på varje särskild plats, där det anses lämpligt, skola bilisterna få större respekt för dessa bestämmelser, än de skulle ha för en generell bestämmelse i vägtrafikstadgan.

Dessa synpunkter ha varit avgörande för mig, när jag har anslutit mig till utskottsmajoriteten.

Till sist ber jag att få göra en förklaring. Eftersom debatten här kunnat inge föreställning, att här skulle förefinnas en meningsmotsättning mellan bilförare och icke bilförare eller mellan dem, som ha bil, och dem, som icke ha bil, så som herr Anton Pettersson sade, eller i varje fall mellan dem, som ofta åka bil och då vilja åka fort, och andra, som icke vilja åka fort, ber jag till sist att få förklara, att jag icke har bil, icke kan köra bil och icke vill åka fort.

Herr Sederholm: Här föreligga tre förslag. Det ena är Kungl. Maj:ts förslag, att det skall bli en maximihastighet av 40 km inom tät bebyggda samhällen, så ha vi reservanternas förslag, som går ut på, att denna hastighet må kunna höjas till 50 km, och slutligen utskottets förslag, att man skall ha fri hastighet och att det skall bli som vid körning på landsbygden — att den, som för bilen, har ansvaret och själv får bedöma vilken hastighet han bör använda och sedan också får taga följderna, även om hastigheten varit 20 eller 30 km, när den borde varit ännu lägre, eller om han överhuvud taget farit fram på olämpligt sätt.

Jag har alldeles samma uppfattning som herr statsrådet i det hänseendet, att det sämsta av dessa förslag är förslaget om höjning av maximihastigheten

Ang. körhastigheten vid färd med automobil. (Forts.)
till 50 km. Jag anser nämligen, att om det är så, att det sättes en siffra, vilken som helst — även om det understrykes, att det är en maximihastighet — betraktar man, såsom herr Norman nyss sade, det som en rättighet att köra med denna hastighet, och om man bara inte överskrider den, kan man försvara sig med att man inte kört för fort. Jag tror därför, att detta förslag i första hand bör utmönstras.

Vad sedan beträffar de två andra förslagen, vill jag erinra om, hur det var, när vi för några år sedan behandlade frågan om införande av fri hastighet på våra landsvägar. Det rådde då stor villervalla, och man konstaterade på alla håll, att de föreskrivna hastighetsbestämmelserna icke respekterades. Folk ansåg, att när vägen var bra och de hade god sikt, kunde de köra så fort bilen tillät och försiktigheten medgav. En del körde överdådigt och vårdslöst, och det blev en anarki på vägarna, som en del menade, att man skulle stävja genom att pressa ned hastigheten och strängt upprätthålla lagens bestämmelser, medan andra menade, att man borde införa större ansvar för bilförarna, så att de verkligen kände risken och fingo ta ansvaret för vad de gjorde, när de körde på vägen.

Riksdagen gick in för den senare linjen, och jag tror att alla, som efteråt färdats på vägarna, kunnat konstatera, att denna ändring verkat, jag vill säga, rent uppfostrande på bilförarna. Den gör, att biltrafiken löper fram, kanske inte med högre hastighet än förut, men på ett mera vårdat och hänsynsfullt sätt, och antalet olyckor är nu otvivelaktigt vida mindre, än om vi skulle haft de gamla bestämmelserna kvar.

Vilka är det, som köra bil i städerna? Ja, det är huvudsakligen mera tränade och yrkesutbildade personer, som köra i städerna än på landet. Under sådana förhållanden kan jag icke förstå annat än att man bör kunna räkna på att samma utveckling skall komma till stånd i städerna som på landsbygden.

Men jag skulle vilja göra en ytterligare erinran, som rör just dessa tätt bebyggda samhällen. Vad är ett tätt bebyggt samhälle? Man har satt upp en del vägs skyltar, som skola ange, var den tätare bebyggelsen börjar, men det har upplysts mig från juristhåll, att om en sådan skylt råkar sitta litet längre in än där den tätare bebyggelsen kan anses börja, är vederbörande trafikant icke straffri, om han kört med den högre hastigheten fram till skylten, utan han skall själv avgöra, var den tätare bebyggelsen börjar och där sätta ned hastigheten, oberoende av var skylten befinner sig. För övrigt äro icke alla tätt bebyggda samhällen utmärkta med sådana skyltar. Där skall alltså vederbörande, som färdas vägen fram, även om vägen är rak och sikten fri, se sig omkring åt sidorna och observera, var bebyggelsen börjar bli så tät, att han skall sakta farten. Om sedermera något händer, åtalas han och ställs till ansvar för att han icke haft riktig uppfattning om var bebyggelsen började bli så tät, att han borde saktat farten.

Detta är väl ändå en ganska riskabel ordning. Det händer ju ofta, när man på kvällen eller natten färdas på landsvägen i bil, att man kommer till en trakt, som man inte känner till så noga. Jag har själv en kväll åkt bil från Enköping till Stockholm och passerade därvid Bålsta. När jag kom litet längre in, upptäckte jag givetvis, att det var tätt bebyggt, men var denna tätare bebyggelse började, var inte lätt att säga. Det kunde först gott ha tagits för något mindre stationssamhälle eller dylikt.

Jag anser därför, att denna bestämmelse är ytterst riskabel för vederbörande, som skall avgöra den saken, och jag tror, att det även ur den synpunkten är lämpligt, att bestämmelserna angående farten göras beroende av de spe-

Ang. körhastigheten vid färd med automobil. (Forts.)

ciella förhållanden, som råda just där trafiken går fram genom ifrågavarande samhällen.

Man klandrar chaufförerna här i Stockholm för att de ofta överskrida den lagstadgade högsta hastigheten, men jag kan inte tycka det vara rimligt och riktigt, att chaufförerna inte t. ex. på Drottningholmsvägen, där det inte är så synnerligen stark trafik, skola få köra med en hastighet som med rätt många kilometer överstiger de fyrtio tillåtna per timme, när det på denna väg normalt inte bör vara förenat med någon risk att göra det. Jag menar därför, att det skulle vara klokt, att i sådana fall inte anse det såsom ett lagbrott att köra med en högre hastighet än den angivna, fyrtio kilometer i timmen, medan man, å andra sidan, förutsätter — och var och en, som åker bil här i Stockholm, kan iakttaga, *hur* försiktigt och varligt chaufförerna köra med sina bilar — att farten minskas, så fort det är minsta anledning därtill. Bilolyckorna här i staden äro mycket fåtaliga i förhållande till trafikens intensitet, och jag tror inte, att man har att befara ett mera ansvarslost eller oförsiktigt framförande av bilarna genom att den fria farten införes.

Jag skall därför, herr talman, be att få yrka bifall till utskottets hemställan i denna punkt.

Herr Lindhagen: Jag hörde av den siste talaren, att Frändéns reservation gick ut på att bilarna skulle få köras med 50 kilometer i timmen i samhällen, som äro mera tätbebyggda. Jag trodde, att det var fråga om 40 kilometer i timmen, och därför yrkade jag bifall till reservationen för att få en proposition framställd på en linje, som möjligen kunde samla några röster.

Det är visst också föreslaget, att den tillåtna hastigheten skulle kunna med myndighets tillstånd få ökas till 50 kilometer i timmen. Varför just 50 kilometer i timmen? Att det är mera äventyrligt än 40 kilometer i timmen, det är självklart, liksom 40 kilometer är mera äventyrligt än 35 kilometer i timmen och fullt fri fart äventyrligare än 50 kilometer i timmen.

Med den ståndpunkt, jag intagit i denna fråga, skall jag, herr talman, be att få taga tillbaka mitt kompromissförslag och i stället förorda status quo, d. s. v. en maximihastighet av 35 kilometer i ifrågavarande samhällen.

Landshövding Sederholm sade för övrigt, att anarkien på gatorna och vägarna blivit utbytt mot någon slags ordning. Olycksfallens antal hade minskats, genom att bilförarna fått köra fortare än förut. Detta visar emellertid inte statistiken, utan den visar, att olycksfallen stigit i antal.

Herr statsrådet Leo: Det råder, som redan sagts, mellan mig och utskottets majoritet ingen skillnad beträffande vår principiella uppfattning om dessa ting; det är bara det, att utskottsmajoriteten antar, att ett frigivande av hastigheten skulle medföra en ökad trafiksäkerhet, under det jag tyvärr nödgas räkna med att ett frigivande av hastigheten skulle locka en hel del oönskade förare till att köra så äventyrligt, att det bleve till fara både för dem själva och andra. Nu talade ju herr Tamm mycket varmt och mycket sakkunnigt för utskottsmajoritetens uppfattning, och jag har begärt ordet för att i någon mån söka stödja min ståndpunkt genom att åberopa den sakkunskap, på vars sida jag har ställt mig.

Bland dem, som avstyrka en höjning av maximigränsen för den tillåtna hastigheten, finna sig sålunda, förutom en del länsstyrelser, bland annat överståthållarämbetet i Stockholm, besiktningsmyndigheten i Stockholm, drokbilägarnas riksförbund och vägstyrelsernas förbund. Det är således en mycket imponerande sakkunskap, som hyser farhågor för att ett höjande av den tillåtna maximihastigheten skulle komma att äventyra trafiksäkerheten.

Ang. körhastigheten vid färd med automobil. (Forts).

Efter härmed slutad överläggning yttrade herr andre vice talmannen, att därunder yrkats 1:o) att utskottets yttrande skulle godkännas i nu förevarande del; 2:o) att kammaren skulle godkänna den av herr Frändén m. fl. därom anförda reservationen; samt 3:o), av herr *Lindhagen*, att kammaren skulle förorda, att ingen ändring vidtoges i nu gällande bestämmelser i ämnet.

Sedermera gjorde herr andre vice talmannen propositioner enligt berörda yrkanden och förklarade sig finna propositionen på godkännande av utskottets yttrande vara med övervägande ja besvarad.

Herr *Pauli* begärde votering, i anledning varav och sedan till kontraproposition därvid antagits godkännande av herr Frändéns m. fl. reservation, uppsattes samt efter given varsel upplästes och godkändes en omröstningsproposition av följande lydelse:

Den, som godkänner andra lagutskottets å sid. 122 i utlåtande nr 55 gjorda yttrande beträffande 24 § 1 mom. av Kungl. Maj:ts förslag till vägtrafikstadga, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, godkännes den av herr Frändén m. fl. därom anförda reservationen.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo uppläst, verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr andre vice talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser. Herr andre vice talmannen förklarade därpå, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

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

Ja — 33;

Nej — 13.

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

Utskottets å sid. 126—138 gjorda yttranden beträffande vissa andra delar av förslaget till vägtrafikstadga.

Godkändes.

Om lagbestämmelser ang. vägarnas förseende med gångbanor m. m.

Utskottets å sid. 141 gjorda yttrande beträffande stadsplane- och väglagstiftning.

I förevarande del av sitt yttrande hade utskottet redogjort för vissa i herr *Lindhagens* motioner I: 21 vid 1935 års riksdag och I: 10 vid innevarande års riksdag gjorda framställningar om viss komplettering av stadsplane- och väglagstiftningen till motverkande av trafikosäkerheten å gator och vägar; och hade utskottet anført, att motionärens ifrågavarande framställningar syntes utskottet icke böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Herr *Lindhagen* hade reservationsvis påyrkat, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t göra påminnelser om dels övervägande av bestämmelser i lagen om de

Om lagbestämmelser ang. vägarnas förseende med gångbanor m. m. (Forts.)
allmänna vägarna rörande vägarnas förseende med gångbanor och velocipedbanor eller eljest med utrymmens avsättande därtill för framtida anläggningar, och dels att i varje fall vid nya väganläggningar oavsett den nämnda bristen i lagstiftningen sådana anläggningar i praktiken tillämpades och att i programmet också inginge gamla vägars förseende med vägbanor och cykelvägar i mån av behov och lägenhet.

Herr Lindhagen: Herr talman! Jag har här åtskilliga, enligt mångas mening behjärtansvärda yrkanden, men i frågans nuvarande läge är det inte värt att göra sak av dem nu. Till ett av dem yrkas dock bifall. Jag hemställer nämligen, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t kräva dels föreskrifter om vägarnas på landet erforderliga förseende med gångbanor och velocipedbanor, eller utrymmens avsättande därtill för framtida anläggningar och dels eventuellt förslag till förtydligande bestämmelser därom i lagen om de allmänna vägarna.

Överläggningen ansågs härmed slutad, varefter herr andre vice talmannen anförde, att därunder endast yrkats, av herr *Lindhagen*, att riksdagen skulle hos Kungl. Maj:t kräva dels föreskrifter om vägarnas på landet erforderliga förseende med gångbanor och velocipedbanor, eller utrymmens avsättande därtill för framtida anläggningar och dels eventuellt förslag till förtydligande bestämmelser därom i lagen om de allmänna vägarna.

Sedermera gjorde herr andre vice talmannen propositioner, först på godkännande av utskottets yttrande i nu ifrågavarande del samt vidare enligt herr Lindhagens yrkande; och förklarade herr andre vice talmannen, efter att hava upprepat propositionen på godkännande av utskottets yttrande, sig finna denna proposition vara med övervägande ja besvarad.

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

Den, som godkänner andra lagutskottets å sid. 141 i utlåtande nr 55 gjorda yttrande beträffande stadsplane- och väglagstiftning, röstar

Ja;

Den, det ej vill, röstar

Nej;

Vinner Nej, bifalles herr Lindhagens under överläggningen gjorda yrkande.

Sedan kammarens ledamöter intagit sina platser samt voteringspropositionen ånyo upplästs verkställdes till en början omröstning på det sätt, att efter särskilda uppmaningar av herr andre vice talmannen först de ledamöter, som ville rösta för ja-propositionen, och därefter de ledamöter, som ville rösta för nej-propositionen, reste sig från sina platser. Herr andre vice talmannen förklarade därpå, att enligt hans uppfattning flertalet röstat för ja-propositionen.

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

Ja — 31;

Nej — 7.

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

Utskottets å sid. 143 gjorda yttrande beträffande skadestandsregler och försäkringslagstiftning.

I motionen I: 10 till innevarande riksdag hade herr *Lindhagen* hemställt, att riksdagen ville anhålla, att Kungl. Maj:t måtte överväga vad i herr Lind-

Första kammarens protokoll 1936. Nr 46.

10

Om revision av försäkringslagstiftningen.

Om revision av försäkringslagstiftningen. (Forts.)

hagens förra året väckta motioner i riksdagen och hos Stockholms stadsfullmäktige påkallats beträffande försäkringslagstiftningen samt för denna riksdag framlägga den av 1935 års riksdag begärda skyndsamma revisionen av försäkringslagstiftningen, i vad den nu skapade rättslös olikställighet för fotgängarna och tillika särdeles ökade domstolarnas och även högsta domstolens arbetsbörda.

Härom hade utskottet yttrat:

»Då riksdagen så sent som förra året tog ställning till de i motionerna behandlade spörsmålen samt frågan om en revision av skadestands- och försäkringslagstiftningen på grund av hemställan av riksdagen är föremål för Kungl. Maj:ts prövning, anser sig utskottet, som förväntar att den av riksdagen begärda utredningen bedrivs med skyndsamhet, icke böra föreslå riksdagen att hos Kungl. Maj:t göra framställning i förevarande ämnen.»

Reservation hade avgivits av herr *Lindhagen*, som på åberopade grunder hemställt, att riksdagen måtte anhålla, att Kungl. Maj:t ovillkorligen för 1937 års riksdag måtte framlägga den av riksdagen begärda skyndsamma revisionen av försäkringslagstiftningen.

Herr **Heüman**: Jag har ingenting i sak att yttra, men vill säga, att jag tycker det är oförsvarligt att på sätt som sker här i kväll fresta kammarens och herr talmannens tålmod, genom att begära rösträkning, då den öppna voteringen givit så tydliga utslag, som den givit vid flera tillfällen i kväll.

Herr **Lindhagen**: Jag anser det ännu mera oförsvarligt, att det i ett protokoll skall stå: »överbäggande ja», så att man inte ur protokollet upplyses om det var bara en röst som skilde eller alla emot en. Det bör få stå på väggan och sedan i protokollet precis hur styrkeförhållandet ställer sig belyst även av »avstående» och »frånvarande».

Då får man också veta tydligast efter fotografien hur var och en röstat, vilket kanske såsom även sagts mig majoritetsfolk är mindre gärna med om. Detta blir sålunda också öppen omröstning, under det att den flyktiga uppresningen är varken slutet eller öppen.

Sedan överläggningen ansetts härmed slutad, godkändes utskottets yttrande i nu föredragna del.

Utskottets å sid. 144 gjorda yttrande beträffande övriga av herr Lindhagen motionsvis framställda önskemål.

Godkändes.

Utskottets hemställan.

Bifölls i vad den ej besvarats genom kammarens föregående beslut.

Då tiden nu var långt framskriden, beslöts på framställning av herr andre vice talmannen att behandlingen av återstående ärenden på föredragningslistan skulle uppskjutas till ett annat sammanträde.

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

nr 350, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i vissa delar av lagen den 12 maj 1917 (nr 269) om fastighetsbildning i stad m. m.;

nr 351, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg;

nr 352, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ändrade bestämmelser för biskoparnas avlönande m. m. ävensom i ämnet väckta motioner; samt

nr 353, i anledning av väckta motioner angående offentliga nöjestillställningar m. m.

Justerades ytterligare protokollsutdrag för denna dag, varefter kammarens sammanträde avslutades kl. 2.22 på natten.

In fidem
G. H. Berggren.
